



ПАВЕЛ КАЧУР



«ГОНЧИЕ ПСЫ» КРАСНОГО ФЛОТА

ЛИДЕРЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ



«ТАШКЕНТ», «БАКУ», «ЛЕНИНГРАД»



ПАВЕЛ КАЧУР

**«ГОНЧИЕ ПСЫ»
КРАСНОГО ФЛОТА
«ТАШКЕНТ», «БАКУ», «ЛЕНИНГРАД»**

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2008

ББК 68.54
К 31



Оформление серии художника П. Волкова
В оформлении переплета использована иллюстрация художника А. Заикина

Автор выражает благодарность А. Б. Морину, Л. И. Амирханову и В. Н. Марину,
оказавшим неоценимую помощь в подготовке настоящей книги

Качур П. И.

К 31 «Гончие псы» Красного флота. «Ташкент», «Баку»,
«Ленинград» — М.: Яуза; Коллекция; Эксмо; 2008. —
144 с.; илл. — (Война на море)

ISBN 978-5-699-31614-4

Лидеры — самые быстроходные и технически совершенные корабли советского флота, занимавшие промежуточное положение между эсминцами и легкими крейсерами, удачно сочетавшие высокую скорость хода с достаточно тяжелым вооружением. В предвоенные годы считалось, что эти корабли будут возглавлять стремительные артиллерийско-торпедные атаки на неприятельские эскадры. Неудивительно, что служба на лидерах для моряков была желанной и почетной.

В тяжелые годы Великой Отечественной лидерам пришлось решать совсем не те задачи, для которых они создавались, и корабли этого класса стали самыми активными участниками боевых действий на море. Героические рейсы «Ташкента» в осажденный Севастополь, сложнейшие походы «Баку» в штормовой Арктике, отважные рейды «Ленинграда» и «Минска» по напуганному минами Финскому заливу навсегда останутся славными страницами боевой летописи отечественного флота.

ББК 68.54

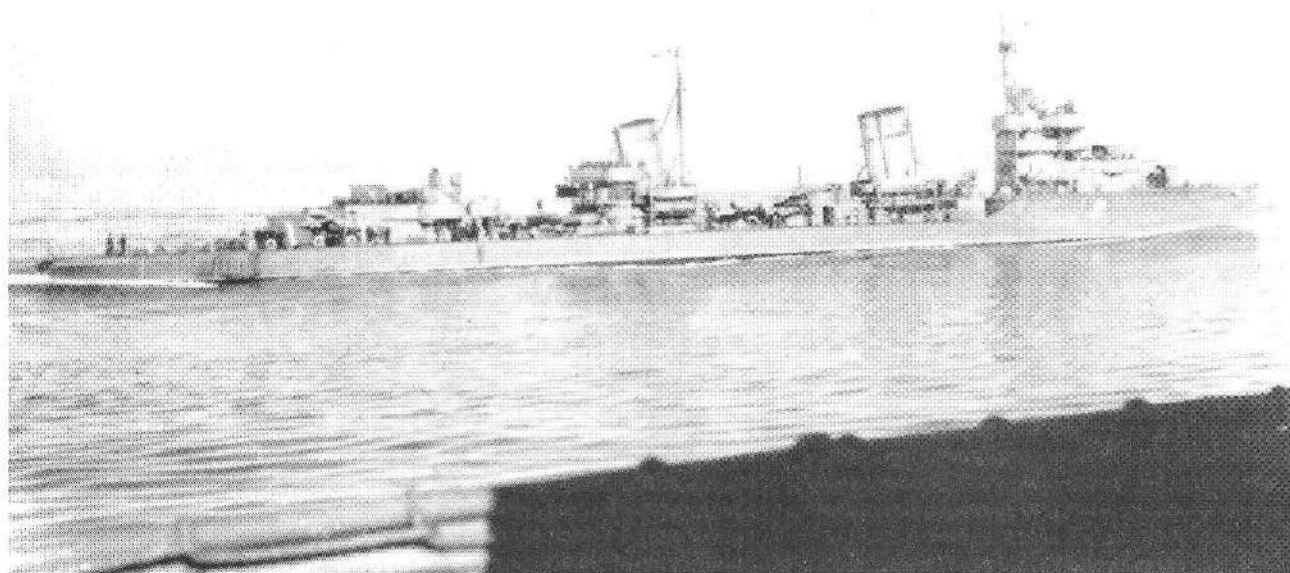
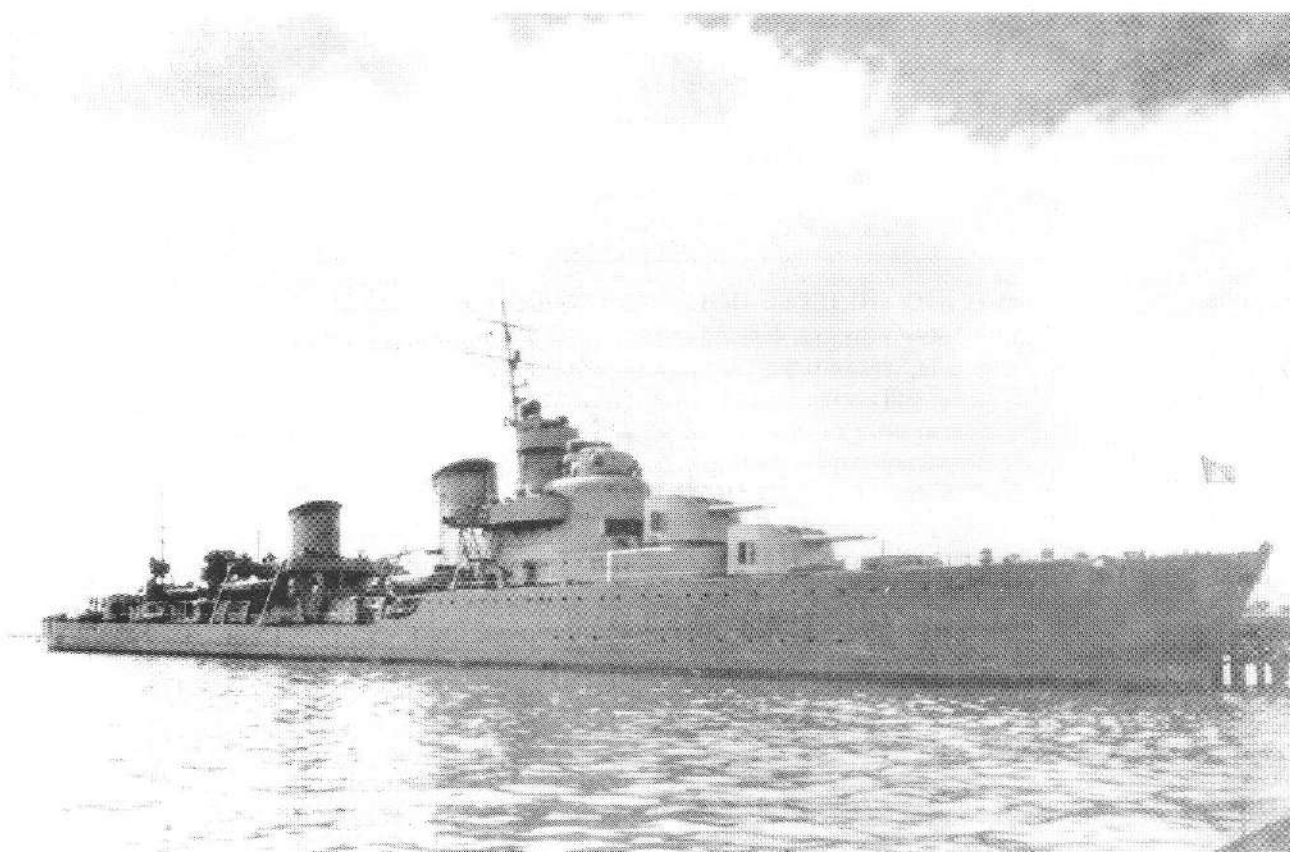
ISBN 978-5-699-31614-4

© Качур П. И., 2008
© ООО «Издательство «Коллекция», 2008
© ООО «Издательство «Яуза», 2008
© ООО «Издательство «Эксмо», 2008

СОДЕРЖАНИЕ

СОВЕТСКИЕ ЛИДЕРЫ: ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ.....	5
«Суперэсминцы» для Черного моря.....	5
Первенцы Красного флота.....	9
Итальянский заказ.....	14
Бронированные лидеры.....	15
Несостоявшиеся рекорсмены.....	17
СТРОИТЕЛЬСТВО И ИСПЫТАНИЯ.....	19
Лидеры и программы.....	19
Детища сталинских пятилеток.....	20
На верфи в Ливорно.....	27
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ.....	31
Проект 1 («Ленинград»).....	31
Проект 38 («Минск»).....	43
Проект 20И («Ташкент»).....	45
Проект 48 («Киев»).....	47
Проект 48К.....	48
ЛИДЕРЫ НА ВОЙНЕ.....	50
«Ленинград».....	50
«Минск».....	59
«Москва».....	73
«Харьков».....	78
«Ташкент».....	95
«Баку».....	119
«Тбилиси».....	128
Лидеры проекта 48.....	129
ПОСЛЕВОЕННАЯ СЛУЖБА.....	130
ЛИДЕРЫ: ОБЩАЯ ОЦЕНКА.....	138
Приложения.....	140





СОВЕТСКИЕ ЛИДЕРЫ: ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

«Суперэсминцы» для Черного моря

Быстрое увеличение размеров и усиление вооружения миноносцев после Русско-японской войны привело к тому, что возникла потребность в новых «противоминных» кораблях, которые могли бы противостоять им. Кроме того, такие корабли были необходимы для лидирования (вывода в торпедную атаку) собственных эскадренных миноносцев, так как приходилось серьезно считаться с огневой мощью и скоростью эсминцев противника в случае выхода их в контратаку. Под влиянием этих факторов к началу Первой мировой войны за рубежом сформировался промежуточный (между легкими крейсерами и эсминцами) подкласс быстроходных безбронных артиллерийско-торпедных кораблей — лидеров. Ему отводилась роль подавления эскадренных миноносцев противника, обеспечения защиты своих кораблей от неприятельских торпедных сил, выведения своих миноносцев в атаку. Кроме того, эти корабли могли принимать участие в тактической разведке и минных постановках, а также использовать собственное торпедное оружие.

Прообразом лидера принято считать известный английский большой эсmineц «Свифт» (1906 г.), так называемый «океанский истребитель». К началу Первой мировой войны ведущие морские державы построили около 20 «суперэсминцев», существенно опережавших эсминцы по многим элементам. К этой категории следует отнести и российские «новки», которые несли усиленное торпедное вооружение и обладали высокой скоростью. На момент своего создания головной «Новик» полностью соответствовал классу «лидер эсминцев», однако быстрый рост размеров и огневой мощи «стандартных» эскадренных миноносцев во время Первой мировой войны привел к тому, что в 1920-е годы для их лидирования требовались уже более крупные и быстроходные корабли.

Еще в 1916 г. Германия приступила к строительству «суперэсминцев» водоизмещением 2440 т со скоростью полного хода 34 узла, вооруженных четырьмя 150-мм орудиями (в то время ни один корабль этого класса не располагал орудиями столь крупного калибра). Правда, до окончания войны немцы успели построить всего два корабля этой серии. По Версальскому договору один из них — S-113 — был передан Франции, а другой — V-116 —

Италии. Весьма характерно, что после этого наибольших успехов в постройке лидеров добились именно французы и итальянцы.

В отличие от Великобритании, Японии и США, Франция и Италия при проектировании своих лидеров отдавали предпочтение скорости перед другими показателями. Рассматривая скорость корабля как первостепенный тактический показатель, руководство ВМФ Франции и Италии исходило из того, что лидер, обладающий преимуществом в 3—4 уз, может существенно повлиять на ход выполнения операций — например, при встрече с более сильным противником он может уклониться от сближения и выбрать выгодную позицию, а более слабого противника догнать и уничтожить артиллерией или торпедным оружием.

Первые французские лидеры типа «Ягуар» (1924 г.) имели водоизмещение 2700 т и относительно умеренную скорость хода — 36 уз. Но корабли следующих серий постройки 1928—1929 гг. при форсировании машин уже показывали 40—41 уз, а переданные флоту в 1930—1933 гг. лидеры водоизмещением 3000 т могли развивать 43 уз и более. Например, «Кассар» показал на испытаниях при использовании сверхпроектной мощности машин 45,7 уз. Эти корабли оказались не только скоростными, но и хорошо вооруженными — пятью 138-мм орудиями главного калибра. Триумфом французской кораблестроительной мысли явилась серия лидеров типа «Ла Фантастик»: при оговоренных в контракте 38 уз и мощности машин 74 000 л.с. корабль при форсировании энергетической установки до 96 400 л.с. развил скорость 42,7 уз.

Италия, ревниво следившая за успехами французского кораблестроения, подготовила свой ответ. Построенные в 1930—1933 гг. лидеры типа «Лука Тариго» водоизмещением 2040 т показали на испытаниях 44—45 уз.

Высокие скорости французских и итальянских лидеров достигались за счет значительно меньших требований к мореходности и дальности плавания кораблей, предназначенных оперировать в районе Средиземноморья. Так, если лидеры Англии, США и Японии имели дальность плавания экономическим ходом порядка 4000—5500 миль, то дальность плавания французских ограничивалась 2500—3000 миль, а у итальянских и того меньше — 1200 миль. Тем не менее, рекордные значения достигнутых ими скоростей произвели сильное впечатление на советских военно-морских специалистов и ко-

С л е в а : лидеры эсминцев «Ташкент» (вверху) и «Харьков» (внизу) в годы Великой Отечественной войны

раблестроителей, приступивших к созданию нового Красного флота.

Первые планы по возрождению ВМФ в Советской России появились сразу же после окончания гражданской войны. Началом положили разработка проекта «Декрета о воссоздании морской силы РСФСР» (февраль 1921 г.) и принятие решения на X съезде РКП(б): «В соответствии с общим положением и материальными ресурсами Советской республики принять меры к возрождению и укреплению Красного военного флота». 20 октября 1921 г. Центральная комиссия по восстановлению военной промышленности образовала специальную Морскую подкомиссию под председательством командующего морскими силами республики А.В.Немитца. Последняя вскоре предложила проект (фактически — оперативно-техническое задание) нового эсминца, положивший начало созданию лидеров советского ВМФ. В проекте корабль характеризовался следующим образом: «Улучшенный тип «Новик» со скоростью, увеличенной до предела, но не менее 40 узлов, считая неременным условием преимущество в скорости 5 узлов перед самым быстроходным крейсером иностранных флотов». Артиллерийское вооружение предлагалось из шести 130-мм орудий, торпедное — 12 торпедных труб.

На основе этих данных Технический совет Морской подкомиссии выдал Научно-техническому комитету Морского ведомства (НТКМ) задание на предэскизное проектирование «эсминца 40-узловой скорости». В следующем году НТКМ подготовил проект корабля с обозначением «Тип 1922». Нормальное водоизмещение такого корабля, определенное расчетами, составляло почти 4000 т. Для достижения решающего, с точки зрения Морского ведомства, тактического качества — высокой скорости — проектанты была принята главная энергетическая установка (ГЭУ) с использованием четырех главных турбозубчатых агрегатов (ГТЗА) весьма высокой агрегатной мощности. В состав котлотурбинной установки (КТУ) они намеревались включить 12 котлов, расположив их в двух котельных отделениях. Артиллерийское вооружение из восьми 130-мм орудий с максимальным углом возвышения 30° предполагалось расположить в диаметральной плоскости корабля в трех спаренных и двух одинарных незащищенных установках на верхней палубе и палубе полубака. Калибр зенитной артиллерии (4—5 «аэропушек») не конкретизировался, поскольку считалось, что вместо 76-мм орудий конструкции Ф.Ф.Лендера будут созданы более совершенные артсистемы. Но дальше предэскизного проекта дело не продвинулось — строить было некому, негде и не из чего, поскольку

ку судостроительная промышленность еще не была восстановлена.

Тем не менее, теоретические проработки в области военного кораблестроения продолжались. В ходе обсуждения будущих кораблестроительных программ возникла идея другого корабля — бронированного лидера. Одним из первых концепцию такого корабля сформулировал еще в начале 1920-х гг. известный теоретик военно-морского искусства, начальник ВМА М.А.Петров при подготовке проекта «морской программы». Бронированный лидер представлял собой «большой эсминец», защищенный палубным бронированием, с 6-дюймовой (152-мм) артиллерией, мощным минно-торпедным вооружением, обладающий скоростью полного хода 40 узлов для выведения эсминцев в атаку. Кроме того, «большой эсминец» рассматривался и как дальний быстроходный разведчик при эскадре, т.е. фактически выполнял часть функций легкого крейсера. На проектирование этого корабля было даже разработано ОТЗ, хотя, учитывая ограниченные ассигнования и возможности промышленности тех лет, рассчитывать на его строительство в ближайшие годы не приходилось.

Первым реальным шагом по возрождению ВМФ можно считать создание 7 декабря 1925 года представительной Морской комиссии РВС СССР во главе с замнаркомвоенмора И.С.Уншлихтом. От ВМФ в ее состав были включены начальник и комиссар Морских сил В.И.Зоф, его помощник по техническо-хозяйственной части П.И.Курков, начальник технического управления ВМС РККА Н.И.Власьев, начальник оперативного управления штаба РККФ А.А.Тошakov. От РККА — М.Н.Тухачевский, С.С.Каменев, начальник ВВС РККА П.И.Баранов и др.

Работа комиссии проходила на фоне возникшей между представителями старой, «классической» военно-морской школы и молодыми военными теоретиками дискуссии о том, какой флот нужен РСФСР — морской или воздушный? В этих спорах начала формироваться, по сути дела, военно-морская доктрина молодого Советского государства, в разработке которой участвовали руководители ВМФ и военно-морские теоретики — К.И.Душеннов, Р.А.Муклевич, И.М.Лудри. В силу военно-политических и экономических причин во второй половине 20-х годов в СССР возобладала компромиссная теория «малой войны» на море, которая позже была утверждена в качестве официальной военно-морской доктрины Боевым уставом Морских сил РККА (БУМС-30). Эта доктрина ориентировалась на оборонительные действия флота в своих прибрежных водах с нанесением коротких стремительных ударов с разных направлений. Как участник разработ-

ки новой кораблестроительной программы, Н.И.Власьев, проанализировав развитие и боевое использование миноносцев, пришел к выводу: как торпедные корабли эсминцы существующего типа себя не оправдали вследствие того, что прерогатива торпедных атак перешла к торпедным катерам и подводным лодкам. Эсминцы же превратились «из торпедных кораблей в малые артиллерийские».

Многие из недостроенных и требующих значительных восстановительных работ эсминцев типа «Новик» ввести в строй не удалось. В результате к концу 1920-х годов в составе ВМС РККА, как тогда назывался наш весьма немногочисленный флот, было всего 17 «новинов» (12 — на Балтийском и 5 — на Черном море). Их артиллерийское (102-мм орудия главного калибра) и торпедное (калибра 450-мм) вооружение, главные и вспомогательные механизмы, а также оптическое, навигационное, гидроакустическое и другое оборудование, скорость хода, дальность плавания и автономность уже не соответствовали возросшим техническим требованиям и уровню развития военного кораблестроения. Молодой советский флот нуждался в новых эсминцах с сильным артиллерийским вооружением, быстроходных, по типу строившихся в иностранных флотах лидеров.

Эти аргументы повлияли на выбор элементов при разработке проекта нового эсминца. Учитывая весомые аргументы в пользу уменьшения водоизмещения, Техническое управление УВМС в марте 1926 г. решило ограничить водоизмещение проектируемого эсминца до 1100 т при сохранении высокой скорости хода 40 узлов и с более скромным вооружением: четырьмя 102-мм орудиями и двумя трехтрубными 533-мм торпедными аппаратами.

В результате работы комиссии Уншлихта была подготовлена шестилетняя «Программа строительства Морских сил РККА на 1926—1932 гг.», утвержденная 26 ноября 1926 г. Однако эта первая советская программа, учитывающая состояние отечественной науки и промышленности, предусматривала в основном проведение ремонта старого корабельного состава и постройку главным образом подводных лодок и торпедных катеров. Строительство новых крупных кораблей в нее не вошло.

В то же время стало ясно, что к постройке надводного флота СССР приступит в ближайшем будущем, и проектные проработки в области кораблестроения продолжались. Летом 1927 г. Н.И.Власьев сформулировал предложение о новом серийном «большом эсминце»: стандартное водоизмещение 1750 т, скорость не менее 38 узлов, вооружение — пять 100-мм, четыре 37-мм зенитных орудия, два пулемета и два трехтрубных 533-мм торпедных аппарата. В апреле следующего года, в

виду предполагаемого усиления румынского флота, начальник Оперативного управления УВМС В.К.Триандафилов направил начальнику Учебно-строевого управления УВМС директиву, в которой сообщал основные сведения для проектирования новых эсминцев для Черного моря. В основу директивы была положена докладная записка военмора Морского отдела штаба РККА А.П.Травиничева, в которой он сформулировал, по сути, оперативно-тактическое задание на разработку нового корабля.

Взяв за исходный образец ТТЭ новейшего румынского эсминца «Мэрэшти», Травиничев предложил достаточно высокие элементы эсминца для Черноморского флота. Вооружение — шесть 102-мм универсальных орудий, два 37-мм зенитных орудия и три трехтрубных торпедных аппарата калибра 533 мм. Корабль должен брать на борт 15—20 противолодочных глубинных бомб, 60—80 мин заграждения (в перегруз). Желательным считался легкий самолет-разведчик на стреле. Скорость хода при нормальном водоизмещении — 39—40 узлов, район плавания полным ходом — 700 миль (на 18 часов хода). В записке автор предлагал осуществить «подвод воздуха непосредственно к топкам котлов» (закрытое дутье в котельное отделение для повышения мощности ГЭУ).

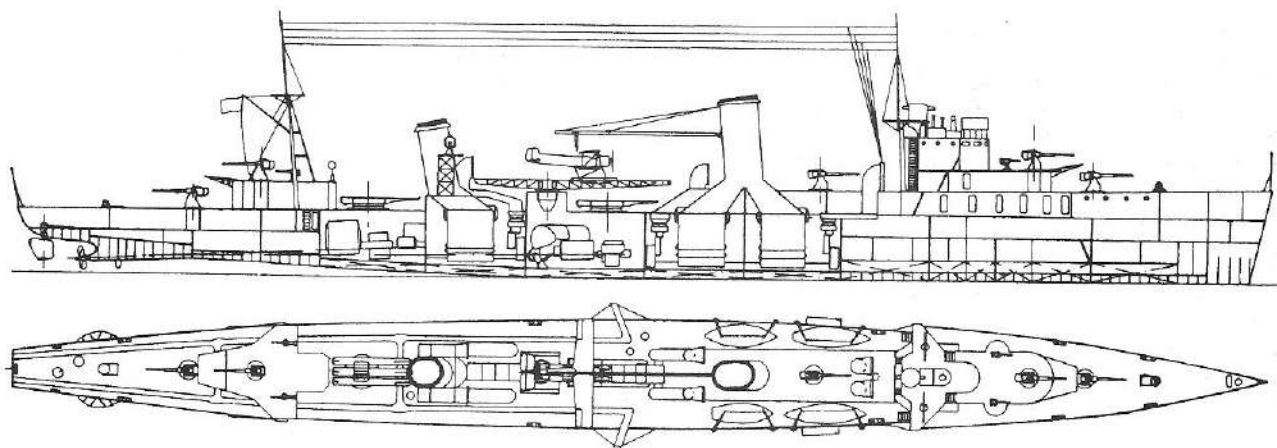
Рассмотрев докладную записку, Техуправление УВМС еще более ужесточило требования. Оставив 40-узловую скорость, оно утвердило водоизмещение 1750 т (с учетом ограниченных средств на постройку), увеличило артиллерийское вооружение до восьми орудий калибра 102 мм (в четырех спаренных установках, но универсальных — лишь четыре из них), 12 37-мм зенитных орудий (в трех счетверенных установках). При этом количество торпедных аппаратов предлагалось уменьшить до двух.

Приняв эти требования за основу, уже в мае 1928 г. Штаб РККА выдал УВМС задание на разработку эскизного проекта новых эсминцев. В соответствии с ним, вооружение корабля должно было состоять из четырех—пяти 130-мм орудий и одного «аэроорудия», двух—трех 533-мм трехтрубных торпедных аппаратов, 60—80 мин заграждения, скорость хода определялось величиной 40 уз на 700 миль.

В августе 1928 г. докладная с отзывом Техупра УВМС РККА поступила в НТК УВМС. На полученную докладную НТК составил свой отзыв, в котором было высказано возражение против ограничения водоизмещения корабля в ущерб тактическим качествам и отмечена необходимость «предвидеть на Черном море возможность боя с легкими крейсерами противника». Калибр артиллерии устанавливался «не менее 130 мм с углом возвышения орудий 40°», количество орудий — четыре.



**Начальник
Технического
управления
ВМС РККА
Н.И.Власьев
(1878—1937)**



**Эскизный проект
эскадренного мино-
носца для Черного
моря, 1929 г.**

Торпедное вооружение усиливалось до четырех 533-мм трехтрубных аппаратов («3 тройных как минимум»). В этом отзыве акцент делался на торпедном вооружении с некоторым ущербом для артиллерии. Однако требование по обеспечению 700-мильного района плавания полным ходом было отвергнуто, поскольку его выполнение приведет к «чрезвычайному росту водоизмещения». По расчетам НТК, при расходе топлива 0,5 кг/л.с. ч и удельном весе механизмов 15,5 кг/л.с. реально обеспечить дальность плавания 700 миль лишь 30-узловым ходом.

После таких оценок специалистов Техупра и НТК УВМС задание было сформулировано следующим образом:

«Эсминцы Черного моря имеют назначение:

- действия против десанта противника в открытом море;
- торпедные атаки главных сил неприятельского флота в открытом море и на позиции;
- бои с неприятельскими лидерами и эсминцами;
- набеги на коммуникации противника;
- постановка активных минных заграждений.

Учитывая, что нашим вероятным противником на Черном море являются а) румынский флот и б) превосходящие силы флотов морских держав (главным образом, Англии), новые эсминцы должны иметь:

- большую скорость, чем у английских и французских лидеров и эсминцев;
- достаточный район действий — для производства неожиданных атак противника в районе Босфора и Констанцы иклонения от атак неприятельских крейсеров и эсминцев;
- мореходность, достаточную для Черного моря при любой погоде;
- артвооружение: 4—5 130-мм и «аэро»;
- 6—9 торпедных труб для 21-дюймовых торпед (2—3 тройных торпедных аппарата);
- минное вооружение: 60—80 современных мин;

- приспособление для сброса противолодочных бомб;
- параван-протектор;
- приспособление для постановки дымзавес;
- два прожектора;
- желательно иметь приспособления для приема одного разведывательного гидросамолета.

Если подсчет весов приведет к чрезмерному для эсминцев тоннажу, то возможны 4—5 четырехдюймовых орудий. Скорость хода и район плавания как основные ТТЭ для эсминцев Черного моря необходимо оставить указанными выше...».

Обсуждение ТТЭ эсминца состоялось в НТК УВМС 1 ноября 1928 г. на «Особом совещании» под председательством наморси РККА Р.А.Муклевича. В обсуждении принимали участие командующий Балтийским флотом, председатель НТК, начальник Техупра, председатели и члены кораблестроительной, артиллерийской и минной секций НТК и другие специалисты. Что показательно, в докладах выступавших не упоминалось слово «лидер», хотя обсуждались ТТЭ торпедно-артиллерийского корабля с увеличенным калибром артиллерии и повышенной скоростью хода, то есть фактически представителя именно этого класса боевых кораблей.

После бурных дебатов совещание обязало НТК в трехмесячный срок составить эскизный проект корабля, исходя из следующих данных: водоизмещение — около 2000 т, скорость — около 40 узлов, район (дальность) плавания — не менее чем на 6 часов полного хода. Особо было отмечено, что «при определении весов механизмов принять во внимание категоричное утверждение начальника Техупра, что (удельный) вес механизмов (без фундаментов) должен быть принят 14 кг/л.с., а не 15,5 кг/л.с., как рекомендовал НТК. Артиллерийское вооружение рекомендовалось рассмотреть в варианте — пять

130-мм и два 100-мм орудия, а торпедное — два трехтрубных торпедных аппарата для 533-мм торпед. При принятии этого постановления командующий Балтийским флотом М.В.Викторов впервые назвал проектируемый «эсминец для Черного моря» лидером эсминцев. 1 ноября 1928 г. было утверждено ТТЭ на его проектирование. Фактически это решение и явилось отправной точкой создания лидеров в СССР. А на распорядительном заседании Совета Труда и Оборона 4 февраля 1929 г. в соответствии с откорректированной кораблестроительной программой было принято постановление о строительстве трех таких кораблей.

Первенцы Красного флота

Эскизное проектирование «40-узлового эскадренного миноносца Черного моря» выполнялось конструкторским бюро Кораблестроительной секции НТКМ под общим руководством председателя секции кораблестроительного инженера Ю.А.Шиманского. Проект был разработан в установленный срок — чертежи общего расположения подписаны Д.Е.Таировым 11 марта 1929 г. По предварительным результатам разработки проекта от Морских сил были получены отзывы, в числе которых Реввоенсовет Морских сил Черного моря указывал на необходимость иметь на таком корабле пять 130-мм орудий и обеспечить скорость хода 42 уз. Отзывы были рассмотрены в УВМС и НТКМ, и 16 сентября на совещании под председательством П.Ю.Ораса были утверждены следующие ТТЭ: водоизмещение эсминца 2100 т, район плавания — не менее 250 миль полным ходом, осадка не более 12 футов (3,66 м). Самолет необходим, желательна катапульта. Обязательны бомбосбрасыватели. Начальник ТУ ВМС Н.И.Власьев согласился отнести его к классу лидеров, но высказался за создание однотипных эскадренных миноносцев для Балтийского и Черного морей с заданными ТТЭ.

Несмотря на положительную оценку проекта «эскадренного миноносца типа 2100 т (проект НТК)», решение о строительстве кораблей задерживалось: после сокращения на 26,5% бюджета ВМС на кораблестроение, вопрос о строительстве новых эсминцев «пошел в воздух». И лишь когда в январе 1930 г. правительство рассмотрело вопрос о восстановлении уровня финансирования «морского судостроения», начальник Морских сил РККА Муклевич одобрил его на заседании НТКМ (апрель 1930 г.).

В июле наморси представил «Эскизный проект эсминца для Балтийского и Черного морей» на утверждение Председателю РВС СССР наркому по военным и морским делам

К.Е.Ворошилову. В проекте эсминец был представлен следующими основными ТТЭ: пять 130-мм орудий, четыре 37-мм зенитных автомата, четыре 12,7-мм пулемета, два 533-мм трехтрубных торпедных аппарата, 80 мин образца 1926 г.; в перегрузку: 20 глубинных бомб, параваны и самолет-амфибия; водоизмещение при нормальной нагрузке — 2100 т, скорость хода — 40 уз на 6 часов.

На выбор основных тактико-технических (главнейших — по терминологии того времени) элементов новых эсминцев повлияли особые обстоятельства: требовалось существенно усилить в короткие сроки весьма слабые миноносные силы на Черном море, не забывая потребностей Балтийского театра. На обоих морях остро ощущался и недостаток в легких крейсерах, строительство которых в 1-й пятилетке не представлялось возможным. С переводом достроенного в 1928 г. крейсера «Профинтерн» на Черное море, кораблей этого класса на Балтике не осталось, поэтому новые эсминцы должны были быть быстроходными и поддерживать, в качестве лидеров, серийные «новики».

Потенциальный противник на Черном море Румыния предполагала ввести в состав своих ВМС в 1930 г. два больших эсминца («Реджеле Фердинанд» и «Реджина Мария»), строившихся в Италии. Они имели вооружение из пяти 120-мм и одного 76-мм орудия, двух 40-мм зенитных автоматов, двух пулеметов, двух 533-мм трехтрубных торпедных аппаратов, 50 мин; их стандартное водоизмещение — 1900 т, скорость хода — 35 уз. Ранее, в 1925 г., румынский флот пополнился двумя приобретенными в Италии эсминцами типа «Ниббио» постройки 1913—1920 гг. и модернизированными там же в 1926—1927 гг. (вооружение: четыре 120-мм и два 76-мм орудия, два пулемета, два 450-мм двухтрубных торпедных аппарата, водоизмещение — 1430 т, скорость хода — 34 уз).

Турция заказала на итальянских верфях четыре эсминца с 120-мм артиллерией, водоизмещением 1250 т и скоростью хода 36—38 уз. Закладка их планировалась в 1930 г., а вступление в строй — в 1932 г.

На Балтике намечалось вступление в 1930 г. в состав ВМС Польши двух эсминцев, строившихся во Франции (типа «Бурраск»). Они имели вооружение, включавшее четыре 130-мм и два 47-мм орудия, четыре пулемета, два 533-мм трехтрубных торпедных аппарата, 60 мин; водоизмещение составляло 1540 т, скорость хода — 33 уз.

Оценивая складывающуюся ситуацию, РВС решил форсировать закладку новых эсминцев-лидеров и 13 июня 1930 г. постановил включить в пятилетнюю программу усиления МС РККА по три новых эсминца для Балтийского и Черного морей.



Один из создателей
лидеров типа
«Ленинград» —
кораблестроитель
В.А.Никитин
(1894—1977)

Рассмотрение проекта на заседании РВС СССР состоялось 3 августа 1930 г. Проект лидера, предусматривавший вооружение его новыми 130-мм орудиями завода «Большевик», представлял председатель НТКМ П.Ю.Орас. По результатам обсуждения доклада начальнику Штаба РККА совместно с наморси было поручено еще раз пересмотреть, с привлечением конструкторов, работавших над эскизным проектом, возможность повышения отдельных тактических качеств эсминца: увеличения скорости, усиления зенитного артиллерийского и торпедного вооружения, а также снабжения его самолетом.

Итоги работы комиссии под председательством начальника Штаба РККА были рассмотрены 13 августа 1930 г. на заседании РВС, проведенном совместно с наморси Р.А.Муклевичем, при участии представителей Техупра, НТКМ и конструкторов. Были обсуждены все четыре поставленных вопроса: повышение скорости хода эсминца до 42 уз, усиление зенитной артиллерии, усиление торпедного вооружения и целесообразность установки катапульты для самолета. В итоге было принято постановление, которым одобрялся эскизный проект и согласованы некоторые спорные вопросы: из величины первоначально определенного водоизмещения (2100—2600 т) не выходить, чтобы не удорожать и не удлинять сроки строительства этих кораблей; зенитную артиллерию усилить — заменить два 37-мм автомата (из четырех) двумя 76-мм орудиями; количество торпедных аппаратов не увеличивать, а заменить трехтрубные аппараты четырехтрубными, что должно усилить залп до восьми торпед. Эсминцы должны иметь следующие основные ТТЭ: вооружение — пять 130-мм орудий, два 76-мм орудия, два 37-мм зенитных автомата, четыре 12,7-мм пулемета, два 533-мм четырехтрубных торпедных аппарата; 20 глубинных бомб и 80 мин заграждения образца 1926 г. (принимаются в перегруз); один гидросамолет-разведчик на стреле; водоизмещение при нормальной нагрузке — 2100 т, при полной — 2600 т; полная скорость хода при нормальной нагрузке 40—41 уз на 6 часов хода.

Изменения нагрузки масс, необходимые для усиления артиллерийского и торпедного вооружения, предлагалось компенсировать за счет исключения предусмотренной заданием катапульты, которая не является безусловно необходимой и вызывает ряд сомнений, а гидросамолет спускать на воду и поднимать с воды стрелой. По вопросу увеличения скорости хода согласия между Штабом РККА и УВМС достигнуто не было. Предложение Штаба РККА заключалось в увеличении скорости корабля за счет сокращения массы его корпуса и оборудования, а также

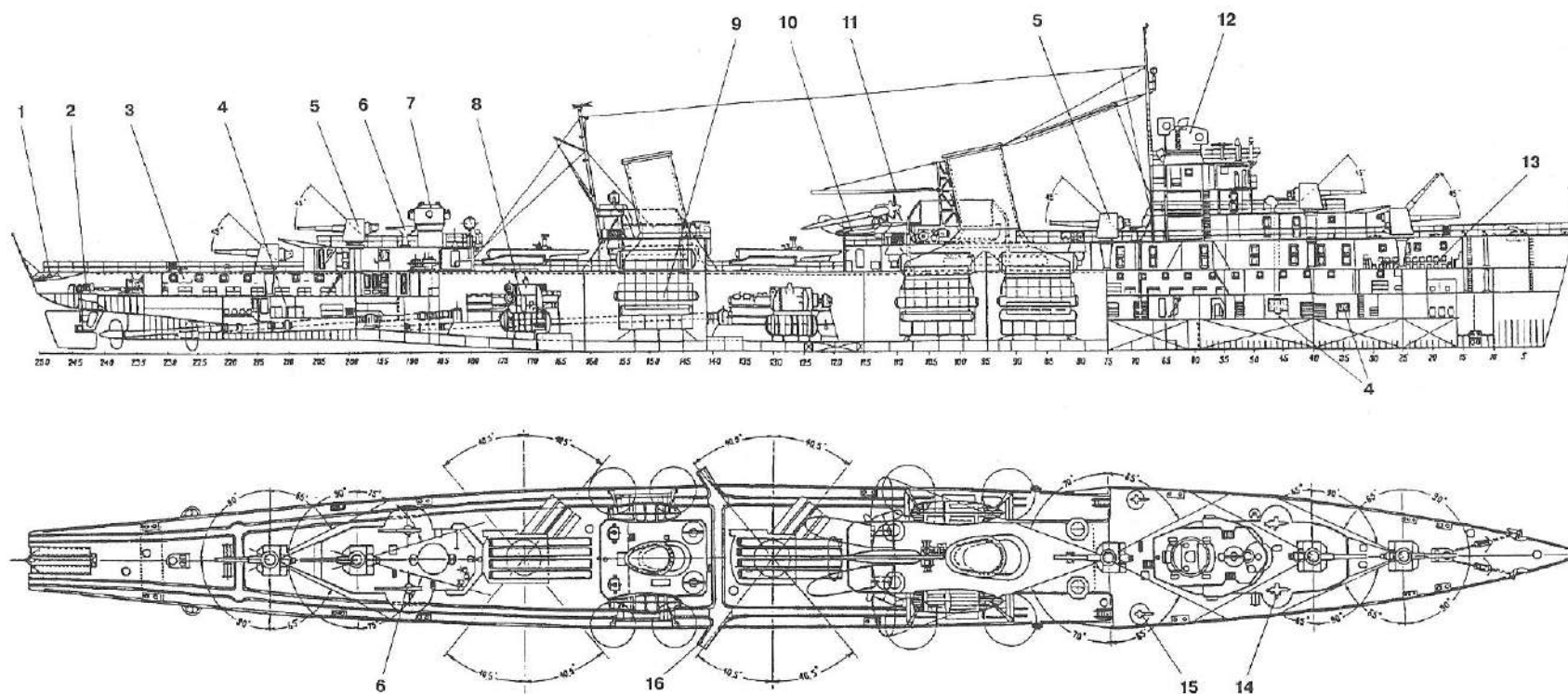
самых механизмов; наморси же предлагал на первой серии этих эсминцев ограничиться запроектированной скоростью, а по получении необходимого опыта, на следующей серии, добиваться ее увеличения.

РВС поручил Всесоюзному объединению судостроительной промышленности («Союзверфь») представить и доложить к 1 ноября того же года общий (то есть технический) проект нового эсминца, а даты закладки кораблей этого типа оговорить особо. Срок готовности четырех эсминцев (по два — для Балтийского и Черного морей) установить 18 месяцев после утверждения общего проекта. Наморси было поручено принять меры к своевременному обеспечению создания этих эсминцев необходимым вооружением.

По воспоминанию главного инженера БСПС В.А.Никитина: «Условия работы были совершенно неудовлетворительными, и мы больше времени и энергии тратили на преодоление хозяйственных и бытовых трудностей, чем на разработку сложного и нового для нас проекта лидера. Нам было ясно, что в таких условиях работать дальше было нельзя. Все же технический проект лидера, с большим трудом, нам удалось закончить в срок, то есть к концу 1930 г.». По его докладу, общий проект эсминцев для Балтийского и Черного морей был утвержден Постановлением РВС от 7 декабря 1930 г. Этим же постановлением срок постройки трех эсминцев для Черного моря (1-й серии) был определен в 22 месяца.

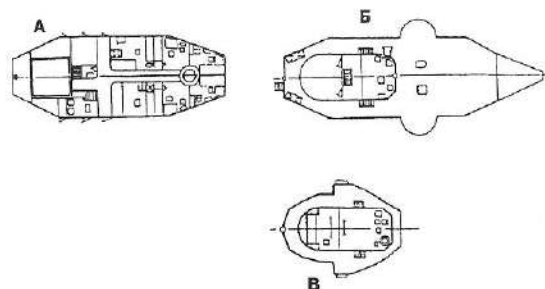
Одновременно Высшему совету народного хозяйства (ВСНХ) СССР поручалось «обеспечить постройку трех эсминцев для Черного моря в установленный срок путем своевременного выполнения заводами заказов на вооружение, механизмы и оборудование для этих эсминцев, при постройке широко использовать новые технические решения — легкие сплавы, электросварку, с привлечением в необходимых случаях инотехпомощи; обеспечить для постройки импорт необходимого количества никеля; наладить выполнение крупного стального литья высокого качества на одном из заводов СССР». Однако уже 23 декабря года из-за значительно отставания готовности судостроительных мощностей кораблестроительная программа была вновь пересмотрена и переутверждена (тем не менее, запланированные три эсминца из программы исключены не были).

9 января 1931 г. нарком К.Е.Ворошилов одобрил предложение УВМС «о необходимости, по соображениям производственного порядка и обеспечения мобготовности, распределить постройку трех эсминцев 1-й серии между Севером и Югом: один — на ССВ и два — на Никогосзаводах». Поставленная задача требовала организационного ре-



Лидер проекта 1, первоначальный вариант (1932 г.):

1 — кормовой бомбосбрасыватель; 2 — рулевой привод; 3 — кубрик; 4 — погреба боезапаса; 5 — 130-мм орудия; 6 — 76-мм зенитные орудия; 7 — кормовой КДП; 8 — главный турбозубчатый агрегат; 9 — паровой котел; 10 — гидросамолет СПЛ; 11 — кран для подъема и спуска гидросамолета; 12 — носовой КДП; 13 — кают-компания; 14 — 37-мм зенитный автомат; 15 — крупнокалиберный пулемет; 16 — минный скат. А, Б и В — первый, второй и третий ярус носовой надстройки.



Чертеж выполнен на основе материалов архива ЦНИИ им. А.Н.Крылова



**Ответственный
исполнитель и глав-
ный конструктор
проектов 1 и 38
П.О.Трахтенберг
(1900–1937)**

шения — имевшимися силами ее не решить. В.А.Никитин вспоминал: «Однажды, в начале 1931 г., меня вызвали в Отдел военного судостроения Союзверфи. Меня там встретил начальник отдела А.И.Вильман. Он сказал, что для обеспечения проектирования и постройки лидеров решено изъять наше бюро из ведения Судопроверфи и сделать из него самостоятельное конструкторское бюро, подчиненное непосредственно Союзверфи, присоединив к нему также конструкторское бюро Балтийского завода, занимавшееся проектированием подводных лодок.

Я сразу же заявил Вильману, что пока нам не будет предоставлено другое помещение, в котором можно будет хорошо разместить всех конструкторов, архивы, светописную и другие подсобные помещения, ни о какой организации самостоятельного бюро говорить не приходится. Вильман сказал, что он согласен со мной, и что сейчас заканчивается надстройка 3-го и 4-го этажей главного здания Северной верфи, где нам будет предоставлен весь 4-й и половина 3-го этажа, а также половина подвального этажа для размещения архива и светописной. Нам также будет выделена одна легковая машина. К.А.Яковлев останется в Судопроверфи, а к нам будет назначен новый начальник. Я буду назначен главным инженером. Отдел подводных лодок останется на Балтийском заводе, хотя подчиняться будет нам».

Неделю спустя (18 января 1931 г.) приказом правления «Союзверфи» было объявлено об организации на базе БСПС первого в стране хозрасчетного Центрального конструкторского бюро спецсудостроения (ЦКБС), где предусматривалось сосредоточить выполнение всех проектно-конструкторских работ по военному кораблестроению, подчиненного непосредственно «Союзверфи». Начальником ЦКБС назначили Я.А.Саука, заместителем начальника и главным инженером бюро — В.А.Никитина. Одной из основных задач нового коллектива был выпуск рабочих чертежей и технической документации для обеспечения строительства будущих советских лидеров, которое намечалось начать с 1932 г. Так решился вопрос с местом проектирования будущего лидера.

К началу 1931 г. ЦКБС состояло из трех отделов: 1-го — кораблестроительного (А.И.Маслов), 2-го — механического (А.В.Сперанский) и 3-го — подводного судостроения (Н.И.Казанский). Своего электротехнического отдела в ЦКБС не было; по этой специальности ЦКБС обслуживало конструкторское бюро Электромортреста.

В конце 1933 г. Я.А.Саука был направлен в Промакадемию и начальником ЦКБС был назначен В.Л.Бжезинский. Активный участник гражданской войны, один из первых на-

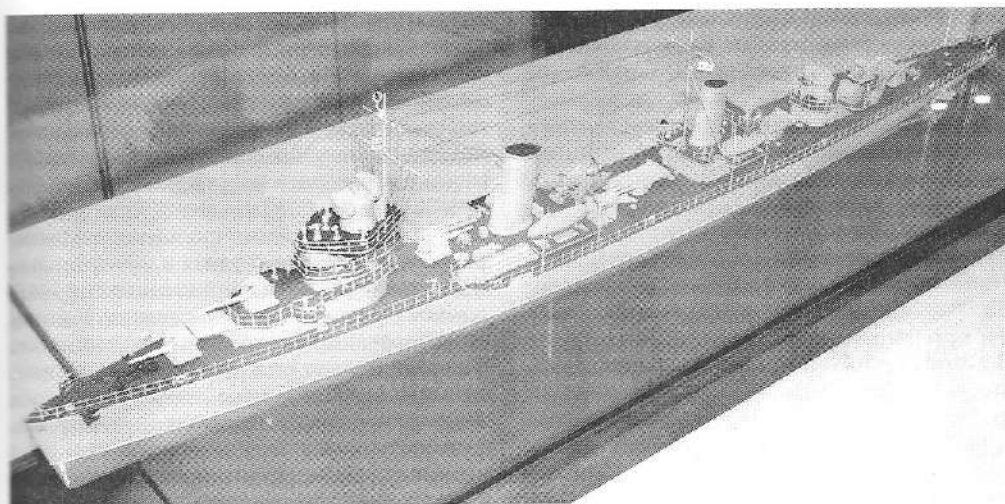
гражденный орденом Красного Знамени, затем бывший начальником Военно-морского инженерного училища им. Дзержинского, он перед назначением начальником ЦКБС работал в Наркомтяжпроме. Он оказался на месте, т.к. по образованию был инженером-механиком военно-морского флота. Кроме того, он проявил себя как хороший администратор.

В июне 1932 г. Техническое управление ВМС утвердило представленные ЦКБС-1 (как с начала 1932 г. с образованием в составе «Союзверфи» еще двух центральных специализированных бюро — ЦКБС-2 и ЦКБС-3 — стало называться ЦКБС) чертежи общего расположения эсминца-лидера проекта 1, спецификации по корпусу и устройствам, механической части, вооружению, защите и системам этого корабля. Проект разрабатывался под руководством В.А.Никитина; ответственным исполнителем проектных работ был П.О.Трахтенберг. Наблюдение за проектированием от ВМФ вел старший приемщик по кораблестроительной части А.Э.Цукшвердт.

Корпус лидеров отличался остротой и плавностью обводов, его прямой форштевень имел наклон 15° к вертикали. Отношение длины к ширине (10,9) превышало значение, принятое для «новиков». Теоретический чертеж был оптимизирован по результатам испытаний нескольких десятков моделей в Опытном бассейне. Исходя из требования достижения заданной скорости были приняты острые образования кормы. Из-за этого гребные валы выводились наружу через длинные выкружки (так называемые «штапы») и не имели традиционных кронштейнов. Это решение, как и выбор обводов корпуса в целом, казалось тогда удачным.

Главная энергетическая установка была трехвальной с тремя главными водотрубными котлами треугольного типа производительностью по 135 т/ч с суммарной мощностью 66 000 л.с. Для повышения живучести лидеров проектом предусматривалось линейно-эшелонное расположение ГЭУ в пяти отсеках в средней части корпуса. Главные котлы проектировались под руководством Э.Э.Папковича, непосредственно разработкой ГТЗА руководил Б.С.Фрумкин.

Отдавая дань модному тогда увлечению авиационным вооружением, конструкторы первоначально планировали оснастить лидеры гидросамолетом со складывающимися крыльями, который должен был спускаться на воду стрелой. Тип самолета определен не был: рассматривались два варианта — Ju-20 фирмы «Юнкерс» либо СПЛ (самолет для подводных лодок типа «К»). От авиационного вооружения на лидерах отказались уже в процессе их постройки, но устройства для ус-



**Модель лидера
проекта 1
в экспозиции
Музея истории
Невского ПКБ в
Санкт-Петербурге**

тановки самолета и стрелу для его спуска на воду и подъема сохранили.

22 февраля 1932 г. СТО принял постановление «По строительству ВМС РККА на 1932 г.», которым предписывалось заложить три лидера эскадренных миноносцев. Корабли планировалось ввести в строй к концу 1933 г. Согласно этому постановлению были заложены три корабля: два из них, получивших название «Москва» и «Харьков», заложили в октябре на заводе им. А.Марты в Николаеве, а один — «Ленинград» — в ноябре на ССВ в Ленинграде.

Однако установленный при утверждении общего проекта эсминца срок постройки трех кораблей этого типа (22 месяца) оказался нересальным, так как был определен без учета возможностей судостроительной отрасли и ее контрагентов. Многие заводы, не входившие в состав «Союзверфи», либо не принимали ее заказов, либо не соглашались на заданные сроки поставок. Организация строительства таких кораблей затрагивала всю структуру государственной промышленности и требовала соответствующей ее перестройки. Для обеспечения их постройки ставился вопрос о закупке за рубежом стали не только для головного корабля, но и серийных, хотя еще в конце 1931 г. от применения импортной стали было решено отказаться ввиду выявившейся возможности разместить заказ на Мариупольском металлургическом заводе.

Во время строительства «эскадренных миноносцев для Черного и Балтийского морей» они были отнесены к подклассу лидеров. До известной степени переклассификация являлась натяжкой, так как по своим тактико-техническим элементам корабли соответствовали ТТЭ новейших зарубежных эскадренных миноносцев. В целом же этот ход был оправдан, поскольку по некоторым элемен-

там лидеры превосходили зарубежные образцы. По сравнению с «новиками» (все еще остававшимися в строю) новые лидеры советского ВМФ производили впечатление гораздо более сильных кораблей во всех отношениях, то есть их переквалификация в лидеры в то время не вызвала возражений.

Новым кораблям нашли место в классификации, они уже были заложены, но в советской военно-морской доктрине все еще не были четко определены их функции. Пожалуй, впервые в отечественной военной стратегии роль лидеров нашла отражение в «Основных соображениях по развитию ВМС РККА на вторую пятилетку (1933—1937 гг.)». В пункте 5 этого документа, где определялись задачи флота для придания устойчивости всей системе морской обороны СССР, а также для успешной борьбы с противолодочными средствами противника, предполагалось использование крупных надводных кораблей, в том числе эсминцев-лидеров, или, как их тогда называли, торпедоносцев-лидеров. Особенно это считалось важным по условиям ведения операций на Дальнем Востоке и на Черном море. Поэтому, согласно расчетам УВМС, в ходе выполнения программы 1933—1937 гг. планировалось достроить три заложенных лидера и заложить еще 7 единиц по улучшенному проекту (три для Черного моря и по два — для Балтики и Дальнего Востока).

Улучшенный проект лидера, получивший в 1935 г. индекс 38, разрабатывался в том же ЦКБС-1, но уже без Никитина, который с 1937 г., после ареста главного конструктора П.О.Трахтенберга, возглавил проектно-конструкторские работы по эскадренным миноносцам проекта 7. В проекте 38 применили более традиционные обводы кормы — с транцем и обычными кронштейнами для гребных валов вместо экзотических выкру-

жек. Подверглась частичным изменениям также носовая надстройка. Было усилено зенитное вооружение: добавилась третья 76-мм установка 34-К.

Вступление в строй всех трех лидеров первой серии намечалось на 1934 г. Но скоро стало ясно, что это нереально: возможности отечественной промышленности были явно переоценены. В начале 1936 г. комиссия заместителя председателя СТО и СНК председателя Госплана СССР В.Н.Межлаука констатировала неблагоприятное положение с выполнением кораблестроительной программы второй пятилетки. Комиссии стало ясно, что за оставшиеся два года эта программа не будет выполнена. Так, лидеры типа «Ленинград», которые были заложены еще в 1932 г. в счет первой пятилетки (!), превратились в «долгострой», хотя головной корабль был спущен на воду в ноябре 1933 г. Качество проектов кораблей, нуждавшихся в постоянной доработке, оставляло желать много лучшего.

Естественные трудности, с которыми при проектировании и постройке лидеров столкнулись отечественная наука и промышленность, заставили искать возможности заказа кораблей за границей.

Итальянский заказ

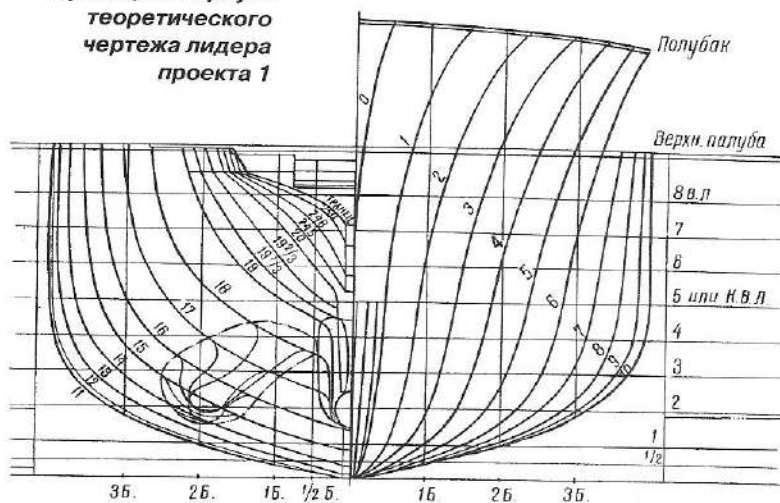
Первые предварительные переговоры о возможном заказе проекта «обычного» (т.е. небронированного) лидера состоялись еще в 1932 г. во время командировки начальника Технического управления УМС РККА А.К.Сивкова в Германию и Италию. Тогда же специалистам УВМС и промышленности удалось ознакомиться с проектными материалами итальянских фирм «Ансальдо» и «Одеро-Терни-Орландо» (ОТО).

Произошедшее позже политическое сближение СССР с Францией способствовало началу переговоров о заказе проекта лидера на основе знаменитых французских кораблей типа «Фантаск». После проверки возможности установки на них советского артиллерийского и торпедного вооружения представители УМС РККА и НКТП вступили в переговоры с французскими судостроительными фирмами «Шанте де Франс» и «Фиэ Лилль». Переговоры велись о поставке машинно-котельной установки лидера и техпомощи при проектировании кораблей этого подкласса. Но сравнительно высокая цена, запрашиваемая французами за проектирование и строительство лидера, которая не укладывалась в отведенную для этой цели валютную сумму, заставила отказаться от их продолжения и обратиться к итальянскому опыту.

После неудачных контактов с французской стороной, в 1935 г. вновь начались переговоры с итальянскими фирмами. Сотрудничество с Италией в области военного кораблестроения и морского оружия первоначально проходили довольно успешно. Однако переговоры с фирмами «Ансальдо» и «Адриатика» не дали положительных результатов — опять же из-за большой цены, которую они запросили. Согласия удалось достичь с «Одеро-Терни-Орландо»: эта итальянская фирма запросила за проектирование и постройку корабля, поставку машинно-котельной установки и техпомощь меньше, чем французские фирмы только за МКУ и техпомощь. Итальянцы тем самым получили замечательную возможность поэкспериментировать за счет СССР: спроектировать и построить по нашему ТТЗ корабль и проверить на нем конструкторские решения и тактические концепции, которые затем можно без дополнительных затрат внедрить у себя. В то же время и наши специалисты рассматривали этот лидер как своеобразный экспериментальный корабль, отличающийся высокими скоростными качествами. Предполагалось, что этот лидер станет прототипом для серийной постройки таких кораблей на отечественных верфях.

Тактико-техническое задание на проектирование и постройку в Италии «быстроходного разведчика» (лидера «И», как его первоначально именовали в документах) со значительным улучшением его основных элементов по сравнению с лидерами типа «Ленинград» было разработано с участием специалистов ЦКБС-1. Оно предусматривало высокие требования: скорость хода — не менее 42,5 уз на шестичасовом испытании, дальность плавания 20-узловым ходом — не менее 5000 миль, водоизмещение на испытании — 3000 т, 130-мм артиллерия главного калибра в трех двухорудийных башенных установках, шесть 45-мм

Проекция «корпус»
теоретического
чертежа лидера
проекта 1



полуавтоматов, шесть 12,7-мм пулеметов, три 533-мм трехтрубных торпедных аппарата, рельсы для постановки мин заграждения. Предусматривалось, что все вооружение будет установлено уже в СССР.

Первое из двух основных требований, выдвинутых в задании на проектирование, а именно достижение необходимых скоростных характеристик, фирма ОТО гарантировала лишь при нормальном водоизмещении в 3216 т и мощности ГЭУ около 100 000 л.с. Для достижения же столь значительного района плавания запас топлива пришлось бы увеличить до 1200 т, то есть вдвое по сравнению с лидерами советского проекта. Таким образом, полное водоизмещение лидера «И» составило 4175 т.

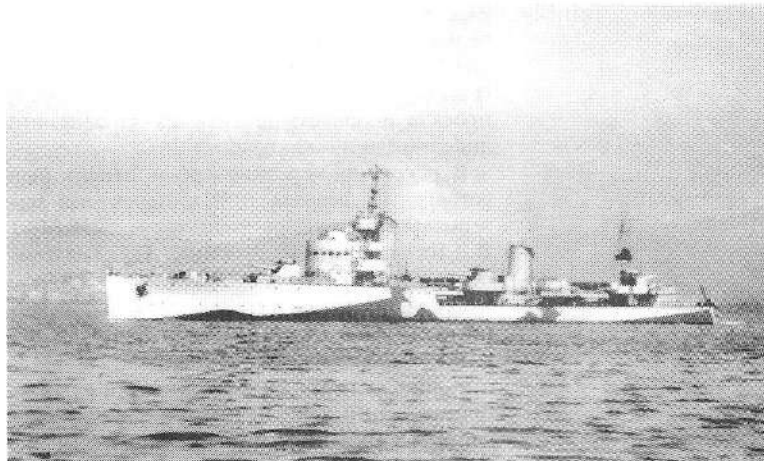
9 сентября 1935 г. в Ленинграде состоялась подписание договора между уполномоченным Главморпромом НКТП «Судопроектом» (ЦКБ по проектированию транспортных судов) и фирмой «Одеро-Терни-Орландо». Договор подписали: директор «Судопроекта» Л.С.Окорский и директор-распорядитель фирмы «Орландо» инженер Л.Орландо.

Интересные подробности, сопутствовавшие процессу подписания документов в Италии, поведал В.А.Никитин: «В 1935 г. в Торгпредстве оформлялся договор с ОТО на постройку лидера «Ташкент». Для подписания договора в Торгпредство приехал глава фирмы Луиджи Орландо — толковый и веселый толстяк. Тут надо сказать, что в Италии, при составлении какого-либо ответственного юридического документа, с целью предохранения от мошенничества, то есть во избежание приписки или даже замены целой страницы, применяется такой способ: последняя строка предыдущей страницы повторяется, как первая строка следующей страницы. Этим исключается возможность приписки чего-либо внизу страницы. Подписывается каждая страница документа, что не позволяет в дальнейшем заменить одну или несколько страниц. Вот такой документ Орландо и должен был подписать. Он вытащил авторучку, кстати, не итальянскую, а «Паркер», и стал подписывать страницы одну за другой. Вдруг раздался гудок на обед. Орландо прервал ручку и берет за шляпу. Заместитель Торгпреда Шапиро, присутствовавший при подписании договора, заметил Орландо, что ему осталось подписать всего около десяти страниц, на что тот резонно ответил:

— Порядок — есть порядок. Был гудок. Я привык обедать вовремя. В 14 часов я приду и подпишу оставшиеся страницы.

Так он и сделал».

11 сентября того же года вышло постановление СТО о постройке лидера. Фирма приступила к его проектированию в начале октября 1935 г. под наблюдением Мор-



ской комиссии заказчика, которую возглавляли А.С.Кассаниер (от Главморпрома) и М.П.Бомзе (от УВМС РККА). В состав комиссии были включены конструкторы ЦКБС-1 В.Г.Королевич, В.И.Гинзбург, Г.Г.Краснов, А.И.Песчанский, М.Д.Царев, К.В.Шлиссель и другие.

3 февраля 1936 г. фирма ОТО представила Комиссии общий проект корабля, впоследствии получивший номер 20И, а 13 февраля документация проекта, согласованная Комиссией, была доставлена в СССР на рассмотрение и утверждение. До 25 февраля она была рассмотрена в УВМС и Главморпроекте, после чего замечания и предложения советских специалистов были проработаны итальянскими конструкторами и согласованы представителем «Орландо», техническим директором судостроительного завода в Ливорно профессором Руже. Затем было оформлено решение НМС РККА, подписанное флагманом флота 1 ранга В.М.Орловым, а фирма ОТО получила указание приступить к его осуществлению.

Бронированные лидеры

Отсутствие в 30-х годах убедительных подтверждений практической возможности создания бронированного лидера не стало препятствием для экзотических предложений проектантов. Идея такого корабля все еще будоражила воображение моряков, и в 1935 г. появились сразу два предэскизных проекта бронированного лидера, разработанных кораблестроительной секцией ЦНИИ ВК и ЦКБС-1. Причем у промышленности (ЦКБС-1) были свои взгляды на этот тип корабля. Предэскизный проект был разработан конструкторами в пяти вариантах и представлен 23 декабря 1935 г. в Отдел кораблестроения УМС РККА. Для дальнейшего проектирования был принят наиболее оптимальный вариант проекта, которому присвоили номер

Итальянский лидер «Николосо Да Рекко» (1930 г.). Корабли этой серии привлекли внимание советских специалистов благодаря высокой скорости хода, мощному артиллерийскому вооружению (6 120-мм орудий) и весьма передовой системе управления огнем

24. Уже 10 февраля 1936 г. заместитель начальника главка П.Г.Гойнкис подписал наряд №51/20-377с, которым ЦКБС-1 предписывалось «произвести разработку эскизного проекта и общего проекта бронированного лидера-разведчика» (проект 24).

В рекордно короткие сроки проект был готов — 18 февраля 1936 г. проектные материалы подписали начальник ЦКБС-1 В.Л.Бжезинский и инженер П.О.Трахтенберг.

Согласно проекту, лидер обладал следующими ТТЭ:

а) артиллерийское вооружение

— 8 спаренных 130-мм орудий в четырех бронированных — 35-60-мм — башнях (боезапас — по 150 выстрелов на ствол и еще 50 в перегруз),

— два счетверенных 37-мм зенитных автомата (по 1500 выстрелов на ствол),

б) торпедное вооружение:

— два расположенных побортно пятитрубных 533-мм торпедных аппарата.

Бронирование: борт и траверзы — 50 мм, палуба — 25 мм, боевые рубки — 35-60 мм.

Водоизмещение стандартное — 3400 т.

Полный запас топлива — 950 т, дальность плавания экономическим 16-узловым ходом — 6000 миль.

Предполагалось, что скорость на испытаниях при водоизмещении 3650 т и двухвальной ГЭУ мощностью 100 000 л.с. должна достигнуть величины 47 узлов.

Котельную установку корабля составляли шесть прямоточных котлов с параметрами пара 75 атм и 450°C (по типу котлов МПН 70/75 конструкции Л.К.Рамзина). Удельный вес главных механизмов был переоценен и принимался равным 8,8 кг/л.с., удельный расход топлива — 0,3 кг/л.с., а пропульсивный коэффициент гребных винтов — 0,56.

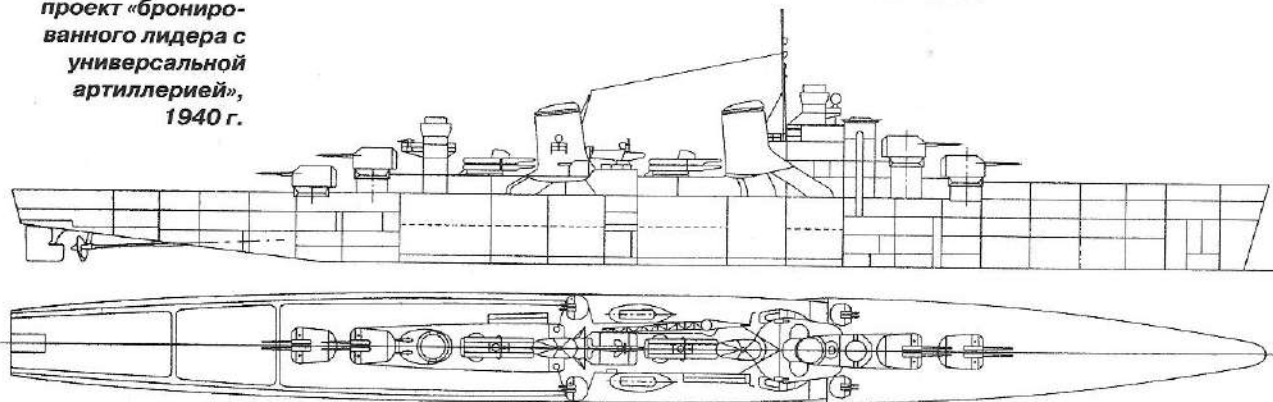
В перегруз бронированный лидер должен был принять 50 мин заграждения, а для борьбы с минами предусматривались два комплекта носовых параванов.

Сразу после начала Второй мировой войны в 1939 г. идея создания бронированного лидера возникла вновь. Комиссией вице-адмирала С.П.Ставицкого, созданной совместным приказом заместителей НК ВМФ и НКСП № 0447/129с от 8 сентября 1939 г., было выработано задание на лидер, которому ставились задачи вывода в атаку и поддержки эсминцев, охранения эскадры и минные постановки, — бронированного корабля водоизмещением 4500 т с 36-узловым ходом и артиллерией из десяти 130-мм универсальных орудий в легких башнях, восьми 37-мм зенитных автоматов в счетверенных установках и зенитных пулеметов. Броневая палуба со скосами должна была защитить от поражения 130-мм снарядами. Преимущества этого типа корабля по сравнению с лидером проекта 1 заключались в увеличенной огневой мощи (десять орудий главного калибра против пяти) и броневой защите: 70-мм наклонный пояс (наклон броневых плит — 45° внутрь в районе МКО, 25-мм палуба и 70-мм носовой траверз. Однако этот корабль проигрывал лидеру проекта 1 по скорости (36 узлов против 42 уз у «Ленинграда») и сравнивался с ним по калибру.

Разработка бронированного лидера, окончательный облик которого еще не прояснился, была включена в план проектирования на 1940—1941 гг. Работа поручалась ЦКБ-17, технический проект предполагалось завершить в IV квартале 1940 г. Его руководителем был назначен Н.В.Брезгун. Стоимость проектных работ оценивалась в 2 млн. 600 тыс. руб.

Уже 11 января 1940 г. по требованию начальника ГМШ ВМФ флагмана флота 2 ранга Л.М.Галлера в письме начальнику УК ВМФ калибр главных артиллерийских установок в проекте бронированного лидера был увеличен до 152 мм, а скорость — до 40 уз. Проект нового корабля получил номер 47. Но проработки в нескольких вариантах показали невозможность уложиться в заданное

Предэскизный проект «бронированного лидера с универсальной артиллерией», 1940 г.



водоизмещение (менее 4500 т). Окончание стадии эскизного проектирования относилось на октябрь 1941 г., в качестве проектантов указывались ЦКБ-32, либо КБ-198. Однако в связи с начавшейся войной все работы по проекту 47 были остановлены.

Последняя попытка «реанимировать» проект 47 была предпринята в конце 1945 г. ЦКБ-53 в инициативном порядке проработало вариант бронированного лидера полным водоизмещением 4000 т. Защита корабля состояла из 14-мм вертикальной брони для жизненно важных отсеков и верхней палубы, которую включили в конструкцию корпуса. Были разработаны подробные чертежи общего расположения лидера, однако отсутствие технологии сварки броневой корабельной стали вынесло проекту «смертный приговор». Именно таким результатом закончилось совещание в Кремле у Сталина в 1949 г.

Несостоявшиеся рекордсмены

В постановлении КО при СНК СССР от 13/15 августа 1937 г. «О строительстве боевых кораблей для МС РККА» отмечалось, что лидеры типа «Ленинград» обладают хорошими тактико-техническими элементами, но при закладке новых кораблей этого класса целесообразно внести следующие изменения: установить шесть 130-мм орудий в трех двухорудийных башнях и одну двухорудийную 76-мм зенитную батарею; увеличить дальность плавания до 4000 миль, предусмотреть защиту личного состава и механизмов на верхней палубе от атак штурмовой авиации, установив систему приборов управления артиллерийским огнем для зенитной артиллерии, усилить прочность корпуса и проработать вопрос о ледовом поясе и подкреплении для обеспечения плавания корабля в битом льду.

Тактико-техническое задание на проектирование лидера проекта 48 было утверждено правительством 15 августа 1937 г. В основу ТТЗ были заложены некоторые ТТЭ лидера типа 20И. Позже, при рассмотрении и согласовании ТТЗ в Наркомоборонпроме, было решено принять для кораблей проектов 48 и 30 унифицирование одинаковых типов вооружения, главных и вспомогательных механизмов и остального оборудования, но количественно в основном соотношении 1,5:1. Задачей предусматривалось при водоизмещении лидера в 1937 т иметь артиллерию главного калибра из шести 130-мм орудий, размещенных в трех двухорудийных башнях, зенитную артиллерию 76-мм калибра. В качестве торпедного вооружения предусматривались два пятитрубных аппарата 533-мм калибра.

На корабле проекта 48 тонкой броней должны были защищаться посты наводчиков торпедных аппаратов, КДП, главный командный пункт (ГКП). Для повышения эффективности зенитной стрельбы предусматривалась стабилизация визирного поста. В соответствии с заданием, помещения на лидере проекта 48 должны были иметь улучшенную теплоизоляцию, надстройки и мостики — быть обтекаемыми. Лидер нового проекта должен был быть более энерговооруженным: главная энергетическая установка — трехвальная котлотурбинная мощностью 27000 л.с. на вал. Главные турбины — унифицированные с новыми эсминцами проекта 30. По сравнению с ГЭУ лидеров проекта 1, несколько повышались параметры пара: давление с 22 до 27 атм., температура с 340°C до 350°C. Скорость хода определялась до 43 уз, а дальность плавания корабля техническим заданием устанавливалась около 4000 миль.

Проектирование лидеров нового проекта поручили КБ николаевского завода им. А.Марти (№ 198). В те годы на этом заводе имелось довольно многочисленное конструкторское бюро численностью 400 работников. Разработка эскизного проекта осуществлялась в специально организованной группе — 30 человек под руководством начальника корпусного отдела Я.И.Купенского и главного конструктора В.А.Рыбалко. Проектанты старались учесть опыт мирового кораблестроения — Франции, Италии, Германии, США. Кроме того, в проекте 48 были использованы некоторые конструктивные особенности лидера «Ташкент» (пр. 20И). Эскизный проект выполнили на достаточно высоком техническом уровне, он прошел необходимую экспертизу и получил одобрение НК ВМФ и Второго Главного управления НКОП.

Эскизный проект 48 рассматривался И.В.Сталиным и был утвержден правительством 11 июля 1939 г., но лишь в качестве временного типа лидера, поскольку на повестке дня стояла задача создания большого океанского флота, и проектная дальность в 4000 миль была признана недостаточной. Для будущих кораблей дальность плавания устанавливалась как минимум в 6000 миль. Кроме того, в процессе рассмотрения проекта выявилась необходимость принять для лидера проекта 48 двухкорпусные ГТЗА номинальной мощностью 27 тыс. л.с. разработки Кировского завода вместо предложенных КБ завода №190 трехкорпусных, созданных для эсминцев проекта 7У. В двухкорпусном ГТЗА впервые в отечественном судовом машиностроении применили двухкорпусную конструкцию редуктора, что позволило существенно сократить его массу и габариты.

Высказанные замечания привели к доработке эскизного проекта. Основные замечания



Вице-адмирал С.П.Ставицкий (справа) — советский военноморской теоретик, разработчик концепции бронированного лидера пр. 47

конструкторам удалось учесть, но стандартное водоизмещение корабля возросло до 2350 т.

Рассмотрение технического проекта 48 в Комитете Обороны при Совнаркоме СССР состоялось в октябре 1939 г. одновременно с проектом 30. Как обычно, заседание проводилось в Овальном зале с участием И. В. Сталина. С короткими докладами выступили главные конструкторы проектов А. М. Юновидов, В. А. Рыбалко и Л. А. Шубейко-Шубин. Затем от ВМФ положительные заключения по проектам высказали Н. В. Исаченков и от НКОП А. М. Редькин. Соображения по проектам и предложения о порядке строительства новых лидеров и эсминцев коротко изложили Н. Г. Кузнецов и И. И. Носенко. Сталин предложил утвердить технические проекты 48 и 30 для постройки кораблей на заводах в соответствии с утвержденными планами.

В конце октября 1939 г. вышло постановление правительства СССР об утверждении проекта 48 с приложением основных элементов нового лидера: стандартное водоизмещение 2150 и полное 3257 т, главные размеры по КВЛ 126 x 11,7 x 3,88 м. Вооружение включало три башни Б-2-ЛМ с орудиями калибром 130 мм, одну установку 39-К с зенитными 76-мм полуавтоматическими пушками, четыре двухствольные зенитные установки 12,7-мм пулеметов и два пятитрубных 533-мм торпедных аппарата. Механическая установка эшелонного типа — трехвальная, паротурбинная, суммарной мощностью 81 000 л.с., обеспечивающая лидеру скорость 42,5 узла и дальность плавания 15,2-узловым ходом 4100 миль. Комплектация личным составом — 269 человек. Технический проект лидера был утвержден с оговоркой — реальная дальность плавания должна была определяться при проведении государственных испытаний.

В 1939 г. началось строительство лидеров по этому проекту, которое прервалось войной. Для достройки этих кораблей в январе 1944 г. было принято решение о корректировке проекта 48, которая поручалась

ЦКБ-17. Первоначально новые требования сводились к установке восьми 37-мм автоматов, двух бомбометов, гидролокатора «Тамир-5» и к замене двух пятитрубных аппаратов на два трехтрубных. Однако уже в сентябре 1944 г. ВМФ потребовал установить новые системы вооружения: 85-мм зенитную установку 92-К (вместо 76-мм 39-К), спаренные 37-мм автоматы В-11 (вместо 70-К) и пятитрубные одноярусные торпедные аппараты.

В 1948 г. конструкторскому бюро николаевского завода №444 было выдано ТТЗ на разработку и корректировку проекта 48, подписанное от ГУК ВМФ инженер-капитаном 1 ранга А. К. Усыскиным и утвержденное главкомом ВМС адмиралом И. С. Юмашевым и замминистра судостроительной промышленности Б. Г. Чиликиным. Этим документом предусматривалось разместить 6 130-мм орудий в трех двухорудийных башенных установках Б-2-ЛМ, 12 37-мм автоматов в шести спаренных установках В-11. Несмотря на изученный опыт прошедшей войны интерес к торпедному вооружению не пропал. Согласно ТТЗ, предлагалось проработать установку двух пятитрубных торпедных аппаратов ПТА-53-47 или двух трехтрубных ПТА-53. Проект получил номер 48К, главным конструктором проекта был назначен М. И. Жулай.

По сравнению с проектом 48, за 10 лет облик корабля существенно изменился, причем по некоторым параметрам в лучшую, а по другим — в худшую сторону. В откорректированном проекте предпочтение отдавалось вооружению по сравнению с ходовыми качествами (скоростью и дальностью хода) корабля.

Интересно отметить, что во всех проектных документах термин «лидер» был заменен на «эсминец». Стирание граней между лидером и эсминцем произошло закономерно, из-за выравнивания характеристик артиллерийского вооружения обоих типов кораблей. На проекте 48К подкласс лидеров прекратил свое существование.



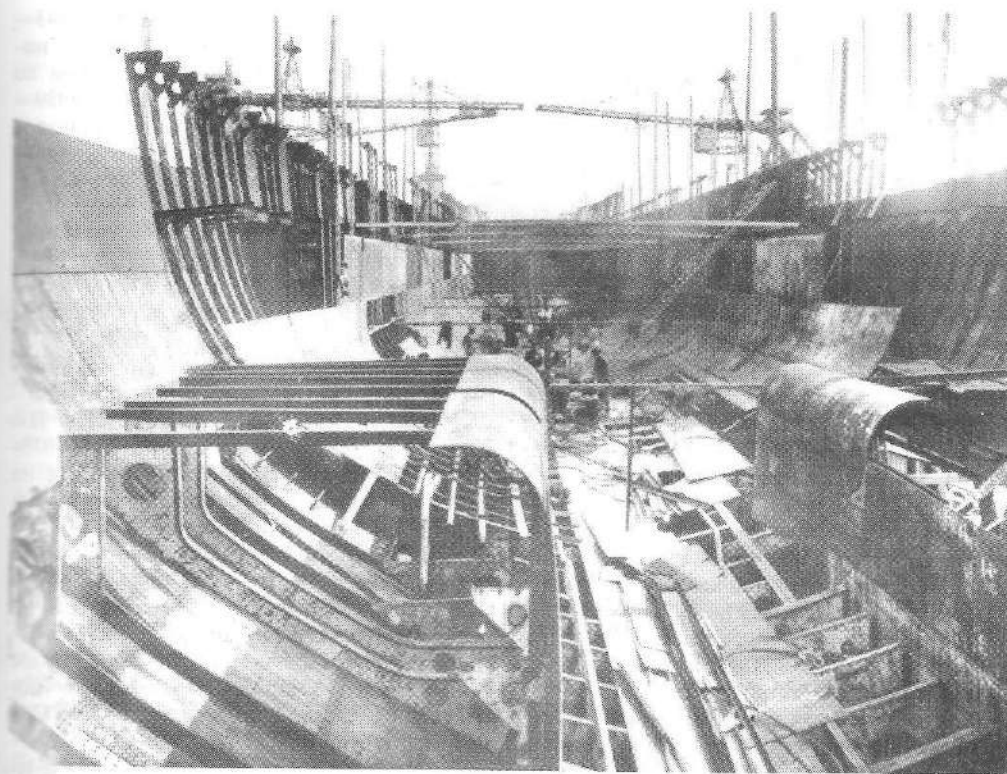
ания
вто-
«Та-
ара-
тяб-
но-
о ус-
рен-
т пя-
аты.
ола-
З на
под-
ита-
нное
вым
ыш-
мен-
0-мм
х ус-
шес-
я на
ерес
Со-
ус-
ап-
бных
дав-
ачен

т об-
при-
ю, а
рек-
ава-
ыми
кода)

ект-
нен
иде-
рно,
дле-
блей.
атил

71
72

73
74



Корпус лидера
«Ташкент»
на стапеле верфи
ОТО в Ливорно,
1937 г.

СТРОИТЕЛЬСТВО И ИСПЫТАНИЯ

Лидеры и программы

Из-за отсутствия четкой военно-морской доктрины у руководства СССР в 30-е гг. так и не сложилось точного представления о необходимом количественном составе ВМФ. Например, уже 30 января 1930 г., т. е. через год после принятия кораблестроительной программы, на расширенном заседании СТО было принято решение о сокращении ассигнований на строительство ВМС на 84 млн. руб. и, следовательно, уменьшении количества вводимых в строй кораблей. Но 13 апреля РВС СССР постановил «пересмотреть программу строительства морского флота в сторону некоторого увеличения». На основании этого постановления РВС СССР 13 июня 1930 г. утвердил дополнение к принятому плану постройки новых кораблей, где фигурировали три эсминца: 1 единица для КБФ и 2 единицы для ЧФ.

После обсуждения в Политбюро ЦК ВКП(б) и в СТО СССР закрытым правительственным постановлением «О программе крупного морского судостроения» 26 июня 1936 г. была утверждена представленная на-

чалником Морских сил РККА В.М.Орловым перспективная программа развития флота на период до 1947 г. Программой предусматривалось создание 6 лидеров эсминцев типа «Ленинград» (стандартным водоизмещением 2071 т), в том числе для ТОФ — 2 ед., КБФ — 2 ед., ЧФ — 2 ед. Для исключения «излишнего разнообразия в строящихся кораблях» предусматривалось начать строительство лидеров по «итальянскому» проекту фирмы «Орландо» (идентичных заказанному этой фирме). По нему предполагалось заложить уже 11 кораблей (стандартным водоизмещением 2790 т), в том числе для ТОФ — 4 ед., КБФ — 3 ед., ЧФ — 2 ед. и СФ — 2 ед.

По мнению Комиссии, лидер типа «И» не имел особых тактических преимуществ перед улучшенным лидером типа «Ленинград». Вопрос о дальнейшей постройке лидеров типа «И» решили отложить до испытаний головного корабля, строящегося в Италии. В постановлении предписывалось воздержаться от намеченной постройки двух серийных кораблей этого типа на отечественных заводах, заложив вместо них два лидера типа «Ленинград» по улучшенному проекту 38.

Новая десятилетняя программа военного кораблестроения 1937 г. предусматривала построить, наряду с другими кораблями, уже 20 новых лидеров. Но после смены в результате политических репрессий в мае—июле 1937 г. командования Морских сил РККА и руководства НКОП, утвержденная в 1936 г. программа подверглась критическому пересмотру. На основании анализа событий в Испании, выявивших неспособность нашего флота обеспечить перевозки военных грузов для республиканских войск в условиях морской блокады, а также с учетом возникновения вооруженных конфликтов в Европе и на Дальнем Востоке, новым командованием флота был подготовлен обновленный «План строительства боевых кораблей МС РККА». Он был составлен для Комитета обороны при СНК СССР, заменившему с апреля 1937 г. СТО, в виде доклада Комиссии под председательством наркома обороны К.Е.Ворошилова. План, предложенный в докладе, предусматривал более обоснованное перераспределение корабельного состава между флотами с учетом перспектив развития ВМС вероятных противников на соответствующих военно-морских театрах и характера основных оперативных задач наших Морских сил на каждом из этих театров. Общий объем нового кораблестроения по сравнению с программой 1936 г. увеличивался в 1,5 раза.

В апреле 1939 г. наркомом ВМФ был назначен флагман 2 ранга Н.Г.Кузнецов. 6 августа он представил в Правительство проект переработанного 10-летнего плана строительства кораблей ВМФ, предусматривающий создание в течение 1940—1947 годов сильных флотов на всех четырех морских театрах СССР. По мнению наших военно-морских стратегов, этот план в большей степени, чем все предыдущие планы и программы, отвечал принципу тактической целесообразности. По нему к концу 1947 г. намечалось иметь около 700 боевых кораблей основных классов общим водоизмещением около 2600 тыс. т. Количество лидеров при этом увеличилось до 36 единиц.

Выполнение плана предусматривалось в два этапа: пятилетний план военного судостроения (1938—1942 гг.) и пятилетняя про-

грамма строительства кораблей ВМФ (1943—1947 гг.). На первом этапе к концу 1942 г. намечалось довести общее число лидеров до 16 единиц. Планы заказов ВМФ на 1939—1940 гг. предусматривали ежегодную закладку трех кораблей этого подкласса.

В соответствии с планом военного кораблестроения, откорректированным по постановлению Комитета Обороны № 21 от 9 января 1940 г., в 1940 г. в постройке должны были находиться 12 кораблей проектов 47 и 48. Так как прежний план предусматривал сдачу в 1942 г. 6 лидеров пр. 48 (фактически были заложены только три корабля), по новому проекту 47 следовало заложить еще 6 лидеров.

Но 19 октября 1940 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление № 2073-877сс «О плане военного судостроения на 1941 г.». По строительству лидеров там указывалось:

«... 8. Новых закладок лидеров эсминцев не производить.

9. Лидер эсминцев № 542, заложенный на заводе № 190, постройкой прекратить.

10. Находящиеся в постройке на заводе № 198 2 лидера эсминцев №№ 357 и 358 строительством продолжать со сдачей одного в III квартале и второго в IV квартале 1942 года».

Таким образом, из запланированных и заложенных в 1932—1941 гг. лидеров судостроительная промышленность СССР до 22 июня 1941 г. сдала ВМФ только 6 кораблей, построенных на отечественных заводах, и 1 — на итальянской верфи.

Детища сталинских пятилеток

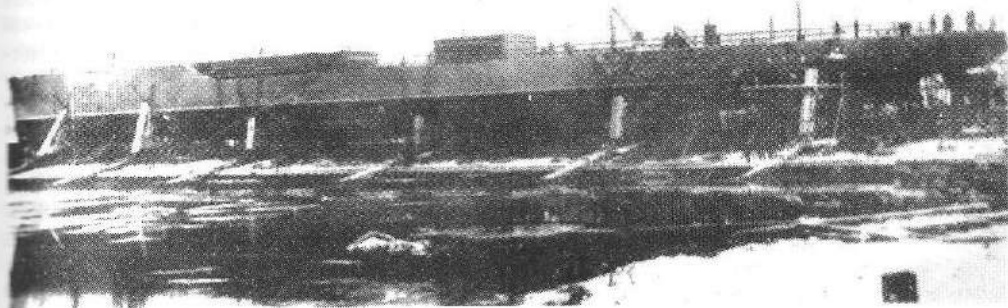
Приказ о закладке кораблей по неутвержденному еще проекту I был подписан 1 декабря 1930 г., однако современные образцы вооружения для них еще только создавались, и закладку лидеров отложили. Окончательный проект лидера был утвержден лишь в мае, технический чертеж — в ноябре 1932 г.

Для строительства выбрали наиболее подготовленные в то время судостроительные заводы: имени Жданова (№ 190) на Балтике и имени Марти (№ 198) на Черном море.

**План строительства лидеров
по «Программе крупного морского судостроения 1936 года»**

Тип корабля (стандартное водоизмещение, т)	Всего предполагалось построить	В том числе для флотов			
		ТОФ	КБФ	ЧФ	СФ
Лидер эсминцев типа «Ленинград» (2021)	6	2	2	2	—
Лидеры нового типа (2790)	11	4	3	2	2
Всего	17	6	5	4	2

**Корпус лидера
«Ленинград»
на стапеле завода
№190, 1933 г.**



Привлекались также заводы по кооперации с судостроительными: Ижорский завод (сталь, прокат), заводы «Большевик» и им. М.И.Калинина (артустановки), Харьковский турбогенераторный.

Закладка лидеров проекта 1 состоялась в 1932 г.: 19 октября в Николаеве на заводе им. А.Марти был заложен головной корабль для Черного моря — «Харьков» (заводской строительный номер С-223), а 29 октября — «Москва» (С-224). В канун 15-й годовщины Октябрьской революции, 5 ноября того же года на Северной судостроительной верфи в Ленинграде заложили «Ленинград» (С-450). Строительство балтийского корабля продвигалось быстрее, чем черноморских, и «Ленинград» стал головным лидером серии.

Первым 17 ноября 1933 г. был спущен на воду лидер «Ленинград». В.А.Никитин, отмечая это событие, вспоминал: «Как и сторожевые корабли, лидер «Ленинград» строился на площадке левее эллинга и так же, как и сторожевые корабли, должен был спускаться боком. Этот способ спуска теперь был нами хорошо освоен на опыте спуска кораблей типа «Ураган» и никаких сомнений не вызывал.

Накануне спуска нам сообщили, что на спуск «Ленинграда» придет начальник отдела НКВД Ленинградской области [Л.М.] Заковский. Он никогда не видел бокового спуска и хотел его посмотреть. За спуск я был спокоен, так как мы с Таптыгиным осмотрели и проверили все спусковое устройство и убедились, что оно в полном порядке.

В день спуска приехал Заковский, и я повел его на место.

Ранее я смотрел на спуски сторожевых кораблей с разных участков спускового устройства и поэтому знал, что эффективнее получается, если встать точно по диаметральной плоскости корабля у одной из его оконечностей, так как при этом, благодаря большой угловой скорости этой оконечности, создается полное впечатление, что она значительно обгоняет дальнюю оконечность и кажется что вот-вот произойдет авария. Туда я и прошел вместе с Заковским.

Наконец наступило время спуска. Отда ны команды и корабль пошел по полозьям с нарастающей скоростью. Меньше минуты, прыжок и корабль уже был на воде. Присутствующие прокричали «Ура!».

Тут Заковский повернулся ко мне и сказал:

— Мне показалось, что корабль переко сился на полозьях и сейчас перевернется или сломается. И я подумал, что мне придется Вас тут же арестовать.

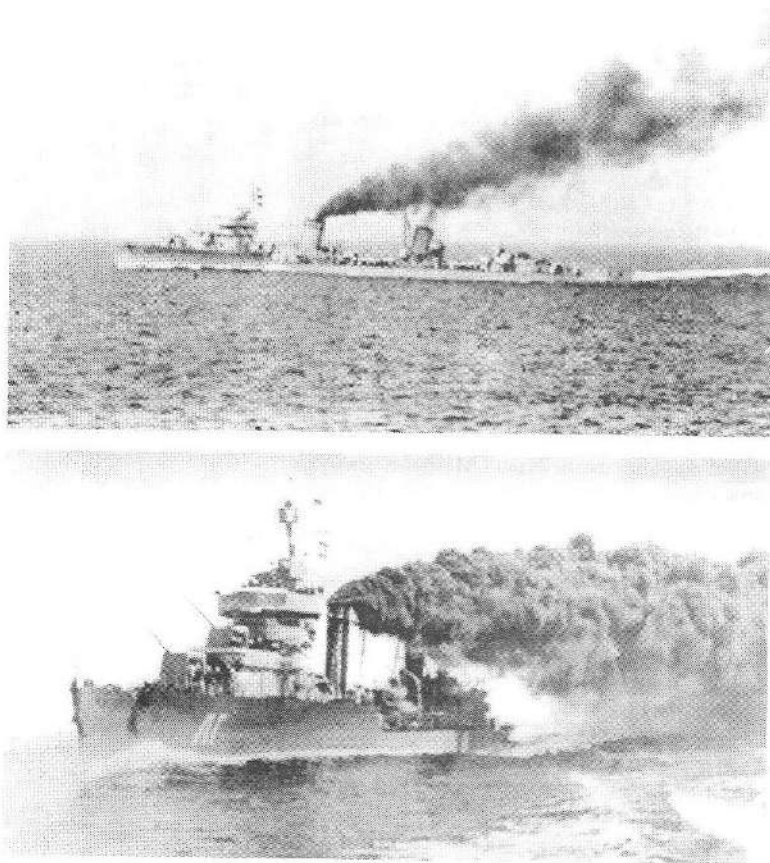
На это я ему ответил:

— Я очень рад, что Вам не пришлось это делать! Однако я был спокоен, так как был твердо уверен, что спуск должен пройти вполне благополучно.

«Ленинград» долгое время (до 1936 г.) до страивался на плаву. Строящийся корабль представлял собой лишь корпус, в котором смонтировали главную энергетическую установку, отдельные системы и вспомогательные механизмы. Его вооружение, системы управления артиллерийским огнем и торпедной стрельбой еще только разрабатывались или проходили испытания.

Осенью 1936 г., после завершения монтажа вооружения, оборудования и систем на плаву у достроечной стенки завода и заводских и швартовых испытаний, лидер «Ленинград» был предъявлен Постоянной государственной комиссии по приему построенных и капитально отремонтированных кораблей под председательством флагмана 1 ранга А.И.Векмана.

На заводских ходовых испытаниях при стандартном водоизмещении и мощности 61 000 л.с. корабль легко показал скорость, превысившую проектную, а при спецификационной мощности 66 000 л.с. — 41 узел. Однако при такой скорости стал возникать дифферент на корму до 1,5 м. При повышении паропроизводительности котлов и повышении мощности скорость лидера достигла 42 узлов, однако дифферент возрос до 2 м. Для выравнивания корабля на ходу приняли решение принять в носовую цистерну около 35 т забортной воды. После этого дифферент



**Лидер «Ленинград»
на полном ходу.
Обратите внимание
на мощный бурун,
являвшийся следс-
твием трехвальной
энергетической
установки и необыч-
ных обводов кормы
корабля**

уменьшился, а скорость возросла на 0,5 уз. Это был успех молодой советской кораблестроительной школы!

В ходе последующих испытаний «Ленинград» при водоизмещении 2225 т и мощности 67 250 л.с. показал 43 узла. К общей радости заводских рабочих и экипажа корабль достиг рекордной по тем временам скорости, на 3 узла превышавшей спецификационную.

При дальнейшем форсировании котлов мощность ГЭУ могла увеличиться еще на 4—5 тыс. л.с. Но из-за дифферента на корму нос опасно задирается, что создавало аварийную ситуацию и не позволяло эффективно действовать системам вооружения, поэтому решили остановиться на достигнутом.

Попутно выявились недостатки, вполне закономерные, если учесть отсутствие опыта у конструкторов и судостроителей. На режиме среднего хода лидер плохо слушался руля, а на малых ходах управлялся с большим трудом. Из-за незавершенности отработки конструкции и процесса горения пришлось ввести ограничения нагрузки котлов по топливу. Это было вызвано неустойчивой циркуляцией воды при полной форсировке котлов с включением всех 28 форсунок для быстрого развития полной скорости, что приводило к перегреву и выходу из строя трубок котла.

Как показала впоследствии практика эксплуатации ГЭУ, применение перегретого пара давлением 21—27 кг/см² на лидерах привело к резкому усилению кислородной коррозии котлов и лопаток турбин, обострило проблему эксплуатации котлов (особенно пароперегревателей) при длительном бездействии. Оказались ненадежными и редукторы сварной конструкции — после испытаний их пришлось заменить литыми.

После установки артиллерии главного калибра проводились контрольные отстрелы на один борт. Испытания показали, что корпус корабля оказался настолько слабым, что невозможно было действовать всей артиллерией одновременно. Выяснилось, что опасные напряжения в районе стыковки носовой оконечности с остальным корпусом создавали риск перелома корпуса пополам в случае роста этих напряжений, вызванных, например, подрывом на mine, попаданием снаряда или даже сильным штормом. Возникла необходимость в подкреплении корпуса. Кроме того, оказалось, что остойчивость у корабля лишь чуть выше критической, а запас плавучести настолько мал, что любое повреждение подводной части могло закончиться катастрофой.

Высокая скорость тоже преподнесла свой сюрприз. Когда после первого этапа холодных испытаний лидер поставили в док, обнаружилось, что все три гребных винта опасно деформировались. Края лопастей были изъедены канавками шириной 15 мм и глубиной 20—25 мм. Так советские судостроители впервые столкнулись с явлением кавитации. Лабораторные исследования, проводившиеся параллельно с улучшением конструкции, показали, что при превышении барьера 36-узловой скорости гребные винты разработанной специалистами НИИВК конструкции разрушаются. Конструкторы и ученые-гидравлики пришли к заключению, что избежать разрушения винтов возможно за счет изменения профиля лопастей и конструкции выхода валов из корпуса, а также обводов кормовой оконечности.

Мировой опыт изучения кавитации был впервые глубоко проанализирован Э.Э.Папмелем в работе «Выявление кавитации гребных винтов по данным испытаний плавающих кораблей» (1932 г.). Этот труд позволил сопоставить уровни кавитации винтов эсминцев русского, английского и итальянского флотов. Выявилась подверженность кавитации винтов у большинства итальянских эсминцев. Для оценки подобного явления Папмель предложил приближенный метод учета кавитации, разработанный им еще в 1928—1929 гг., а позже и усовершенствованную методику «определения образований наивыгоднейшего кавитационного винта».

Председатель государственной комиссии Векман в итоговом протоколе отметил высокие боевые и эксплуатационные качества лидера «Ленинград». Вместе с тем, комиссия указала и на некоторые конструктивные недостатки. В частности, отмечались отсутствие броневых укрытий мостика от огня авиации, недостаточная мощность огня зенитных орудий и невозможность стрельбы обоим зенитных орудий 34-К на один борт, что существенно снижало противовоздушную оборону лидера на малых высотах.

После официальной сдачи лидера «Ленинград» флоту 5 декабря 1936 г. — в день принятия Сталинской конституции, корабль до июля 1938 г. (!) простоял у достройочной стенки завода №190, исправляя по гарантийным обязательствам неимоверное количество дефектов, обнаруженных при первых выходах в море.

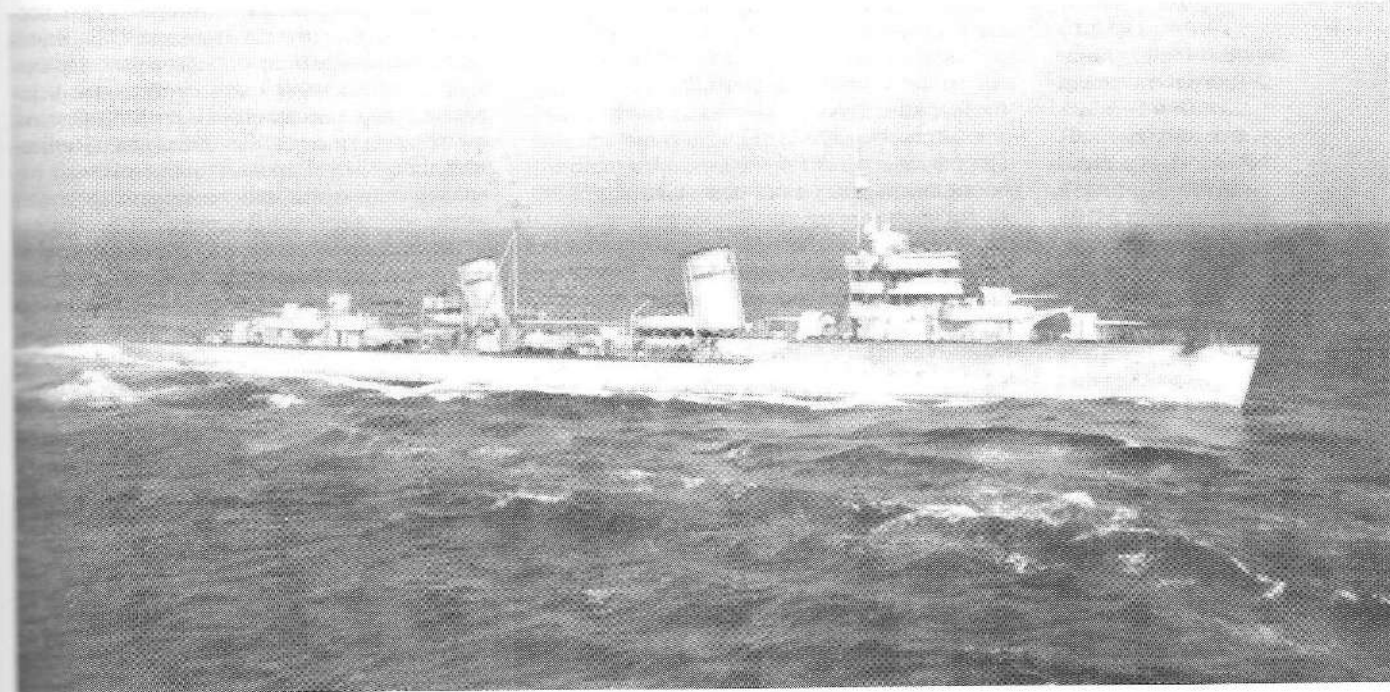
Пользуясь случаем, пока «Ленинград» находился в доке Кронштадтского Морского завода, группа сотрудников Ленинградского физико-технического института (ЛФТИ) в августе 1937 г. провела ряд опытов по измерению магнитного поля такого крупного корабля, как лидер. С помощью изготовленной к тому времени аппаратуры на основе разработанных ЛФТИ принципов размагничивания были измерены магнитные поля под днищем, на разном расстоянии от него, в большом количестве точек вдоль корабля и в шпангоутных плоскостях. Одновременно на корабль были наложены витки кабеля и из них осуществлены различного вида обмотки на разных уровнях по высоте борта.

Черноморские лидеры спустили на воду в 1934 г.: «Харьков» — 9 сентября, а «Москву» — 30 октября. Долгое время они достраивались у стенки завода в Николаеве, а затем с определенными трудностями были отбуксированы в Севастополь — на слаточную базу завода №201.

Лидеры Черноморского флота начали проходить испытания почти одновременно со своим балтийским собратом, но они затянулись до августа—ноября 1938 г. «Москва» при водоизмещении 2330 т во время ходовых испытаний на Черном море в апреле 1938 г. развила рекордную для этого класса кораблей скорость — 43,57 узла при волнении моря в три балла. При этом мощность энергетической установки достигла 77 725 л.с. Во время этих испытаний замерялся и расход конденсата, что позволило с достаточной степенью достоверности определить КПД главного турбозубчатого агрегата — около 78%. Столь высокий КПД на полном ходу объясняется тем, что требование повышения экономичности на малых скоростях тогда еще не выдвигалось, и появлялась возможность упростить конструкцию турбин.

Первым из кораблей проекта 38 на приемо-сдаточные испытания весной 1938 г. вышел головной лидер «Минск». Более полные обводы кормы и наличие кронштейнов гребных валов уменьшили проявление кавитации винтов, однако скорость «Минска» на полном ходу оказалась меньше спецификационной. Испытания показали, что при номинальной мощности механизмов 66 000 л.с. скорость полного хода едва достигала 40 уз-

**Лидер «Москва»
вскоре после
вступления в строй**



лов. Лишь форсируя котлы и механизмы и доведя мощность энергетической установки до 68 000 л.с., удалось достичь проектных 40,5 уз. Дальность плавания лидера «Минск» полным ходом была определена в 820 миль.

Как оказалось, «Минск» унаследовал ряд отрицательных маневренных и ходовых качеств лидера «Ленинград»: плохую управляемость на средних и малых ходах, валкость с борта на борт под ударами волн. Кроме того, несмотря на усиленные подкрепления корпуса, проблема его прочности до конца не решалась, а зенитное вооружение лидера для его водоизмещения было явно недостаточно.

В 1938 г. на еще не введенном официально в строй «Минске» произошло чрезвычайное происшествие. Лидер был сорван штормом с якорей и ударился кормой о форштевень стоявшего рядом на Кронштадтском рейде крейсера «Киров», повредив свой корпус и винты. Потребовался ремонт в сухом доке Кронштадтского Морского завода.

Командира «Минска» капитана 3 ранга А.Н.Петрова сняли с должности, а на его место назначили переведенного с Каспийской флотилии капитана 3 ранга В.Н.Лежаву. Требовательный и строгий командир быстро ввел «Минск» в число передовых кораблей, за что его вскоре повысили до командира бригады. Командиром лидера стал капитан 3 ранга А.В.Волков.

10 ноября 1938 г. «Минск» был сдан ВМФ, а 15 февраля (по другим данным, 23 февраля) следующего года на нем был торжественно поднят военно-морской флаг, и корабль вступил в состав Балтийского флота. Официальные сдаточные испытания корабля заняли 88 суток.

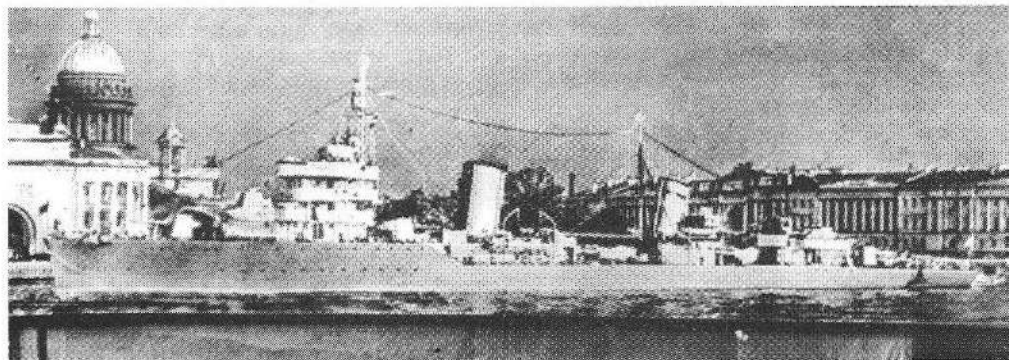
В навигацию 1935 г. в Комсомольск-на-Амуре из Николаева стали поступать корпусные конструкции, необходимые для строительства первого тихоокеанского лидера. Поставщиком всех заготовок, материалов и оборудования был николаевский завод №198. Грузы шли по железной дороге до станции Покровка около Хабаровска, а далее через перевалочную базу водным путем. На левом берегу Амура был сооружен длинный мол, на

который подавали железнодорожные платформы. Оборудование и готовые конструкции плавучим краном перегружались на баржи и доставлялись в Комсомольск.

Лидер, получивший строительный номер 267, был заложен на стапеле в доке №3 эллинга «А» 10 марта 1936 г. Формирование корпуса, по-существу, сводилось к сборке из секций, изготовленных николаевским заводом, первоначальная закладка на котором была произведена 15 января 1935 г. Строителем лидеров был назначен К.Ф.Терлецкий.

Одновременность строительства эллингов и оборудования доков со сборкой корпусов лидеров создавала большие трудности для завода. Естественно, что с закладкой первого корабля в доке связано начало эксплуатации производственных мощностей нового судостроительного завода. Столь специфические условия требовали для технического руководства заводом образованного и грамотного инженера. Осенью 1935 г. уполномоченный НКТП по Дальневосточному краю В.В.Кассиор поднял вопрос о назначении главным инженером Амурского судостроительного завода П.Г.Гойнкиса, главного инженера Главморпрома. После согласования Гойнкис был переведен на новую должность приказом по НКТП от 29 марта 1936 г. По его настоянию на заводе №199 (так с 1937 г. стал называться Амурский завод) была применена принципиально новая технология постройки лидеров на горизонтальных стапелях с монтажом механизмов и валопроводов в наливных доках.

Новая технология несколько увеличила стапельный период, тем не менее, спуск корпуса на воду состоялся 25 июля 1938 г. В этот же день корабль получил новое имя «Орджоникидзе». До зимы было необходимо перевести лидер для достройки во Владивосток, поэтому еще в середине 1938 г. для обеспечения достройки и проведения испытаний кораблей (одновременно с лидером предполагалось перевести во Владивосток и эсминец «Решительный» проекта 7) был поднят вопрос о создании там сдаточной базы. Началось строительство жилых и бытовых поме-



«Минск» — головной лидер проекта 38 на Неве, 1939 г.

шений, а также оборудование самой базы на территории Дальзавода. Начальником Владивостокской базы и уполномоченным завода №199 во Владивостоке 1 сентября 1938 г. был назначен З.Г.Сгибнев, прибытие которого ожидалось вместе с лидером.

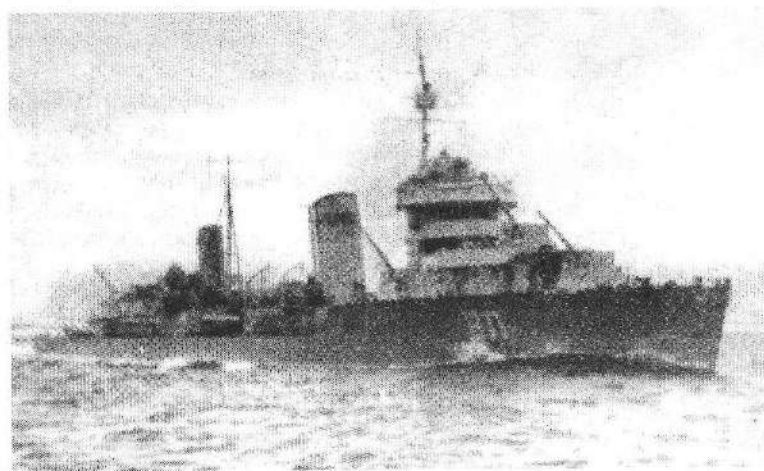
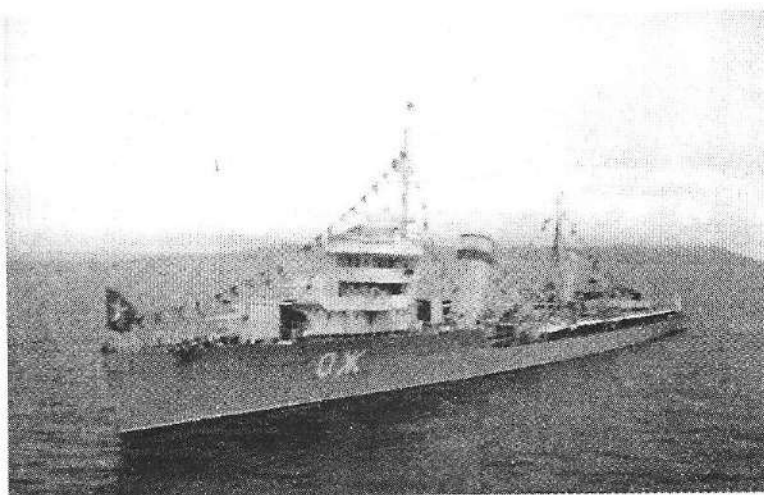
Перевод лидера и эсминца намеревались осуществить одновременно. Несмотря на то, что многие монтажные работы выполнили еще на стапеле, готовность лидера к буксировке была неполной — не завершились работы по третьему котельному и второму машинному отделениям. Еще хуже дело обстояло с эсминцем. Он был признан непригодным к буксировке. В соответствии с этим на рассмотрение правительству поступил письменный доклад от представителя главного управления судостроительной промышленности НКОП А.М.Редькина о невозможности перевода кораблей во Владивосток в таком техническом состоянии. Однако руководство ВМФ настояло на буксировке, давая гарантию успешного проведения операции. Срочность перевода мотивировалась тем, что эти корабли являются новыми для Тихоокеанского флота и на них необходимо обучать личный состав как можно раньше.

Поэтому сразу после спуска на воду корабли стали готовить к буксировке. Ответственными за обеспечение операции были назначены от промышленности З.Г.Сгибнев, до ухода с лидером исполнявший обязанности главного инженера завода, а от Тихоокеанского флота — С.Г.Горшков — будущий главком ВМФ СССР. Был составлен документ, регламентирующий ответственность сторон — Сгибнев отвечал за состояние кораблей на стоянке, а Горшков — на ходу.

27 сентября 1938 г. лидер «Орджоникидзе» на буксире отошел от завода. На следующий день был выведен «Решительный». Оба корабля встретились в Николаевске-на-Амуре и благополучно дошли до Советской Гавани. Там, на местном заводе, были выполнены некоторые монтажные работы, а также проведена подготовка к буксировке морем. Работы на более готовом лидере закончились раньше, поэтому его увели во Владивосток самостоятельно, под руководством Сгибнева.

«Орджоникидзе» 25 октября 1938 г. благополучно прибыл в главную базу Тихоокеанского флота. «Решительный» вышел из Советской Гавани только в ноябре, в период осенних штормов, которые и сыграли роковую роль в судьбе эсминца. Вскоре после выхода, 8 ноября 1938 г., застигнутый сильным штормом эсминец ночью был выброшен на камни недалеко от Советской Гавани.

Во Владивостоке «Орджоникидзе» поставили на достройку на завод №202. Основные работы завершились к весне 1939 г., и лидер был подготовлен к заводским испытани-



ям, которые проводились по принятой схеме: швартовые испытания (с 23 мая до 23 августа 1939 г.), заводские ходовые (с 23 августа до октября). Приемная комиссия ВМФ в составе капитана 1 ранга М.Ф.Белова (председатель), командира бригады эсминцев капитана 1 ранга В.Н.Обухова (заместитель председателя комиссии), командира корабля капитана 3 ранга А.А.Бологова, флагманских специалистов бригады и командиров боевых частей и служб корабля, в том числе командира БЧ-3 А.И.Рассохи, а также представителей завода, приступила к официальным приемо-сдаточным испытаниям этого самого крупного в то время корабля Тихоокеанского флота 25 октября 1939 г. и завершила их проведение 11 декабря того же года.

Во время испытаний лидер подтвердил высокие тактико-технические характеристики. При спецификационной скорости полного хода 40 узлов, он показал 40,7 уз, а максимальную скорость в форсированном режиме — 41,6 уз. Расчетная дальность плавания полным ходом (по удельному расходу топлива) составила 892 мили (при спецификаци-

Лидер «Орджоникидзе» во время испытаний, 1938—1940 гг.
Любопытно, что одно время он нес бортовые литеры «ВЛ», призванные «дезинформировать противника» (якобы это «Владивосток» или «Волочаевка»). В сентябре 1940 г. корабль получил новое имя — «Баку»

онной — 850 миль). Результаты его испытаний превышали показатели, полученные при испытаниях головного лидера проекта 38 — «Минск».

Несмотря на то, что корма лидера «Орджоникидзе» была изменена с целью исключения кавитации, при испытаниях опять проявилось это явление. Хотя гребные винты были изготовлены строго по чертежам, кавитация давала о себе знать уже при частоте их вращения 360 оборотов в минуту. Из-за этого в период испытаний корабль пришлось два раза ставить в сухой док завода №202. Его испытания показали обоснованность применения новой технологии строительства — их монтажа во время стапельного периода в доке эллинга завода №199.

27 декабря 1939 г. головной лидер Тихоокеанского флота был принят в состав ВМФ, при этом его наименование в соответствии с приказом наркома ВМФ изменилось на «Серго Орджоникидзе».

После выполнения гарантийных работ и проведения боевой подготовки, 6 мая 1940 г. он был включен в состав 1-го дивизиона эскадренных миноносцев ТОФа. 25 сентября того же года лидер был переименован в «Баку», что явилось уже четвертым наименованием этого корабля.

Второй тихоокеанский лидер заложили 15 января 1935 г. (заводской №268) в Николаеве на заводе №198 (Николаевский госзавод) под наименованием «Тифлис». В августе 1936 г. он был перезаложен в Комсомольск-на-Амуре на заводе №199. Его строительство проходило более медленными темпами, и на стапеле он провел гораздо больше времени, чем предшественник. 24 сентября 1939 г. ко-

рабль спустили на воду под наименованием «Тбилиси». После этого он находился в достройке у стенки завода, а затем был отправлен на зимний отстой в бассейн Силинского озера на территории завода. Спуск на воду лидера произвели несколько преждевременно, но заводу было необходимо освободить стапельное место для строительства новых кораблей.

В июле 1940 г. лидер «Тбилиси», имевший сравнительно большой процент готовности, начал заводские ходовые испытания в заливе Петра Великого. В сентябре того же года он прошел приемные испытания, на которых показал скорость полного хода 40,5 уз, а максимального — 41,8 уз. 11 декабря он вступил в строй и вошел в состав ТОФ. Увеличение сроков строительства «Тбилиси» отразилось на его стоимости, которая составила 41,5 млн. рублей, в то время как «Орджоникидзе» — 33,2 млн. рублей.

Головной лидер проекта 48, получивший имя «Киев», был заложен 29 сентября 1939 г. на судостроительном заводе №198 под заводским номером 357. В конце года в Николаеве на том же заводе под заводским номером №358 заложили второй лидер этого проекта — «Ереван» (в ряде документов проходит как «Эривань»). 27 декабря 1939 г. в Ленинграде на заводе №190 под заводским номером С-542 состоялась закладка третьего однотипного корабля — «Сталинабад». По документам до начала войны на заводе №198 в Николаеве были заложены еще три корабля проекта 48: «Петрозаводск» (зав. №359), «Очаков» (зав. №360) и «Перекоп» (зав. №361), а в Ленинграде на заводе №190 — «Ашхабад» (зав. №545) и «Алма-Ата» (зав. №546).



На закладной
секции будущего
«Ташкента» написа-
но: «Разведчик для
СССР. 11 января
1937 г.»

Головной образец ГТЗА для лидеров проекта 48 был изготовлен и испытан в 1940 г., после чего Кировский завод начал их серийное производство.

Планировавшиеся к строительству на заводе №402 еще два корабля пр. 48 — «Архангельск» и «Мурманск» — не закладывались, а строительство двух ленинградских лидеров («Ашхабад» и «Алма-Ата») 19 октября 1940 г. было законсервировано.

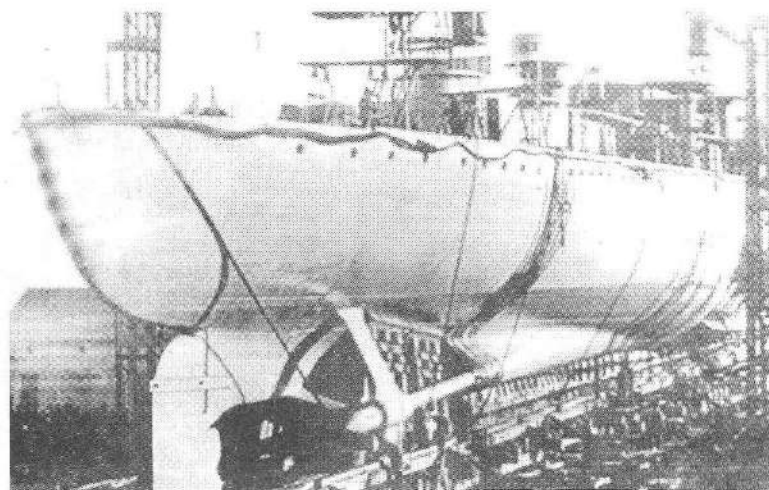
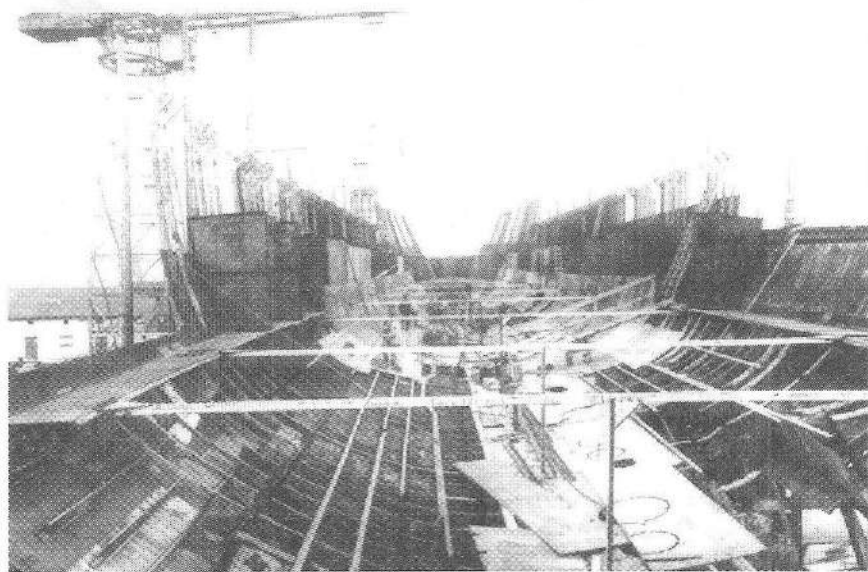
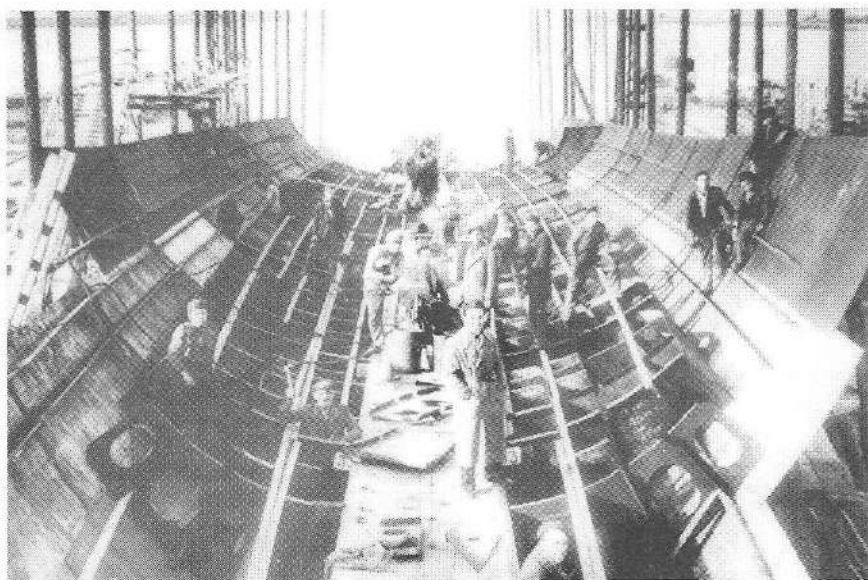
На верфи в Ливорно

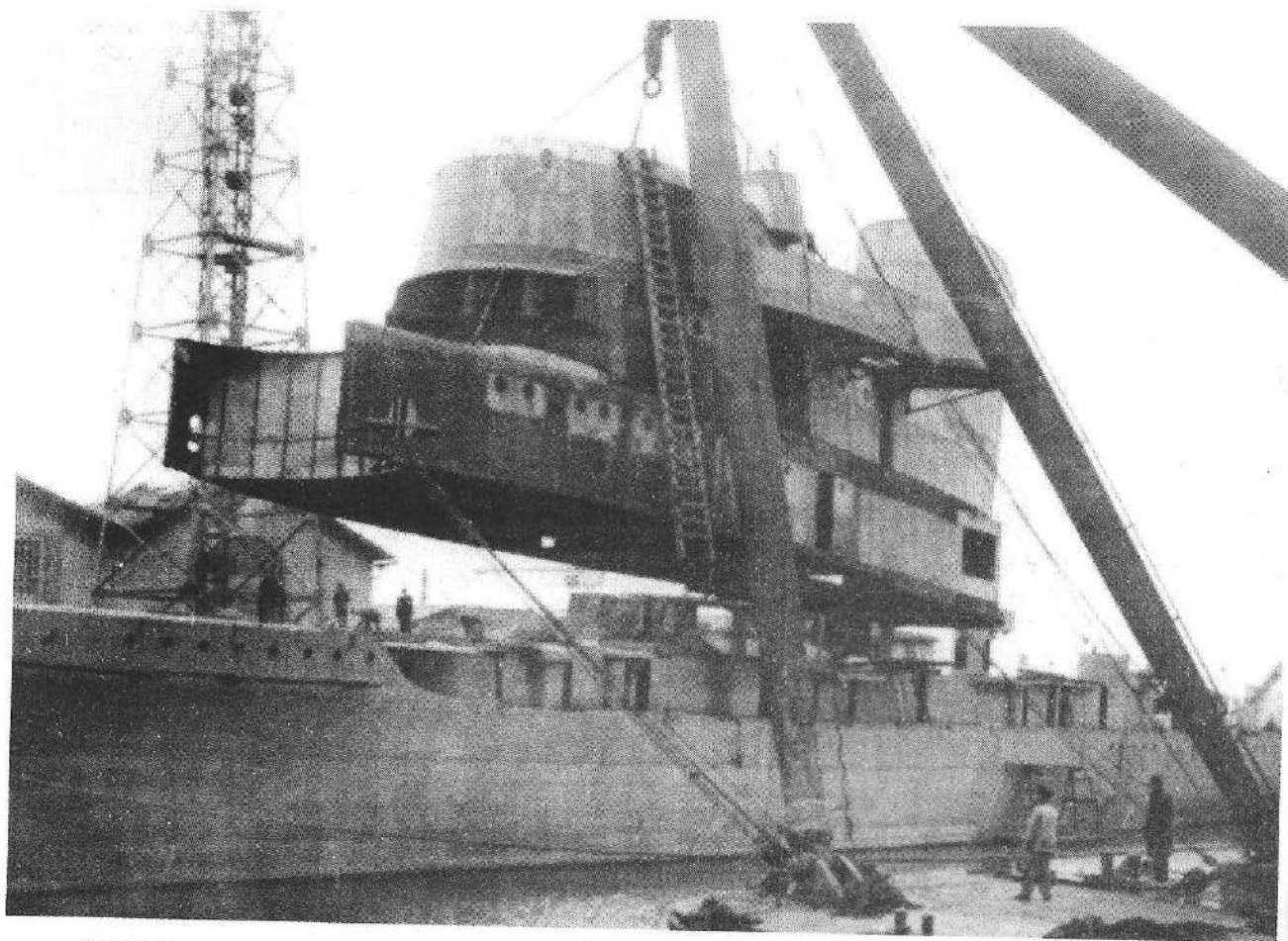
11 января 1937 г., почти через год с момента выдачи эскизного проекта, после необходимого его согласования и доработок, на верфи фирмы ОТО в Ливорно был заложен лидер эсминцев, получивший вскоре название «Ташкент». Следует упомянуть, что в отличие от лидеров отечественной постройки, которые получали имя в честь столиц союзных республик, «итальянец» унаследовал имя корабля Волжской военной флотилии периода гражданской войны, бывшего речного буксирного парохода №7, носившего это имя и погибшего в бою 5 сентября 1918 г.

Одновременно с закладкой «Ташкента» было принято решение строить в Советском Союзе еще три однотипных корабля со сроками сдачи в 1938—1939 гг.: два на судостроительном заводе №190 в Ленинграде и один на заводе №198 в Николаеве. Но планам этим осуществиться было не суждено, хотя на заводе №190 подготовка к закладке лидеров велась полным ходом. Уже были присвоены заводские номера, а головной корабль получил и название — «Баку». Подготовку прекратили во второй половине 1937 г. на стадии завершения плановых работ — из-за возникших трудностей в переработке итальянских чертежей, а также из-за различий в технологии постройки, что ставило под сомнение получение заданных элементов.

А в Ливорно тем временем стапельные работы шли полным ходом, и 28 декабря 1937 г., в условиях все осложнявшейся международной обстановки, «Ташкент» был спущен на воду. Советским специалистам работать в фашистской Италии становилось все труднее. Весьма характерен эпизод, произошедший при подъеме советского флага. Представитель фирмы ОТО сеньор Руже закончил свою речь словами: «Да здравствует фашизм, да здравствует Муссолини!». Член приемной комиссии А.К.Усыкин, которому доверили быть переводчиком, нашелся и перевел эти слова так: «В конце речи господин Руже приветствует свое правительство!». Дословный перевод скорее всего привел бы военпреда в тюрьму на Родине.

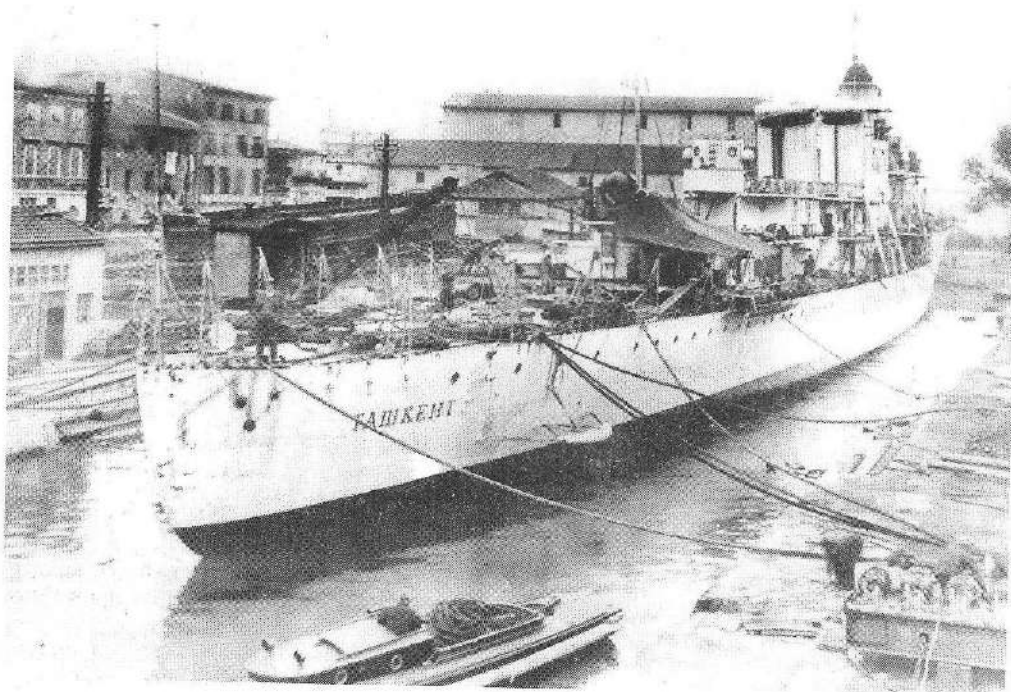
Формирование корпуса «Ташкента» на стапеле и спуск лидера на воду, 1937 г.



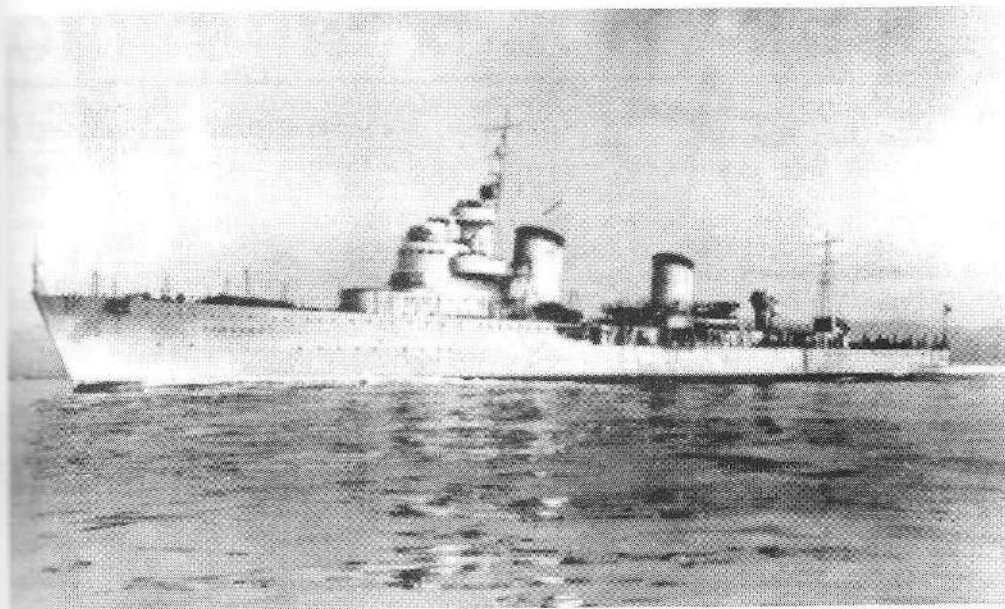


Вверху: при постройке лидера применялась передовая технология сборки из крупногабаритных секций.

Справа: «Ташкент» у стенки завода во время достройки, 1938 г.



**«Ташкент» перед
уходом в СССР,
1939 г.**



11 марта 1938 г. на ходовых испытаниях при мощности 130 000 л.с. и водоизмещении 3422 т корабль развил скорость 43,53 узла, что в пересчете на контрактные 3216 т означало 44,6 узла. 12-часовой режим испытаний экономическим ходом дал расчетное превышение дальности плавания на 10% (замеры расхода топлива производились в двух оттарированных цистернах с опломбированными каналами). Однако изменение уровня топлива от напора турбодвигателей не учитывалось, поэтому результаты испытаний признали недействительными, и фирме пришлось отказаться от причитавшейся премии (порядка 5% от стоимости корабля). Вместе с тем, этой постройкой фирма добилась весьма многого, так как получила крупный заказ на строительство серии боевых кораблей.

После удачных испытаний машин достройка «Ташкента» замедлилась: для его дооборудования и приемки понадобился еще один год. За это время в Италию прибыл советский экипаж. Командиром лидера назначили капитана 2 ранга Л.А.Владимирского. В приемке лидера от ЦКБ-17 участвовал заместитель главного конструктора по механической части В.Г.Королевич, являвшийся наблюдающим при его постройке. Поскольку итальянцы использовали марки металла, не применявшиеся ранее в отечественном судостроении, то в состав военно-морской комиссии наркомата судостроения, которая принимала «Ташкент» в Италии, был включен главный металлург Кировского завода Б.Г.Музруков. В обязательную программу приемных испытаний входили различные элементы, в том числе переход с основной системы управления на резервную. Приемная комиссия тщательно проверила все ре-

зервные посты управления кораблем и оружием, а также средства борьбы с затоплением и пожаром.

Приемный акт был подписан 18 апреля 1939 г. в Ливорно, после чего корабль был подготовлен к переходу в Одессу. Интересная деталь: во многих источниках упоминается, что на Черное море «Ташкент» шел с итальянским экипажем. Но есть фактическое опровержение этого. Известно, что на стадии заказа «Ташкент» предназначался для Балтики, но из-за войны в Испании возникли серьезные сомнения в возможности его безопасного перевода через Гибралтар, тем более, что пролив контролировался франкистами. Остался лишь черноморский вариант. Именно при участии советского экипажа «Ташкент» перешел в Одессу. По свидетельству одного из наших участников перехода, корабль шел в замаскированном под пассажирский теплоход виде. Чтобы ввести в заблуждение турок в момент прохода через Босфор, между рубками натянули специальный брезент с нарисованными на нем окнами и другой атрибутикой «пассажира», а по палубе было прекращено движение личного состава. На вахте у механизмов стоял итальянский экипаж, а советские моряки находились за спинами итальянских, передавая им команды с мостика. 6 мая 1939 г. в советском порту лидер «Ташкент» передал судостроителям ВМФ.

Из Одессы «Ташкент» совершил несколько пробных выходов в море, после чего перешел в Николаев, где на него установили вооружение. Первоначально оно было нештатным, ввиду того, что три запланированные 130-мм двухорудийные башни Б-2-ЛМ еще не были готовы. В виде временного артвооружения «Ташкент» получил серийные одно-

Основные этапы строительства лидеров

Наименование корабля	Завод-строитель	Заводской номер	Даты			
			Закладки	Перезакладки (№ завода)	Спуска на воду	Подписания приемного акта
Проект 1						
«Ленинград»	№ 190	С-450	05.11.1932	—	17.11.1933	05.12.1936
«Москва»	№ 198	С-223	29.10.1932	—	30.10.1934	10.08.1938
«Харьков»	№ 198	С-224	29.10.1932	—	09.09.1934	10.11.1938
Проект 38						
«Минск»	№ 190	С-471	05.10.1934	—	06.11.1935	10.11.1938
«Баку»	№ 198	С-267	15.01.1935	10.03.1936 (№ 199)	25.07.1938	27.12.1939
«Тбилиси»	№ 198	С-268	15.01.1935	10.08.1936 (№ 199)	24.07.1939	11.12.1940
Проект 20И						
«Ташкент»	ОТО (Италия)	—	1 1.01.1937	—	28.12.1937	19.04.1939 (передан фирмой 06.05.1939)
Проект 48						
«Киев»	№ 198	С-357	29.09.1939	—	1 1.12.1940	Не достроен
«Ереван»	№ 198	С-358	30.12.1939	—	30.06.1941	Не достроен
«Сталинабад»	№ 190	С-542	•	—	Разобраны на стапеле	
«Петрозаводск»	№ 198	С-359	•	—		
«Очаков»	№ 198	С-360	•	—		
«Перекоп»	№ 198	С-361	•	—		
«Ашхабад»	№ 190	С-545	•	—		
«Алма-Ата»	№ 190	С-546	•	—		
«Архангельск»	№402	•	•	Не закладывались		
«Мурманск»	№402	•	•			

орудийные установки Б-13 калибром 130 мм. Предполагалось вооружение лидера двухорудийными башенными установками Б-31, которые представляли собой башню с качающейся частью, где в одной люльке размещались два орудия Б-13. Разработку этих установок вел Артиллерийский научно-исследовательский морской институт (АНИМИ).

Голубоватый защитный цвет лидера, принятый в итальянском флоте, решили сохранить для сравнения с шаровым, в который окрашивались корабли Черноморского флота.

Из-за этого среди гражданского населения причерноморских городов «Ташкент» получил прозвище «Голубой крейсер».



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Проект 1 («Ленинград»)

Корпус клепаной конструкции выполнялся из легированной марганцовистой стали с пределом текучести 40 кг/мм². Впоследствии практика показала, что этот материал обнаружил склонность к растрескиванию. Броневой защиты бортов и палубы лидер не имел, толщина листов набора корпуса составляла 12 мм.

Для верхних надстроек также применялась марганцовистая сталь. Из-за ее оттенка до покраски эти корабли называли «серебряными». В отдельных конструкциях (внутренних выгородках, обшивке изоляции, вентиляционных каналах) использовались сплавы алюминия — дюралюминий и кольчугалюминий. В подводной части корпус был оцинкован.

Главные размеры корпуса: длина наибольшая теоретическая — 127,5 м (между перпендикулярами — 122 м), ширина по килю — 11,7 м. Осадка на ровный киль — 3,5 м. Высота борта — 6,45 м. Обводы кормы были приняты по типу грота шлюпки. Отсутствующие кронштейны валов заменяли так называемые «штаны».

Силовая схема корпуса смешанная: в средней части корабля — продольная, в носу и корме — поперечная. Плоскости стыковки носовой части — в месте окончания полубака (шп.75), кормовой — по кормовой переборке 2-го турбинного отделения (шп.185). Всего насчитывалось 250 шпангоутов, шпация — 0,5 м.

Корпус делился поперечными переборками до верхней палубы, проходившими по шпангоутам 10, 25, 40, 59, 75, 95, 115, 141, 161, 185, 199, 213, 221 и 234, на 15 водонепроницаемых отсеков. Согласно расчетам, затопление двух любых отсеков, в том числе и смежных, не могло привести к гибели корабля.

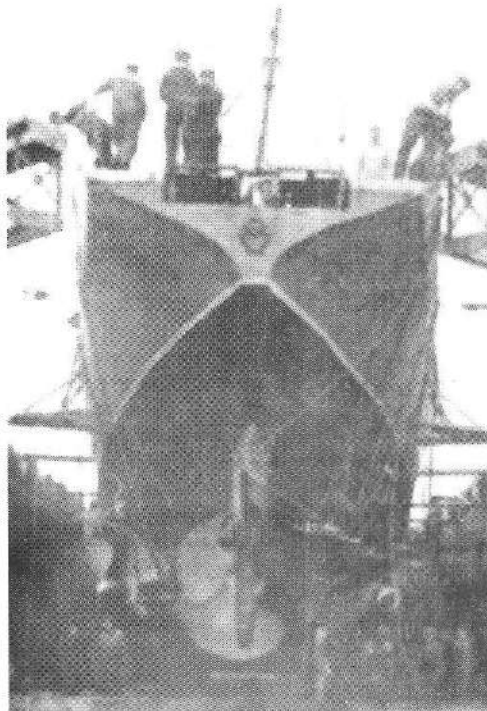
Между 16-м и 75-м шпангоутами размещались цистерны для топлива, масла и питательной воды, в районе между 16-м и 185-м шпангоутами имелось двойное дно.

В пределах полубака корпус имел две закрытые палубы — верхнюю и нижнюю. На верхней размещались служебные (провизионные и такелажные кладовые), жилые, санитарные помещения и кают-компания, лекабский уголок; на нижней — кубрики (жилые помещения) команды, в носовой оконечности — кладовые.

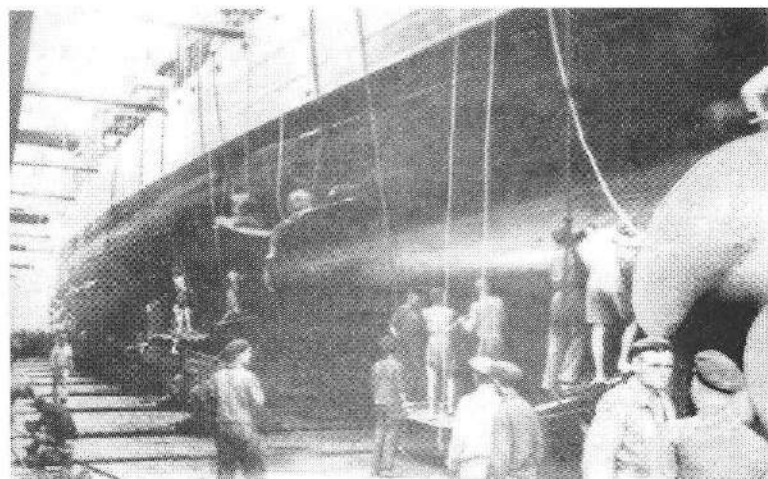
На платформе — пост центральной наводки (центральный артиллерийский пост), снарядные и патронные погреба, провизионные кладовые, помещение рефмашины.

Для трехвальной энергетической установки было принято по-эшелонное расположе-

ние котлотурбинных групп (от носа к корме): I котельное отделение (75—95 шп.), II котельное отделение (95—115 шп.), I турбинное отделение с турбинами левого и правого борта (115—141 шп.), III котельное (141—161 шп.), II турбинное (161—185 шп.). Каждая котлотурбинная группа работала на свой вал и винт. В кормовой части размещались командное помещение, центральный артиллерийский пост, румпельное отделение, торпедный, минный и патронный погреба, служебные помещения (химическая каюта).



Лидер «Харьков» в доке, 1942 г. Хорошо видны острые обводы кормы и «штаны» гребных валов



В нижнем ярусе носовой надстройки находились каюты старшего комсостава (командира и комиссара корабля, командования соединения), штабная каюта, радиорубка дальней связи, агрегатная и аккумуляторная; в среднем ярусе: шифрпост, радиорубка, запасная каюта флагмана, в верхнем — ходовая и штурманская рубки, перед ним — нижний ходовой мостик, а выше него размещался верхний ходовой мостик.

Кормовую часть нижней палубы занимали командное помещение, вспомогательная «централь», румпельное отделение, торпедный, минный и патронный погреба, служебные помещения (химическая каюта).

В кожухе носовой трубы находился камбуз, а на его крыше, за трубой — площадка для гидросамолета-разведчика.

Кормовая надстройка служила для размещения запасного командного пункта (ЗКП), радиорубки и пеленгаторной рубки, поста энергетики, дизель-генератора, санитарных помещений младшего начсостава и команды. На крыше надстройки, за дальномерной рубкой размещался кормовой мостик.

Лидеры имели традиционную шаровую окраску, принятую для боевых кораблей советского ВМФ. Дельные вещи (якоря, якорные цепи, шпильи, кнехты, киповые планки и др.) окрашивались в черный цвет, верхняя палуба — суриком. Черноморские лидеры отличались более светлой, чем балтийские, окраской, палуба была деревянной, тиковой.

Артиллерия главного калибра. Создание артиллерии главного калибра вылилось в серьезную проблему. Заказ на опытный образец 130/45-мм установки, получившей обозначение Б-13, был выдан заводу «Большевик» 8 декабря 1930 г. 19 мая 1932 г. УВМС выдал дополнительное ТТЗ, согласно которому

длина ствола увеличивалась до 50 калибров, клиновой затвор заменялся на поршневой и вводилось картузное зарядание.

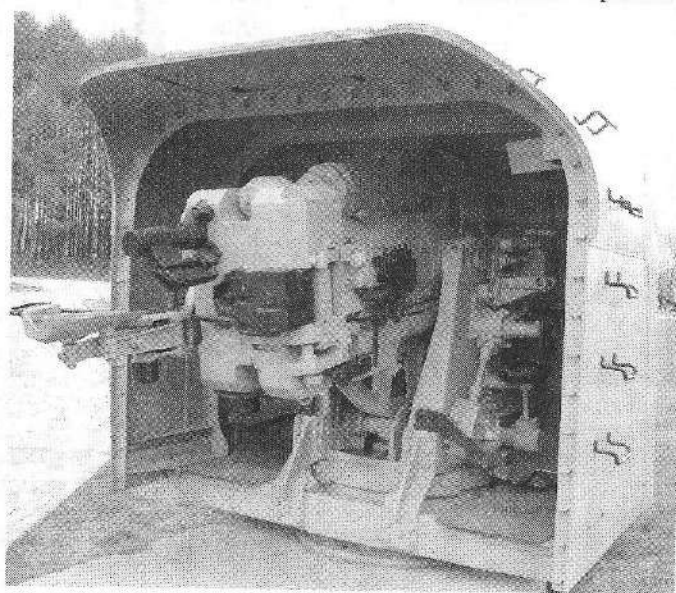
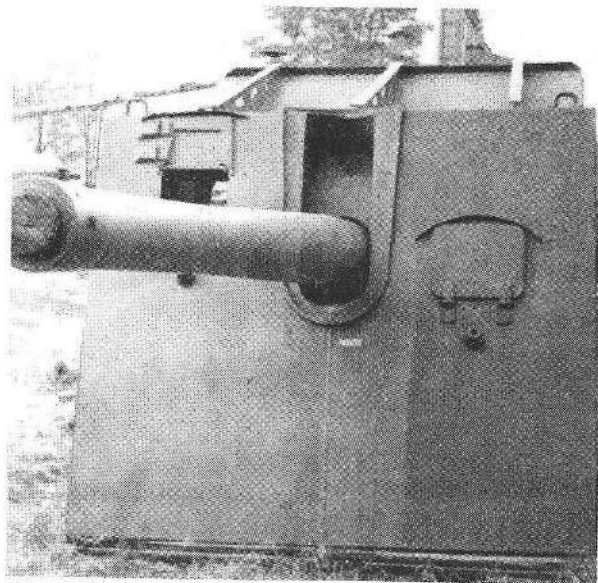
Первые заводские испытания опытного образца Б-13 при большой некомплектности орудия проводились в апреле—мае 1934 г., причем из-за спешки по сокращенной программе. В ходе их выявился ряд недостатков: досылатель не отработан, низкая скорострельность (10 выстрелов в минуту), малая живучесть (150—200 выстрелов), сложная, часто выходявшая из строя автоматика. Орудие возвратили на завод. Даже на повторных испытаниях в апреле 1935 г. установка все еще оставалась не укомплектованной: отсутствовали щит, штатная система эжекции и т.д. Кроме того, орудие имело перевес на дуло, то есть не было уравновешено на станке. При отстреле выяснилось, что досылатель не отвечает техническим требованиям, так как его работа зависела от длины отката.

Руководство ВМФ торопилось с введением лидеров в строй, поэтому, несмотря на имевшиеся недостатки, установку все же приняли на вооружение и в 1935 г. запустили в серийное производство. Из 12 артсистем Б-13 первой серии, сланных заводом «Большевик» флоту в том же году, 5 установили на спущенном на воду головном лидере «Ленинград». Их пришлось дорабатывать прямо на корабле — вплоть до лета 1936 г.

Однако позже первые установки Б-13, имевшие якобы «вследствие вредительства» ряд конструктивных недостатков, были забракованы. В результате поступление этой достаточно эффективной системы на флот задержалось на 4 года, что повлекло за собой и задержку вступления в строй лидеров первой серии до 1938 г.

Первоначально (в 1934—1935 гг.) Б-13 проектировались и производились со скреплен-

Орудие Б-13 со щитом прямоугольной (1-я серия, слева) и обтекаемой формы (2-я серия, справа)

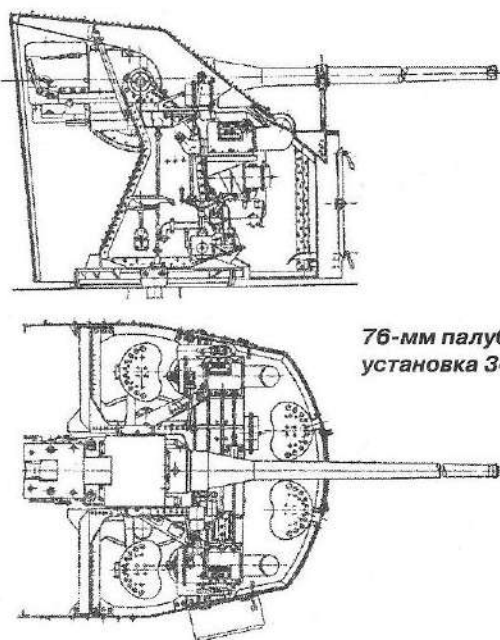


ным стволом, однако позднее все серийные пушки изготавливались с лейнерами и мелкой нарезкой (1,0 мм), что обеспечивало совместимость с боеприпасами старых 130/55-мм пушек. Во второй половине 1936 г. начались испытания лейнеров с глубокой нарезкой 1,5 мм, 1,95 мм и 2,7 мм (последние и были приняты на вооружение). Сначала ствол состоял из трубы, лейнера, кожуха и навинтного казенника. Позднее приняли ствол-моноблок образца 1938 г. С 1939 г. началось изготовление артустановок Б-13-Пс (второй серии) в которых были модернизированы досылатель, тормоз отката, внесены конструктивные изменения в механизмы вертикального наведения с целью более плавной наводки, введен новый лоток ручного заряжания и др. Первые экземпляры следующей серии снабжались, как и в первой серии, коробчатыми стальными щитами, а со второго полугодия 1939 г. — новыми щитами обтекаемой формы.

После доработки Б-13 стала полностью отвечать требованиям к корабельной артиллерии того времени. Теперь при минимальных габаритах и массе она обеспечивала высокую начальную скорость снаряда, максимально возможные (для данного калибра, ствола, снаряда) дальность и точность стрельбы, хорошую скорострельность, плавность наводки и высокую живучесть, а значительное упрощение конструкции повысило надежность орудия. Удачные решения (применение углубленной нарезки, флегматизаторов и т.д.) позволили увеличить живучесть ствола до 1000 выстрелов.

Наибольшая горизонтальная дальность стрельбы установки Б-13 — 139,4 кбт. Скорострельность при механической подаче составляла 8 выстрелов в минуту, а при ручной — 6. Боезапас по норме — 750 снарядов (осколочно-фугасные, полубронебойные, дистанционные гранаты весом 33,5 кг, ныряющие снаряды весом 33,14 кг и осветительные весом 34,5 кг). Вместимость погребов позволяла принять в перегрузку до 1000 снарядов; вместимость кранцев первых выстрелов — 5 выстрелов на орудие.

Зенитное вооружение лидеров разрабатывалось на машиностроительном заводе №8 имени М.И.Калинина. В сентябре 1932 г. Техническое управление ВМС утвердило задание на проектирование 76-мм зенитной корабельной установки. За основу взяли полуавтоматическую зенитную 76-мм пушку 3-К на колесном лафете для ПВО сухопутных войск, производившуюся по полученной в 1930 г. от фирмы «Рейнметалл» (Германия) документации. Завод «Большевик» спроектировал и изготовил тумбу, на которую установили вращающуюся часть 3-К. В марте 1934 г. состоялись корабельные испытания орудия, которые прошли неудачно: вер-



76-мм палубная артиллерийская установка 34-К

тикальное наведение в условиях качки оказалось невозможным.

После доработки на заводе №8 приступили к серийному производству этой корабельной установки, получившей индекс 34-К.

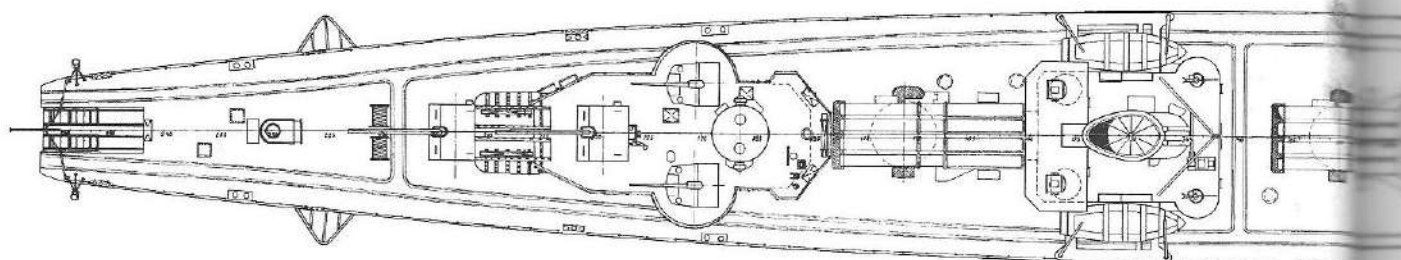
Изготовление опытного образца было завершено лишь в начале 1936 г. С 5 по 25 марта прошли полигонные испытания, а в июне — корабельные. Установка 34-К была принята на вооружение, но к этому времени она уже не отвечала возросшим требованиям, особенно по скорострельности (из-за ручного заряжания). То же самое можно сказать и про полуавтоматические 45-мм пушки 21-К. К сожалению, более совершенные автоматические орудия появились на лидерах только при их модернизациях уже в ходе войны.

По проекту на лидере «Ленинград» устанавливались две 76-мм универсальные палубные установки 34-К, две 45-мм полуавтоматические установки 21-К и четыре 12,7-мм пулемета ДК.

Установки 34-К с противоосколочным щитом толщиной 13 мм размещались на палубе кормовой надстройки побортно. Угол вертикальной наводки составлял от 5° до 85°, а углы горизонтального обстрела обеих установок — от 20° до 180° на оба борта. Наибольшая дальность горизонтальной стрельбы 14,6 км, по высоте — 9,5 км. Подача боезапаса осуществлялась механически или вручную. Скорострельность — до 20 выстрелов в минуту. Боезапас по норме — 350 выстрелов на орудие, в перегрузку (по вместимости погребов) — 846. Два кранца первых выстрелов вмещали по 24 выстрела и два — по 4.

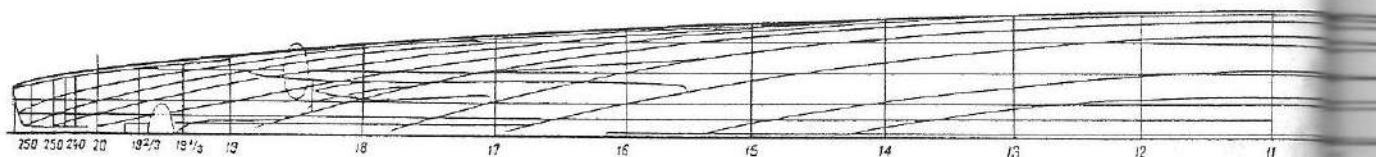
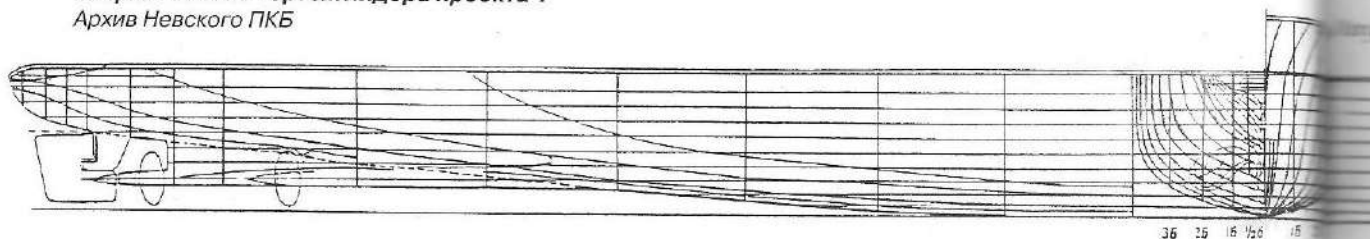
Лидер эсминцев «Ленинград» (проект 1), 1938 г.

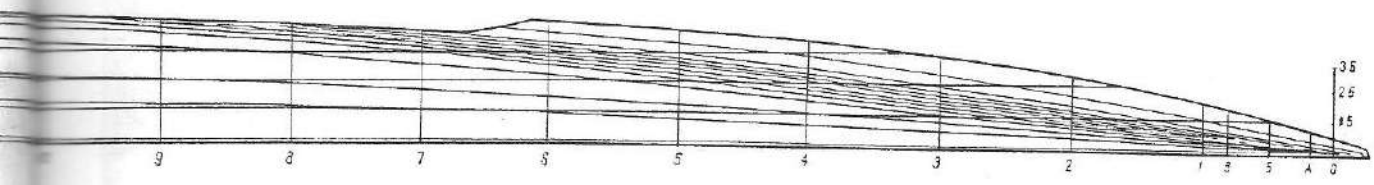
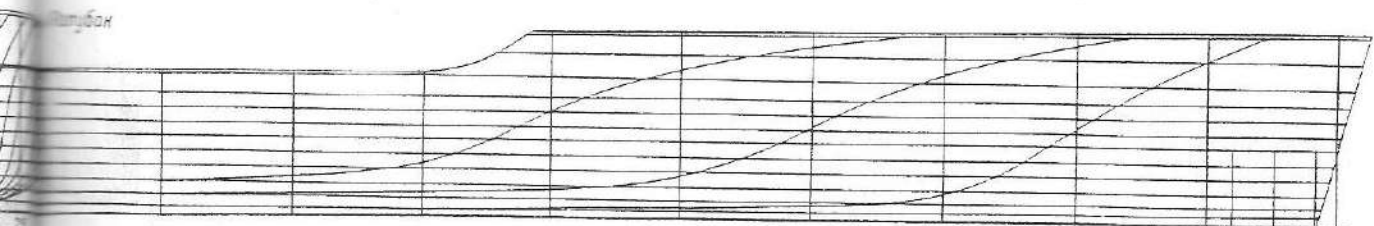
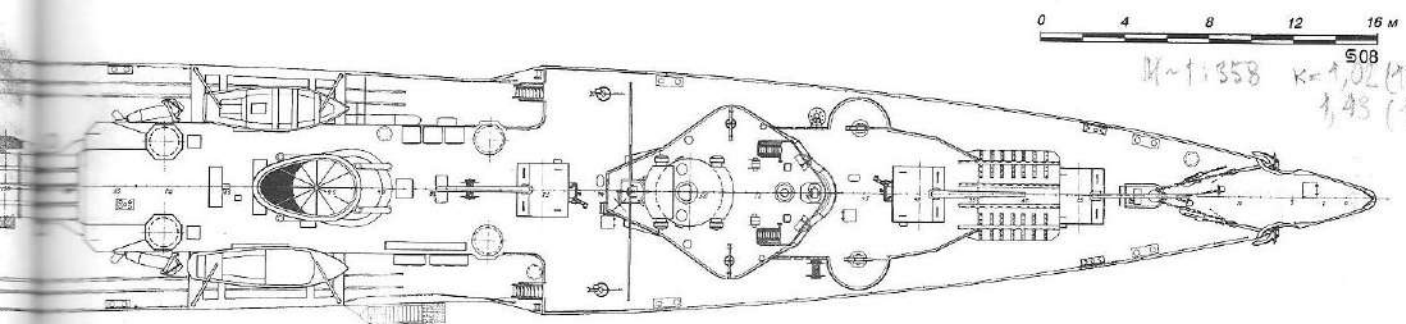
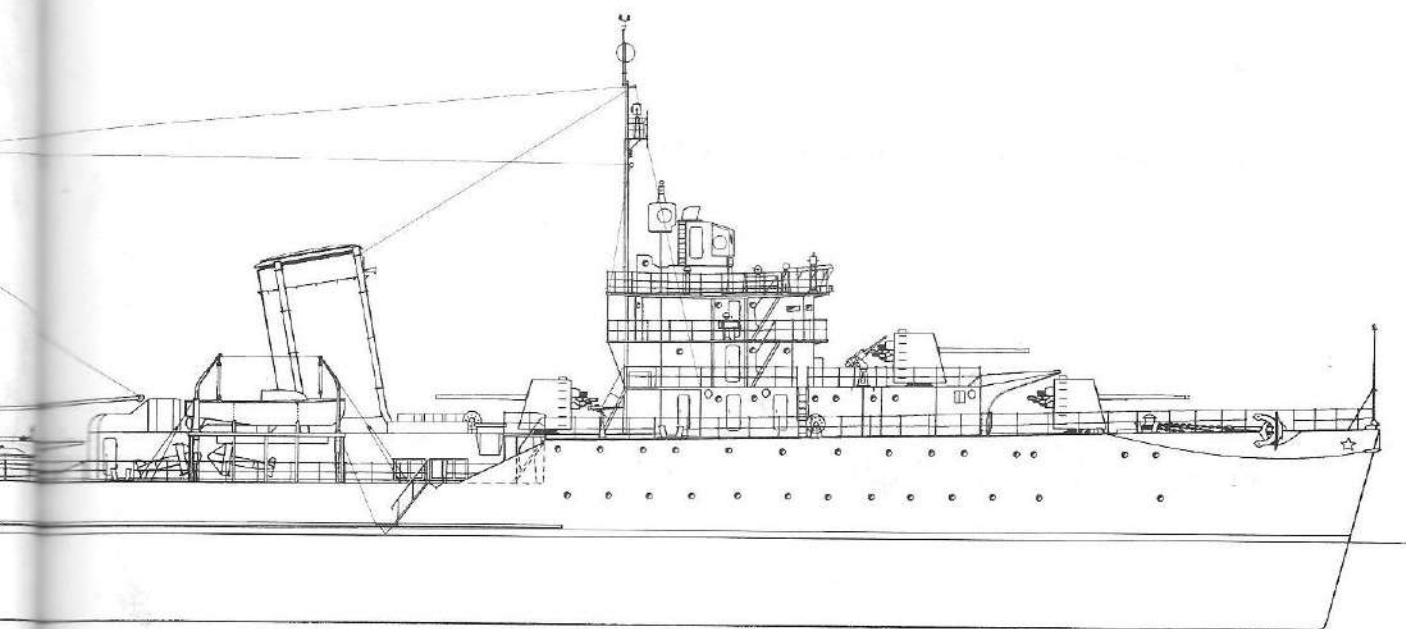
Реконструкция: С. Балакин



Теоретический чертеж лидера проекта 1

Архив Невского ПКБ





**45-мм палубная
артиллерийская
установка 21-К**



Ствол установки 34-К состоял из трубы моноблока, лейнера и навинтного казенника. Затвор — вертикальный клинового типа с полуавтоматикой инерционного типа. Тормоз отката — гидравлический, накатник — гидропневматический. И здесь, как и у Б-13, подача и досылка — ручные. Электродвигателей в башне и автоматического установщика трубок (АУТ) не было.

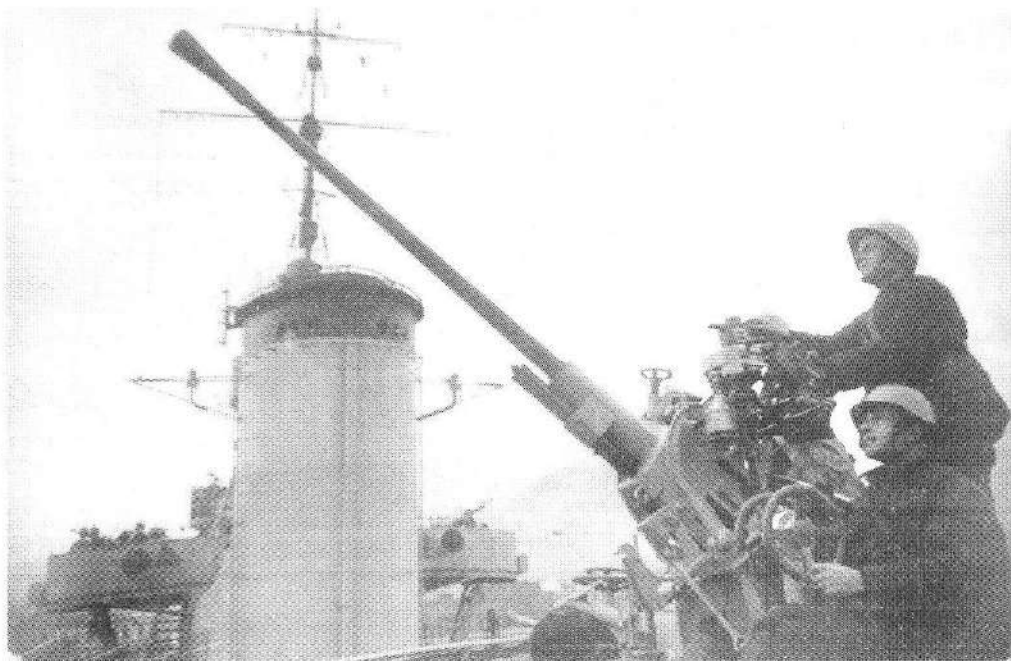
Зенитные полуавтоматы 21-К устанавливались на палубе носовой надстройки побортно и обеспечивали обстрел воздушных целей с носовых курсовых углов. Эти установки не имели противоосколочных щитов и механических приводов наводки. Конструктивно система 21-К представляла собой переделанную противотанковую пушку 19-К образца 1932 г. Заново разработанный станок орудия являлся обычной тумбой с механизмами наведения и прицеливания. Первоначально затвор проектировался полуавтоматическим. Но, поскольку полуавтоматика заводом №8 до 1935 г. так и не была освоена, изготовленные заводом пушки имели лишь механизм, позволявший затвору автоматически закрываться при досылке очередного патрона. Открывание же затвора производилось вручную — так называемая «четвертьавтоматика».

В системах 21-К, изготовленных после 1935 г., уже были использованы полуавтоматика инерционного типа. Однако пушка сохранила многие недостатки — малую скорострельность и отсутствие дистанционного взрывателя у снаряда (цель могла быть поражена только прямым попаданием). Как зенитная эта пушка оказалась малоэффективной.

Углы возвышения ствола орудия — от -5° до 85° , наибольшая дальность стрельбы — 9,5 км, досягаемость по высоте — 6 км, скорострельность — 25–30 выстрелов в минуту.

Две из четырех 37-мм установок 70-К, которыми вооружили «Ленинград» во время капитального ремонта в 1943 г., размещались на носовой надстройке побортно, а две другие также побортно на палубе полубака. Охлаждение 37-мм автомата 70-К — воздушное,

**37-мм зенитная
автоматическая
артустановка 70-К
на лидере
«Ташкент»**



скорострельность 180 выстрелов в минуту. Углы возвышения от -10° до $+85^\circ$, наибольшая дальность стрельбы — 8,4 км, досягаемость по высоте — 5 км. Боезапас по норме составлял 1500 выстрелов на автомат, вместимость кранцев первых выстрелов — 1250, бункерная вместимость погребов и кранцев первых выстрелов — 6000 выстрелов.

Автоматическая пушка 70-К была значительно эффективнее, чем 21-К, но и она имела ряд недостатков. В частности, выявилась большая потеря времени в цикле в результате принятой последовательной схемы работы основных механизмов, а также большого пути движения патронов по инерции при досылке, сравнительно свободное размещение патронов в приемнике, приводящее к возможности перекоса их в магазине и, соответственно, к задержкам в стрельбе. По результатам испытаний 1939—1941 гг. было отмечено, что ствол у 70-К выдерживал длину непрерывной очереди лишь 100 выстрелов. Для продолжения стрельбы требовалось или заменить ствол новым, на что необходимо было затратить не менее 15 минут, или выдерживать около 1,5 часов до охлаждения ствола. В 1943 г. устанавливаемые на лидеры зенитные автоматы 70-К снабдили щитами.

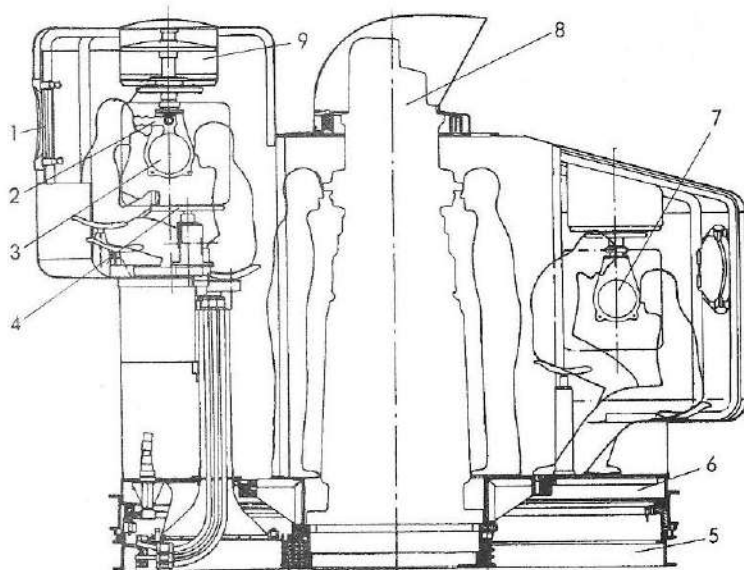
В ходе того же капитального ремонта на палубе лидера «Ленинград» в корме установили спаренную 76-мм установку 81-К и спаренный 37-мм полуавтомат С-30.

Углы обстрела 81-К — от 40° до 180° на оба борта и С-30 — от 15° до 180° на оба борта. Боезапас С-30 — 2000 выстрелов. Под погреба для зенитного боезапаса в корме были выделены дополнительные помещения.

На черноморских лидерах «Харьков» и «Москва» размещались шесть 37-мм автоматов 70-К: четыре, установленные как на «Ленинграде», а два — побортно, на рострах у второй трубы.

Во время войны на лидере «Ленинград» устаревшие установки 21-К заменили на четыре пулемета ДШК. Они монтировались на универсальных станках побортно на палубах носовой и кормовой надстроек. Пулеметы обеспечивали прицельную дальность стрельбы до 3500 м при практической скорострельности 125 выстрелов в минуту.

Системы управления огнем. Еще одну важную проблему представляло собой создание приборов управления стрельбой. Современных ПУС в нашей стране не было, поэтому для лидеров типа «Ленинград» их пришлось заказать в 1931 г. итальянской фирме «Галилео». В 1933 г. три комплекта приборов были доставлены в СССР. Основным элементом итальянской схемы являлся центральный автомат стрельбы, или, как его называли итальянцы, «централь», который позволял оп- делить элементы движения цели. Помимо



главной, в комплект ПУС входила вспомогательная «централь», визиры центральной наводки (ВЦН), КДП и кормовая дальномерная рубка.

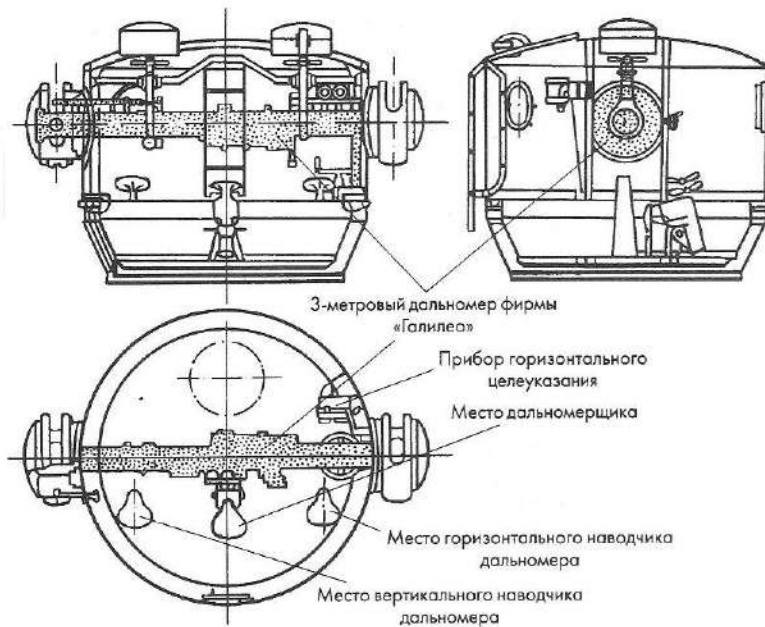
Вместе с тем дальномеры, изготовленные фирмой «Галилео», имели серьезные недостатки: малую базу, большие габариты, значительное число следящих систем, повышенную сложность и неважное качество. Хотя эти ПУС заказывались для лидеров, по габаритам и сложности они подходили скорее для крейсеров, поэтому их пришлось дорабатывать.

Закупленная итальянская «централь» послужила основой для разработки и создания специалистами ленинградского завода «Электроприбор» отечественных малогабаритных автоматов стрельбы «Молния». Габаритные и весовые ограничения вынудили конструкторов пойти на многие упрощения и сокращение числа выполняемых операций. Основа системы — автомат ЦАС-2, спроектированный в 1936 г. Помимо управления огнем главного калибра он имел схему выработки торпедного прицельного угла, то есть мог применяться и в качестве торпедного автомата стрельбы. Вместе с его разработкой велось создание системы приборов для ведения огня в условиях плохой видимости. Эти работы возглавляли М.А.Зарницкий (главный калибр) и С.Ф.Фармаковский (зенитный калибр). Но создание отечественных автоматов запаздывало, и они попали только на лидеры второй серии (проект 38).

Управление стрельбой зенитными орудиями на лидерах проекта 1 осуществлялось так называемой вспомогательной «центральной», данные для которой поступали из дальномерной рубки с трехметровым дальномером. Это

Командно-дальномерный пост «Дуплекс» фирмы «Галилео», установленный на лидерах проекта 1:

- 1 — иллюминатор;
- 2 — визир горизонтального наводчика;
- 3, 7 — дальномеры;
- 4 — штурвал горизонтальной наводки;
- 5 — основание;
- 6 — платформа;
- 8 — визир центральной наводки;
- 9 — амортизатор дальномера



Кормовой командно-дальномерный пост фирмы «Галилео», установленный на лидерах проекта 1

оборудование, закупленное в Италии, для выполнения своих задач оказалось совершенно непригодным. Единственным предназначением дальномерной рубки было определение наклонной дальности до воздушной цели, но сама рубка не имела стабилизации, что в совокупности с ручным приводом наведения и низким качеством дальномера фирмы «Галилео» делало сопровождение воздушной цели на качке делом весьма сложным, а ошибку измерения дальности очень большой.

К началу войны приборов управления огнем зенитной артиллерии на лидерах не было.

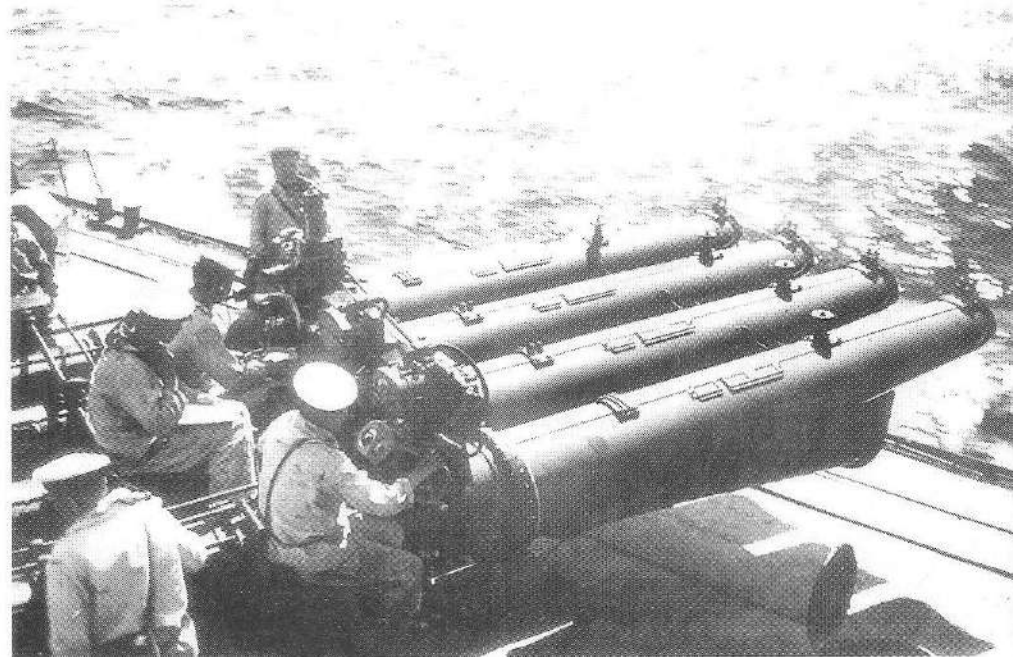
Лишь один корабль — «Харьков» — получил на вооружение МПУАЗО итальянского типа.

Торпедное вооружение лидеров составляли два установленных в диаметральной плоскости четырехтрубных торпедных аппарата калибра 533 мм Н-7 с системой ПУТС и парогазовые трехрежимные торпеды типов 53-38, 53-38У и 53-39.

Торпедные аппараты Н-7, специально предназначенные для лидеров типа «Ленинград», разрабатывались в КБ завода имени Карла Маркса (бывшем Лесснера) на базе принятого на вооружение в 1913 г. проекта трехтрубного торпедного аппарата для эсминцев типа «Новик». Все четыре трубы аппарата Н-7 закреплялись на платформе жестко, без растворения. Выходная скорость торпед составляла всего около 12 м/с, что ограничивало углы обстрела (на острых курсовых углах возникала опасность, что торпеда может зацепить хвостовой частью за палубу). Механизм горизонтального наведения располагался на боковой площадке и имел электрический и ручной приводы. Стопорное устройство торпед срабатывало при спуске боевой тяги, то есть освобождало торпеду от стопора также при осечках и учебных стрельбах, и имело два стопора, рассчитанных на применение двух образцов торпед.

Скорость вращения аппаратов 6° в секунду, углы обстрела (от траверза) — 30°. Комплект торпед составлял 16 штук: по 4 в каждом аппарате и 8 запасных.

Ко времени достройки лидеров из приборов управления торпедной стрельбой имелись лишь системы Гейслера типа ГАК-1 и ГАК-2 ленинградского завода «Электропри-



Четырехтрубный торпедный аппарат Н-7 лидера «Москва»

бор». Эти системы не соответствовали современным требованиям. В 1934 г. НИМТИ совместно с заводом «Электроприбор» начал разработку более совершенной системы ПУТС, которая была принята на вооружение лишь в 1937 г. под шифром «Мина» I очереди. Поэтому на лидерах типа «Ленинград» пришлось установить ПУТС итальянской системы «Галилео». В схеме была предусмотрена цепь торпедной стрельбы, которая обеспечивала залповую стрельбу торпедами с интервалом между выстрелами, изменяемым специальным прибором (пульсатором) в пределах 0,5—3 с.

Для всестороннего испытания торпедного вооружения лидеров проекта 1 была создана комиссия под председательством флагмана 2 ранга Л.Г. Гончарова. Она работала в 1937—1938 гг. на лидере «Ленинград» и в 1939—1940 гг. — на лидере «Москва». По ее рекомендации систему ПУТС итальянского образца, установленную на лидере «Ленинград», заменили на отечественную «Мина» I очереди. Но это было сделано уже в ходе войны.

Минное и противолодочное вооружение. На проложенных по палубе рельсах могло размещаться до 84 мин образца 1926 г. или 68 типа КБ.

Для тральных работ предназначались параваны-охранители типа К-1. Установленные в носовой части, они на скоростях 14—22 узлов подсекали якорные мины в полосе 70 м (по 35 м с каждого борта).

Для борьбы с подводными лодками служили размещенные в корме противолодочные штормовые бомбометы БМБ-1 и бомбосбрасыватели; боезапас — 20 штук больших глубинных бомб Б-1 и 32 малых М-1.

Химическое вооружение. Лидеры оснащались тремя комплектами дымаппаратуры ДА №1 (род дымовещества — мазут) с выхлопом через дымовую трубу при производительности 50 кг/мин, одним кормовым комплектом ДА №2 (род дымовещества — смесь С-4, хлорсульфоновая кислота) и дымовыми шашками МДШ (12 штук). Противохимическая защита обеспечивалась фильтровентиляционными установками, фильтрами ФП-300 (8 штук) и индивидуальными противогазами для личного состава.

Главная энергетическая установка лидеров по принципиальной схеме повторяла прототип — установку сторожевых кораблей типа «Ураган», но по агрегатной мощности превосходила ее почти в шесть раз. Она включала в себя три главных паровых котла и три главных активно-реактивных двухкорпусных турбозубчатых агрегата общей мощностью 66 тыс. л.с. (48,6 тыс. кВт), что по расчетам должно было обеспечить скорость хода до 40 узлов. На испытаниях каждого турбозубчатого агрегата (ТЗА) головного корабля было получено 26 280 л.с. при 460 об/мин, турбины высокого давления 11 370 л.с. при 3590 об/мин, турбины низкого давления — 14 910 л.с. при 2790 об/мин и турбины заднего хода — 10 650 л.с. при 360 об/мин.

Производительность трех главных водотрубных котлов треугольного типа с односторонним расположением пароперегревателя составляла 417 т/ч. Параметры пара за пароперегревателем главных котлов: 335°C и давление 21,5 кг/см². Поверхность нагрева котлов 1582 м², паропроизводительность 135 т/ч.

Конструктивным отличием от прототипа являлось двухфронтное отопление котлов высокой производительности (417 т/ч) с 14 форсунками на каждом фронте и применение цельнокованых коллекторов котлов вместо клепаных. Поскольку строительство первого лидера по проекту 1 приближалось к завершению, а создание энергетической установки затягивалось, то котел был принят к серийной постройке в той стадии, до которой его удалось довести. Даже форсированный режим при включении всех 28 форсунок при стендовых испытаниях не проверялся.

Турбозубчатый агрегат лидера — двухкорпусный, а зубчатая передача — трехопорная. Для уменьшения массы агрегата попытались применить сварную зубчатую передачу, однако такая облегченная конструкция оказалась ненадежной. И когда при испытаниях «Ленинграда» в 1936 году она сломалась, то ее заменили литой, но большей массы.

Нормальный запас топлива (флотского мазута) составлял 210 т, что при следовании на скорости полного хода 40 узлов непрерывно в течение 25 ч обеспечивало дальность пла-

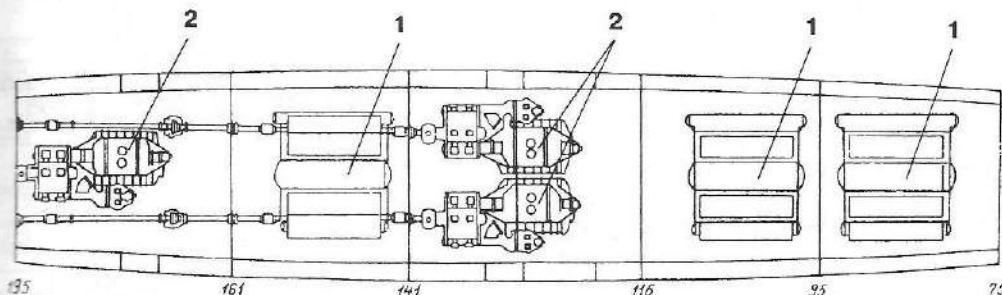
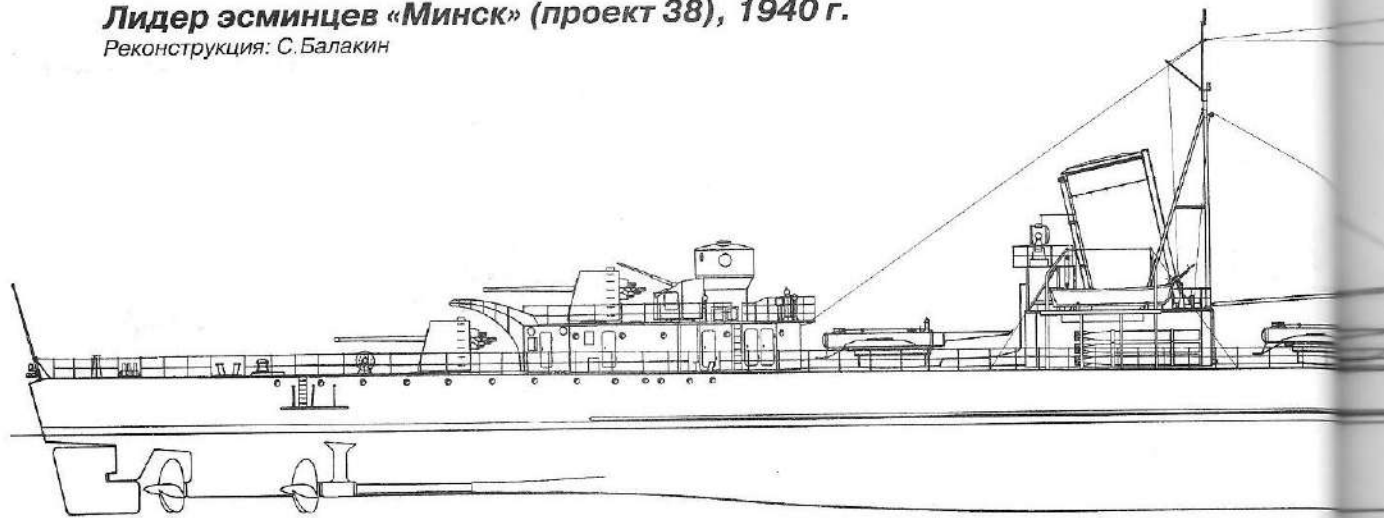


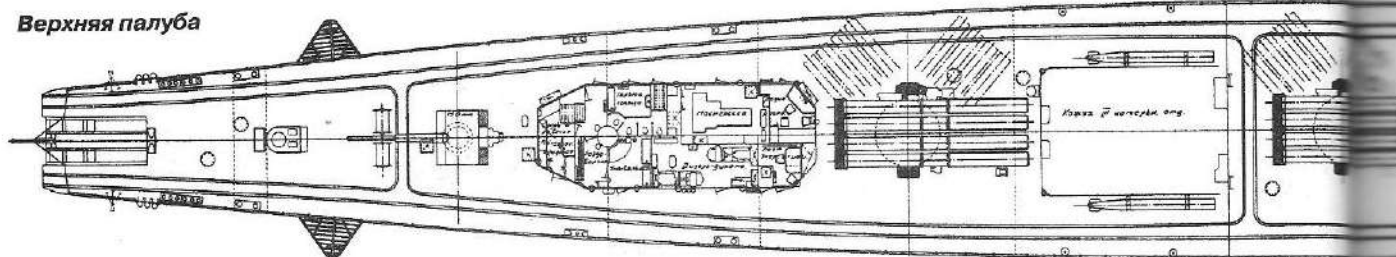
Схема расположения главной энергетической установки лидера проекта 1:
1 — главные паровые котлы;
2 — турбозубчатые агрегаты

Лидер эсминцев «Минск» (проект 38), 1940 г.

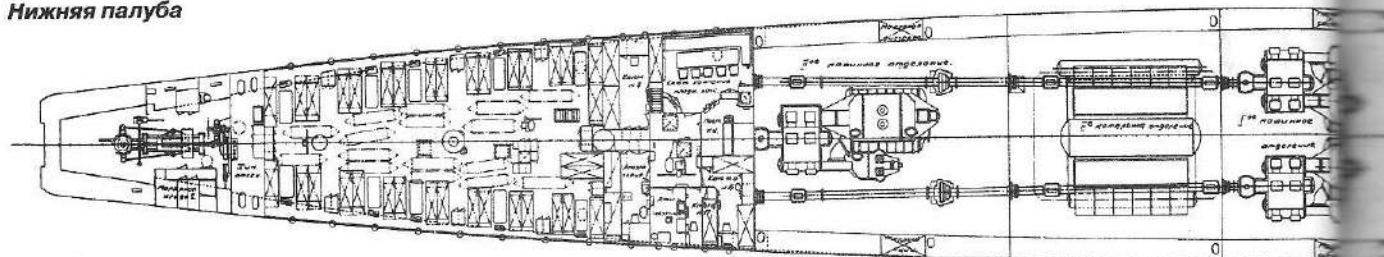
Реконструкция: С. Балакин



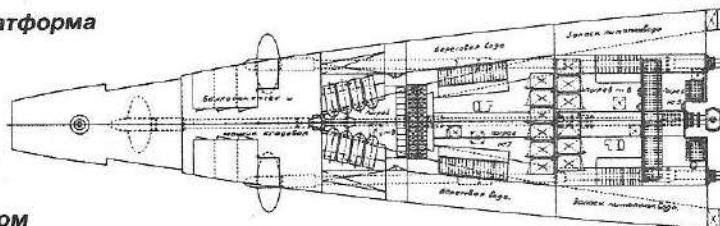
Верхняя палуба



Нижняя палуба

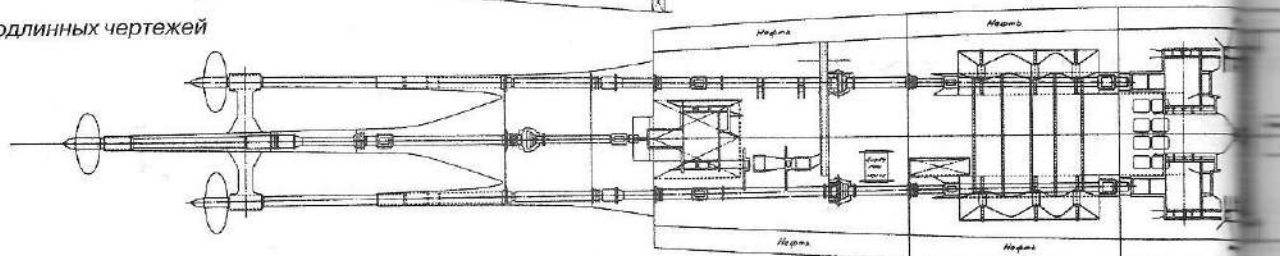


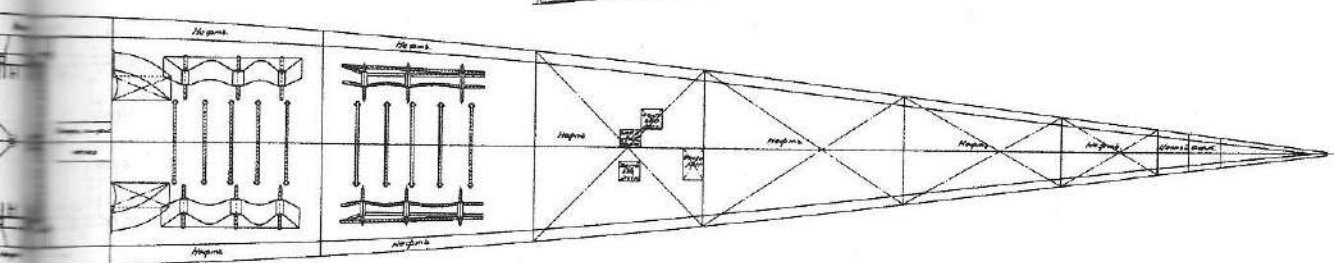
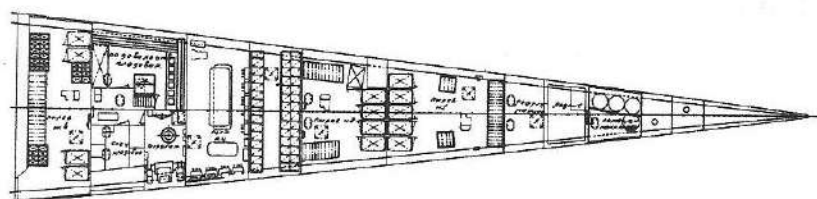
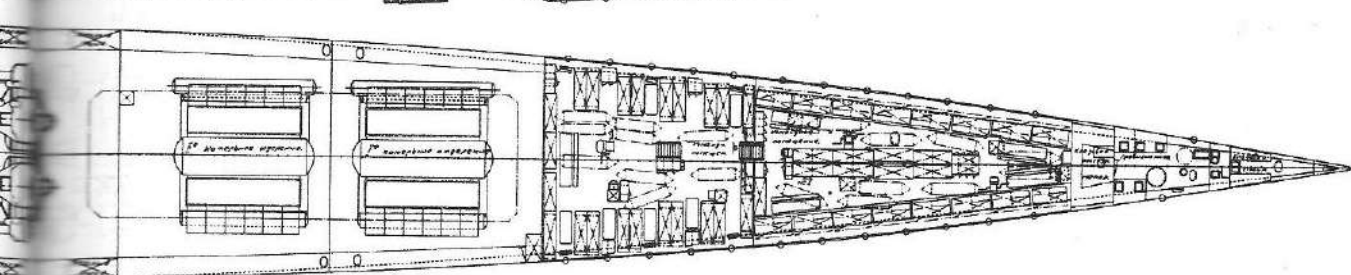
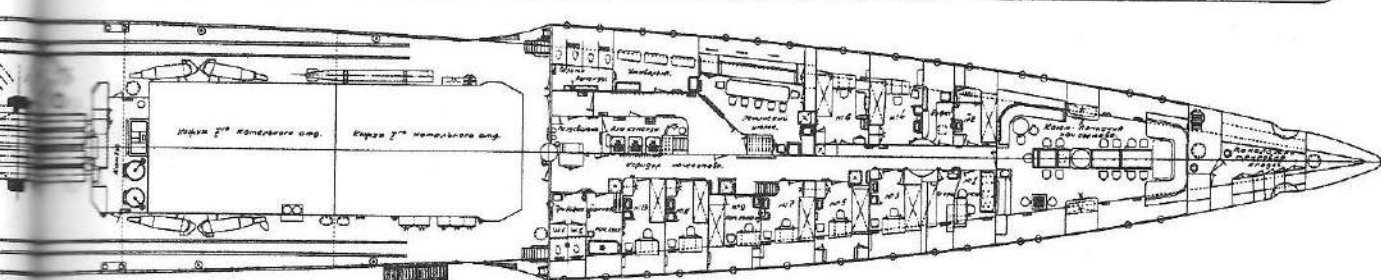
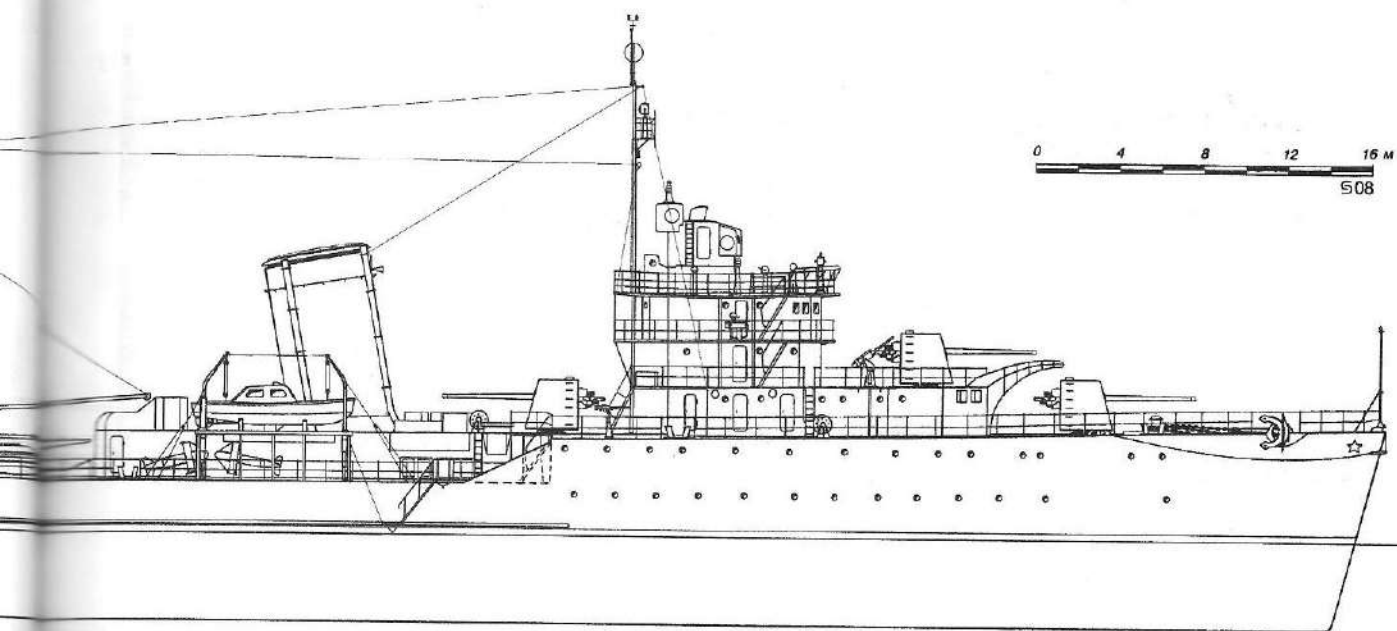
Платформа



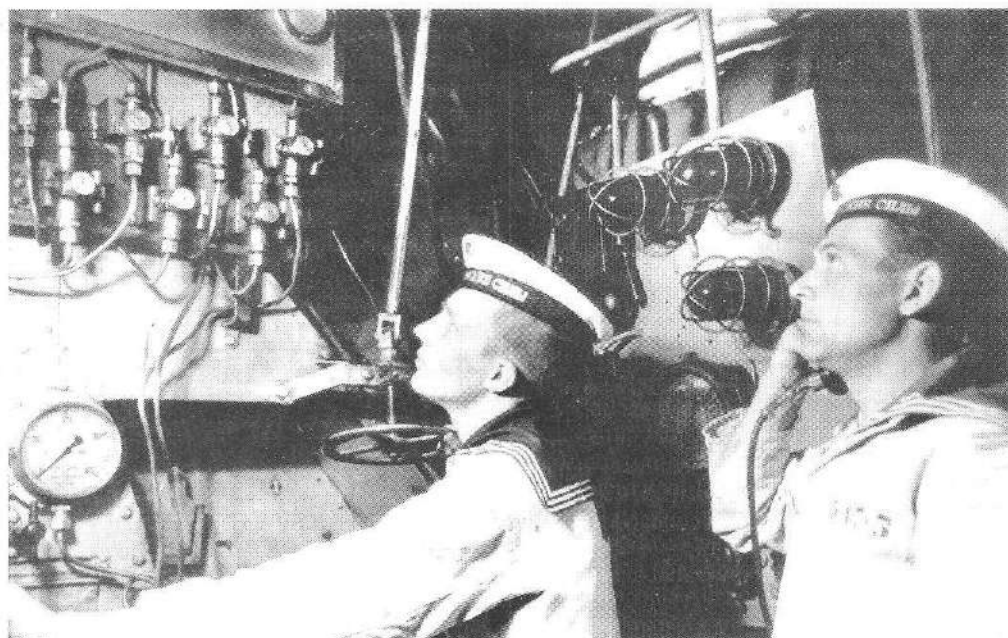
Трюм

Копии подлинных чертежей





**В котельном
отделении лидера
«Минск».
Послевоенное
фото**



вания 873 мили. Полный запас — 600 т, наибольший — 613,5 т.

Электроэнергетическое оборудование составляли два турбогенератора и два резервных дизель-генератора суммарной мощностью 160 кВт. Турбогенераторы размещались в машинных отделениях, дизель-генераторы — в специальных помещениях и котельных отделениях. Все электрические машины, распределительные устройства, кабели и аппараты были отечественного производства.

Судовые системы и оборудование. Все корабельное, штурманское, навигационное, связанное и вспомогательное оборудование было смешанным: отечественного производства и закупленное за рубежом.

Якорное устройство — 2 станковых якоря системы Холла и 1 стоп-анкер. Вес каждого (правого и левого) из станковых якорей на лидере «Ленинград» был 1860 кг, а вес стоп-анкера — 250 кг. Левый становой якорь «Харькова» и «Москвы» весил 1250 кг, а правый — 1500 кг. Длина якорных цепей составляла от 186 м («Ленинград») до 225 м («Харьков», «Москва»). Носовые и кормовые шпиль лидеров — паровые, однопалубные; шпильевые машины — двухцилиндровые, сдвоенные, горизонтального типа, мощностью 62 л.с. («Ленинград») и 48 л.с. («Харьков» и «Москва»). Шпильевые машины обеспечивали скорость выбирания якорной цепи 12—15 м/мин.

Грузоподъемные устройства: шлюпбалки для моторного катера (грузоподъемностью до 1000 кг), для катеров (1800—2000 кг), для шестивесельных ялов, параванные балки грузоподъемностью 400 кг, съёмная бал-

ка для погрузки головных частей торпед грузоподъемностью 300 кг, стрела у грот-мачты для подъема и спуска самолета грузоподъемностью от 1500 («Ленинград») до 2700 кг («Харьков») со скоростью подъема от 1,5 до 9 м/мин.

Корабельные плавсредства: 1 моторный катер весом 2,5 т грузоподъемностью 1,5 т с мотором ЗИС-5; 1 моторный рабочий бот весом 2,4 т грузоподъемностью 2,8 т с мотором ЗИС-5; три шестивесельных яла; два двухвесельных яла (или один четырехвесельный ял).

Лидеры всех серий имели один полубалансирный руль, установленный в диаметральной плоскости позади среднего винта. Рулевой привод — системы Дэвиса, паровая рулевая машина. Управление рулем предусматривалось из ходовой рубки или ходового мостика (гидравлический и валиковый приводы), с кормового мостика (валиковый привод) и из румпельного отделения (штурвалом).

Штурманское вооружение (в зависимости от проекта): гирокомпас «Курс» (либо ГУ-М-1, модель 1), 127-мм магнитные компасы, а также 75-мм шлюпочный компас, лаг ГО марки 3 (модели 1 или 2), лаг типа «Гаусс», эхолот ЭЛ ЗШП, механический лаг типа «Томпсон» марки IV и ручные лоты.

Магнитные компасы устанавливались на высоком нактоузе (главный компас), на низком нактоузе (путевой компас) и на настольной плите (рубочный компас). В 1941 г., когда для борьбы с магнитными минами на кораблях стали монтировать обмотки размагничивания, для их компенсации были созданы специальные компенсирующие устройства (КУС).

Средства связи и обнаружения. В качестве радиопередатчиков дальней и ближней связи устанавливались «Шторм-М», «Бухта», «Бриз», а радиоприемников — «Метель» (2 шт.), 45-ПК-1, «Вихрь» и «Дозор» (2 шт.). Основным радиопередатчик «Шторм-М» обеспечивал дальность связи на длинных волнах до 600 миль, а на коротких — до 3000. Для оперативной связи служил радиоприемопередатчик «Рейд»; на случай десантных операций — радиостанция 6-ПК и полевые телефонные средства типа УНА-Ф-31 и полевой кабель. Из гидроакустических средств связи и наблюдения имелись шумопеленгаторы и приборы подводной связи типа «Арктур». На «Харькове» во время войны был установлен радиопеленгатор РБ-38. В качестве специальных средств связи использовалась аппаратура АСС-С.

К концу войны на лидере «Ленинград» установили РЛС обнаружения 291 и SF. Первые могли обнаруживать воздушные цели на высоте до 3000 м на дальности 41 км, а надводные корабли (эсминцы, крейсера) — на дальности 13—16 км.

Для светосигнализации и визуальной связи и наблюдения служили 90-см прожекторы фирмы «Галилео», 45-см сигнальные прожекторы, фонари системы Семенова, аккумуляторные фонари типа «Ратьер», стереотрубы, бинокли, пистолеты Верри, сигнальные флаги, сигнальные ракеты.

Проект 38 («Минск»)

Конструктивные отличия лидеров проекта 38 от кораблей типа «Ленинград» заключались в более полных обводах кормы и в обычных кронштейнах гребных валов. Носовая надстройка стала выше. Претерпели некоторые изменения носовой мостик, ростры вокруг второй трубы и кормовая надстройка.

Из вооружения добавились третья 76-мм артиллерийская установка 34-К, размещенная на палубе в корме по диаметральной плоскости.* Из-за изменения архитектуры надстроек несколько трансформировались и углы обстрела орудий главного калибра.

В соответствии с проектом лидеры «Минск», «Баку» и «Тбилиси» комплектовались ПУС главного калибра типа «Мина» с ЦАС-2, а также КДП-4, ВМЦ-2 и ночными визирами 1-Н. Командно-дальномерный пост КДП-4 (Б-12) был разработан конструкторским бюро завода «Большевик». Он представлял собой вращающееся бронированное сооружение, в котором размещались визирь центральной наводки ВМЦ-2, два 4-метровых оптических стереодальномера

Характеристики механической установки

	«Ленинград» (проект 1)	«Минск» (проект 38)
Число валов	3	3
Общая мощность (проектная), л.с.	66000	66900
Диаметр гребных винтов, м	2,5	2,5
Давление пара, кг/см ²	21,5	21,5
Температура пара	335°C	335°C
Поверхность нагрева котла, м ²	1582	1582
Паропроизводительность, т/ч	135	135
Запас топлива, т: нормальный полный наибольший	210 600 613,5	210 600 621
Расход топлива, т: в час на полном/ экономическом ходу на милью на полном/ экономическом ходу	32/ 5 0,8/ 0,265	28,5/ 4,9 0,717/ 0,27
Запас котельной воды, т	78	78
Скорость хода, уз: наибольшая полная экономическая	43 40 20	40 — 20
Дальность плавания, миль: полным ходом экономическим ходом	873 2100	835 2100

ДМ-4 и другие приборы. Поскольку в ПУС отсутствовала гировертикаль, то стабилизация траектории полета снарядов осуществлялась вручную из КДП по линии оси цапф артиллерийских установок.

Для управления торпедной стрельбой систему «Мина» использовал только лидер «Минск», а два других корабля получили разработанную заводом №212 новую систему ПУТС «Меч». В отличие от «Мины» она обеспечивала стрельбу торпедами «беглым огнем». Система «Меч» позволяла определять элементы движения цели, выработку рекомендаций на маневрирование своего корабля для занятия позиции залпа, выработку оперативного угла для наводки торпедных аппаратов и передачу команды «залп» с командного пункта корабля.

В 1943—1944 гг. на лидерах была произведена коренная модернизация систем ПУС «Мина» с ЦАС-2: внедрен двухкорзинный преобразователь координат, косвенно стабилизовавший на качке визирь центральной наводки и башенные артиллерийские установки. Для определения величины погрешностей последовательно работавших следящих систем, суммирования и исключения их из выходных данных был предусмотрен ком-

* Установлена только на лидере «Тбилиси». — Прим. ред.

Лидер эсминцев «Ташкент» (эскизный проект)

Копия подлинного чертежа

LARGHEZZA MASSIMA AL GALLEGGIAMENTO

11 15,000

ALTEZZA DI PROIEZIONE

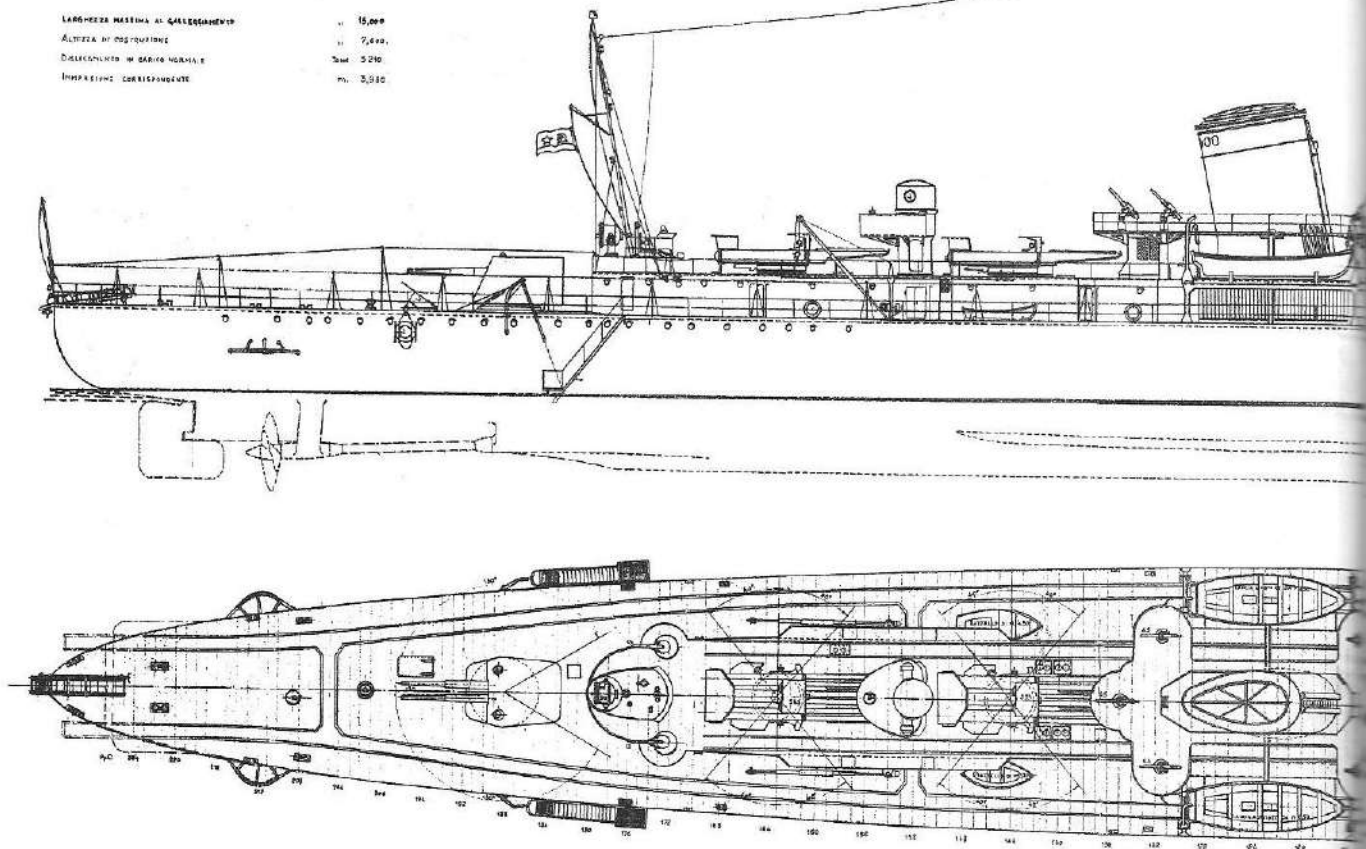
11 7,400

DISEGNO IN SCALA NORMALE

11 5,200

IMPERIALE CORRISPONDENTE

11 3,500



пенсатор динамических ошибок. Это позволило повысить точность системы ПУС. Разработка и внедрение «упредителя залпа» дали возможность делать выстрел при прохождении лидером заданного угла крена.

В конце 1940 г. Научно-исследовательским гидрографическим штурманским институтом (НИГШИ) был разработан первый в мире аperiодический (автоматически регулируемый по широте) высокоширотный гирокомпас «Полюс». Он обеспечивал устойчивые показания курса на маневрировании при широте места от 0° до 80°. Один из таких гирокомпасов прошел испытания на лидере «Минск», но из-за войны их серийное производство так и не началось.

Во время войны на лидерах «Баку» и «Тбилиси» дополнительно установили РЛС управления огнем типа 284, принятые на вооружение в Великобритании в 1942 г. и поставленные по ленд-лизу в СССР в 1944-м. Они могли управлять огнем при стрельбе по берегу на дальности 45 км.

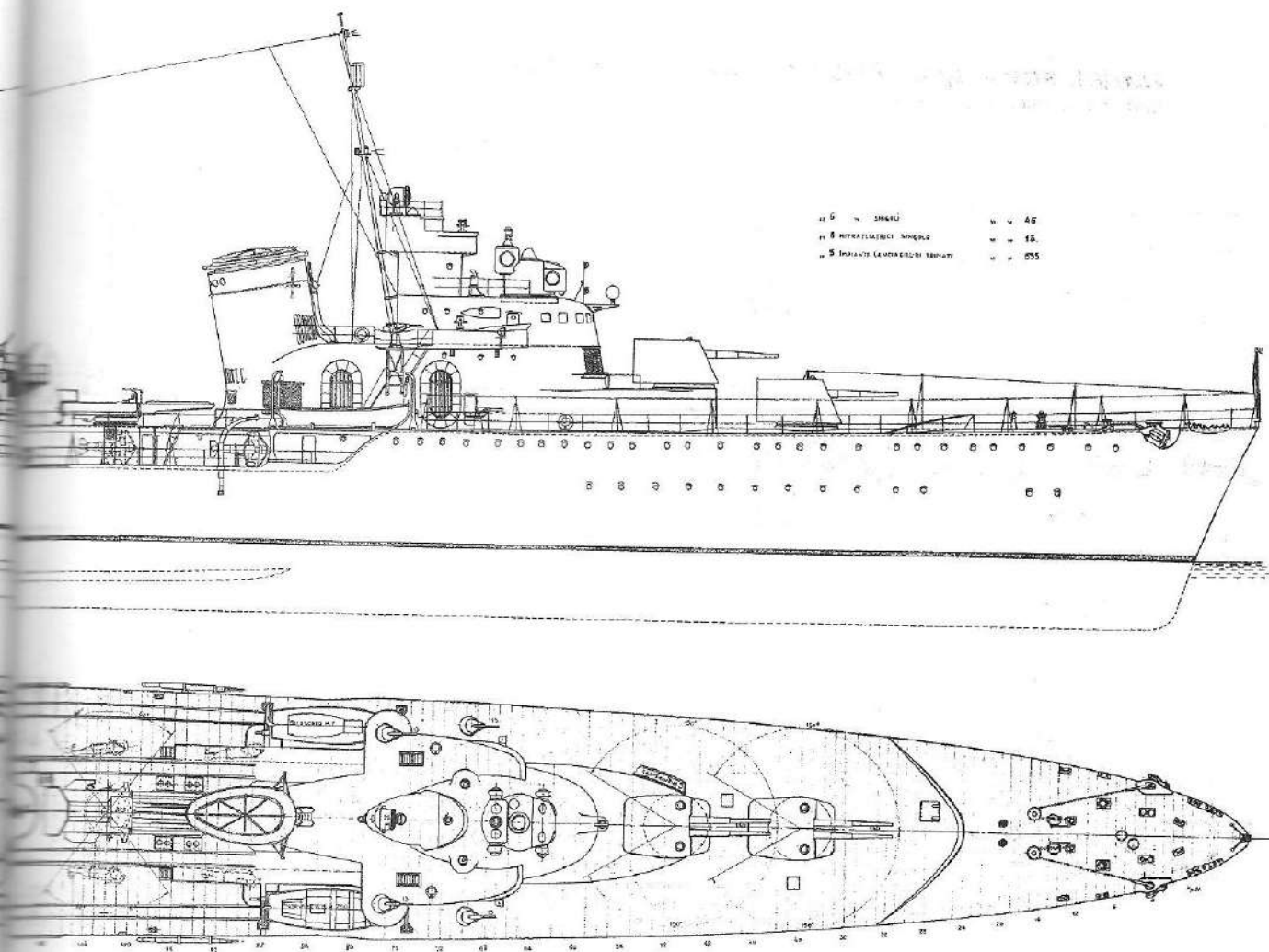
На лидерах «Минск» и «Тбилиси» прибавилось пулеметов ДШК — их стало шесть: четыре на носовой надстройке и два на рострах у второй трубы.

В 1942 г. ремонтировавшийся «Минск» снабдили системой МПУАЗО типа «Союз» с ЗАС, СВП (с СССР-1), ПК и гировертикалью «Газон». Более совершенную систему МПУАЗО испытали в 1943 г. на лидере «Баку», а в следующем году приняли на вооружение.

Полные углы наводки орудий и установки трубки с учетом положения корабля в этой автоматизированной системе определялись по высоте полета воздушной цели и вектору ее скорости.

Все лидеры проекта 38 уже во время войны оснащались отечественными корабельными радиопеленгаторами «Градус-К», разработанными в 1937 г.

Вес станковых якорей (правого и левого) составлял 1750 кг при длине якорной цепи 187 м («Минск») и 208 м у «Баку» и «Тбилиси».



Проект 20И («Ташкент»)

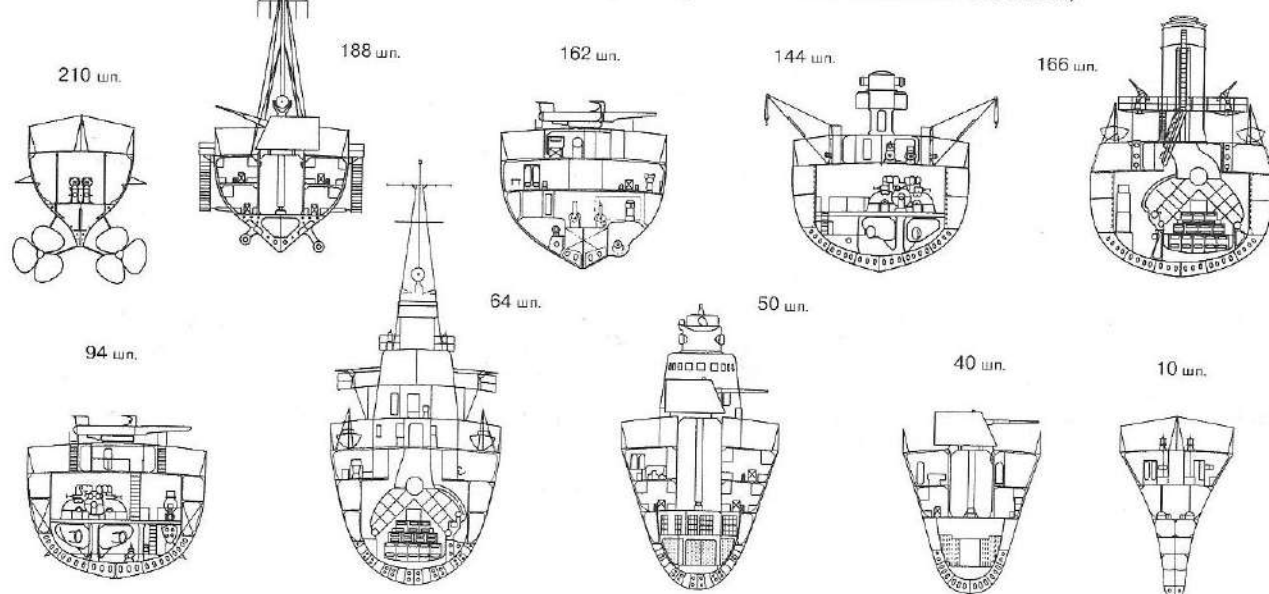
Лидер имел сравнительно легкую и рациональную конструкцию корпуса, удобную ходовую рубку в настройке обтекаемой формы, закрытый штормовой коридор, позволявший перемещаться по всему кораблю без выхода на верхнюю палубу. Часть вспомогательных механизмов размещалась под съемным настилом довольно просторных машинных отделений.

Полное водоизмещение «Ташкента» составило 4175 т. Размещения по сравнению с лидером проекта 1 возросли. Наибольшая длина составила 139,7 м (между перпендикулярами 133,3 м), ширина 13,7 м, средняя осадка 3,98 м при стандартном водоизмещении 2836 т. Корабль обладал хорошей непотопляемостью, главные водонепроницаемые корпуса делили его корпус на 15 отсеков. Водоструйные средства состояли из 13 водоструйных эжекторов общей производительностью 1100 т/ч.

В проекте оговаривалась установка двух главных турбозубчатых агрегатов суммарной мощностью 100 000 (110 000) л.с. (350 об/мин) и четырех котлов. Помимо полного запаса топлива (1200 т) предусматривались запасы на борту 147 т котельной, 33 т питьевой и 54 т бытовой воды.

Установить в корпусе лидера машины общей мощностью свыше 100 000 л.с. — больше, чем у многих крейсеров — было возможно только при максимальном облегчении машинно-котельной установки. Поскольку производство турбинной техники в Италии концентрировалось в руках фирмы «Ансальдо» — основного конкурента ОТО, на лидере установили английские турбины Парсонса. Чтобы по возможности увеличить живучесть ГЭУ на совершенно лишенном бронирования и противоторпедной защиты корабле, она была выполнена в эшелонном варианте: с чередованием котельных и турбинных отделений. Однако подобное расположение вызывало необходимость иметь очень длинные

Лидер эсминцев «Ташкент», поперечные сечения (эскизный проект)
Копия подлинного чертежа (Centro Italiano studi e ricerche navali)



**Основные тактико-технические элементы
лидера «Ташкент»**

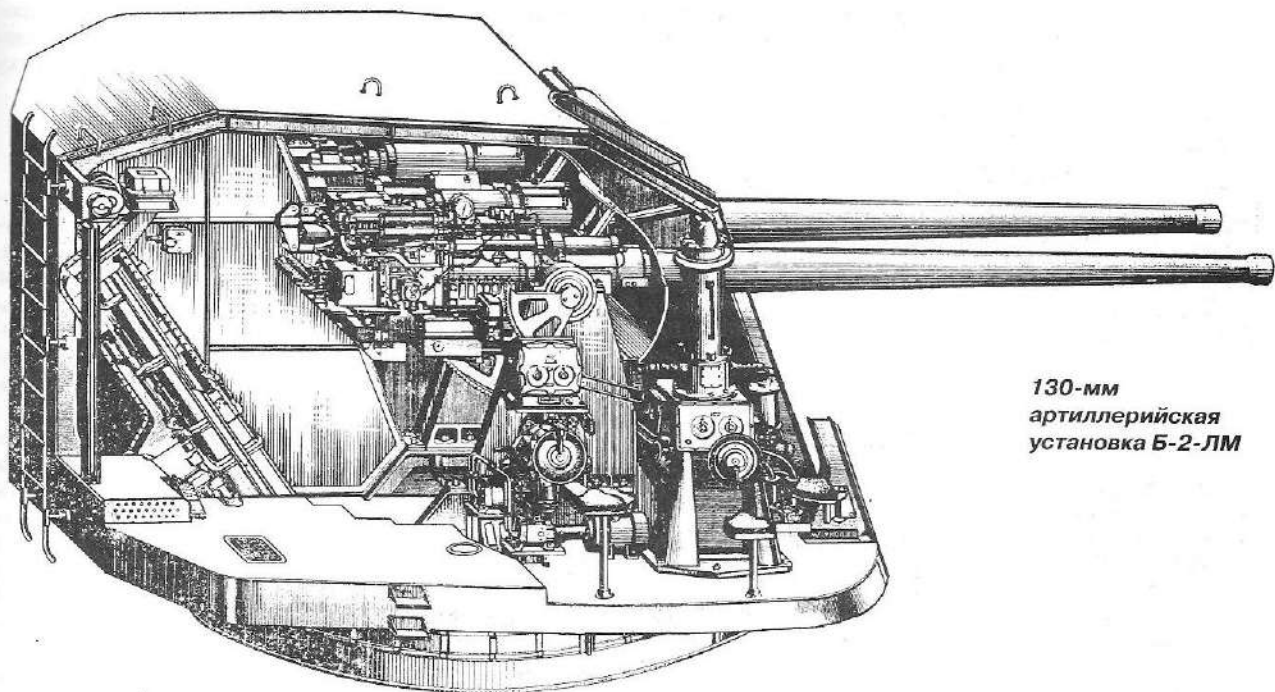
Водоизмещение, т:	
стандартное	2836
нормальное	3216
полное	4175
Главные размерения, м:	
длина наибольшая	139,7
ширина	13,7
осадка	4,2
Мощность энергетической установки, л.с.	2 x 65 000
Скорость хода, узлы	42,7 (43,5 — на испытаниях)
Дальность плавания, мили (при скорости хода, узлы)	5030 (20)
Гирокомпасы	2
Магнитные компасы	2
Лаги	1
Боевые прожекторы	2 90-см
Экипаж, человек	250
Вооружение	
Артиллерийское	
число стволов x калибр, мм	Б-2ЛМ 6 x 130 70-К 6 x 37 39-К 2 x 76 (с 08.1941) ДШК 6 x 12,7
число пулеметов x калибр, мм	
Торпедное	
число аппаратов x число труб x калибр, мм	39-Ю 3 x 3 x 533
общее число торпед	18 (парогазовые)
Минное	
число мин заграждения (обр. 1931 г.)	110
Противолодочное	
число глубинных бомб:	2 бомбосбрасывателя
больших	Б-1 4
малых	М-1 20

(и потому уязвимые) валопроводы при значительной общей протяженности энергетической установки, занимавшей около половины длины лидера.

Эскизный проект предусматривал установку советского вооружения, в том числе 130-мм спаренных башенных установок новой конструкции, под которые итальянцы спроектировали соответствующие подкрепления. Также проектом была предусмотрена установка шести 45-мм полуавтоматов (в районе второй дымовой трубы), столько же 12,7-мм пулеметов и трех трехтрубных торпедных аппаратов калибра 533-мм на палубе средней надстройки, а также на верхней палубе рельсов для мин заграждения.

Вместе с тем, как это часто бывает, недостатки «итальянского» лидера стали продолжением его достоинств. Высокая насыщенность наступательного вооружения просто не оставляла другого места для зенитной артиллерии, кроме навесного мостика вокруг второй трубы, где располагались шесть 45-мм полуавтоматических орудий, а ведь их легко было уничтожить единственным попаданием снаряда или бомбы. Сами сорокапятки уже при установке были «вчерашним днем».

«Палкой о двух концах» стало даже такое новшество, как полностью закрытая рубка. Чрезвычайно удобная для управления кораблем на большой скорости и в плохую погоду, она не позволяла командиру вести непрерывное наблюдение за авиацией противника, когда важна каждая секунда для своевременного маневра при уклонении от воздушных атак.



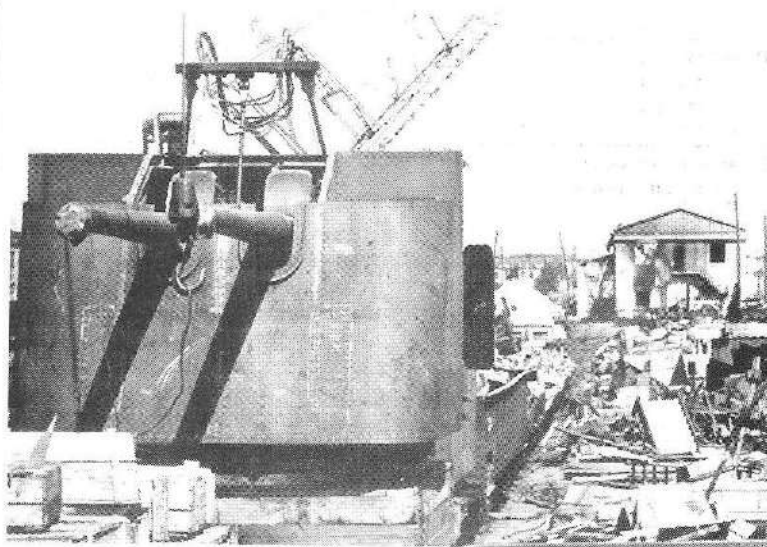
**130-мм
артиллерийская
установка Б-2-ЛМ**

Лидер «Ташкент» имел ПУС с ЦАС «центральный» итальянского производства.

Проект 48 («Киев»)

Лидер проекта 48 воспринял от отечественных и зарубежных проектов все лучшее: мощное современное вооружение, комфортные условия для экипажа. Безусловно, это сказалось на увеличении водоизмещения и, соответственно, на снижении скорости. Для повышения остойчивости ширина корпуса по сравнению с кораблями пр. 1 увеличилась на 0,5 м. Водоизмещение лидера проекта 48 — стандартное 2740 т и полное 3460 т. Это превышало водоизмещение лидеров проекта 1 на более чем 500 т или почти на 20%. В результате увеличения водоизмещения изменилось соотношение главных размерений корпуса, расчетная скорость полного хода снизилась до 37,5 уз против 41,2 уз на кораблях пр. 1.

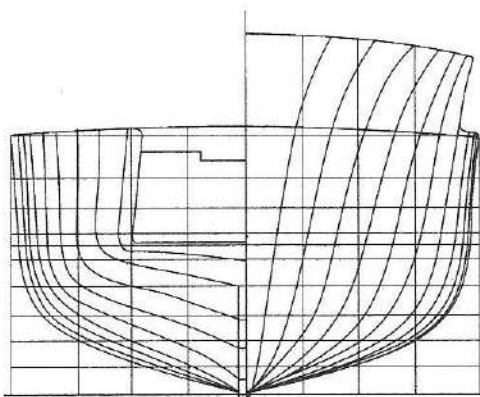
На лидерах проекта 48 артиллерия главного калибра состояла из шести 130-мм орудий, размещенных в трех двухорудийных башенных установках с ПУС «Мина-48». В носу на полубаке устанавливались две башни, в корме — одна. Первоначально предполагалось, что это будут башни Б-31 с качающейся частью, представляющей собой два орудия Б-13 в одной люльке. Затем от этого варианта отказались и стали проектировать артиллерийскую башню с двумя орудиями Б-13 с индивидуальным вертикальным наведением. Первый эскизный проект утвердили в октябре 1938 г. Совершенно идентичные 130-мм



двухорудийные башни, получившие обозначение Б-2-Л и Б-2-М, отличались лишь бронированием: модификация «Л», предназначенная для вооружения лидеров, имела 13-мм лобовую броню при 10-мм всей остальной, а модификация «М» (для миноносцев) — соответственно, 10- и 6-мм. В отличие от башен более крупного калибра, на них отсутствовали вращающиеся перегрузочные площадки — вместе с башней вращались сами снарядные и зарядные элеваторы. Их загрузка осуществлялась в подбашенном отделении, куда из погреба подавались снаряды. Заряды подавались в соседнее помещение, а оттуда че-

**Одна из установок
Б-2-ЛМ,
захваченная
немцами
в Николаеве, 1941 г.
Она предназна-
чалась для эсминца
пр. 30 или лидера
пр. 48**

**Проекция «корпус»
теоретического
чертежа лидера
проекта 48**



рез турникеты — в подбашенное отделение к элеваторам. После ряда проработок командование ВМФ пришло к выводу о нецелесообразности иметь две модификации и в конце 1938 г. приняло на вооружение компромиссный по бронированию вариант — Б-2-ЛМ. Именно его предполагалось установить на лидерах проекта 48 и 20И.

Рабочие чертежи башенной артиллерийской установки Б-2-ЛМ разрабатывались до конца сентября 1939 г., а через год Ленинградский Металлический завод уже изготовил опытный образец. Его полигонные испытания проводились в декабре 1940 г. — январе 1941 г. и в апреле — мае 1941 г.

Зенитная артиллерия лидера «Киев» включала одну 76-мм спаренную башенную установку 39-К, размещенную в кормовой надстройке под третьей башней артиллерии главного калибра. В состав МПУЗО должны были войти ЗАС (зенитный автомат стрельбы) «Союз».

В качестве противолодочного вооружения в бомбосбрасывателях размещались 40 больших и 20 малых глубинных бомб.

Вспомогательные механизмы включали два турбогенератора (по 165 кВт) и два резервных дизель-генератора (по 75 кВт), которые вырабатывали постоянный ток напряжением 230 Вт.

В 1939 г. в СКБ завода №205 началось проектирование новых систем ПУТС для лидеров проекта 48. Война замедлила разработку этих систем.

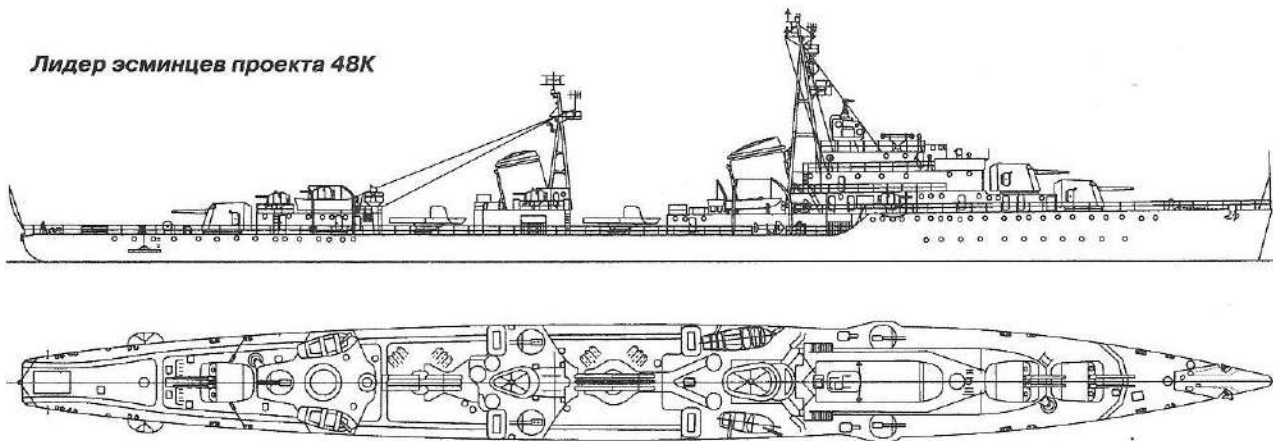
Проект 48К

Согласно проекту (черт. 48К А-100-304) корпус корабля сохранил полубачную архитектуру. Кроме достаточно развитой носовой надстройки, двух наклонных труб и небольшой кормовой надстройки не имелось значительных по объему конструкций, что делало силуэт лидера проекта 48К малозаметным и лаконичным, несмотря на сравнительно высокий надводный борт.

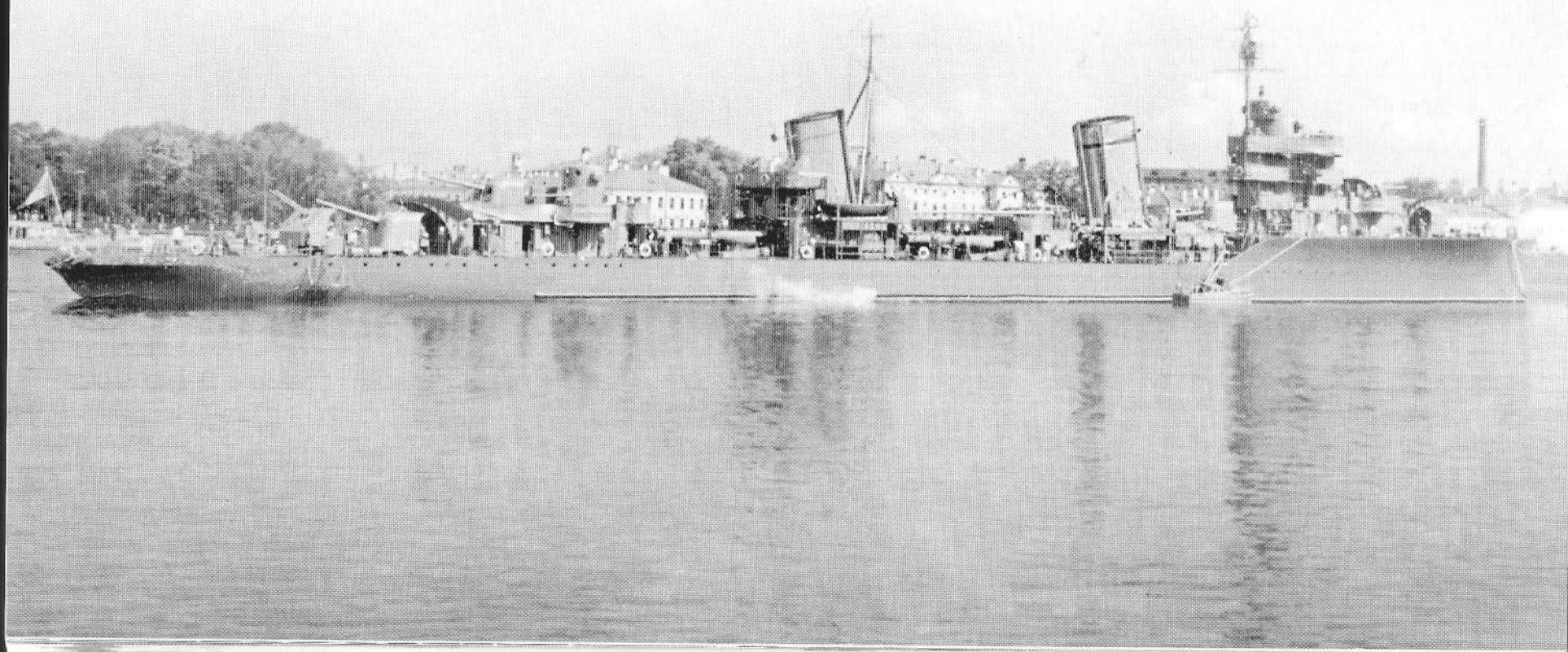
Корпус корабля разделялся 13-ю водонепроницаемыми переборками на 14 отсеков. Кроме верхней, корпус содержал еще три промежуточных палубы (платформы). Нижняя палуба и 1-я платформа прерывались в районе МКО. Двойное дно простиралось по всей длине корабля от 10 шпангоута до 158 шп., имея в оконечностях своим продолжением 2-ю платформу.

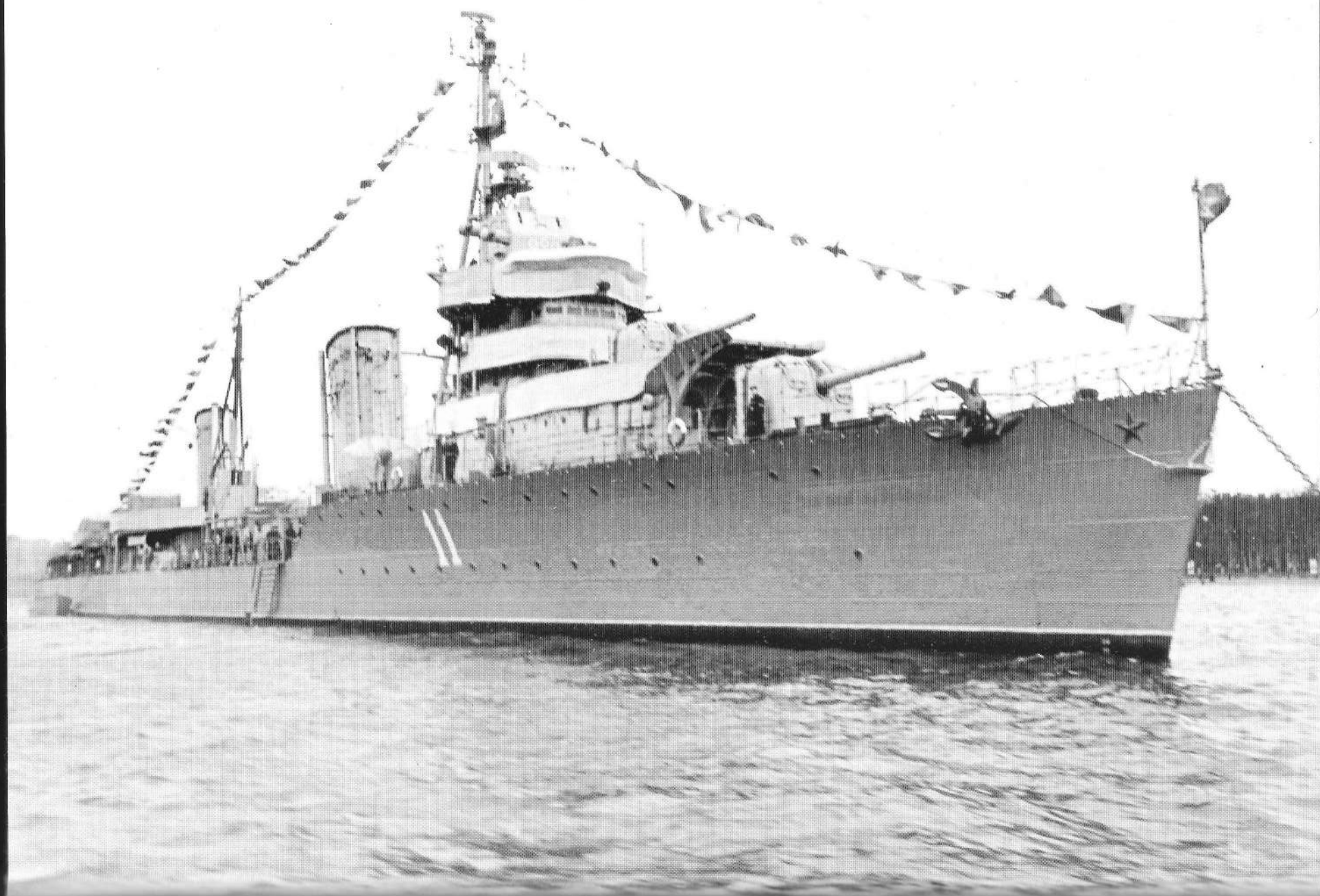
Артиллерийское вооружение лидера составляли три 130-мм спаренные башенные установки Б-2-ЛМ и 37-мм автоматы В-11. Двухорудийные башенные артиллерийские установки Б-2-ЛМ устанавливались в диаметральной плоскости корабля, причем вторая башня — на высоком барбете. Башни могли управляться как изнутри (местное управление), так и дистанционно — из центрального артиллерийского поста посредством системы дистанционного управления. Зенитная артиллерия включала 6 спаренных стабилизированных 37-мм автоматов В-11. Пятитрубные торпедные аппараты «не вписывались» ни в габариты корабля, ни в концепцию использования лидеров. Поэтому были приняты два трехтрубных торпедных аппарата, которые устанавливались на палубе в диаметральной плоскости впереди и позади второй трубы.

Лидер эсминцев проекта 48К



Лидер эсминцев «Ленинград» на Неве, примерно 1945 г. После перевооружения
корабль несет 130-мм орудия Б-13 2-й серии и дополнительную 76-мм спаренную артиллерийскую установку 81-К на корме
Фото из коллекции С.Балакина





Эсминец (бывший лидер) «Ленинград» на параде на Неве, 7 ноября 1954 г.
Оба фото из коллекции С. Балакина





Вахтенный матрос на баке «Ленинграда». На заднем плане - эсминец «Проворный», бывший немецкий Z-33, ноябрь 1954 г.
Это фото из коллекции С. Балакина

Институт истории (Исторический институт) Академии наук СССР, УИИИ
На территории исторического института находится музей истории флота

На борту миноносца (бывшего подводки) «Минск», 1944 г.
На правом снимке виден корпус еще одного «помца» —
недостроенного тяжелого крейсера «Лютцов»,
превращенного в плавказарму «Днепр»



*Лидер «Харьков» ведет огонь по немецким позициям
из Севастопольской бухты, ноябрь—декабрь 1941 г.
Фото из коллекции А. Кузнецова*

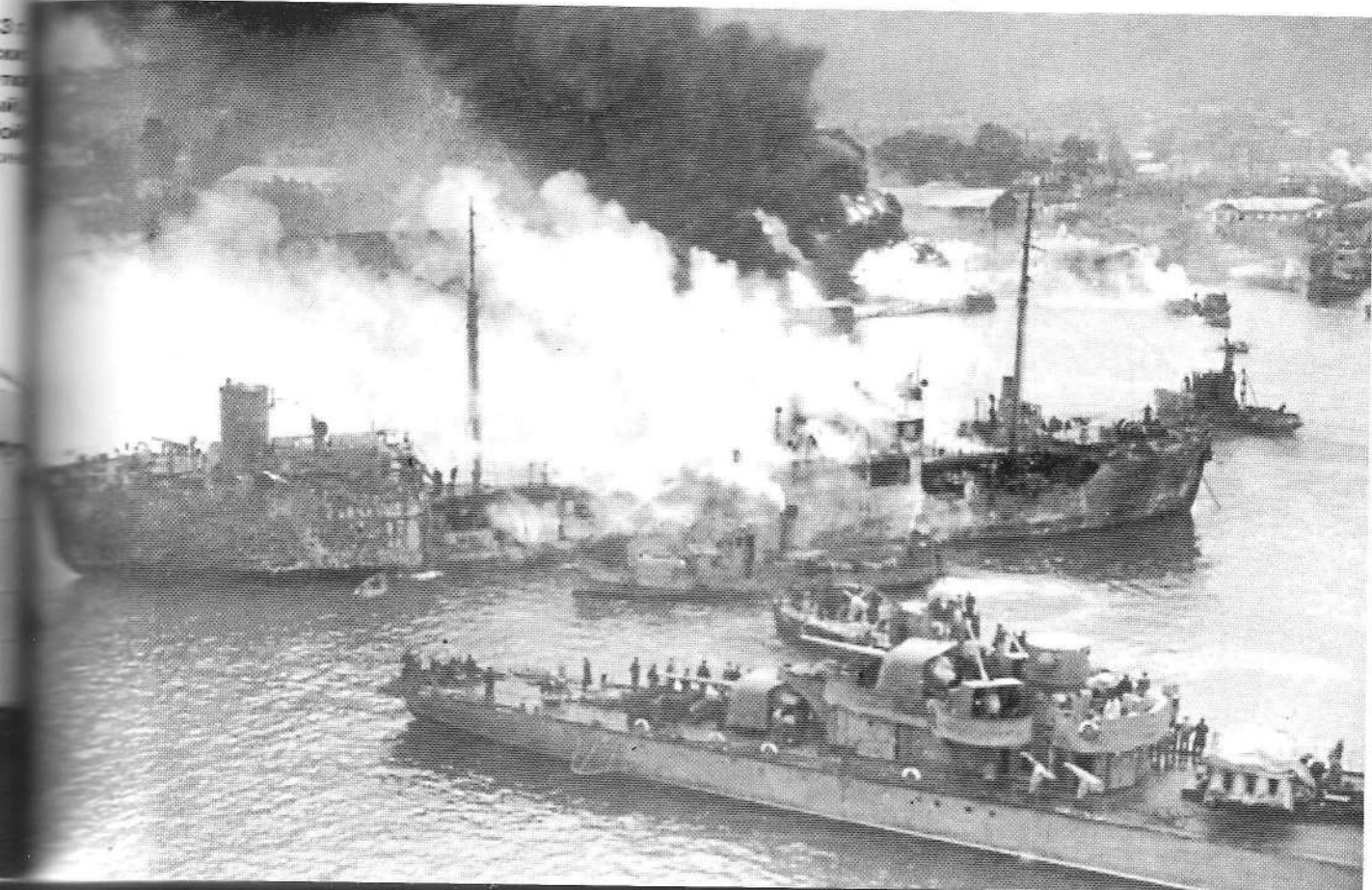


*Боевая тревога на лидере «Харьков», 1943 г.
Корабль подготовлен для камуфляжной окраски
на надстройках и брезентовых обвесах нанесена разметка
и помечены цвета — «ТШ» (темно-шаровый), «СШ» (светло-шаровый), «Г» (голубой)
Фото из коллекции С. Балабанова*





После воздушного налета на Батуми, 18 января 1943 г. На переднем плане — лидер «Харьком», за ним — горящий танкер «Передовик»
Оба фото из коллекции В. Костриченко



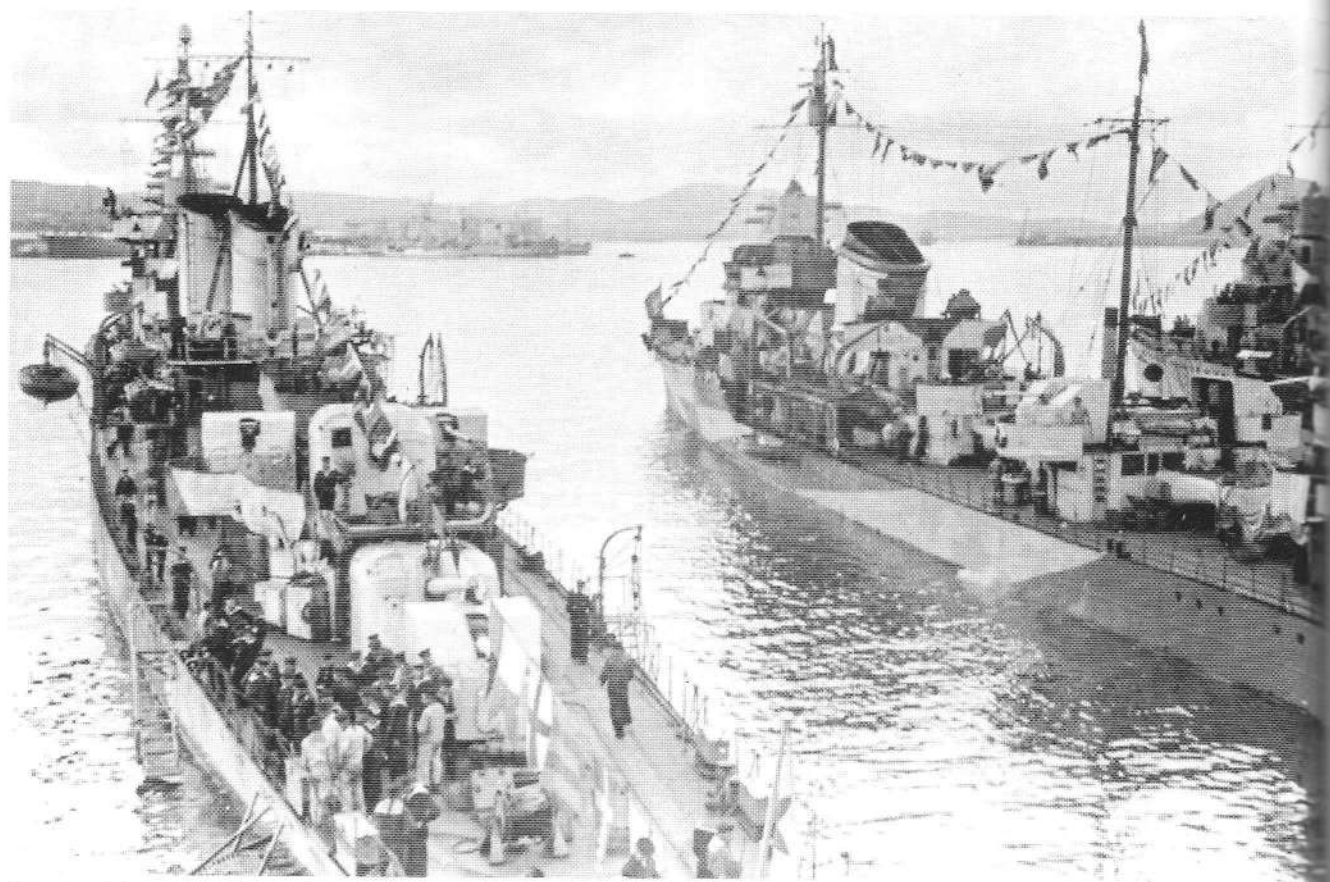
Корабли экспедиции ЭОН-18 во льдах Чукотского моря (слева направо): лидер «Баку»,
транспорт «Волга» и ледокол «А.Микоян». Август 1942 г.
Фото из коллекции С.Балакина



Лидер «Баку» во время съемок фильма
«Повесть о «Неистовом», 1947 г.
Фото из коллекции П. Липатова

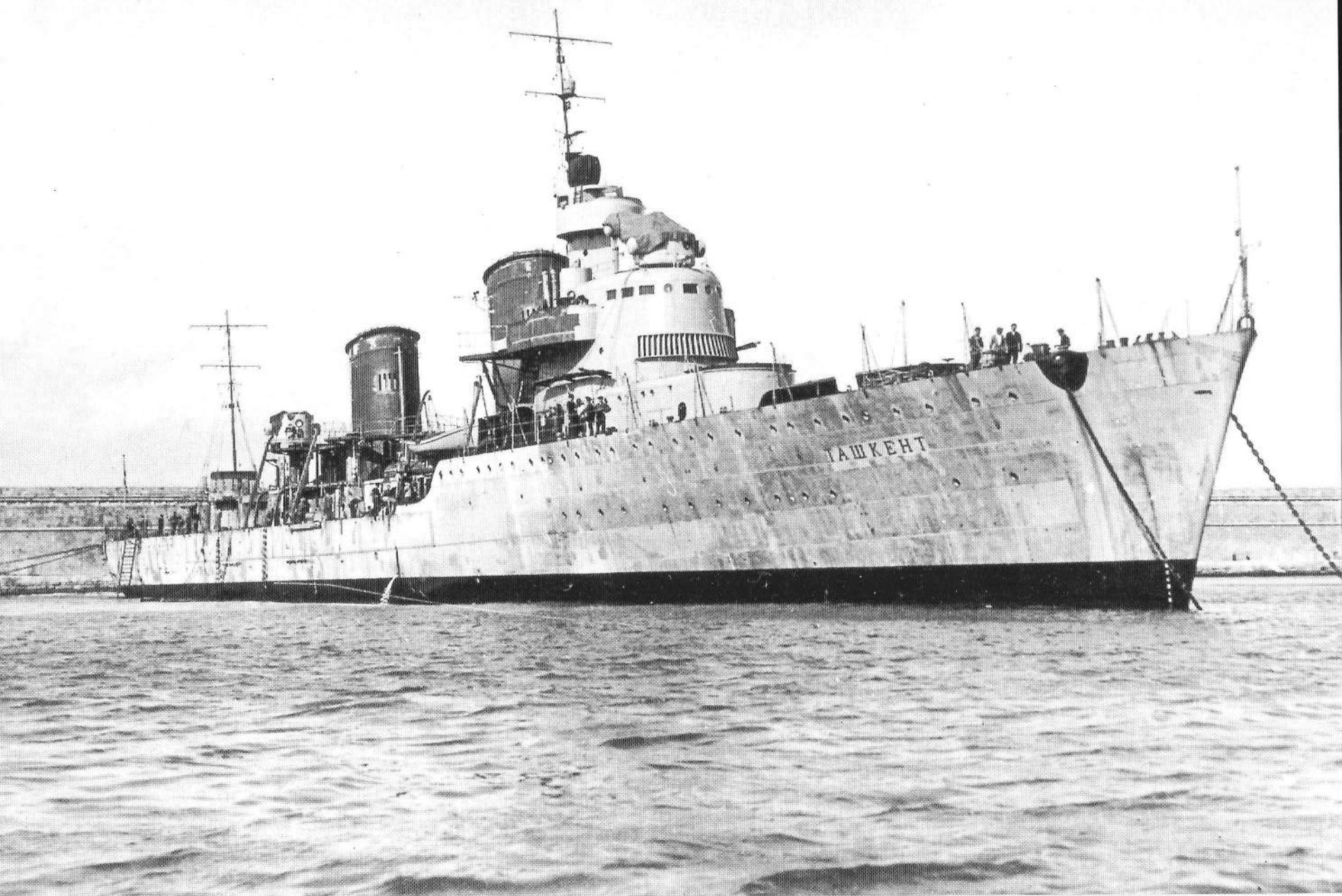


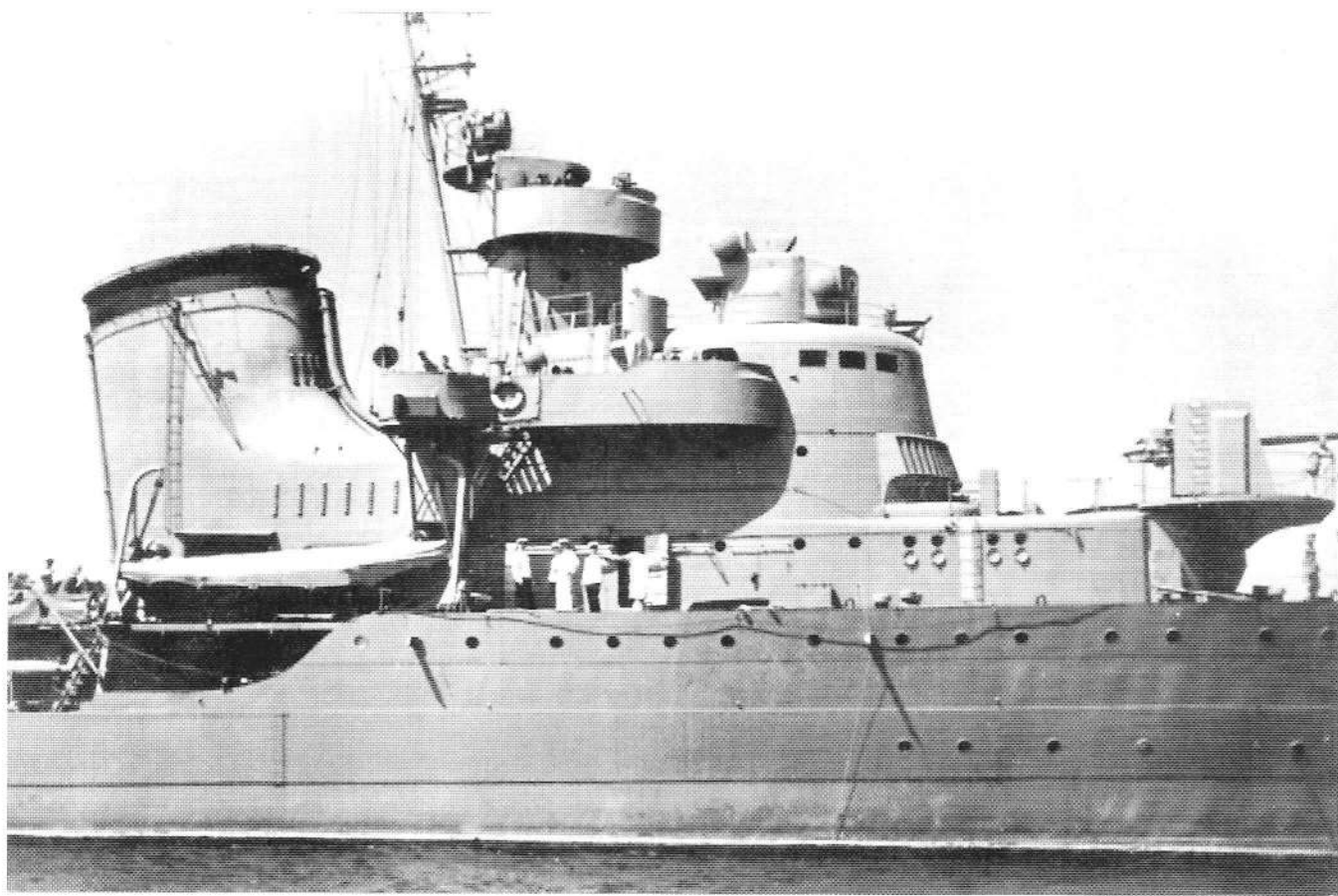
На палубе лидера «Баку»,
1946—1947 гг.



Лидер «Тбилиси» в бухте Золотой Рог во Владивостоке, 1945 г. Справа у причала — эсминец «Ряный»
Все фото из коллекции С. Балакина

Лидер «Ташкент» готовится к ходовым испытаниям.
Ливорно, 1938 г.

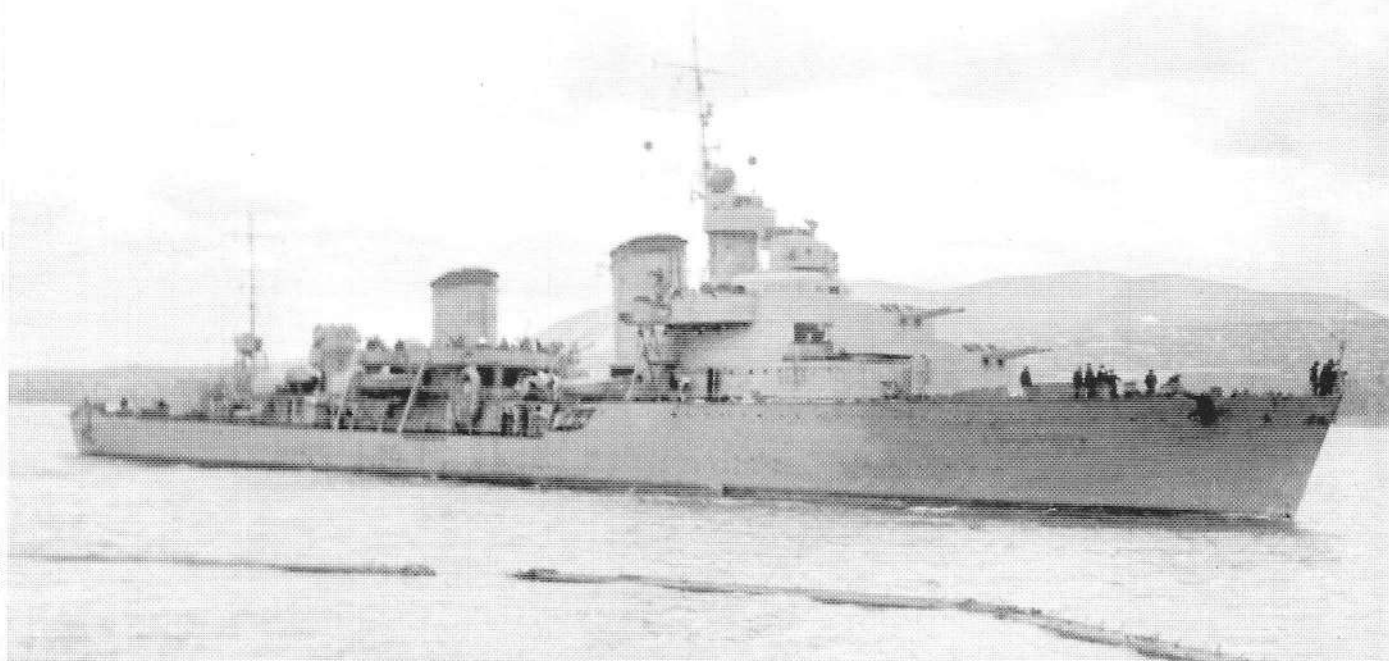




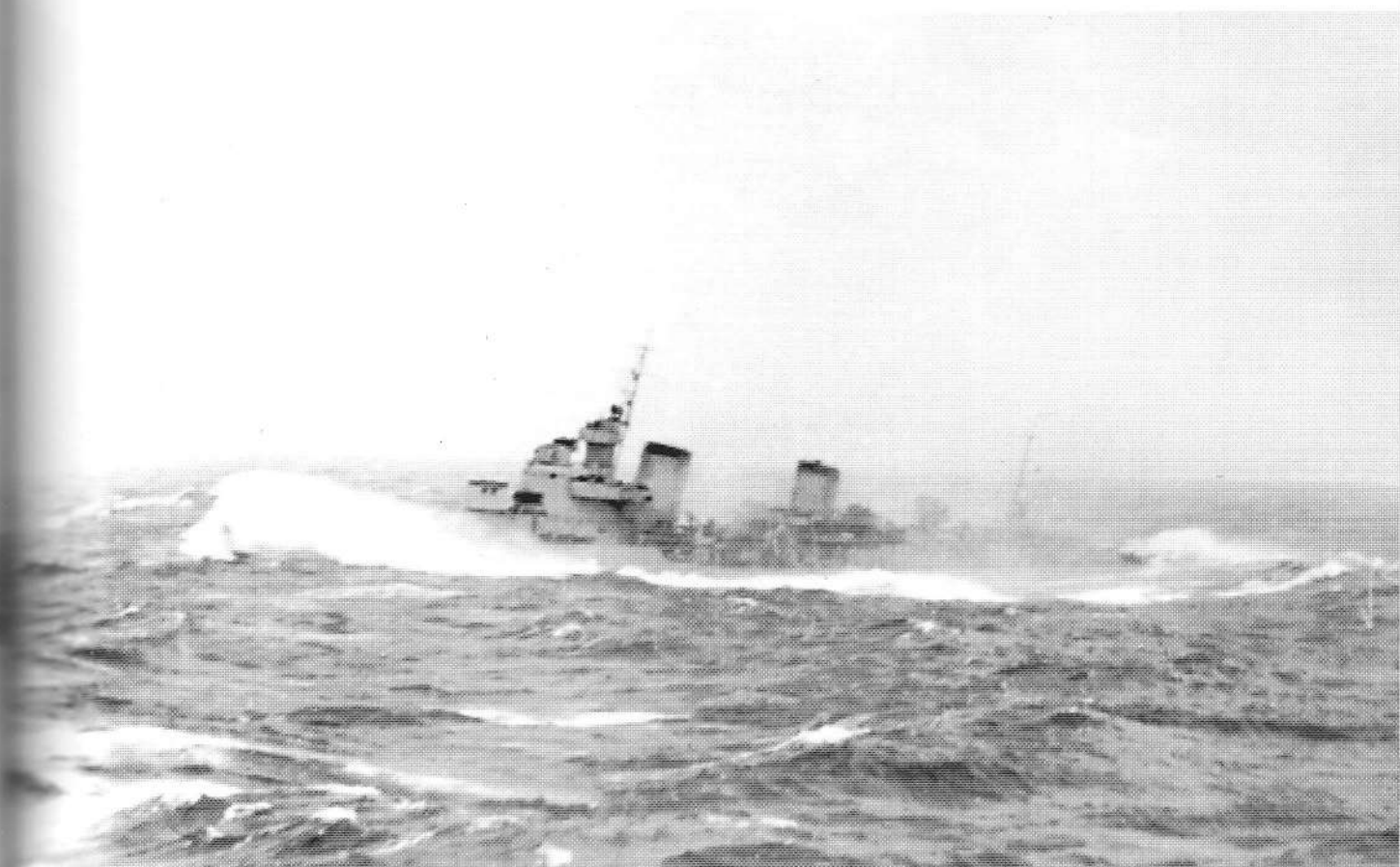
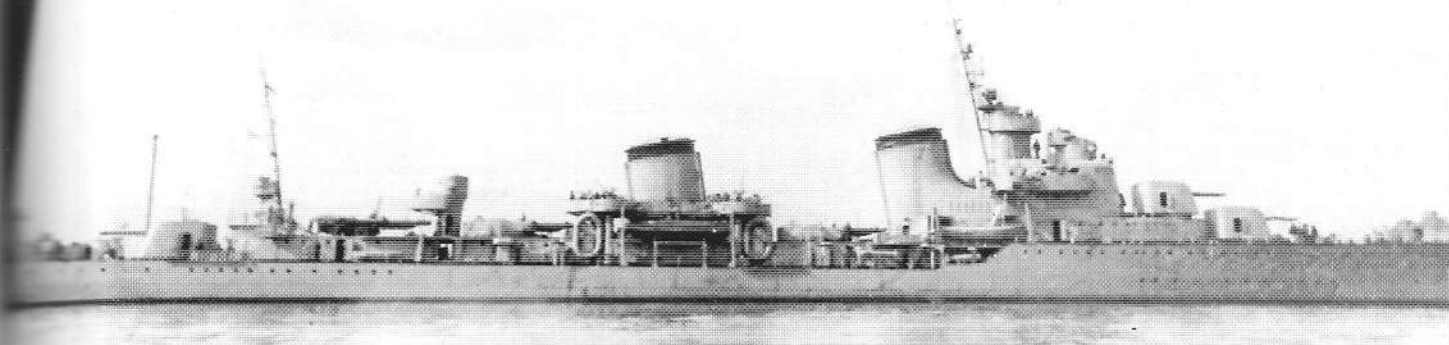
Надстройка и дымовая труба «Ташкента» отличались необычной обтекаемой формой. Корабль несет временное вооружение — палубные 130-мм артустановки Б-13, 1940 г.

Internet: <http://forums.airbase.ru>

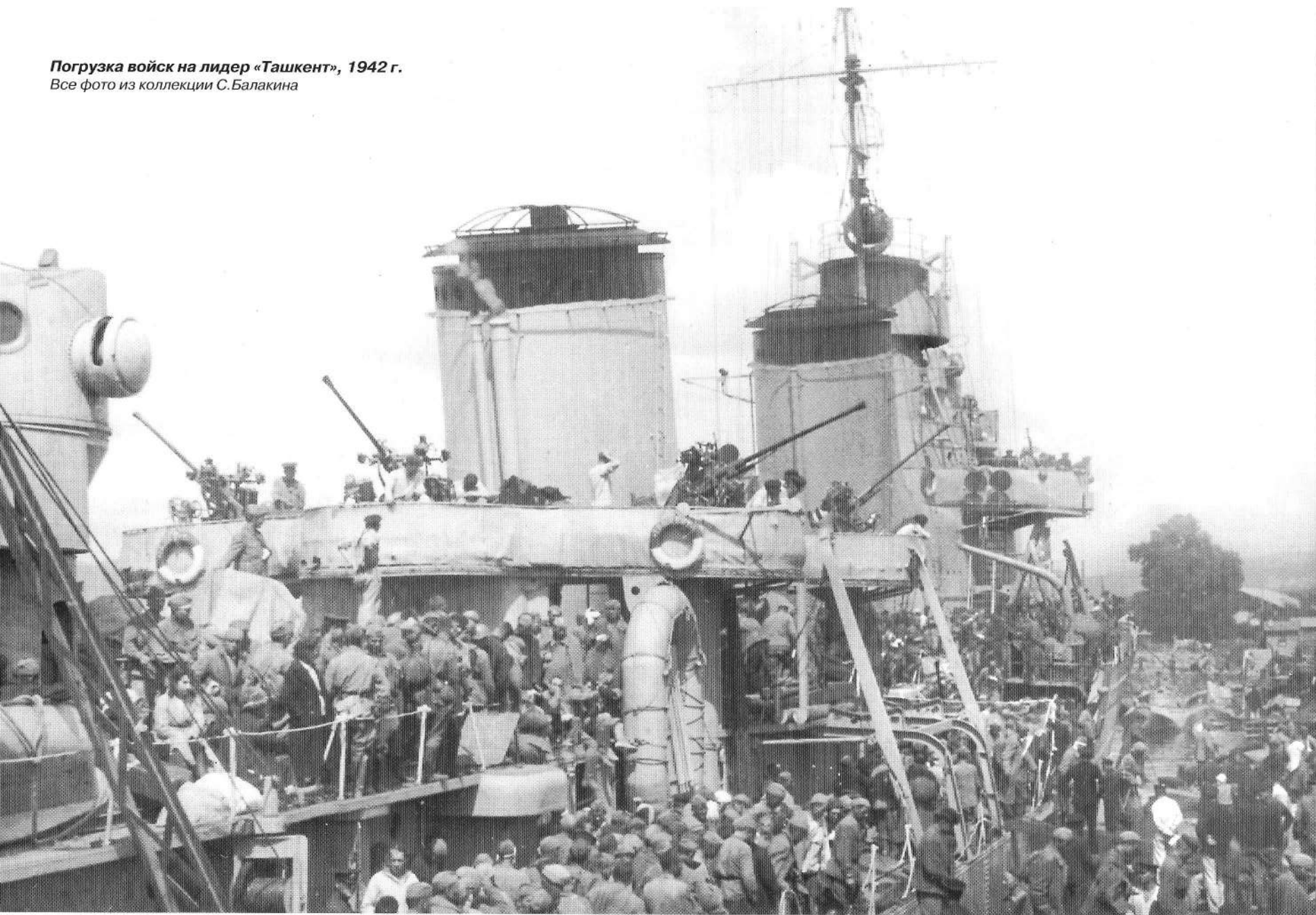
«Ташкент» со штатным вооружением — 130-мм башенными установками Б-2-ЛМ
 Фото из коллекции С. Балакина



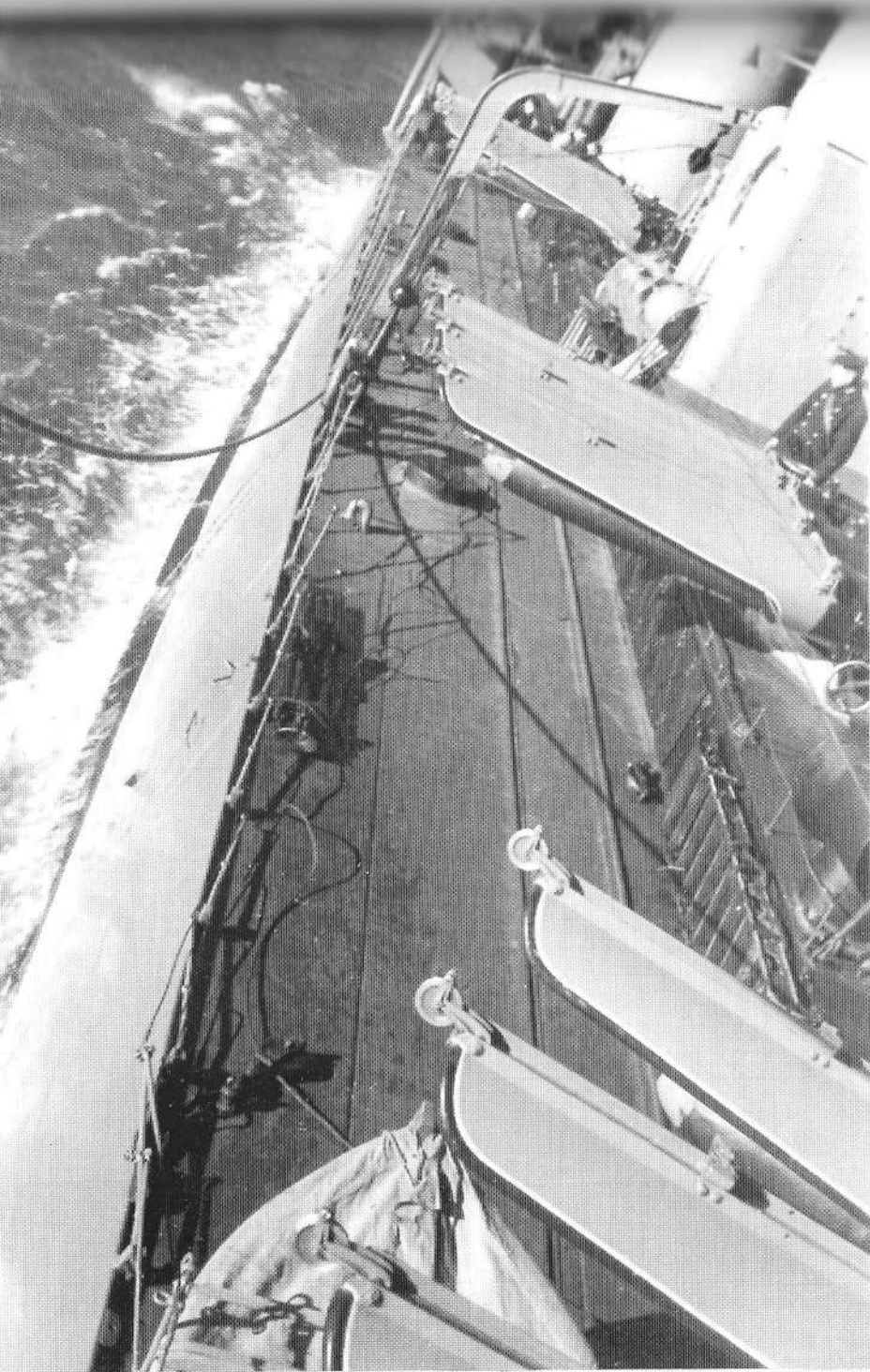
Лидер «Ташкент»
в базе и в штормовом море, 1941—1942 гг.
Оба фото из коллекции П.Липатова



Погрузка войск на лидер «Ташкент», 1942 г.
Все фото из коллекции С.Балакина



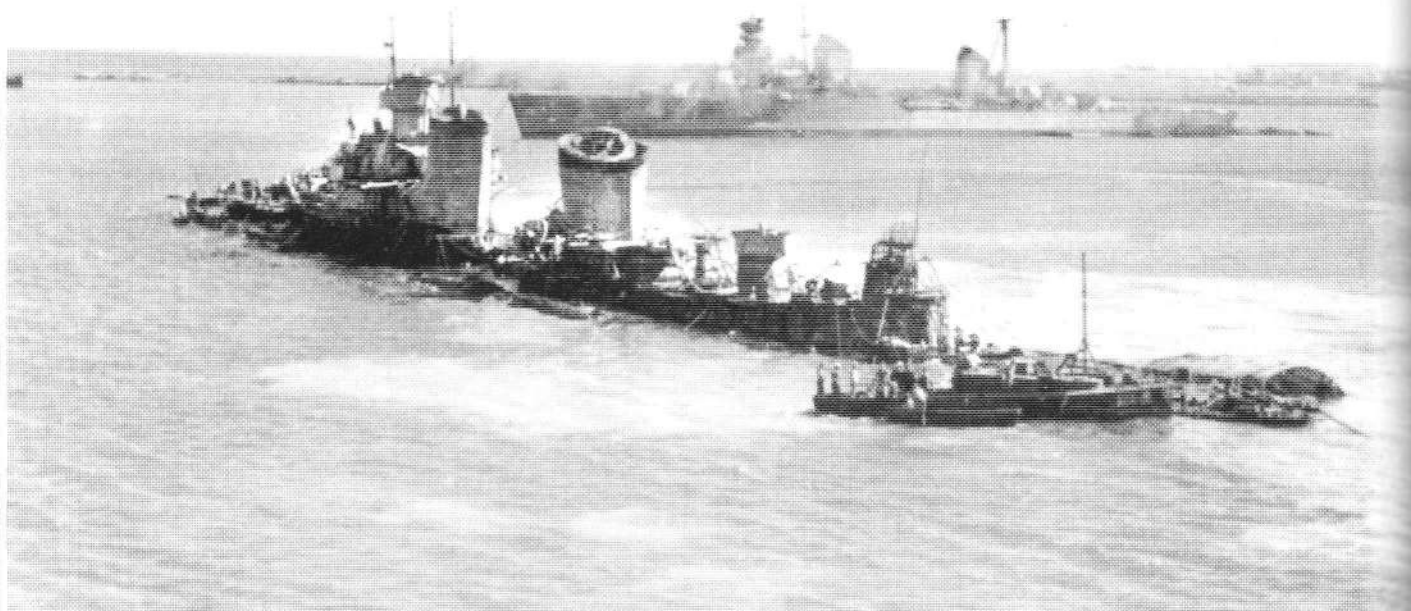
«Ташкент» во время рейса в Севастополь.
Слева: торпедные аппараты лидера готовы к бою

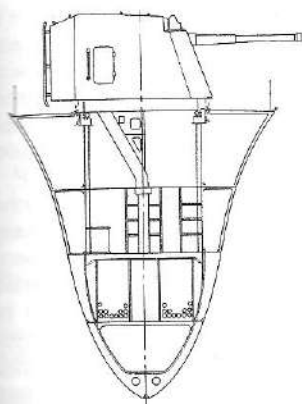




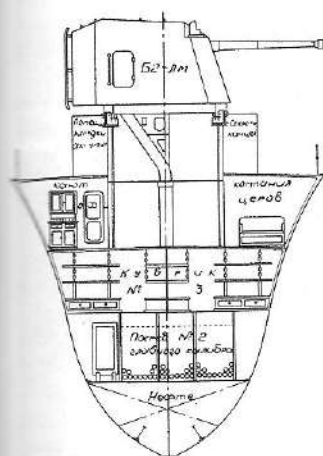
Постановка затонувшего лидера на ровный киль (вверху) и его буксировка на отмель для заделки пробоин.
Новороссийск, август 1944 г.

Оба фото из коллекции С.Балакина

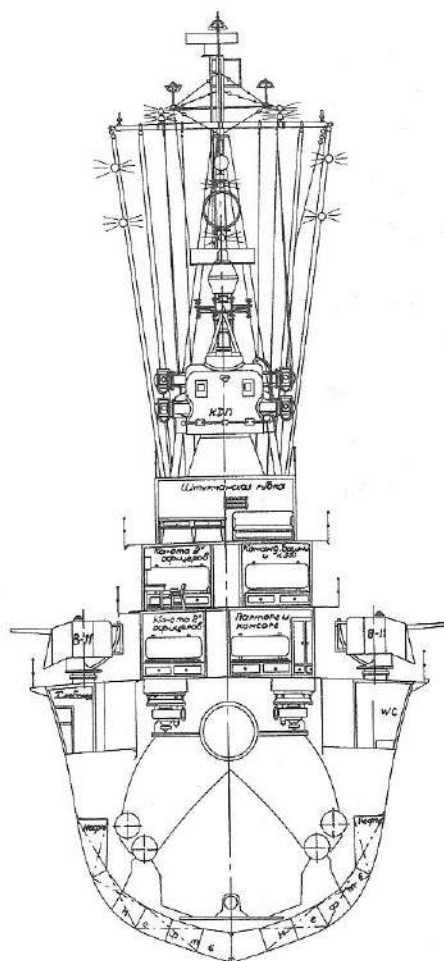




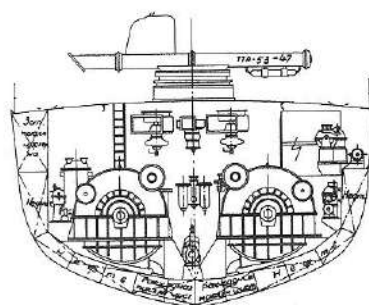
Сечение по 35 шп. (см. в корму)



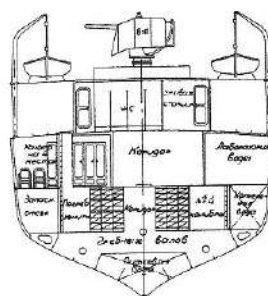
Сечение по 48 шп. (см. в корму)



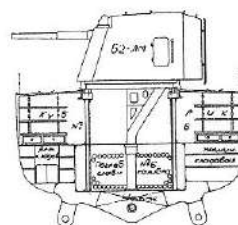
Сечение по 75 шп. (см. в корму)



Сечение по 132 шп. (см. в корму)



Сечение по 193 шп. (см. в корму)



Сечение по 213 шп. (см. в корму)

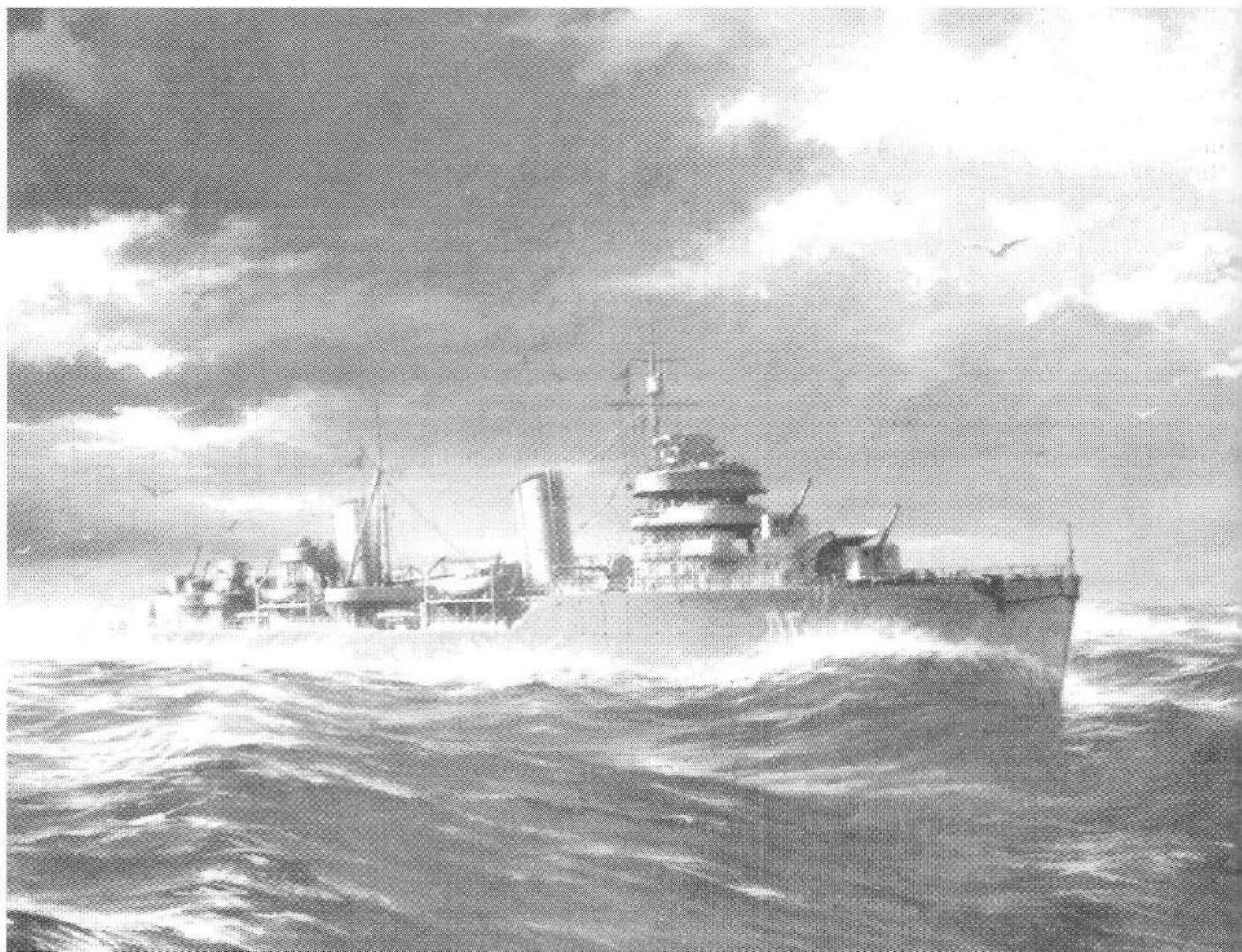
Лидер снабжался бомбосбрасывателями для глубинных бомб и параван-охранителями.

Посты различных станций, приборов управления кораблем и оружием, а также средств обнаружения и связи занимали помещения трехъярусной носовой надстройки. Экипаж размещался в основном на палубах носовой части и, частично, в кормовой.

Шлюпочное устройство лидера состояло из одного разъездного (командирского) катера, расположенного в районе первой трубы на палубе по правому борту, большого моторного барказа, установленного с противоположного борта, и двух шестивесельных ялов, размещенных по бортам в районе кормовой надстройки.

Поперечные сечения лидера проекта 48К





ЛИДЕРЫ НА ВОЙНЕ

«Ленинград»

Полноценная боевая учеба и служба лидера «Ленинград» началась в июле 1938 г., когда он наконец-то смог отойти от достроечной стенки завода №190.

Через год, в конце июля 1939 г. корабль принял участие в учениях флота на Балтике: из Кронштадта лидер в составе эскадры выходил в Балтийское море до шведского острова Готланд, где корабли отрабатывали задачи взаимодействия.

31 июля он снова встал на ремонт после того, как во время похода на скорости 18 узлов у него стали выходить из строя трубки одного из котлов — №2. Во время ремонта на лидере сменили 732 трубки. Старые трубки оказались дефектными и, к тому же, неудовлетворительно смонтированными.

К началу Второй мировой войны «Ленинград» был включен в состав Отряда легких

сил КБФ. Необходимо хорошо представлять себе, что в действительности лидеры вступили в строй только в 1938 г. (ведь, по существу, нельзя считать вступление в строй лидера «Ленинград» в 1936 г. без вооружения, без системы ПУС и пр.). Поэтому из-за слабой оперативно-тактической подготовки комсостава и недостаточного освоения новой техники (особенно ПУС) корабли ОЛС (в том числе лидеры) по боевой подготовке находились на довольно низком уровне. Так, начальник Управления боевой подготовки ВМФ флагман флота 2 ранга Ю.Ф.Ралль осторожно отметил, что эти корабли готовы лишь «к решению огневых и торпедных атак в простых условиях, минным постановкам в дневных условиях и к несению дозора». В итоге все корабли ОЛС по уровню боевой подготовки были отнесены ко 2-й линии.

Советское командование допускало большую вероятность появления иностранных (и

Вверху: лидер эсминцев «Ленинград»
Художник А.Заикин

в первую очередь польских) подводных лодок в территориальных водах Советского Союза. Поводом для таких опасений послужило бегство 17 сентября 1939 г. из Таллинской гавани интернированной там эстонскими властями польской подводной лодки «Ожел».

Чтобы «обозначить» участие в войне, надводные силы БФ перешли к активным действиям: с 19 по 23 сентября 1939 г. был произведен полномасштабный поиск польских подводных лодок по всему Финскому заливу вплоть до Ирбенского пролива, который лично возглавил заместитель наркома ВМФ флагман флота 2 ранга И.С.Исаков. Командир ОЛС капитан 1 ранга Б.П.Птохов решил «в целях преследования обнаруженных подводных лодок» нарушать территориальные воды Эстонии. В поиске принимали участие корабли ОЛС, в том числе лидер «Ленинград» (командир — капитан 3 ранга С.Д.Солоухин).

С 24 по 26 сентября лидер вместе с эсминцем «Стремительный» производил поиск подводных лодок у побережья Эстонии, а также в западной части Рижского залива. Советские корабли вели себя весьма агрессивно: 24 сентября в 13.30 «Ленинград», войдя в территориальные воды Эстонии, произвел несколько выстрелов в сторону Эрусского залива. Официальной мотивировкой этих действий было следующее объяснение: обстрел секретной базы польских подводных лодок.

5 октября 1939 г. между СССР и Латвией был заключен пакт о взаимопомощи, по которому советское командование получило право создать в Либаве (Лиепая) и Виндаве (Вентспилсе) свои ВМБ. Кроме того, согласно одному из подписанных 11 октября того же года трех соглашений между советским и эстонским военными командованиями, в порту Таллина отводилась временная стоянка кораблей Балтфлота, ставшая затем местом их постоянного пребывания. 15 октября Н.Г.Кузнецов приказом №00146 утвердил «базирование кораблей КБФ на порты Эстонии и Латвии на 1939—1940 гг.». 1-му дивизиону эсминцев во главе с «Ленинградом» надлежало базироваться в Лиепая (как наиболее оборудованном порту).

В период с 12 по 15 ноября, направляясь в Кронштадт, «Ленинград» «заскочил» в Таллин, имея на борту командующего КБФ. После того, как адмирал В.Ф.Трибуц проверил условия размещения частей флота, лидер также быстро ушел в главную базу.

С началом советско-финляндской войны 30 ноября 1939 г. «Ленинград» (командир капитан 3 ранга С.Д.Солоухин) был включен в состав группы кораблей эскадры Балтийского флота, перед которой ставилась задача подавления фланговых батарей противника, обстрела финского побережья и поддер-

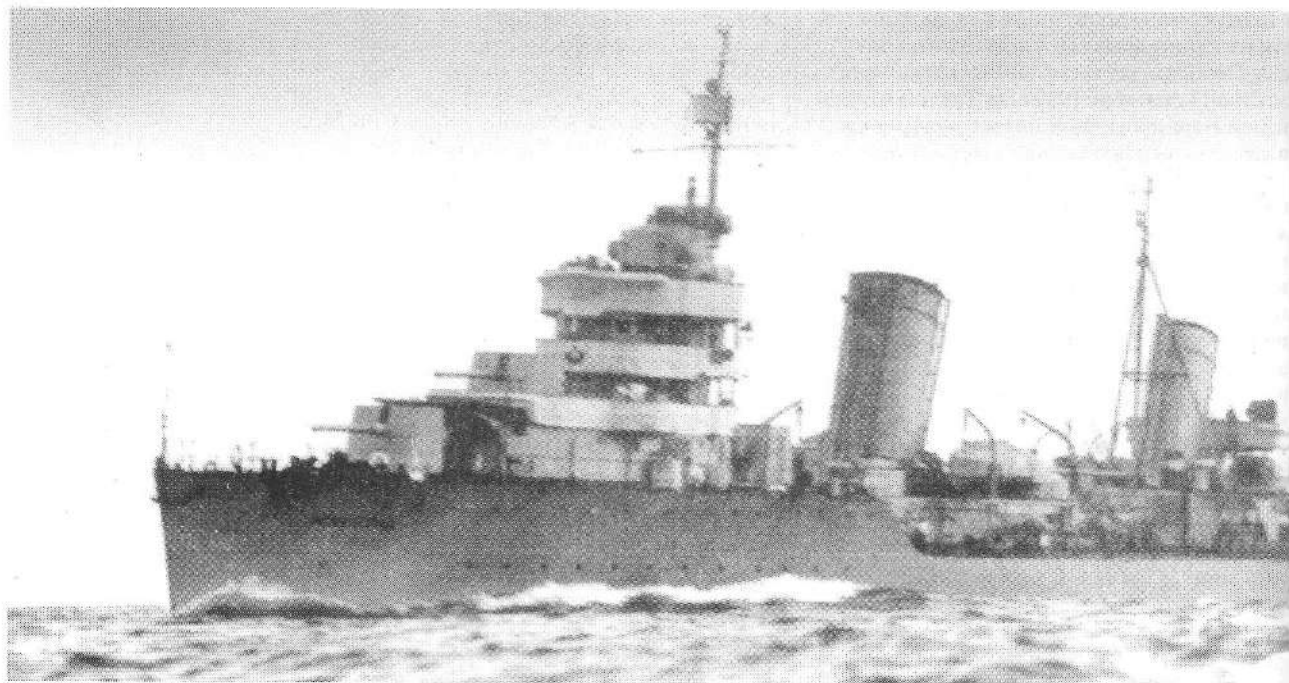
жки огнем высадки десанта на острова Суусари (Гогланд), Сескар (Лесной), Лавенсари (Мошный). И в первый же день войны «Ленинград» принял участие в обстреле финских островов.

Следующий боевой выход лидера состоялся 10 декабря. Еще было темно, когда около 8 часов утра корабли вышли из главной базы: впереди четыре тральщика, за ними линкор «Октябрьская революция», лидеры «Ленинград», «Минск» и, наконец, эскадренный миноносец «Стерегущий». Целью боевого похода являлся обстрел финских батарей на островах Тиуринсари, Сааренпя. Подойдя к намеченной точке, в 10.57 с дистанции 102 кабельтова линкор открыл огонь из 305-мм орудий по финскому побережью. Перед лидерами и эсминцем стояла другая задача. Они вышли на позицию для обстрела 254-мм батареи на острове Тиуринсари. Однако из-за плохой видимости выполнить поставленные задачи лидер не смог и, не открывая огня, повернул на обратный курс. В это время батарея противника, для которой, вероятно, условия видимости были лучше, открыла огонь и первым же залпом накрыла корабль. «Ленинград», иссеченный осколками от близких разрывов снарядов, вернулся в базу для ремонта.

13 декабря в составе отряда кораблей «Ленинград» вновь выходил на обстрел финского побережья. В 10.45, находясь в 55 кбт от острова Сейскари, лидер лег на курс 329°, тут же была сыграна боевая тревога и согревающими выстрелами прогреты орудия. В этот момент видимость до цели — о. Бьёрке — составляла 130 кбт. В 11.05 «Ленинград» открыл огонь по месту старой русской 10-дюймовой батареи, где у финнов теперь стояли две 6-дюймовые пушки. Случайный снаряд попал прямо в щит одного из 152-мм орудий, что вынудило финских артиллеристов в 11.18 открыть ответный огонь основной 254-мм батареей.

В 11.32 противник перенес огонь на «Ленинград» и уже третьим залпом достиг накрытия. Всего противник успел сделать по лидеру 20 залпов, шесть из которых легли чистыми, а четыре — перелетными и недолетными. Падение снарядов было зафиксировано в диапазоне 30—100 м от борта корабля. Часть осколков упала на палубу и надстройки лидера, но жертв, к счастью, не оказалось.

Дав ход 34 узла и поставив дымзавесу, ведя огонь из кормовых орудий, «Ленинград» стал уходить на зюйд артиллерийским зигзагом. В 11.39 в 10—12 м от кормы лидера были замечены следы двух торпед. Командир отряда капитан 2 ранга В.М.Нарыков посчитал, что эти торпеды выпустили торпедные катера противника, обнаруженные незадолго до того к норд-осту. Но, согласно финским дан-



**«Ленинград»
накануне войны.
Газоотражающие
козырьки над край-
ними 130-мм оруди-
ями первоначально
были плоскими**

ным, их катера в тот день в боевых действиях участия не принимали, зато в этом районе находилась подводная лодка «Саукко», и торпеды могли быть выпущены ею. В 11.49, пробыв под обстрелом 16 минут, «Ленинград» вышел из-под огня и прекратил обстрел, выпустив 78 фугасных снаряда 130-мм калибра.

Ввиду полного израсходования запланированного боезапаса операция была завершена. Лидеры выстроились в кильватер и в 15.27 корабли вошли на Большой Кронштадтский рейд.

Очередной выход лидера состоялся накануне Нового года — 30 декабря, когда лед уже прочно сковал воды Финского залива. «Ленинград» в составе эскадры (линкор, лидеры, эсминцы, сторожевые корабли и тральщики) в сопровождении ледоколов вышел на обстрел батарей у Сааренпя и на острове Тиуринсари. Даже ледоколам было тяжело бороться со льдами в ту удивительно морозную зиму. Корабли с трудом пробирались через льды и только 1 января уже 1940 г. вышли на чистую воду. И опять видимость была плохой: ни авиация, ни корабли действовать прицельно не могли. Линкор возвратился в Кронштадт, а легкие силы последовали в Таллин и Лиепаю. В сплошном льду, без обеспечения ледоколами «Ленинград» начал длительный переход и в 18.15 3 января вошел в Таллинскую гавань, где стал на якорь.

В 04.00 следующих суток лидер снялся с якоря и продолжил свой путь. Переход проходил при силе ветра 9 баллов, мороз доходил до 20 градусов по Цельсию, волна достигала 7 баллов, а размах качки — 42 градусов. Ко-

рабль накрывало волной, ледяной покров на верхней палубе достигал 30 см, а на надстройках — 15 см. Никакими видами оружия пользоваться было невозможно — лидер оказался «безоружным». К счастью, обошлось без соприкосновения с противником. В дополнение к этому, корпус лидера, действовавшего во льдах Финского залива, получил серьезную деформацию — борта были повреждены на протяжении 60 шпангоутов. Вмятины достигали площади до 3 квадратных метров со стрелой прогиба до 300 мм. Лишь в 17.00 4 января корабль достиг Лиепая.

«Ленинграду» в той войне (тогда ее скромно называли «советско-финляндский вооруженный конфликт») досталось в полной мере. В середине января, после устранения повреждений от предыдущего похода, лидер был снова послан в море для дозорной и блокадной службы в северной части Балтийского моря — в районе маяка Бенгшер. И в этот раз погода не баловала корабль — сила ветра достигала 9 баллов, мороз доходил до 20 градусов. Когда лидер возвращался из дозора в базу, ему пришлось преодолевать тридцатисантиметровый лед. Корпус «Ленинграда» оказался деформированным от 0 до 140 шпангоута. Некоторые вмятины корпуса достигали в высоту двух метров, ширины 6 метров, а стрела прогиба доходила до полуметра. От сильного сдавливания во многих местах разошлись швы наружной обшивки и топливных цистерн. В таком состоянии лидер был поставлен в ремонт.

В середине января 1940 г. из-за сильного мороза Финский залив стал покрываться

льдом, и выход кораблей ОЛС в море прекратился. На этом боевая деятельность лидеров в советско-финляндской войне завершилась.

По окончании ремонта 31 мая 1941 г. «Ленинград» вышел на ходовые испытания. И в первом же выходе опять начали лопаться трубки котлов. Снова пришлось возвращаться на завод. Вообще, корпус и системы корабля к тому времени были настолько изношены, что с момента окончания финской кампании и до 22 июня 1941 г. «Ленинград» 9 раз вставал в док для клепки расползавшихся листов подводной части корпуса, смены котлов и изношенных кавитацией гребных винтов.

В июне 1941-го лидер входил в состав IV дивизиона ОЛС, дислоцировавшегося в Таллине, где его и застало начало Великой Отечественной войны. С.Д.Солоухина на посту командира корабля сменил капитан 3 ранга Г.М.Горбачев.

Главной задачей КБФ было не допустить противника в Финский и Рижский заливы. Для решения этой задачи еще к 15 апреля 1941 г. был разработан оперативный план активных действий флота, в том числе путем выставления минных заграждений.

Уже в ночь на 23 июня «Ленинград» в составе отряда кораблей под флагом командующего эскадрой Балтийского флота контр-адмирала Д.Д.Вдовиченко вышел в Балтику на свою первую минную постановку на линии Ханко-Осмуссар. Постановка прошла без помех, и отряд благополучно возвратился в Таллин. Приняв в минной гавани в перегруз на палубу мины образца 1926 г., в ночь на 25 июня лидер вновь вышел на постановку минных заграждений. А к 10 часам утра отряд без потерь возвратился в базу.

Минные постановки продолжались. Но мины в Финском заливе выставляли не только корабли ВМФ СССР. В ночь на 22 июня противник начал скрытную постановку своих минных заграждений в тех же районах, что

и КБФ. Минная обстановка на Балтике оказалась очень сложной. Уже в начале июля в Таллине на лидере установили временную систему размагничивающих устройств. При очередном заходе в Кронштадт рабочие Морского завода провели средний ремонт пушек главного калибра корабля. Поскольку противник все ближе и ближе приближался к Таллину, для прикрытия подходов к городу 3 июля лидеры «Ленинград», «Минск», эсминец «Гордый» в обеспечении двух базовых тральщиков и двух торпедных катеров выставили 231 мину образца 1926 г. к западу от острова Найссар. Это были изматывающие походы! Зачастую отбиваться от самолетов противника приходилось всеми огневыми средствами, в том числе и орудиями главного калибра. Корабль в течение нескольких выходов в море выставил около 400 мин заграждения, постоянно находясь под обстрелом береговых батарей и бомбежками вражеской авиации.

Уже через два месяца с начала войны корпус лидера «Ленинград» снова нуждался в доковом ремонте. От близких разрывов снарядов, мин и авиабомб во многих местах разошлись листы обшивки, часть междудонных помещений оказалась затоплена водой. Да и котельная установка работала на износ — из-за недоброкачественных трубок пришлось отключать котлы №1 и №2. Но о постановке на ремонт не могло быть и речи — немецкая сухопутная армия практически окружила Таллин, где сосредоточились к тому времени отступающие силы Балтийского флота. Флот помогал сухопутным войскам чем мог — 10 августа 35 человек из экипажа лидера «Ленинград» отправились на фронт.

Все крупные корабли, в том числе и «Ленинград», с 22 августа были включены в систему обороны города. Уже на следующий день артиллерия лидера, маневрирующего на Таллинском рейде и уклоняющегося от атак



**«Ленинград»
следует за
ледоколом,
зима 1939/1940 г.**

самолетов, подавила огонь нескольких батарей и рассеяла резервы противника на участках прорыва. 24 августа, согласно рапортам корректировочных постов, артиллерийским огнем лидера «Ленинград» и крейсера «Киров» была разрушена переправа в районе мысы Йыгису через реку Кейла-Йыги, уничтожено и повреждено 20 танков.

К исходу 25 августа стало ясно, что Таллин не удержать. Однако решение на эвакуацию войск, обороняющих город, и вывод кораблей еще не поступало. Лишь вечером 27 августа на кораблях был получен приказ командфлота — 28 августа начать эвакуацию войск и переход сил флота в Кронштадт. Все корабли, находящиеся в Таллине, были распределены по нескольким группам; лидер «Ленинград» включили в первую для прикрытия с кормы крейсера «Киров».

На лидере весь экипаж, кроме 35 человек, посланных на сухопутный фронт, был собран на корабле до 6 часов утра 28 августа. Все это время артиллерия главного калибра лидера прикрывала своим огнем посадку войск и эвакуируемых, подрывные работы, минирование гаваней.

Переход кораблей задерживался из-за не стихающего шторма и усилившегося ветра, что затрудняло работу тральных сил. Лишь в 12 часов дня, когда стихия успокоилась, поступил приказ: начать движение!

Запоздалое решение об эвакуации военноморской базы позволило германским войскам развернуть на мысе Юминда береговую батарею 152-мм орудий (кстати, наших!), что в совокупности с минным заграждением «Юминда» являлось классической минно-артиллерийской позицией, которую трудно форсировать.

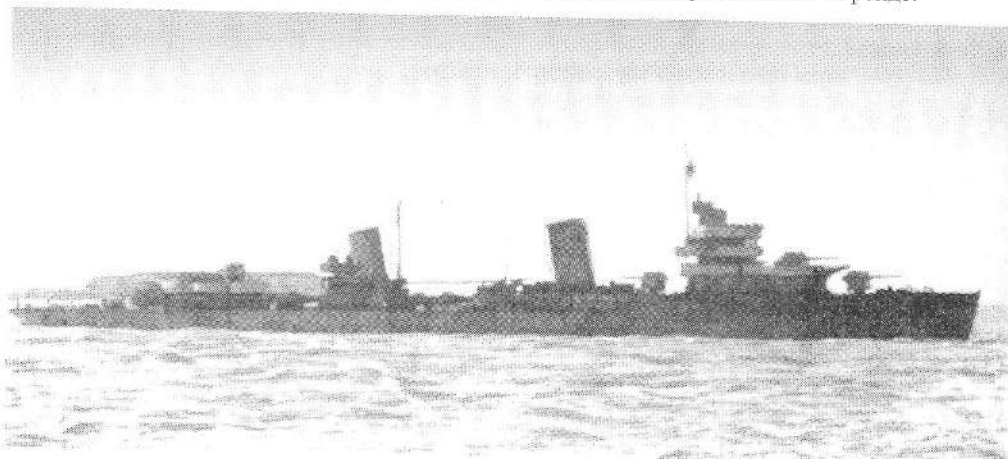
Переход пришлось совершать через многочисленные плотные минные поля. С наступлением темноты, когда подорвался на mine и погиб эсминец «Яков Свердлов», шедший с левого борта крейсера, командующий флотом В.Ф.Трибуц отдал приказание

лидеру «Ленинград» подойти к крейсеру и занять место погибшего эсминца. По счислению это место находилось в 10 милях к западу от острова Вайндло.

Лидер попытался в темноте подойти к месту гибели эсминца. На переходе течением мимо корабля проносило множество плавающих мин, сорванных прошедшим штормом. Эти мины экипажу лидера приходилось баграми и шестами отводить от корабля, а матрос Козлов прыгнул в воду и руками отталкивал «рогатую смерть» от борта. Несмотря на все усилия экипажа, в темноте параваны лидера захватили по mine. Создалась угрожающая обстановка. Не имея возможности маневрировать в такой ситуации, командир корабля приказал обрубить параваны и задним ходом вывел «Ленинград» из опасной зоны. Остановив корабль, Горбачев распорядился поставить новые параваны. И в этот момент по лидеру, стоявшему без хода, с мыса Юминда открыла огонь батарея противника. Тут же артиллеристы «Ленинграда» открыли ответный огонь и заставили ее замолчать.

В 21.40 на лидере получили радиосообщение о подрыве на mine лидера «Минск». «Ленинград» пошел на помощь брату, подбирая по пути из воды погибающих. Рано утром 29 августа он подошел к поврежденному «Минску», у которого в результате взрыва мины все навигационные приборы вышли из строя. С рассветом корабли двинулись в Кронштадт — головным «Ленинград», игравший роль «поводыря», в кильватер ему «Минск». Во время движения рядом с «Ленинградом» обнаружили три плавающие мины, которые расстреляли огнем из 45-мм орудий.

При переходе в Кронштадт лидеру «Ленинград» приходилось неоднократно отбивать атаки самолетов противника. Чтобы не подвергать лидеры опасности, было принято решение увеличить ход с 12 узлов до 27 узлов. В 17.05 29 августа «Ленинград» отдал якорь на Большом Кронштадтском рейде.



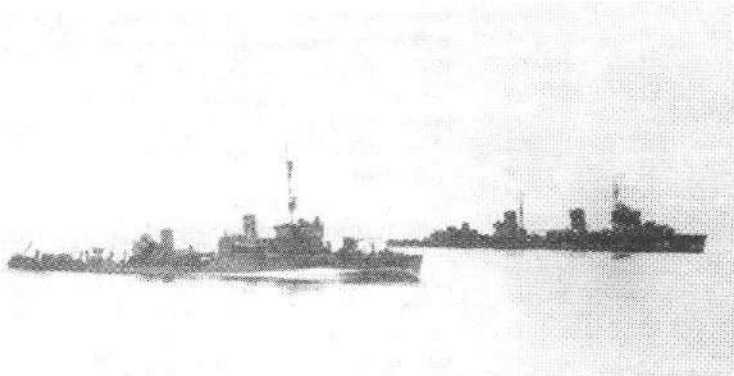
**«Ленинград»
на рейде.
Довоенный снимок**

В августе командованием КБФ было принято решение о дооборудовании Гогландской и Тыловой минных позиций. Поэтому с переходом главных сил флота из Таллина «Ленинград» включили в систему обороны города, и уже в первых числах сентября он выставил на этих позициях более 80 мин в 18 минных заграждениях. Тогда же он выходил в район Ораниенбаума, где вел огонь по сухопутным целям противника, поддерживая войска Ленинградского фронта.

С 19 сентября начались массированные воздушные налеты вражеской авиации на Кронштадт и корабли, стоявшие в Морском канале. 21 сентября, воспользовавшись пасмурной погодой, атаку предприняли несколько больших групп самолетов (по нашим наблюдениям, общей численностью до 180 машин). Многие из кораблей получили тяжелые повреждения, некоторые затонули. Лидер «Ленинград» также был поврежден. Чтобы сохранить корабли и одновременно усилить оборону города на Неве, основные силы флота перевели из Кронштадта в Ленинград. Лидер пополнил Западную группу кораблей, размещенных в Торговом порту для поддержки части 8-й и 42-й армий своим артиллерийским огнем.

Налеты основных сил авиации группы армии «Север» и артиллерийские обстрелы города не прекращались — гитлеровское командование решило подавить боевые корабли в Кронштадте и Ленинграде. Насколько тяжелым было положение в то время в городе, свидетельствует такой факт — краснофлотец лидера «Ленинград» Герасименко в кругу краснофлотцев говорил в сентябре: «Наше командование украшается нашивками и орденами, а командовать в боевой обстановке не может». Понятно, что такие разговоры в условиях военного времени жестко пресекались.

22 сентября «Ленинград» (на позиции в Лесной гавани Торгового порта) во время контрбатареинной стрельбы получил повреждения корпуса, механизмов и некоторых приборов от взрыва одного из снарядов немецкой батареи вблизи борта. Лидер перевели в другое место, к Канонерскому острову. Но 12 октября во время ведения артиллерийского огня, содействующего высадке тактического десанта, один из вражеских снарядов попал в лидер, другой разорвался у борта. Первым снарядом калибра 203 мм пробило корпус, через пробоину затопило топливную цистерну и цистерну питьевой воды. От осколков другого снаряда на палубе загорелся пороховой заряд, приготовленный для стрельбы главным калибром. Пожар и взрыв заряда грозили гибелью всего корабля. Смертельно раненый осколками командир орудия старшина 2-й статьи В.С. Кузнецов дотянул-



Лидер «Ленинград» и сторожевой корабль «Снег» (слева)

ся до горящего заряда и пополз с ним к борту, чтобы сбросить его в воду. Но силы оставили моряка, и заряд взорвался у него в руках. Пожар удалось ликвидировать силами экипажа. Приказом командующего флотом имя старшины было навечно занесено в список экипажа лидера «Ленинград».

Из-за повреждений от попадания снаряда, пробившего оба борта, 14 октября «Ленинград» поставили на ремонт у стенки завода «Судомех».

Когда в октябре кольцо вокруг Ленинграда сжалось до предела, стало ясно, что гарнизон, оставленный на полуострове Ханко для отвлечения сил противника, оказался глубоко в тылу германской армии и к тому времени свою задачу выполнил. Тогда же было принято решение срочно эвакуировать гарнизон (десяtkи тысяч обученных и обстрелянных бойцов, тысячи единиц оружия и комплектов обмундирования, сотни тонн боеприпасов, продовольствия), оставшийся на полуострове Ханко.

Эвакуация, рассчитанная на несколько этапов, началась 23 октября, когда лидер находился еще в ремонте. 2 ноября, как только закончился ремонт, «Ленинград» был включен во второй отряд. Помимо лидера, в него входили эсминец «Стойкий», минный заградитель «Урал», транспорт «Андрей Жданов», пять базовых тральщиков Т-204, Т-207, Т-211, Т-215 и Т-218, четыре катера МО и два торпедных катера. Отрядом командовал контр-адмирал М.З. Москаленко.

Первая попытка прорваться в Ханко 9 ноября окончилась безрезультатно. Поход этого наспех сформированного соединения был подготовлен из рук вон плохо. Командир отряда перед выходом не проинструктировал командиров тральщиков, обстановка на море и метеоусловия выяснены не были.

На переходе по указанию Москаленко базовые тральщики старались идти строем уступа, а остальные корабли — кильватерной колонной за тральщиками. Сложная гидрометеорологическая обстановка — сильный порывистый остовый ветер, низкая облачность и

высокая волна — существенно затрудняли работу противоминных кораблей и не давали им возможность соблюдать заданный строй. Чтобы исключить выходы кораблей из протраленной полосы по отряду был дан приказ — включить кильватерные огни.

В 16.40 корабли прошли Гогланд. Ветер усилился до семи баллов, видимость ухудшилась, и корабли потеряли друг друга из видимости. В самом опасном районе — при форсировании минных полей — базовые тральщики потеряли параваны. В темноте при маневрировании тральщики Т-204 и Т-218 столкнулись и получили повреждения. Кораблям стало трудно держаться в протраленной полосе, походный ордер нарушился. В 19.30 в районе маяка Родшер командир отряда разрешил поврежденным тральщикам вернуться к Гогланду, а остальным кораблям прекратить движение и стать на якорь. С рассветом 10 ноября отряд вернулся на рейд Гогланда, уничтожив по пути три мины.

Тем не менее, задачу по эвакуации необходимо было выполнять, и 11 ноября, с наступлением сумерек, отряд вышел к Ханко. Погодные условия еще более ухудшились: усилился боковой нордовый ветер, поднялась большая волна, видимость понизилась. Из-за ветра и волн тральщики не смогли идти строем уступа и практически шли в кильватер. Протраленная полоса сузилась до 60 м, что сводило почти на нет все меры противоминного обеспечения идущих за тральщиками кораблей.

К северу от мыса Юминда, откуда до Ханко оставалось уже 65 миль, корабли вошли на минное поле, и здесь начались взрываться мины в тралах. Идущие впереди корабли, не обращая внимания на взрывы, оторвались от лидера и транспорта «Жданов». В 22.30 в левом параван-охранителе лидера, вышедшего за пределы протраленной полосы, на расстоянии 10 м от борта взорвалась мина. Существенных повреждений он не получил и продолжал движение.

Однако после полуночи, в 00.23, все в том же левом параване в 5 м от борта лидера взорвалась еще одна мина. От второго взрыва вышла из строя левая турбина, в корпусе (в машинном отделении, центральном артиллерийском посту и четвертом артпогребе) появились трещины, вмятины, от поступления воды было затоплено семь нефтяных цистерн, вышли из строя лаг и гирокомпас. Корабль с трудом справлялся с откачкой воды. Через пробоины лидер терял драгоценное топливо. Самостоятельно, по мнению командира, корабль двигаться не мог. Лидер стал на якорь, чтобы устранить повреждения в машинном отделении и в корпусе. Транспорт «Жданов», шедший ему в кильватер, и три катера МО остались с лидером.

В 01.01 командир «Ленинграда» Горбачев передал радиодонесение командиру отряда: «Дважды подорвался на минах. Пробоина в первом котельном отделении, провизионке, в центральном и гиропостах. Самостоятельно идти не могу, нуждаюсь в помощи. Стал на якорь». (Как посчитал командующий КБФ В.Ф.Трибуц, давая такую телеграмму, командир лидера не проверил, насколько серьезны повреждения. Если бы он уточнил, то, возможно, не стал бы поднимать тревогу, так как, по мнению комфлота, серьезных оснований для нее не было. Поспешные действия командира лидера привели к неправильной оценке обстановки командиром отряда, а в последствии и к потерям).

Получив радиограмму с лидера, Москаленко, находившийся на эсминце уже в 55 милях от Ханко, приказал всему отряду лечь на обратный курс и идти на помощь поврежденному кораблю. В 02.04 корабли повернули обратно. Оценивая действия командира отряда, Трибуц признал его решение неправильным, поскольку в подобных условиях ни в коем случае нельзя было менять курс, так как это, по существу, означало уклонение от выполнения основного задания. Комфлота посчитал, что можно было поручить аварийно-спасательному отряду И.Г.Святова, базировавшемуся на рейдах Гогланда, оказать помощь поврежденному лидеру.

Дальше события развивались весьма драматично. Два тральщика, направлявшиеся для оказания помощи, от взрывов мин лишились тралов. К тому же они потеряли ориентировку и не смогли найти лидер.

Не имея сообщений от Москаленко и не дождавшись подхода отряда, Горбачев решил идти к Гогланду самостоятельно. Он дал команду сняться с якоря, но, так как навигационные приборы лидера вышли из строя, то приказал капитану «Жданова» идти головным. По оценке Трибуца, и это решение Горбачева было ошибочным. Если лидер, идя на запад с параван-охранителями, создал бы некоторое противоминное прикрытие для имеющего глубокую осадку транспорта, то теперь «Жданов», не располагавший никакими средствами защиты от мин, мог надеяться только на счастливый случай.

Однако чуда не произошло. В 5 часов утра транспорт «Жданов» подорвался на мине и через 8 минут затонул. Всю команду, кроме одного человека спасли катера МО. Понимая, что теперь самостоятельно пробиться через минное поле невозможно, Горбачев снова приказал стать на якорь. Подошедший вскоре тральщик Т-211, определивший место лидера по взрыву, встал головным и провел поврежденный корабль к Гогланду. При следовании кораблей в тралах у тральщика взорвались три мины и одна — в параване у лидера.

Между тем, отряд Москаленко, повернувший на обратный курс почти с траверза Таллина, попал на плотное минное заграждение. Базовые тральщики начали подсекать мины. Корабли растянулись, управление отрядом нарушилось. Так или иначе, но уже к середине дня 12 ноября отряд снова сосредоточился у Гогланда, на рейде Северной деревни. Здесь, на рейде лидеру передали 100 т мазута, и в тот же день лидер «Ленинград» и эсминец «Стойкий» получили разрешение уйти в Кронштадт.

В отчете по эвакуации военно-морской базы Ханко командованием флота была дана следующая оценка этому походу: «Из-за низких волевых качеств и неумения оценивать обстановку командир «Ленинграда» своими просьбами о помощи сорвал выполнение задачи и отряд возвратился в бухту Суурикюля».

25 ноября «Ленинград» был поставлен на ремонт к стенке завода «Судомех», который проводил работы совместно с Балтийским заводом. Кроме того, специальным решением Военного Совета КБФ от 8 января 1942 г. предписывалось смонтировать на «Ленинграде» в срок до 25 февраля штатную систему размагничивания ЛФТИ.

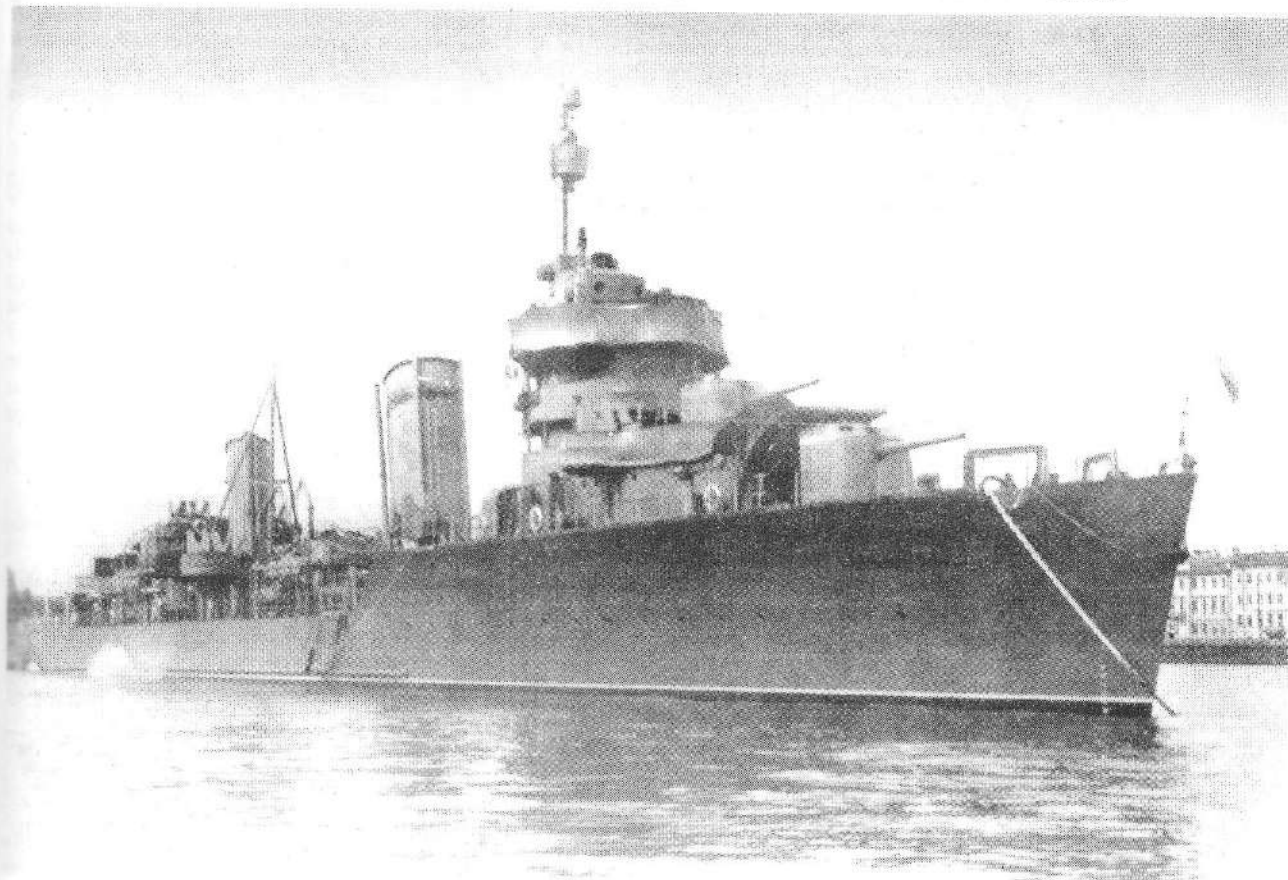
Ремонт лидера проходил одновременно с модернизацией его систем. Все модерниза-

ционные работы на лидере, вытекающие из опыта боевых действий флота в первый год войны, сводились к следующему: обеспечение противоминной защиты лидера путем его размагничивания и монтажа размагничивающих устройств, усиление зенитного вооружения, защитная амортизация приборов и оборудования и подкрепление корпуса. Особое внимание уделялось повышению прочности — было произведено подкрепление кормовой оконечности корпуса и вырезов на верхней палубе. Кроме того, усилили зенитную артиллерию — на юте лидера установили одну палубную зенитную систему 81-К с корабчатым щитом толщиной 8 мм, позаимствованную с линкора «Марат» в 1941 г.

В суровых условиях блокады ремонт лидера длился всю зиму. После аварийного ремонта, уже в мае 1942 г., «Ленинград», включенный в артиллерийскую систему обороны города, вел огонь по позициям противника, занимая разные огневые точки на Неве. Однако 14 мая в результате огневого налета противника на город лидер снова получил серьезные повреждения и вновь встал на ремонт.

Весь 1943 г. корабль по плану, разработанному начальником береговой обороны Балтийского флота контр-адмиралом И.И.Греном, участвовал в нанесении масси-

**«Ленинград»
на параде вскоре
после окончания
войны**



рованных артиллерийских ударов по узлам сопротивления врага в полосе наступления 55-й армии. «Ленинград», занимавший огневую позицию на Малой Невке у моста Строителей, вместе с другими кораблями КБФ, базировавшимися в Ленинграде, был включен во вторую группу (командир — вице-адмирал Ю.Ф.Ралль) артиллерийской поддержки. В этой группе из восьми орудий калибра 130-мм пять принадлежали лидеру. Группа должна была своим огнем содействовать наступлению войск 42-й армии в направлении Пулкова, Воронья гора, где находились наиболее мощные оборонительные сооружения противника. За период с 14 по 20 января лидер (командир капитан 2 ранга В.М.Климов) своим огнем эффективно содействовал прорыву блокады. Например, в результате контрбатарейной стрельбы «Ленинград» вместе с эсминцем «Свирепый» только 17 января выпустили 268 130-мм снарядов и подавили две вражеские батареи в районе Урицка.

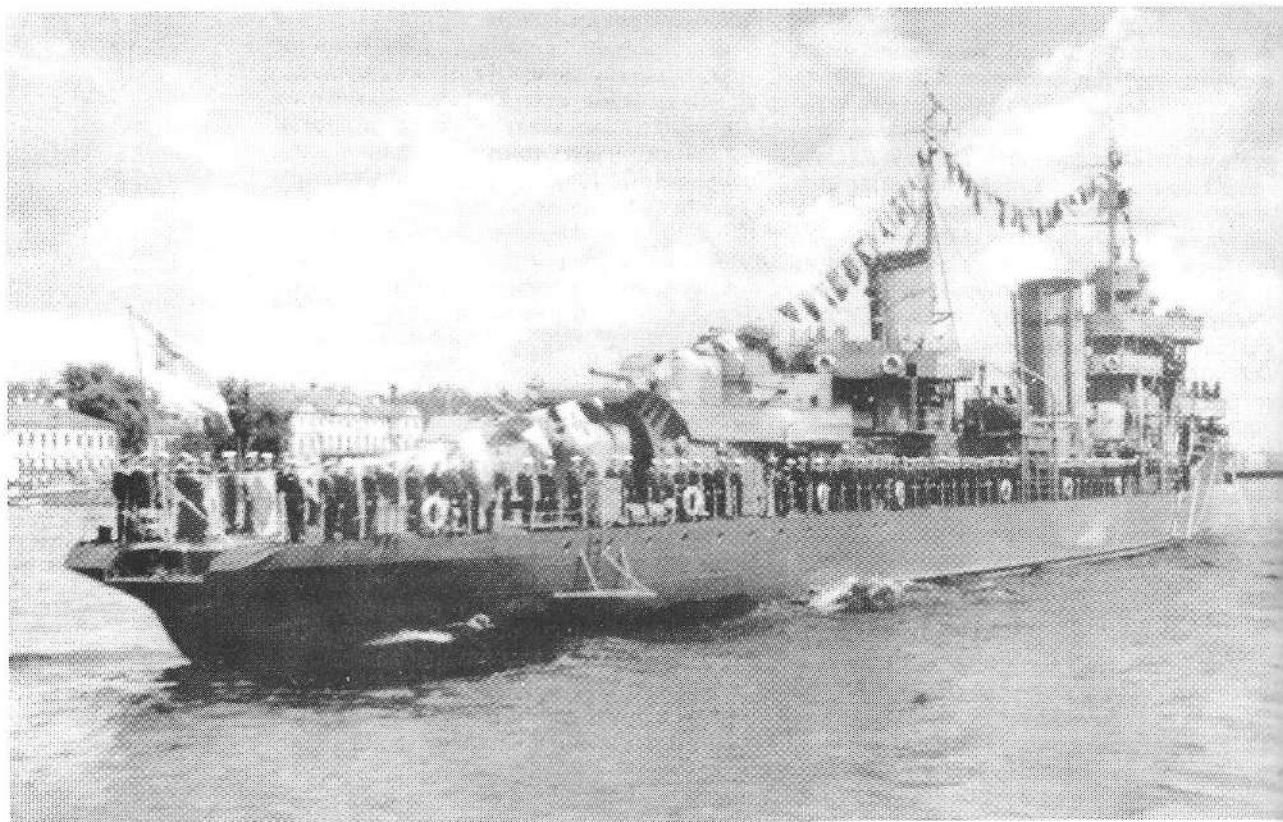
После снятия блокады и разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом зимой 1944 г. линия фронта отодвинулась от города. Главная угроза была снята. Теперь перед Балтийским флотом была поставлена задача содействовать с моря ликвидации крупной группировки войск противника на Карельском перешейке. Для огневой поддержки

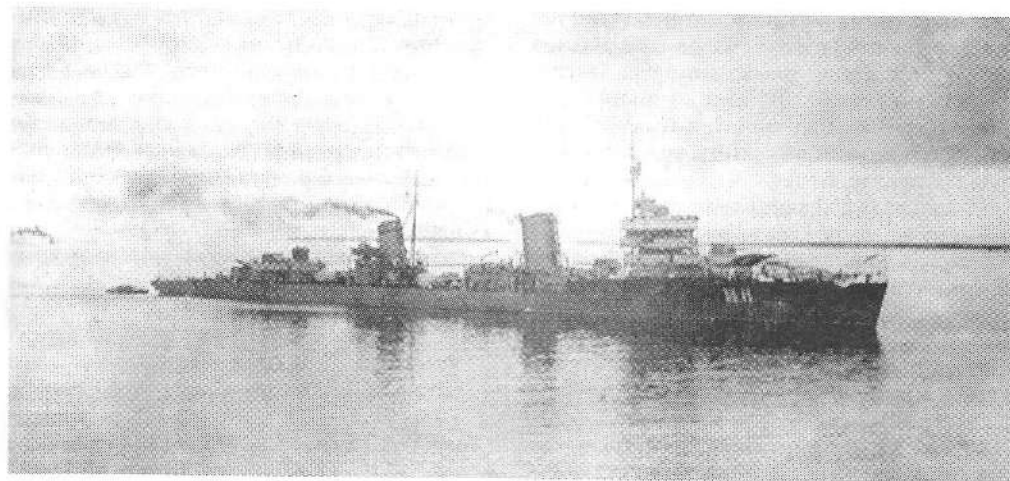
войск фронта флот выделил корабельную артиллерию. На время операции были созданы четыре артиллерийские группы флота, куда входил и лидер «Ленинград». 10 июня артиллерия корабля участвовала в мощном артобстреле позиций противника, действовавшего в полосе наступления 21-й армии Ленинградского фронта. Утром 11 июня армейское командование сообщило, что в выходе кораблей в море для поддержки войск нет необходимости — наступление развивается успешно.

И потом, до конца войны лидер залечивал «раны» и ремонтировался, не выходя в море дальше Кронштадта ввиду минной опасности.

Командирами «Ленинграда» были капитан 3 ранга Ф.Т.Тарасов (1932—1939), капитан 3 ранга С.Д.Солоухин (1939—1941), капитан 3 ранга Г.М.Горбачев (1941 — до ноября 1942), капитан 2 ранга М.Д.Полегаев (ноябрь—декабрь 1942), капитан 2 ранга Г.С.Абашвили (декабрь 1942 — сентябрь 1943), капитан 3 ранга Н.Н.Ротинов (сентябрь 1943—20 ноября 1943), капитан 2 ранга В.М.Климов (20 ноября 1943—27 января 1945), капитан 3 ранга П.Т.Гребенчук (временно исполняющий должность с 27 января по апрель 1945 г.), капитан 2 ранга Е.П.Збрицкий (с апреля по май 1945), Т.Г.Катышев (с мая 1945 г.), капитан 3 (затем 2) ранга Г.П.Васильев (1946—1947).

«Ленинград» на Неве, предположительно в 1945 г. На палубе юта видна спаренная 76-мм установка 81-К





Лидер «Минск»,
1940 г.

«МИНСК»

После вступления в состав Балтийского флота в феврале 1939 г. лидер «Минск» (командир — капитан 3 ранга А.В.Волков) сразу же включился в отработку задач в акватории Финского залива во время весенне-летних учений флота. Офицерского состава не хватало, и капитан-лейтенанта А.Б.Сея, еще не имевшего опыта службы на кораблях такого типа, назначили старшим помощником командира. К чести Сея, он быстро освоился, и корабль быстро смог отработать и сдать все курсовые задачи. Несмотря на малый срок сплаванности экипаж лидера на фоне слабой боевой подготовки других новых кораблей показал хорошую выучку — на учениях «Минск» завоевал первый приз за меткость в торпедных стрельбах. Минно-торпедной боевой части лидера было вручено переходящее Красное знамя Военного совета КБФ, а старшина минно-торпедной группы Угольников получил премию Военного Совета флота. К сожалению А.Б.Сей, впоследствии назначенный командиром эскадренного миноносца «Артем», погиб вместе с кораблем во время Таллинского перехода.

В конце июня 1939 г. лидер участвовал в большом походе Балтфлота. На борту корабля, входившего в состав ОЛС, находился командир отряда капитан 1 ранга Б.П.Птохов. В том походе, которому придавали серьезное политическое значение, корабли прошли 1000 миль и демонстрировали военно-морской флаг в видимости берегов многих европейских государств.

30 августа «Минск» возглавил бригаду из шести эсминцев, вышедших в Колпорский залив на учения, в которых отрабатывались маневрирование на малых и больших ходах, повороты, противовоздушная защита.

1 сентября, с началом мировой войны, «Минск» по приказу комфлота экстренно возвратился в Кронштадт, где встал под пог-

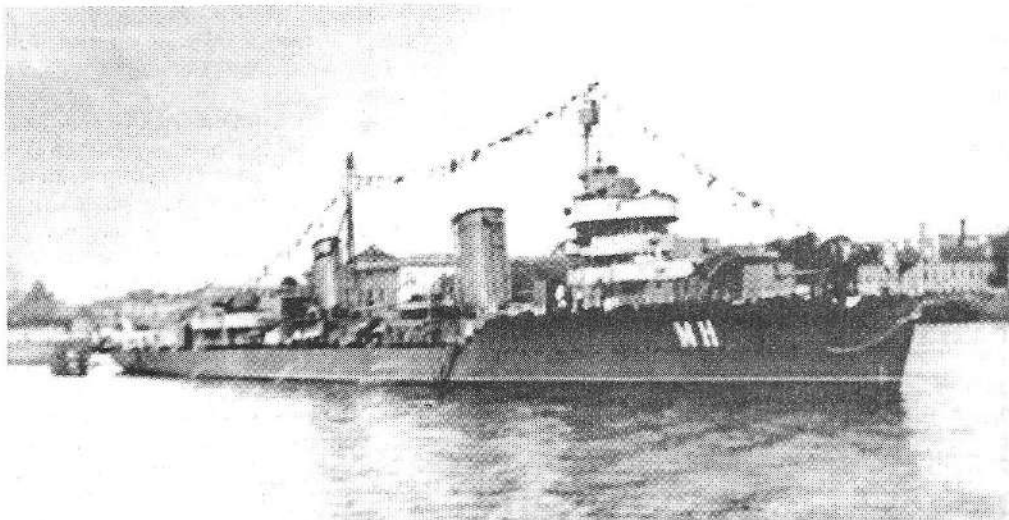
рузку боезапаса (снарядов, торпед, мин), топлива, продовольствия и воды по нормам военного времени. 18 сентября лидер вывел в Финский залив бригаду эсминцев на поиск и уничтожение подводных лодок. На его борту находился замнаркома флагман 2 ранга И.С.Исаков. Вражеских подводных лодок не оказалось, и корабли вернулись в базу.

Впрочем, на отличном корабле не обходилось и без ЧП. Так, в сентябре по указанию наркома Н.Г.Кузнецова лидер был отстранен от учений из-за пьяного дебоша, учиненного на Петровской пристани Кронштадта корабельным фельдшером.

Политическая обстановка в Европе изменялась с каждым днем, и флот в этих событиях принимал непосредственное участие. Согласно приказу наркома от 11 октября 1939 г. корабли и части КБФ передислоцировались в базы на территории Эстонии. Первыми направлялись в Таллин для постоянного базирования лидер «Минск» и некоторые эсминцы. Кораблям предписывалось взять с собой максимальный запас продовольствия и полный запас топлива.

Уже рано утром 11 октября лидер вышел из Кронштадта в Таллин, возглавив отряд эсминцев. В соответствии с планом на время перехода на корабле проводились учения. В 16 часов отряд прибыл на Таллинский рейд. На грот-мачте лидера подняли национальный флаг Эстонской республики, был дан салют наций. На следующий день, 12 октября в гавань Таллина вошли первые советские корабли — «Минск» с эсминцами «Гордый» и «Сметливый». Лидер ошвартовался у шестого причала в Минной гавани — место, ставшее для него на долгое время штатным. На борту «Минска» в Эстонию прибыл советский военный атташе Е.Е.Цуканов и советник посольства В.И.Богданов. Этот день на кораблях был объявлен выходным днем. Часть командного состава присутствовала на банкете, устроенном командующим эстонской

**«Минск» на параде
на Неве,
1939—1940 гг.**



армией Лайдонером в честь советских моряков, а вечером состоялось увольнения на берег свободных от вахты.

В преддверии войны с Финляндией 15 ноября приказом командующего Балтийским флотом лидер был экстренно вызван в Кронштадт для приведения в боевую готовность.

С началом войны был сформирован отряд особого назначения КБФ по занятию островов в Финском заливе. В него вошли также корабли 1-го и 2-го дивизиона эсминцев, на которых дела с боевой подготовкой обстояли не лучшим образом. Например, служба БЧ-1 «Минска» была отработана на «удовлетворительно», БЧ-2 также оценивалась на «удовлетворительно». 2-й дивизион эсминцев совершенно не был подготовлен к совместному плаванию — корабли могли ходить только в кильватерном строю. Самым узким местом оставалось освоение новых ПУС: с применением ЦАС кораблями не было решено ни одной артиллерийской задачи. Совершенно недостаточная огневая подготовка лидера (впрочем, и других кораблей ОЛС тоже), как показали последующие боевые действия, при проведении многочисленных набеговых операций приводила к неудовлетворительным результатам.

5 декабря Военный совет КБФ утвердил план операций «по уничтожению береговой обороны острова Кильмисаари». Операцию планировалось провести в три этапа (разведка, подавление батареи, ее уничтожение). Для начала решили провести разведку боем. Выполнение этой задачи поручили лидеру «Минск», эсминцам «Карл Маркс» и «Володарский», которые должны были подойти к острову с трех сторон и синхронно открыть огонь. Корабли отряда 6 декабря в 05.35 снялись с якоря и вышли из Кронштадта. Выйдя из битого льда (в районе маяка Толбухин) корабли поставили параваны и увеличили ход

до 16 узлов. В 10.10 в районе острова Нарген «Минск» вышел из строя для осмотра встречного транспорта, оказавшегося немецким. После осмотра транспорт был отпущен. При подходе к острову Кильмисаари в 12.18 корабли начали маневрировать, но видимость ухудшилась, и открывать огонь с предписанной дистанции 60 кабельтовых не представлялось возможным. Вопреки указаниям штаба флота «ни кораблями, ни личным составом не рисковать», отряд подошел значительно ближе — на 40 кбт и в 12.43 начал артиллерийский обстрел острова. В общей сложности «Минск» израсходовал 16 снарядов калибром 130 мм из 30, выпущенных кораблями отряда. Падение снарядов не наблюдалось, так как остров был покрыт густым лесом.

Противник, видимо разгадав намерение советского командования, не отвечал, из чего на кораблях был сделан вывод, что батареи на острове нет. В 13.05 видимость еще более ухудшилась, и обстрел прекратили. Выстроившись в кильватерную колонну, корабли направились в маневренную базу Ручьи.

На следующий день, 7 декабря операцию продолжили. В 12.00 отряд в том же составе снялся с якоря и отправился к острову. На этот раз видимость составляла от 2 до 7 кбт, что ставило под вопрос само проведение операции. В 15.27 корабли подошли к Кильмисаари с норда на расстояние 7 кбт, но из-за сильного тумана огонь по острову не открывали. Расположение батареи на Кильмисаари так и не удалось установить.

Для ликвидации угрозы обстрела финскими береговыми батареями Бьёркского укрепленного сектора и, в первую очередь, 254-мм батареей Сааренпя на о. Бьёрке левофланговых частей 7-й армии на Карельском перешейке, было решено ликвидировать эту тяжелую батарею. Эту операцию запланировали для эскадры и ВВС флота.

Но прежде чем посылать линкор к о. Бьёрке для его обстрела, требовалась подготовка плацдарма. Поэтому флотским командованием намечалось провести силами 3-го дивизиона эсминцев и базовых тральщиков разведывательное траление. И пока тральщики и эсминцы будут тралить плес у Бьёркских батарей, предназначенный для линкора, по замыслу командования КБФ, лидер «Минск» будет обеспечивать их охранение. В этом случае, если финская батарея Сааренпя начнет стрельбу, лидеру следовало подавить ее артиллерийским огнем.

8 декабря в 13.50 лидер с эсминцами 3-го дивизиона, имея на борту командира дивизиона капитана 3 ранга И.Г.Святова, вышел с рейда Колгомпя для выполнения операции. Подойдя на 70 кбт к батарее Сааренпя, корабли стали ходить переменными курсами с параванами, установленными на глубину 10 м.

В 14.46 финская 10-дюймовая батарея открыла огонь. Два первых залпа легли с перелетами, в четырех кабельтовых от «Минска», и один — за его кормой. Лидер попал в классическую «вилку». Поставив дымовые завесы, корабли стали отходить на зюйд, делая противоартиллерийские зигзаги. Батарея обстреливала их до тех пор, пока они не вышли за пределы дистанции 125 кбт.

В 14.51 с «Минска» в 8 кбт была замечена неприятельская подводная лодка. Командир лидера Волков скомандовал: «Лево на борт!», оставив подлодку (по финским данным, это была «Саукко») за кормой.

В 14.54 лидер открыл огонь фугасными снарядами из всех пяти орудий по финской батарее и был также обстрелян ею. Установив огневые точки врага и выпустив по ним 14 снарядов главного калибра, корабль в 15.05 закончил стрельбу. Через полчаса с лидера было сообщено семафором, что он вторично атакован подводной лодкой противника.

В 16.57 весь отряд был уже возле о. Сейскаари, где корабли оказали помощь севшему на мель транспорту «Эльтон». Затем эсминцы получили приказание закончить операцию и идти за топливом в главную базу. В 22.38 корабли стали на якорь в Усть-Рогатке. В результате этой операции установлено отсутствие мин у о. Килминсаари и уточнено место батареи Сааренпя.

Военный совет КБФ приказал 10 декабря повторить операцию по разрушению береговых батарей Сааренпя и Торсаари. Но, снова, прежде чем пустить в ход главные силы, решили провести разведку боем финской береговой обороны на о. Бьёрке.

С этой целью 12 декабря Военный совет флота поручил лидерам «Минск» и «Ленинград», а также эсминцу «Стерегущий» обстрелять батарею Сааренпя. Корабли должны были отвлечь береговые батареи против-

ника от наших эсминцев 3-го дивизиона и канонерских лодок, поддерживавших левый фланг 7-й армии в районе Сейвистэ, и, кроме того, «уточнить боем местонахождение батареи». Входить в зону обстрела 10-дюймовой батареи лидерам было запрещено.

В 6 часов 25 минут 13 декабря лидер «Минск» в составе отряда под командованием капитана 2 ранга В.М.Нарыкова снялся с якоря. Выход из гавани и переход до кромки льда был выполнен без помощи ледоколов. В 10.45, находясь в 55 кбт от о. Сескаари, лидер и эсmineц «Стерегущий» повернули на курс 359°. В 11.00 «Минск» и эсmineц с дистанции 115 кбт открыли огонь по батарее Сааренпя. В это время на море бушевал 7-балльный шторм, затруднявший прицельную стрельбу. В 11.18 финны открыли ответный огонь, сосредоточив его на «Минске». Они сделали по нему четыре четырехорудийных залпа. Первые два дали накрытие, без прямых попаданий. Осколки третьего упали на палубу лидера, но не причинили ему вреда, а четвертый лег с недолетом, за кормой. Поставив дымовую завесу, «Минск» на 37-узловом ходу поспешил выйти из-под обстрела. «Стерегущий» вышел вперед, прикрыв «Минск» своей дымзавесой, и, продолжая стрелять, последовал за лидером. Встретившись с «Ленинградом», корабли вернулись в главную базу.

За время боя потеря в личном составе и повреждений не было. Стреляя по Сааренпя, «Минск» израсходовал 59 фугасных снарядов 130-мм калибра. Положительным результатом можно считать то, что по вспышкам выстрелов финской 254-мм батареи было определено приблизительное ее местоположение. На основании плененования и зрительного визирования командир отряда сделал важный вывод: батарея Сааренпя, определенная как четырехорудийная, расположена в нескольких блоках, по одному орудию в каждом, с разном друг от друга на 3—4 кбт, а дальность ее стрельбы соответствует 135 кбт. При этом пока лидеры отвлекали внимание 254-мм батареи, эсминцы 3-го дивизиона провели обстрел огневых точек в районе деревни Муурмя.

В тот же день, 13 декабря, нарком ВМФ Кузнецов приказал Военному совету КБФ провести разведывательную операцию с целью выявления подходов к району Питкопаас. Во исполнение приказа был сформирован отряд кораблей, в который вошел лидер «Минск», под общим командованием капитана 2 ранга В.М.Нарыкова. Задание командования было весьма поверхностным, точных сведений о вражеских батареях и минных полях не имелось. Успеха эта операция не имела.

На очередной обстрел неприятельской батареи отряд в составе лидера и эсминца «Стерегущий» вышел из Кронштадта 15 декабря

в 06.00. За кромкой льда к ним присоединились базовые тральщики «Заряд» и «Гафель», которые встали в голову отряда для несения противолодочной обороны. В 09.17 поставили параваны и развили средний ход. В 10.15 базовые тральщики отделились от отряда.

В 11.56 корабли легли на боевой курс 295°, и комендоры прогрели орудия. Ровно в полдень «Минск» с дистанции 115 кбт открыл огонь по предполагаемому месту расположения финской батареи, но последняя не отвечала. Спустя 10 минут лидер был вынужден прекратить стрельбу. Корабли пошли противолодочным зигзагом. В 12.19, приблизившись к о. Пуккио на дистанцию 110 кбт, отряд вновь лег на боевой курс, после чего «Минск» произвел два залпа. 203-мм батарея противника упорно молчала. Постоянно маневрируя, в 12.55 лидер и эсминец снова подошли к острову и, несмотря на сложные погодные условия (7-балльный шторм, ледовый покров), вновь открыли огонь.

Наконец, в 13.05 батарея Пуккио ответила. Первый ее залп лег с перелетным накрытием, а три последующих — с недолетом. «Минск» и эсминец увеличили ход и стали отходить на зюйд-ост курсом 150°, прикрывшись дымовой завесой. Спустя 20 минут «Минск» вновь вышел на боевой курс и возобновил огонь по батарее. Финны сделали три залпа из 203-мм орудий, но все они легли с недолетами.

Тем временем, в районе нахождения батареи противника был замечен пожар. В 13.32 корабли основного отряда отошли на зюйд. Операция была завершена. К 15.00 «Минск» и «Стерегущий» вошли в бухту о. Лавенсаари и стали на якорь.

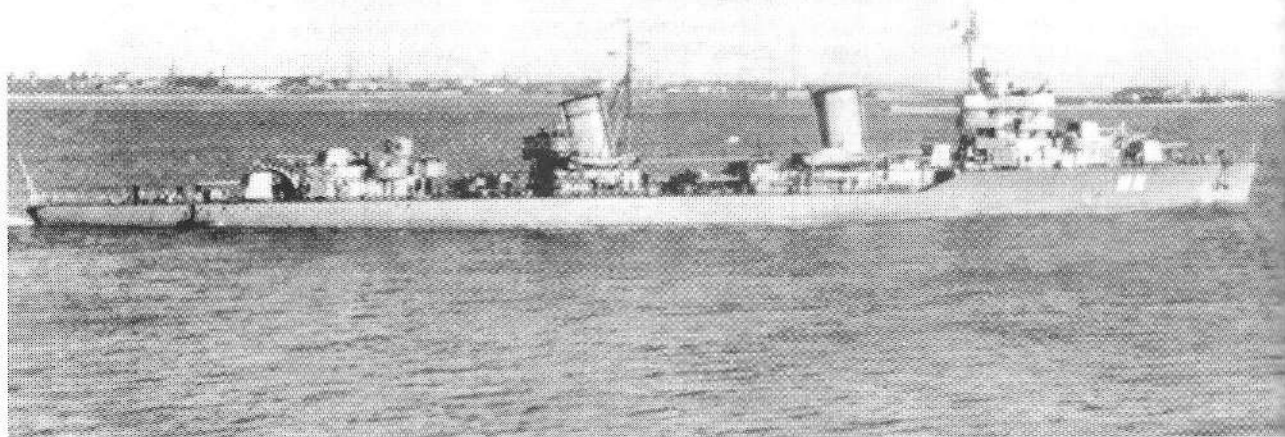
Важным итогом этой операции явилось то, что удалось подтвердить наличие, состав (два орудия) и дальность стрельбы (110 кбт) береговой батареи на острове Пуккионсаари.

18 декабря лидер опять выходил к острову Сааренпя для обстрела финских батарей. В тот раз «Минск» выпустил 141 130-мм снаряд. После этого лидер несколько раз ходил на уничтожение финских батарей на острове Нарген. Однако тяжелая ледовая обстановка заставила командование свернуть операции, и «Минск» перешел в незамерзающий порт Либавы.

4 января 1940 г. Военный совет КБФ утвердил план «операции по уничтожению батарей о. Руссарэ». В операции должен был участвовать «Минск» вместе с «Ленинградом». Но до ее выполнения дело не дошло.

3 января на финских минах в Южном Кваркене подорвалась и затонула наша подводная лодка С-2. Несмотря на распоряжение начальника штаба флота от 18 января 1940 г., запрещающее выход кораблей из Либавы до улучшения ледовой обстановки, лидеру «Минск» 20 января была поставлена задача выйти на поиски погибшей С-2. Подойдя ко входу в Южный Кваркен, лидер в течение двух суток непрерывно давал С-2 радиogramмы. Не обнаружив никаких признаков работы радиостанции подводной лодки, «Минск» пошел обратно в базу. Во время похода корабль подвергся сильному обмерзанию (до полуметра) — орудия №1 и №2, торпедные аппараты, стеллажи глубинных бомб и дымаппаратуры, покрывшись льдом, вообще не могли быть использованы. Механизмы, находившиеся на верхней палубе, без

**Лидер «Минск»
в Риге, 1940 г.**



очистки их ото льда также работать не могли. По итогам похода командир «Минска» капитан 3 ранга А.В.Волков сделал важный вывод: «Считаю, что лидер в таких тяжелых условиях выполнять задачи кораблей своего класса не может». Это оказался последний боевой поход лидера в ходе финской кампании. После возвращения корабля в Либау 23 января все выходы в море прекратились.

Между прочим, эти боевые походы послужили для командования хорошим уроком, вскрывшим ряд существенных недостатков в организации службы на корабле. В 1940 г. Волкова на посту командира корабля сменил капитан 2 ранга П.Н.Петунин.

На совещании командно-начальствующего состава КБФ, проходившем 13—14 марта 1940 г., разгорелись споры о причинах неэффективных действий эскадры против финской батареи Сааренпя. При этом командующий эскадрой Н.Н.Несвицкий всю вину перекладывал исключительно на морскую разведку, которая не смогла достать достоверной информации о месторасположении неприятельской батареи и вообще стремился доказать присутствующим, что корабли занимались не своим делом. В свою очередь, комиссар разведотдела КБФ Г.В.Ребухин (выпускник ВМУ им. Фрунзе 1937 г. по специальности штурман-подводник) обвинил командиров соединений (в первую очередь, эскадры) в нежелании добывать информацию о противнике, стремлении снять с себя всякую ответственность за ведение разведки, а также в плохой стрельбе. В конце концов, все сошлись на том, что основной причиной неудачных действий кораблей против береговых батарей противника явилось отсутствие точных разведанных и хорошей авиакорректировки, а корабли в очередной раз подвергались неразумному риску.

В течение июня—июля 1940 г. «Минск», базируясь на Либау, проходил боевую подготовку как в одиночку, так и в составе ОЛС: много раз выходил в Финский залив и Балтийское море, принимал участие в учениях в районе Рижского залива.

18 июля 1940 г. по приказу командующего флотом «Минск» прибыл в Ригу и встал у правого берега Западной Двины напротив дворца президента независимого государства. Присутствие крупного военного корабля в столице сыграло свою роль — 21 июля была образована Латвийская советская республика, вошедшая в состав СССР. Выполнив свою задачу, 25 июля лидер ушел в базу для ремонта.

Ремонтные работы продолжались 35 дней, после чего лидер вновь появился на Таллинском рейде. В конце августа в устье Финского залива начались крупные учения Балтийского флота «Оборона устья Финского

залива и островов Саарема (Эзель) и Хийума (Даго)». По плану учений, главная минная позиция находилась на меридиане Таллина, и «Минск» участвовал в отработке задач по постановке минных заграждений в составе отряда.

После окончания учений лидер вместе с Отрядом легких сил, возглавляемым крейсером «Киров», вышел в Либау. Со вступлением в августе 1940 г. прибалтийских республик в состав СССР появилась возможность базирования ОЛС в незамерзающем либавском порту.

Неожиданно пришлось столкнуться с проблемой прочности корпуса. В сентябре, во время перехода «Минска» из Кронштадта в Таллин в условиях тяжелого шторма, при следовании со скоростью 30 узлов против кося встречной волны и ветре 8—9 баллов, на палубе лидера в районе полубака образовались гофры. Корабль вынужден был вернуться в Ленинград и встать на длительный капитальный ремонт на заводе №189.

Этот случай явился поводом к срочному сформированию комиссии под председательством директора ЦНИИ-45 В.И.Першина для проведения подробного анализа этого и подобных случаев с лидерами и эсминцами. Вскоре были разработаны рекомендации по повышению прочности носовых частей лидеров проектов 1 и 38 и эсминцев проекта 7 на действие удара волны. По мнению комиссии, прочность корпусов кораблей после подкрепления носовой части должна была повыситься не менее чем вдвое. Однако, как показала практика, рекомендованных мер для решения проблемы общей прочности кораблей оказалось недостаточно.

Всю зиму 1940—1941 гг. на «Минске» шли ремонтные работы, в которых принимала участие большая часть личного состава. Весной на корабле были опробованы механизмы и начались учебные походы. 17 июня, после успешно завершившегося ремонта, лидер перешел из Кронштадта в новую базу флота — Таллин.

По свидетельству очевидцев, ночь с 21 на 22 июня была особенно тревожной. По кубрикам пошли разговоры — на некоторых кораблях в военно-морской базе объявили боевую готовность. Утром, с объявлением войны, командование флотом получило от наркома ВМФ разрешение на постановку минных заграждений, предусмотренных довоенными планами.

23 июня лидер «Минск» с командующим эскадрой контр-адмиралом Д.Д.Вдовиченко на борту в составе отряда минных заградителей «Марти» и «Урал» вышел из Таллинского порта в море для постановки минных заграждений на линии Ханко—Осмуссар. Постановка прошла без противодействия со сторо-



**Торпедный электрик лидера «Минск»
Герой Советского
Союза Е.А.Никонов
(1920—1941)**

ны противника. «Минск» возвратился в Таллин. За первой операцией последовала вторая, за ней третья, четвертая... В промежутках между операциями корабль стоял на Таллинском рейде, находясь в полной боевой готовности. Здесь, в Таллинском порту, в июне на лидере установили временные размагничивающие устройства.

Конец июня — начало июля «Минск» провел в постановке минных заграждений, эскортировании транспортов, отражении атак самолетов противника. Так, 3 июля для прикрытия подходов к Таллину «Минск» вместе с лидером «Ленинград» и эсминцем «Гордый» выставили минное заграждение к западу от о. Найссар. Одновременно корабль провел ряд учебных стрельб, калибровые стрельбы и стрельбу с полной скорострельностью. В скором времени эти отработанные навыки пригодились.

Тем временем противник все ближе и ближе подходил к Таллину. В августе здесь разгорелись ожесточенные бои — 7 августа немецкие войска вышли к побережью Финского залива. Флот помогал фронту чем мог. Для содействия сухопутной обороне выделялись корабли (крейсер, два лидера и восемь эсминцев), а также восемь береговых и одна железнодорожная батареи, два бронепоезда — всего 96 орудий. Из личного состава кораблей ОЛС сформировали корректировочные посты и отряды бойцов. Моряки-добровольцы с честью выполняли задачу — не допустить врага в город. В августе 40 посланцев экипажа лидера «Минск» героически сражались на сухопуте. В ночь на 19 августа торпедный электрик Е.А.Никонов, проводивший разведку на Палдисском шоссе, у хутора Харку попал в плен к эстонским националистам — кайтселлитам. Его пытали, но не добившись ничего, живо сожгли.

Позже, в осажденном Ленинграде, 19 апреля 1943 г. командующий КБФ издал приказ № 113: «Для увековечения памяти Героя-балтийца первому торпедному аппарату ЛД «Минск» присвоить имя Евгения Никонова; на первом торпедном аппарате установить мемориальную доску с описанием подвига тов. Никонова; внести навечно в списки экипажа корабля торпедного электрика Никонова».

По запросу командования сухопутным фронтом «Минск» вместе с другими кораблями с 22 по 23 августа подавлял своим огнем вражеские батареи и рассеивал резервы на участках прорыва. Оба лидера только за одну ночь выпустили по противнику более 1000 130-мм снарядов.

Однако с подходом подкреплений и техники немецкая армия продолжала наступление на столицу Эстонской ССР — к вечеру 26 августа передовые части врага находились в 6

км от города. Немецкая полевая артиллерия в районе Таллина уже начала постоянно обстреливать корабли на рейде и в порту, а авиация совершала один налет за другим. В тот день «Минск» снялся с якоря и вел огонь по позициям противника, маневрируя на рейде. В 16 часов во время пятого налета авиации одна десятикилограммовая бомба попала в кормовую часть лидера и разорвалась на палубе, не пробив ее, а только повредив настил. Осколками был ранен один из матросов и разбит прицел 45-мм зенитного орудия. Возник пожар, который вскоре был потушен. Несмотря на повреждения, лидер продолжал маневрировать.

В ночь на 27 августа стоявший в Минной гавани «Минск» с диверсионной целью был внезапно освещен прожектором со шхуны «Мара», на что мгновенно последовала реакция возмездия: лидер открыл по ней огонь из кормовых орудий.* Утром корабль продолжал вести огонь по берегу, откуда следовали ответные залпы. Снаряд одного из них попал в корму: он повредил кормовое орудие главного калибра, четверо моряков были ранены осколками. Однако в течение нескольких часов повреждения были устранены.

Согласно приказу об эвакуации кораблей эскадры из Таллина в Кронштадт, «Минск» был включен во вторую группу — в отряд прикрытия. Около 7 часов утра 28 августа командир отряда прикрытия начальник штаба КБФ контр-адмирал Ю.А.Пантелеев перешел на катере из Минной гавани на «Минск», находившийся на Таллинском рейде. На лидере к этому времени уже перебрался запасной командный пункт Балтийского флота.

В 07.50 на корабле прозвучали колокола громкого боя — с севера от финского побережья показались торпедные катера. С «Минска» открыли по ним огонь, катера повернули обратно. Как оказалось впоследствии, это были катера 1-й бригады КБФ, посланные в разведку в сторону финских шхер. Напряжение все возрастало, однако погодные условия (сильный встречный ветер, волнение моря) в Финском заливе не позволяли начать движение.

В 08.35 с берега прозвучали выстрелы одиночных немецких батарей по «Минску». Лидер отошел зигзагами на рейд. На рейде — скопление кораблей и судов, ждущих команды на переход в Кронштадт. Наконец, после 12 часов ветер стих, и отряды начали выходить в залив. Но к 14.50 враг подтянул в район Виймси полевую артиллерию и начал обстрел кораблей отряда прикрытия, стоявших у острова Аэгна. Так как немцы быстро пристрелялись, и лидер попал в вилку,

* Интерпретация инцидента со шхуной «Мара» дается в соответствии с рапортом командира.

Ю.А.Пантелеев приказал кораблям сняться с якоря и выйти из-под огня. Одновременно «Минск» открыл огонь по береговым целям.

Постепенно первая группа кораблей вышла в Финский залив, взяв курс на Кронштадт. В 17.05 началось движение 12-узловым ходом отряда прикрытия в составе пяти базовых тральщиков в голове колонны, затем лидера «Минск» с ЗКП на борту и, наконец, эсминцев «Скорый» и «Славный». Корабли шли с выставленными параванами. Курс отряда проходил несколько севернее курса главных сил, и здесь, в самом начале пути сразу же были затрелены 23 мины и один минный защитник.

При прохождении отрядом острова Аэга открыли огонь немецкие батареи, а около 19.00 в небе появились самолеты противника. Одновременно с севера, со стороны мыса Юминда, снова показалось звено торпедных катеров КБФ с намерением присоединиться к уходящим в Кронштадт кораблям. Однако из-за царившего на кораблях напряжения их вновь приняли врага, и, когда катера приблизились на 100 кабельтовых, лидер и эсминцы из всех своих 13-ти орудий главного калибра открыли огонь и отогнали их.

Низкая организация управления группами на переходе привела к тому, что, пока лидер с эсминцами сражались с торпедными катерами, пять базовых тральщиков, не обращая внимания на крайне тяжелую минную обстановку и подрывы кораблей и судов, оставили отряд прикрытия и ушли вперед. Между тем, с наступлением темноты корабли отряда вошли к востоку от острова Кери в район плотных минных заграждений (по оценкам специалистов, более 2500 мин и минных защитников).

Подсеченные параванами, сорванные прошедшим штормом с минрепов мины плавали по волнам, создавая дополнительную опасность. От мин тральщики теряли тралы и сами гибли: затонули ТЩ «Краб», «Барометр», эсминец «Яков Свердлов». Одновременно корабли подвергались обстрелу крупнокалиберных полевых батарей с мыса Юминда — в частности, «Минск» получил тяжелые повреждения от осколков разрывавшихся вблизи снарядов. Лидер продолжал движение, а вдоль его бортов проплывали мины. В вахтенном журнале появились записи: «Первая мина в 19.34, в 19.53 — 3 мины, через 19 минут — еще 2 мины, спустя 18 минут после этого — пять мин, в 20 часов 41 минуту — одна, в 20 часов 54 минуты — одна...». Всего в течение часа личный состав «Минска» обнаружил 12 мин, от которых корабль удачно уклонялся. И вдруг, в 21.40 в точке с координатами 59° 51' 6" с.ш. и 25° 58' в.д. лидер «Минск», шедший со скоростью 14 узлов, подорвался на mine.

Подтянутая параваном мина взорвалась в 12 м от правого борта корабля, в районе 60—70 шпангоутов. На корабль обрушилась огромная масса воды, ломая и круша палубные надстройки. От взрыва в корпусе образовалась пробоина площадью около 2,5 квадратных метров, при этом корпус был сильно деформирован. Машины встали, руль заклинило, вышли из строя телефоны группы управления, гидравлическое управление рулем, штурманские приборы, погас свет. Путевой магнитный компас сорвался с карданного подвеса, вышел из строя и гирокомпас. Через пробоину и разошедшиеся в результате взрыва швы затопило все помещения ниже жилой палубы: рефрижераторные машины, 1-й, 2-й, 3-й и 4-й артпогреба, кингстонную выгородку, помещение гирокомпаса, кладовую сухой провизии и порожние нефтяные цистерны в районе 16—95 шпангоутов. Через неплотности люков артиллерийских погребов и помещения гирокомпаса вода стала поступать в 1-й и 2-й кубрики, в 1-й и 4-й погреба и в первое котельное отделение. Появился крен на правый борт и дифферент на нос. Командир лидера организовал борьбу за живучесть.

С трудом удалось приостановить распространение воды в 1-й и 4-й погреба. С помощью временной антенны с лидера передали радиogramму командующему флотом на «Киров»: «Подорвался на mine. Принял шестьсот тонн воды. В помощи пока не нуждаюсь».

Вскоре крен прекратился. Лидер немного выпрямился и перестал садиться носом. Но поврежденные взрывом машины запустить никак не удавалось. Руль не действовал, и его с большим трудом установили в нейтральное положение. Управление рулем перенесли с носового мостика на запасной кормовой. Без хода, неуправляемый лидер начал дрейфовать на минное поле. Корабли отряда прикрытия попытались стать на якорь, но якоря держали плохо: корабли продолжало сносить на мины.

Без хода, с вышедшими из строя навигационными приборами, в темноте оставаться на минном поле было опасно. На лидере приняли буксир с единственного оставшегося рядом эсминца «Скорый». Но как только эсминец дал ход, он тут же подорвался на mine и мгновенно затонул. С «Минска» спустили шлюпки, удалось спасти более ста человек. Чтобы снова не снесло на минное поле, попытались стать на якорь.

К двум часам ночи 29 августа на лидере заработали машины, с помощью которых восстановили электрическое освещение и осушили 2-й и 4-й погреба. Из затопленного 3-го погреба личный состав БЧ-2 выгрузил зенитный боезапас. С правого борта установили

новый параван взамен перебитого. С подхodom «Ленинграда» «Минск» с поврежденным навигационным оборудованием снялся с якоря и встал ему в кильватер. Шли со скоростью 12—15 узлов в условиях воздушных налетов, когда бомбы падали в опасной близости от бортов — в 10—20 м, а маневрировать с параванами было трудно. В 10.10 одна из бомб упала между лидерами, что было весьма опасно для поврежденного «Минска»: на корабле оказалось много пробоин в дымовых трубах, в надстройках и в обшивке бортов. Зенитчикам «Минска» удалось отбить налеты, особенно старался расчет 45-мм батареи главного старшины Чупова.

Ввиду уменьшения минной опасности после прохождения отрядом острова Лавенсари, Пантелеев принял решение увеличить скорость до 22 узлов. На полном ходу, уклоняясь от бомб, «Минск» прошел о. Сейскар, Толбухин маяк и в 17.16 29 августа стал на якорь на Большом Кронштадтском рейде. На следующий день лидер, требовавший аварийного ремонта, встал в сухой док «Трех эсминцев» для заделки пробоин.

К сентябрю обстановка вокруг Ленинграда серьезно ухудшилась. Противник почти окружил город, продолжая наступать. Появились панические настроения, резонанс от которых дошел до Кремля. «Минск» еще находился в ремонте в доке, а, согласно директивы от 6 сентября за подписью Сталина, специально выделенные минеры подготовили его к уничтожению.

Тогда же ОЛС КБФ был расформирован, а входившие в него корабли были включены в состав эскадры КБФ. Лидер «Минск» вошел во 2-й дивизион эскадренных миноносцев вместе с эсминцами «Стойкий», «Сильный» и «Свирепый». Простояв в доке две недели, лидер перешел к стенке Морского завода для последующего ремонта.

В ночь на 23 сентября 1941 г. только что отремонтированный «Минск» вышел своим ходом на Большой Кронштадтский рейд и стал там на якорь. День был яркий, солнечный. Волнение моря не превышало 1 балла, видимость хорошая. С раннего утра на корабле шла покраска верхней палубы. Лидер имел полный артобсепмилект, полные запасы топлива и воды. В действии находились

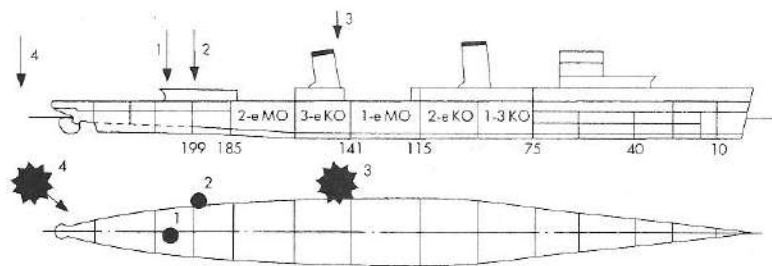
котел №2 и два ГТЗА, турбогенератор №1. На поддержке стоял котел №3.

И тут, воспользовавшись летной погодой, в 11.15 противник начал самый большой за всю войну воздушный налет на Кронштадт, в котором, по сообщениям наших наблюдательных постов, участвовало до 270 самолетов противника, в том числе пикировщики Ю-87.* От бомбежки пострадало много кораблей, скопившихся на рейдах и в гаванях главной базы.

Досталось и многострадальному «Минску». При атаках отдельных самолетов лидер достаточно свободно уклонялся от бомб, но при одновременной атаке шести самолетов Ю-87 с разных курсовых углов с высоты 1000—1500 м две бомбы весом по 50 кг попали в кормовую часть корабля. Одна из них попала в кормовую надстройку в районе 198 шпангоута по правому борту и, разорвавшись на верхней палубе, образовала в ней пробоину размером 1,2 на 0,8 м и повредила часть переборок и оборудования нижней палубы. Тут же вторая бомба поразила лидер с левого борта в районе 190—195 шпангоутов, разорвалась при ударе о леерную стойку, образовала несколько десятков пробоин в верхней палубе, котельных кожухах и дымовой трубе. Третья, большая бомба (весом 250 кг) ударились о дежурную шлюпку, подвешенную с левого борта, и взорвалась у борта в районе 3-го котельного отделения (141—161 шп.), повредив котел. Осколками было ранено несколько человек. На корабле возник пожар, часть отсеков стала быстро заполняться водой, погас свет. «Минск» потерял ход, накренился на 8 градусов на левый борт и стал медленно дрейфовать в направлении Ленинградского маяка. На корабле отсутствовали специальные устройства для бездымной разводки котлов, что вызвало неправильное решение командира не проводить разводку котла №1 из-за боязни демаскировать корабль. Вместе с тем, работа котла №1 вместе с котлом №2 позволила бы сохранить ход и успешно вести борьбу с водой.

Тем временем, дрейфуя на рейде, около 13.00 корабль сел кормой на мелководье вблизи берега. Отсутствие специальной креновой и дифференциальной систем крайне затруднило борьбу за непотопляемость лидера, а повреждения нефтеперекачивающего насоса вообще исключило возможность выравнивания корабля. Явно недостаточным оказалось количество водоотливных средств, особенно автономных. Здесь следует отметить, что на лидере имелось 3 водоструйных

**Схема поражения
лидера «Минск»
авиабомбами
23 сентября 1941 г.**



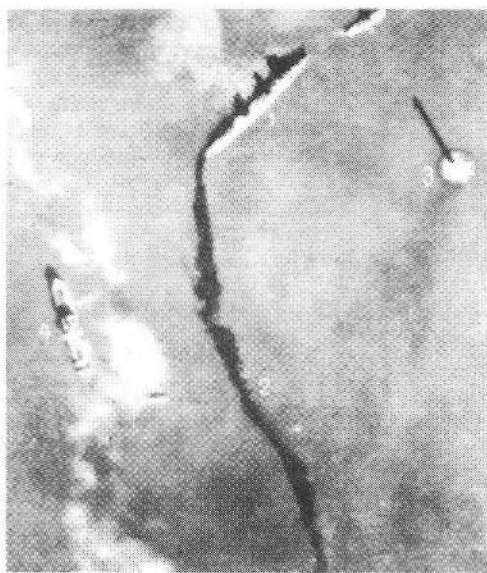
* По немецким данным, в налетах на Кронштадт участвовало примерно 50 бомбардировщиков Ю-87 эскадры StG2, общее число их самолето-вылетов за 21—23 сентября — около 200. — Прим. ред.

эжектора производительностью 100 т/ч, 5 — по 80 т/ч и 5 — по 10 т/ч. Также имелись 3 переносных водоструйных эжектора по 20 т/ч и 1 ручной насос (3 т/ч). Однопроводная пожарная магистраль в районе машинно-котельного отделения проходила как раз по левому борту и обслуживалась двумя трюмно-пожарными насосами (45 т/ч каждый). Одна мотопомпа (50 т/ч) располагалась в машинном отделении №2. Количество пожарных шлангов, огнетушителей и пеногенераторов было недостаточным, а система паротушения оказалась малоэффективна.

Отсутствие на лидере штатного дизель-генератора №4, снятого для планового ремонта еще в 1940 г., лишило лидер резервного источника электроэнергии. Низкая живучесть электрооборудования, недостаток ручных фонарей, уязвимость кабельных трасс и телефонной связи сильно затруднили борьбу личного состава за живучесть и непотопляемость корабля.

Борьба за непотопляемость велась довольно примитивно. Заводился пластырь в район котельного отделения №3, часть пробоев в борту и изнутри и снаружи корабля заделывалась деревянными пробками и паклей. Вода сначала откачивалась брандспойтами, затем мотопомпой и эжекторами. Часть помещений удалось осушить, но не было предпринято никаких попыток устранить повреждение трубопроводов. Хаотичная и неорганизованная заделка пробоев привела к увеличению крена на левый борт в период буксировки лидера в базу, так как поврежденный привальный брус мешал плотному прилеганию пластыря. Два пластыря в районе котельного отделения №3 удалось поставить лишь после снятия корабля с мели. Пар в котле №1 поднимали лишь в конце буксировки «Минска» в гавань. Но котел действовал только 15 минут, так как поршневой питательный насос первого котельного отделения внезапно перестал подавать воду, несмотря на наличие полного запаса ее в цистернах. Давление пара упало, и лидер вновь остался без электроэнергии и водоотливных средств. Борьба за живучесть фактически прекратилась, но подошедший буксир снял корабль с мели и через час привел его в Военную гавань Кронштадта к Южной стенке с большим креном на левый борт.

Здесь попытались откачать воду с помощью спасательных судов и буксиров, поскольку машины лидера не работали. С большим трудом удалось осушить некоторые отсеки. Но в 21.30 последовал новый авианалет на Кронштадт, и вновь 250-кг авиабомба разорвалась в воде на расстоянии 40 м от поврежденной кормы лидера. При подводном взрыве деформировалась и разрушилась обшивка борта, образовались новые пробоины. Примерно через полчаса корабль начал



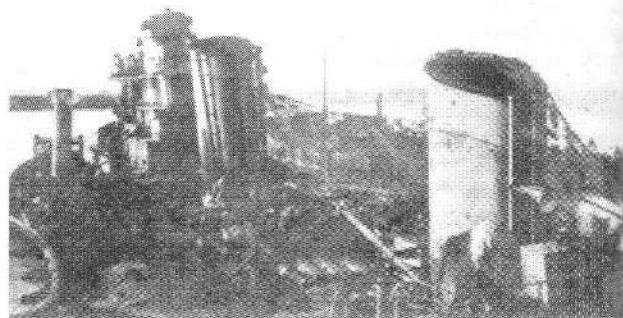
Буксировка поврежденного лидера «Минск» в Кронштадт. Фото сделано с германского самолета 23 сентября 1941 г.

погружаться в воду с креном на левый борт. Оборвав заведенные концы, «Минск» затонул на глубине 8,5 м. К часу ночи 24 сентября над водой остались только часть надстроек, трубы и мачты. При налете погибло семь человек, ранено 35. Экипаж с лидера был снят и размещен в казармах в Кронштадте.

Осмотр затонувшего корабля выявил большие разрушения в кормовых надстройках и котельном кожухе. Вследствие сильных ударных сотрясаний оказались поврежденными паровой котел №3, ГТЗА №2, были разрушены многие вспомогательные механизмы, топливные цистерны. В трубопроводах, в складчатых компенсаторах главного паропровода образовались пробоины. В котельном отделении №2 пробит диффузор турбо-вентилятора (ТВ) №3, сорван масляный насос ТВ №4. В машинном отделении №1 пробит ресивер главной турбины №2, трубопровод свежего пара, вспомогательная магистраль свежего пара и маслопроводы. В котельном отделении №3 перебито 80 водогрейных трубок котла №3, сорван с фундамента и сброшен ТВ №5, пробита крышка нефте-подогревателя, поврежден вспомогательный котел №2, пробиты магистраль свежего и отработанного пара. Перебиты трубопроводы пара на рулевую машину и трубопроводы соленой и пресной воды в районе шпангоутов №190—198. Разбита станция парового отопления и повреждено валиковое рулевое управление. Разрушено оборудование поста энергетики и живучести. Оба торпедных аппарата получили мелкие осколочные повреждения и вышли из строя, но детонации торпед не произошло. Полностью разрушена кормовая радиорубка и ее оборудование, разбиты магнитный компас и репитер giroком-паса на кормовом мостике.



**«Минск» после
авианалета на
Кронштадт (слева)
и в ходе спасатель-
ных работ летом
1942 г. (справа)**



Картер дизель-генератора №1 оказался расколот, отчего в помещении возник пожар. Оборваны кабели машинных и котельных телеграфов, выведены из строя электродвигатель масляного насоса, аккумуляторные батареи мотопомпы №2, электродвигатели насосов пресной и соленой воды, механическая и телефонная группы управления кораблем. Перебиты силовые кабели по левому борту в третьем котельном отделении и в машинном отделении №2, разбито большинство ламп, том числе лампа левого 90-см прожектора. Разрушены кабели освещения с осветительной арматурой и корпус правого прожектора.

К счастью, машинные отделения лидера почти не пострадали, главные турбины и вспомогательные механизмы остались целыми. Оценив состояние корабля, командование КБФ приняло решение поднять лидер до ледостава, восстановить его и вернуть в строй действующего флота. Для подъема «Минска» необходимо было повернуть корабль на ровный киль, заделать под водой пробоины и откачать воду из затопленных отсеков.

Первый этап подготовительных работ под водой начался 18 октября под руководством старшего лейтенанта Г.П.Титова. Предложенный специалистами способ подъема затонувшего лидера заключался в повороте его на ровный киль с помощью шести пар 70-тонных гиней, двух 80-тонных и одного 40-тонного понтонов с последующей постановкой на плав путем заделки повреждений и откачки воды. Подготовительные работы продолжались до ледостава — до 1 декабря 1941 г.

Зимой 1941—1942 гг., несмотря на чудовищные трудности, вызванные блокадой и холодами, начался следующий этап работ по подъему и восстановлению корабля и возвращению его в строй. Уже зимой Морской завод изготовил необходимые приспособления. Весной 1942 г. подготовительные работы были продолжены, но нехватка специалистов и оборудования в блокадном городе затянули работу. Лишь 28 июня приступили

к проведению работ под водой. Прежде всего, водолазы сняли с лидера все вооружение и боеприпасы. Затем к борту корабля приварили кронштейны под остропку шестью парами гиней.

9 августа, несмотря на бомбежку и артобстрелы противника, начались работы непосредственно по подъему корабля: завели на корпус гини, остропили и подвели к корпусу понтоны. Ходовые концы гиней выбирались с помощью лебедок на берегу. В понтоны подавался воздух. Уже 25 августа с помощью предложенной системы лидер был поднят, а затем введен в док «Памяти трех эсминцев» (быв. Константиновский) Кронштадтского морского завода. Восстанавливать корабль (заводской номер заказа 471) поручили коллективу завода им. А.А.Жданова (№190) под руководством талантливого инженера Д.А.Чалыка. Предстоял огромный объем работ. Надо было не только отремонтировать поврежденный корпус, носовые надстройки и котельные кожухи, но и заново изготовить кормовую надстройку и кожух третьего котельного отделения. Капитального ремонта требовали жилые помещения. На корабле предстояло установить новое артиллерийское и торпедное вооружение, средства связи, штурманское оборудование, посты управления стрельбой, палубные устройства.

Ремонт начали с корпуса. Небольшие отверстия заделывали заплатами на электро-сварке, а пробоины большого размера — стальными заглушками на заклепках. Пока корабль стоял в доке, заново проверили, затем отремонтировали донную и забортную аппаратуру, обеспечили водонепроницаемость отсеков. Пока лидер лежал на грунте под водой, из поврежденных топливных цистерн вылилась нефть, заполнившая помещения корабля и обеспечившая своеобразную консервацию. Однако нефтью была испорчена изоляция корпуса, кабелей; она привела в ужасающее состояние все помещения — жилые, служебные, хозяйственные, санитарные. Масса энергии и труда понадобилась, чтобы привести все в порядок.

Рабочие завода №198 обосновались на территории кронштадтского Морского завода. Начальником ремонтной базы назначили инженера И.Я.Деревянко. Администрация завода смогла выделить для выполнения необходимых работ только 60 человек, правда, все они были специалистами высокой квалификации, особенно корпусники. Помогло и командование КБФ: ежедневно, пока корабль стоял в доке, на него направлялись почти 200 краснофлотцев. Вначале их использовали только на очистке помещений от ила и грязи, а со временем многие из них под руководством опытных ждановцев овладели сложными ремонтными операциями.

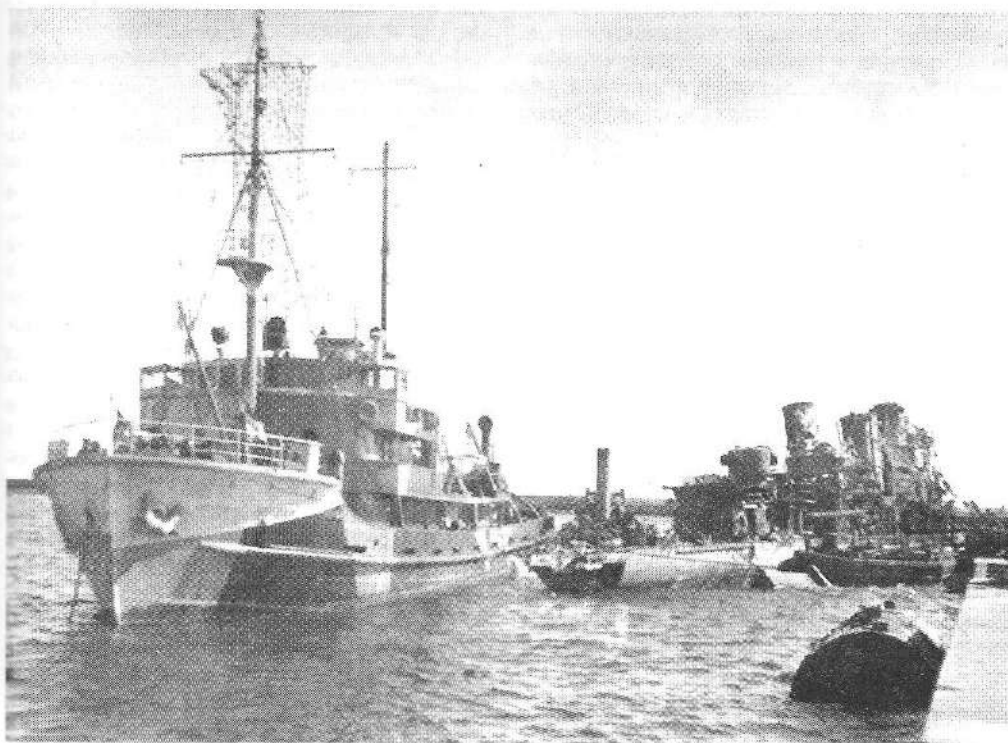
Поскольку с такой сложной работой требовал участия почти всех цехов и служб предприятия, было решено как можно быстрее закончить работу в доке и перевести лидер в Ленинград, на Выборгскую сторону, где находился завод «Русский дизель» (в то время филиал завода им. А.А.Жданова). Идти на буксире по Морскому каналу на виду у противника было невозможно — значит, следовало прежде всего обеспечить кораблю свой ход. Для ускорения работ при восстановлении вспомогательного котла левого борта решили не перекладывать топку заново и не менять асбестовую изоляцию, а просушить котел дровами, что позволило подготовить его к приему пара в два раза быстрее. Уже 31 августа на корабле был дан первый пар. Затем были восстановлены и смонтированы система парового отопления, ди-

зель-динамо, силовая и осветительная сеть, электроаппаратура.

Осмотр турбин и оборудования машинно-котельного отделения подтвердил, что механизмы почти не имеют повреждений. На пробойны в трубопроводах и складчатых компенсаторах главного паропровода наложили заплаты с помощью сварки. Механизмы тщательно очистили от ила и покрывавшей их нефти, а внутренность главных турбин многократно промыли горячей водой, продули до полной очистки насыщенным паром от введенных в действие котлов №1 и №2. Вспомогательные механизмы в машинно-котельном отделении тоже привели в рабочее состояние. Вся работа по восстановлению лидера была выполнена за 60 рабочих суток.

26 сентября «Минск» вышел из дока, и команда перешла жить на корабль. После доводки и устранения выявленных дефектов корабль подготовили для перехода своим ходом в Ленинград, на завод им. А.А.Жданова. Однако лидер ожидали новые испытания.

После окончания доковых работ и определения девиации магнитных компасов лидер был готов к ходовым испытаниям. Но командиром корабля был назначен бывший преподаватель кабинета торпедной стрельбы при Военно-морской академии капитан 2 ранга С.И.Рабинович, не имевший вообще опыта управления кораблем, да еще в такой сложной обстановке и в видимости противника. Поэтому для обеспечения выхода корабля



Буксировка поднятого «Минска» в док «Трех эсминцев». Кронштадт, август 1942 г.

в море из Ленинграда прибыл, по приказанию командующего эскадрой вице-адмирала В.П.Дрозда, командир «Ленинграда» капитан 3 ранга Г.М.Горбачев. Выход «Минска» на ходовые испытания в район Шепелевского маяка прошел в ночное время успешно.

Но дальше случилось непредвиденное. После возвращения с испытаний, Горбачев поставил «Минск» на якорь посредине Средней гавани, которая в дневное время ясно просматривалась противником из Петергофа, посчитав свою задачу выполненной и сошел с корабля. В это время начал увеличиваться юго-восточный ветер до сильного, и корабль стал дрейфовать кормой на Петровскую пристань. Это увидел дежурный по рейду капитан 3 ранга М.Г.Иванов, который, опасаясь за целостность винтов корабля, вызвал катер и отправился на корабль с задачей поставить его подальше от Петровской пристани. Машины на лидере еще не остыли. Вызвали ходовую вахту в машинное отделение. Корабль снялся с якоря и самым малым ходом под двумя машинами вышел на нужную позицию, где «заstopорился». При этом случилось невероятное — третьей машиной дали «малый назад», в результате чего корабль вместо торможения увеличил скорость переднего хода и врезался в южную гранитную стенку, разрубив носовую часть до пятого шпангоута.

О происшествии было доложено командиру Кронштадтской ВМБ капитану 1 ранга Г.И.Левченко. Тот приказал отремонтировать корабль своими силами, для чего необходимо было поставить его в док. К счастью, в разбитых носовых отсеках водотечи не было, и приняли решение поставить корабль на клетки, которые еще не успели разобрать после восстановительного ремонта. В доке пришлось отрезать деформированную часть форштевня и, за неимением на Морском заводе необходимого оборудования, править ее вручную. Успешно справиться с этой трудоемкой операцией ждановцам помогла бригада краснофлотцев. После установки исправленного форштевня на место, листы обшивки соединили сваркой, а к форштевню приклепали. Через десять суток отремонтированный корабль вывели из дока.

Расследование причины аварии выявило, что при монтаже во время восстановительного ремонта кто-то перепутал концы электродатчика тахометра средней турбины. Если на ходовом мостике машинным телеграфом давали передний ход, то в машине принимали «ход назад», и наоборот. Как это ни странно, но во время ходовых испытаний эта ошибка осталась незамеченной.

Прежде чем идти в Ленинград, кораблю предстояла проверка на ходу, для чего, естественно, был необходим выход в море. Вечером 3 ноября, соблюдая строжайшую свето-

маскировку, лидер «Минск» миновал боновые заграждения Большого Кронштадтского рейда и двинулся на запад по фарватеру до Красной Горки, потом лег на обратный курс. В заливе было тихо, темнота абсолютная — нигде ни огонька, никаких ориентиров.

Выход оказался удачным. Машинно-котельные установки работали нормально. Правда, в какой-то момент перегрелся один переборочный сальник, но машинисты, которыми руководил старший мастер Ф.М.Иванов, быстро ликвидировали неисправность, не останавливая машин.

5 ноября 1942 г., после испытательного пробега до Шепелевского маяка и обратно, на корабле подняли Военно-морской флаг — лидер «Минск» возвратился в строй! День 5 ноября стал вторым днем рождения корабля.

Но выход из Кронштадта вновь пришлось отложить — в небе над Ленинградом повисли фашистские бомбардировщики, беспрерывно била вражеская артиллерия — налет был тяжелым и долгим. Досталось и Кронштадту, но «Минск», к счастью, не пострадал.

Новой датой перехода в Ленинград определили 9 ноября. Для руководства подготовкой и переводом лидера прибыл лично командующий эскадрой КБФ вице-адмирал В.П.Дрозд. Поздним вечером на Малом Кронштадтском рейде собрались участники перехода — три эсминца и лидер «Минск».

Переход из Кронштадта в Ленинград представлял тогда настоящую боевую операцию. Походный ордер составили следующим образом: в голове отряда должны были идти эсминцы «Славный» и «Грозный», затем лидер «Минск», еще не имевший вооружения, а концевым — третий эсминец. И это неудивительно: ведь немецкие войска занимали южный берег залива в районе Стрельны и Нового Петергофа. На всем протяжении Морской канал находился под артиллерийским огнем, батареи противника могли обстреливать наши корабли прицельно, с расстояния менее 20 кбт. С наступлением темноты канал освещался из Петергофа и Стрельны мощными прожекторами. Когда и этого врагу казалось мало, гитлеровцы развешивали над каналом «люстры» — осветительные снаряды, спускавшиеся на парашютах в течение 5—7 минут...

В ночь на 9 ноября лидер «Минск» и эсминцы вышли из Кронштадта. Кораблям были приданы 11 катеров-дымзавесчиков и подразделение самолетов для прикрытия с воздуха. Переход обеспечивали также и 12-дюймовые орудия линкора «Марат», кронштадтские форты и авиация. Отряд шел Морским каналом два часа — скорость движения судов здесь ограничена. И все это время 12-дюймовые орудия линкора «Марат» стреляли по немецким береговым батареям. По южно-

му берегу залива вели огонь и кронштадтские форты. В небо была поднята авиация, она тоже бомбила позиции врага.

Удачный маскирующий маневр — своеобразную игру света — придумали прожектористы. Их мощные установки «били» из Кронштадта параллельно открытой части Морского канала. Между каналом, по которому двигался отряд кораблей, и берегом, занятым неприятелем, возник своего рода световой коридор. Он сбивал с толку вражеских прожектористов, мешал им освещать канал, а артиллеристам противника — вести прицельную стрельбу.

Условия для перехода сложились неблагоприятные: тихая, ясная погода, залив покрыт льдом толщиной 3—5 см. Льды помешали катерам-дымзавесчикам пробиться в район перехода и поставить дымзавесу. Эсминцу «Славный», шедшему головным, удалось проскочить незамеченным; «Минск» же был обнаружен противником. Освещенный лучами прожекторов, лидер оказался под огнем немецких батарей. Но все обошлось благополучно: одновременный удар по врагу с разных направлений не позволил ему как следует пристреляться по кораблям.

Глубокой ночью лидер вошел в Неву и, пройдя мосты лейтенанта Шмидта и Республиканский (бывший Дворцовый), стал на якорь у Петропавловской крепости. Потеря среди личного состава не было, корпус корабля получил лишь отдельные осколочные пробоины без тяжелых последствий.

Утром лидер двинулся дальше, к набережной Большой Невки, однако попасть туда оказалось непросто. Надо было пройти мост Свободы (бывший Сампсониевский). Его развели, но крылья ходового мостика «Минска» оказались шире разводной части моста. Крылья с обоих бортов пришлось на метр отрезать автогеном, после чего лидер миновал мост. Впоследствии, когда отремонтированный корабль покинул завод, эти конструкции, изготовленные отдельно, установили на ходовом мостике уже после того, как «Минск» прошел через разводной пролет.

На Большой Невке лидер встал у Выборгской набережной, напротив завода «Русский дизель». Это предприятие в годы войны выпускало корпуса мин, насосы для откачки воды, а также осуществляло ремонт кораблей. Перед коллективом завода и экипажем была поставлена задача — ввести лидер «Минск» в боевой состав эскадры к началу кампании 1943 г.

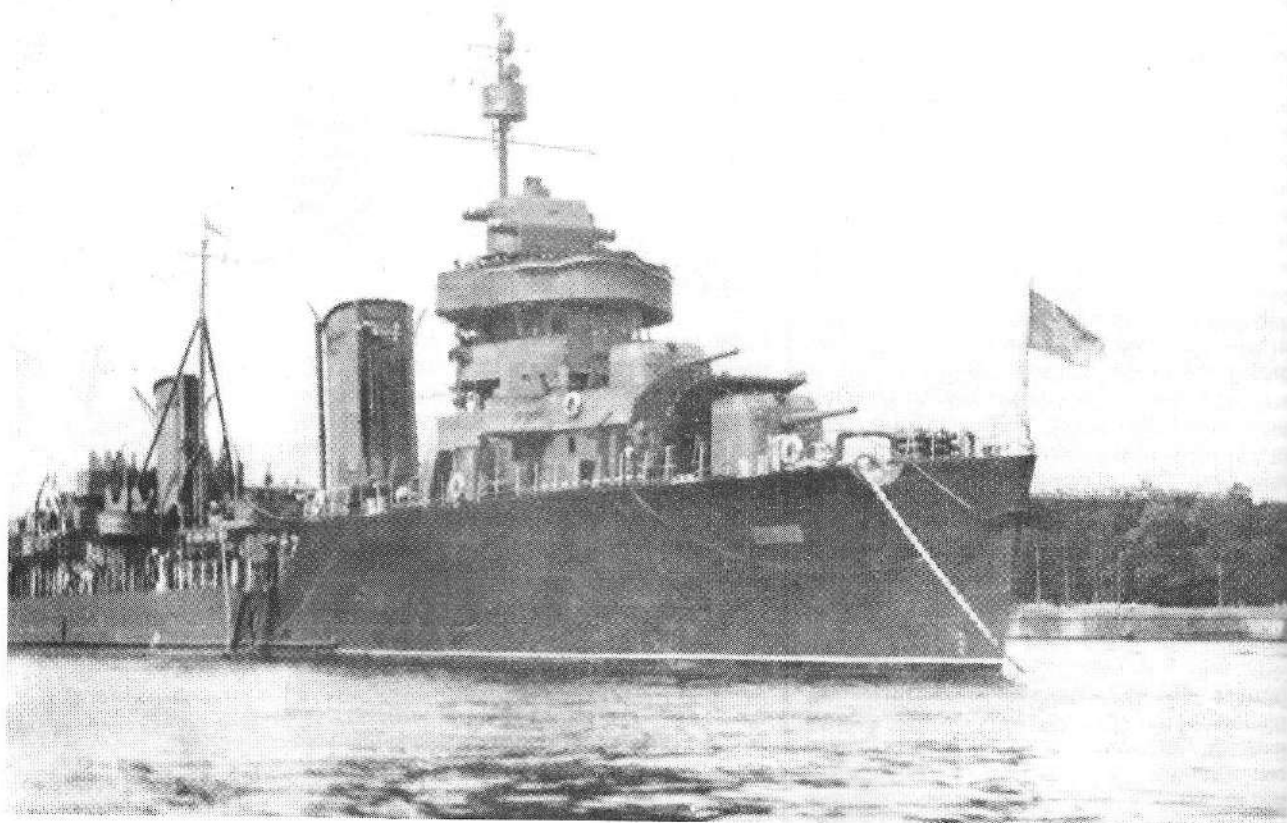
Работы приходилось выполнять в крайне неблагоприятных условиях: нехватки нужного оборудования, материалов, рабочих рук. Площадки, у которых велся ремонт корабля, были не приспособленные и совершенно открытые. Никакой, даже символической за-

щиты от осколков бомб и снарядов не существовало. Между тем бомбежки и артобстрелы велись постоянно. Сигнал воздушной тревоги обычно подавался заблаговременно, об артиллерийском же налете заранее не предупреждали — сирена звучала уже после разрыва первой серии снарядов. К тому же противник часто обманывал: выпускал десяток снарядов и замолкал. Только люди выберутся из щелей-укрытий — снова обстрел. Однажды утром осколками снаряда поразило сразу троих. Моряк-вахтенный у трапа и ученик-ремесленник, сидевший на штабеле дров, были убиты, заводская работница — нагревательница заклепок — ранена в ногу. Теряли людей, корабль получал новые пробоины в бортах и надстройках. И все же ремонт шел.

На заводе с корпуса судна сняли всю промокшую, испорченную изоляцию и поставили новую. Изготовили и заменили оборудование для всех корабельных помещений. Значительные работы были связаны с восстановлением электрооборудования, кабельной сети. Пришлось заменить все приборы — штурманские, гидроакустические, управления стрельбой, радиоаппаратуру. Вскрыли все механизмы МКО, палубные и другие устройства, капитально их отремонтировали. Третий котел, вышедший из строя во время бомбежки 21 сентября 1941 г., был восстановлен, здесь заменили подавляющую часть водогрейных трубок, конструкции кожуха, изоляцию. Трубки заготавливались в цехах завода, все остальное делалось непосредственно на корабле. Все машинно-котельные установки проверили и сдали команде «Минска» во время швартовных испытаний у стенки завода. Ходовых испытаний предприятие, естественно, не проводило: белые ночи не давали такой возможности. Артиллерийское вооружение и тяжелые агрегаты были погружены на корабль с помощью 50-тонного плавучего крана, предоставленного флотом. 18 января 1943 г. на корабле после длительного перерыва была установлена боевая готовность.

За успешное проведение ремонта и восстановление корабля 1 мая 1943 г. 12 лучших людей лидера были награждены правительственными наградами. В июне на корабле провели обследование бортовых обмоток для компенсации поперечного индуктивного намагничивания. И, наконец, 22 июня 1943 г. лидер «Минск» вновь стал полноценной боевой единицей эскадры КБФ.

Лето 1943 г. прошло для экипажа «Минска» в отработке организации боевой службы корабля. Одно за другим следовали боевые, авральные, химические учения, тренировки личного состава на боевых постах. 19 июля корабль произвел первую после подъема флага артиллерийскую стрельбу по противнику из вновь установленных орудий. Пос-



**Восстановленный
«Минск» на Неве
после окончания
войны**

ле этого «Минск» был включен в систему артиллерийской обороны Ленинграда. Уже 30 июля лидер занял огневую позицию у Невского лесопарка. Отсюда он вел артиллерийскую стрельбу по противнику в районе Колпино, поддерживая своим огнем боевые действия частей Ленинградского фронта, подавлял немецкие батареи, отражал воздушные налеты противника. В сентябре мимо лидера по Неве проходил на очередные испытания эсминец «Статный». Противник стал обстреливать его из артиллерии. К счастью, попадания в корабль не было, но командир «Минска» С.И.Рабинович получил осколочное ранение. На его место был назначен капитан 3 ранга Г.Н.Моторов.

В январе 1944 г. началась мощная артиллерийская подготовка наступления. По заранее намеченным целям бил из своих орудий и «Минск». После снятия блокады 27 января лидер встал на ремонтные работы, которые велись до конца февраля.

Летом 1944 г. экипаж «Минска» успешно выполнил все задачи по боевой подготовке. Однако сам корабль все еще нуждался в ремонте — сказывался некачественный в прошлую блокадную зиму ремонт и последствия артолетов. Поэтому в июле и ав-

густе лидер снова ремонтировался на заводе им. А.А.Жданова. И, наконец, 28 августа после окончания восстановительных работ «Минск» отошел от стенки завода (на набережной Большой Невки) и перешел в Кронштадт.

В связи с исключительно высокой минной угрозой в Финском заливе использование лидера, как и других кораблей эскадры, исключалось. Поэтому все летнее и осеннее время 1944 г. экипажи занимались совершенствованием боевой подготовки, ремонтом кораблей, приведением в порядок их материальной части, оружия и систем.

29 апреля 1945 г. по приказу командующего флотом «Минск» вышел из Кронштадта в Ленинград для участия в Первомайском параде кораблей КБФ. Прибыв на Неву, он бросил якорь между мостами Шмидта и Республиканским. 9 мая 1945 г. застало лидер в Ленинграде.

Командирами корабля были капитан 2 ранга Ф.Т.Тарасов (в период испытаний 1936—1939), капитан 3 ранга А.В.Волков (1939—1940), капитан 2 ранга П.Н.Петунин (1940—7.10.1941), капитан 2 ранга С.И.Рабинович (январь 1942—сентябрь 1944), капитан 3 ранга Г.Н.Моторов (сентябрь 1944—1945).

«Москва»

Лидер эскадренных миноносцев «Москва» вошел в состав 3-го дивизиона Отряда легких сил Черноморского флота 7 августа 1938 г. 23 августа командование флотом поздравило личный состав «Москвы» с подъемом Военно-морского флага и за активное участие в строительстве корабля наградило 44 человека денежными премиями, а 17 человек получили благодарности. В отчете по боевой подготовке ЧФ за 1938 г. указывалось, что лидером «Москва» с января по сентябрь пройдено 1828 миль, 236 дней он находился в ремонте.

В ноябре 1938 г. лидеру доверили выполнение дипломатической миссии. 16 ноября «Москва» вышла в заграничный поход. На корабле (командир капитан 3 ранга А.И.Зубков, старший помощник капитан-лейтенант С.К.Соколов) находились заместитель наркома иностранных дел СССР В.П.Потемкин и командующий Черноморским флотом флагман 2 ранга И.С.Юмашев. Целью похода являлось участие в похоронах президента Турции Мустафы Кемала (Ататюрка).

17 ноября лидер прибыл в Стамбул. 19 ноября советская делегация (40 краснофлотцев и командиров корабля) совершила поездку в Анкару для возложения венка и отдания воинских почестей основателю Турецкой республики. Заместитель наркома ВМФ СССР сообщил в правительство: «19 ноября при сопровождении линейного крейсера «Явуз» с гробом Кемала Ататюрка лидер «Москва», занимавший в колонне иностранных кораблей второе место, вызвал общее одобрение четкостью своих маневров».

Лидеру была выражена благодарность со стороны турецкого адмирала. К этому присоединилась официальная благодарность, заявленная нам представителем МИД по поводу немедленной подачи катера с «Москвы» для оказания помощи турецким летчикам, упавшим в море вместе с самолетом при сопровождении «Явуза».

Команда лидера побывала на 11 ознакомительных экскурсиях по Анкаре и Стамбулу. 25 ноября «Москва» покинула Стамбул и, после выполнения запланированных учебных задач в Черном море, 28 ноября верну-

лась в главную базу флота. 21 декабря нарком ВМФ объявил благодарность личному составу корабля «За отличное выполнение правительственного задания».

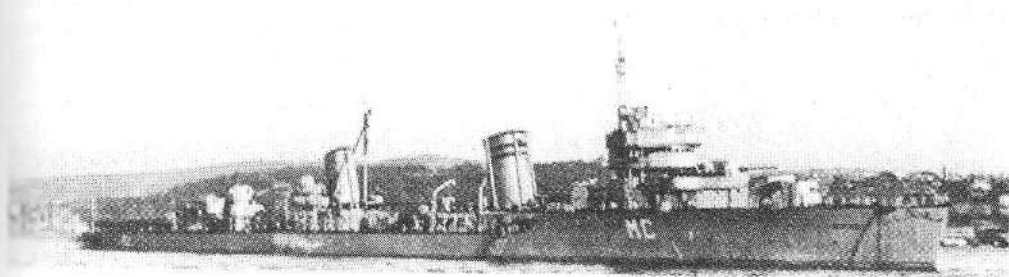
В следующем, 1939 г. корабль снова побывал в заграничном походе. 19 октября в 16 часов на лидер «Москва», стоявший на якоре в Севастопольской бухте, прибыли находившийся с визитом в Советском Союзе министр иностранных дел Турции Ш.Саранджоглу и полпред СССР в Турции А.В.Терентьев. В 16.45 отряд кораблей в составе лидера «Москва» и эсминца «Беспошадный» (командир отряда капитан 2 ранга С.Г.Горшков) снялся с якорей и вышел из Севастополя.

На следующий день в 12.15 «Москва» и «Беспошадный», обменявшись салютом наций с береговой батареей, прибыли на рейд Стамбула, где турецкий министр сошел на берег. Были дружеские встречи, визиты, посещение стамбульских достопримечательностей. По поводу внешнего вида наших моряков в отчетных документах отмечалось: «Насколько наши краснофлотцы отличались в лучшую сторону от матросов турецкого флота своим обмундированием и внешним видом, настолько наш комсостав выглядит излишне скромно и бедно. Командный состав не привык ходить в тужурках, очень долго одевается, не умеет завязывать галстуки. Обмундирование для заграничных походов надо выдавать улучшенное». 23 октября лидер и эсминец покинули пролив Босфор и утром следующего дня вернулись в Севастополь.

В мае 1940 г. была сформирована эскадра ЧФ. Осенью Черноморский флот и Закавказский военный округ проводили совместные маневры в юго-восточной части морского театра и прилегающего побережья.

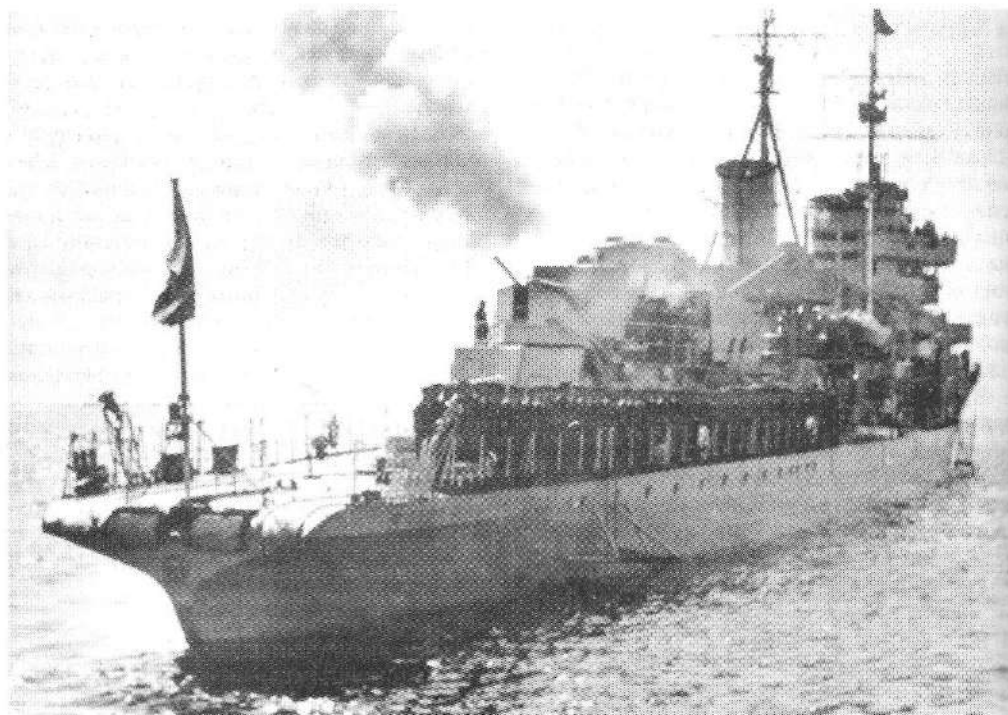
В феврале 1941 г. командиром лидером «Москва» стал капитан-лейтенант А.Б.Тухов. Ему и пришлось командовать кораблем во время совместных учений сил ЧФ и войск особого Одесского военного округа. Командиром БЧ-3 был старший лейтенант В.Б.Холодный — выпускник ВМУ им. Фрунзе 1937 г. и одновременно талантливый пианист.

Согласно задачам оперативного плана, в случае вступления Румынии в войну, силам флота предписывалось уничтожить или захватить ее флот и прервать коммуникации,



Лидер «Москва» на рейде Стамбула, октябрь 1939 г.

**Лидер «Москва»,
салют из 76-мм
орудий. Октябрь
1939 г.**



блокировать побережье; быть готовым к посадке тактических десантов; содействовать левому флангу Красной Армии при форсировании реки Дунай и при дальнейшем продвижении вдоль побережья Черного моря. Отработке такого взаимодействия были посвящены и последние в канун войны учения. В начале июня 1941 г. под видом учений из Закавказья в Крым был переброшен 9-й особый стрелковый корпус. 14—19 июня было проведено учение по посадке в Одессе 150-й стрелковой дивизии на десантные транспорты, которая была высажена на западное побережье Крыма, в районе Тендры. В этих учениях по обеспечению конвоев участвовал и лидер «Москва».

Война застала корабль в главной базе, куда он вернулся после учений вместе с эскадрой. В начавшейся войне Румынии отводилась роль основного источника снабжения нефтью германских войск водным путем. Нарушение этого снабжения являлось одной из главных задач Черноморского флота и его авиации. Уже вечером 22 июня на коммуникации противника вышли советские подводные лодки: Щ-209 в район подходов к мысу Эмине, Щ-205 — в район маяка Олинька, Щ-206 последовала на так называемую «позицию №4» в район портов Мангалия и Констанца.

В первые же дни войны Верховное Главнокомандование поставило перед Черноморским флотом задачу ударами флотской авиации и набеговыми действиями кораблей разрушить портовое оборудование и уничтожить

запасы нефти в Констанце — порту и главной базе легких сил румынского ВМФ. Решение этой задачи Военный совет флота возложил на эскадру. Ей предписывалось на рассвете 26 июня произвести огневой налет на нефтебаки и портовые сооружения.

Утвержденный план действий предусматривал нанесение удара между 4.00 и 4.30 по нефтебакам Констанцы и близлежащим аэродромам авиацией ЧФ, а в 5.00 — ударной группой кораблей. Кораблям предстояло также разведать боем систему обороны главной базы врага, а авиагруппе — сфотографировать результаты удара. Выделалась также группа корабельной поддержки.

Кораблям ударной группы надлежало подойти к Констанце на расстояние 110—120 кбт. При этом штаб Черноморского флота игнорировал официальное объявление румынского правительства от 7 июля 1940 г. о постановке минных заграждений на подходах к Констанце в 170 кбт от берега.

Как выяснилось, противоминное обеспечение ударной группы было явно слабым. Точных сведений о расположении минных заграждений противника, выставленных 15—19 июня 1941 г. на подходах к Констанце, практически не было. На картах минной обстановки, выданной командирам кораблей, были лишь схематически нанесены только контур вероятного минного поля и подозрительная зона, находившаяся примерно в 75—80 милях восточнее Констанцы. В этой обстановке, кроме тщательного расчета курсов движения и применения параван-охраните-

лей, никаких других мер, снижающих минную опасность, командиры кораблей принять не могли. Фактически поставленную боевую задачу они должны были решать, рискуя подорваться на минах врага.

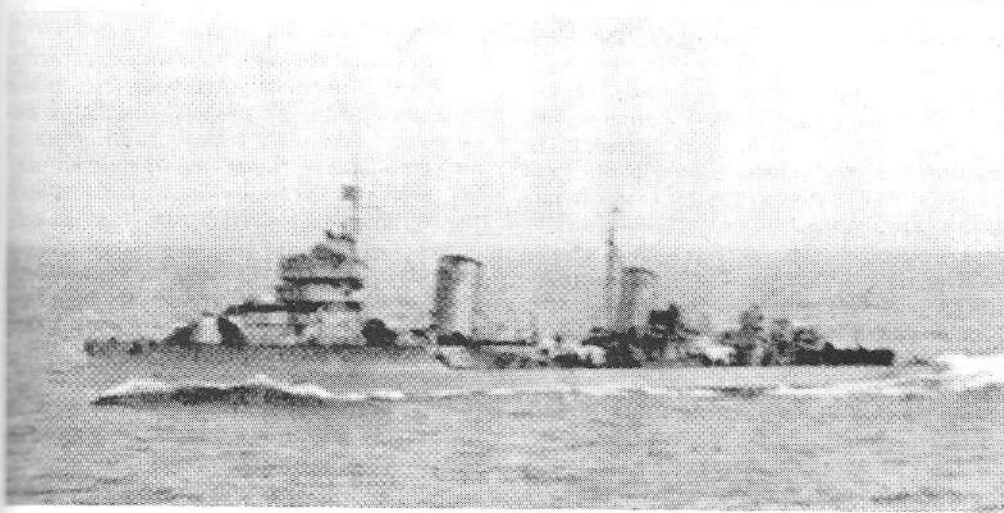
Недостаточный опыт в организации совместных ударов разнородных сил флота и спешка в планировании и подготовке, имели печальные последствия. Так, командир ударной группы кораблей данных о береговых батареях в районе Констанцы не получил, так как штаб флота их тоже не имел. Таблица условных сигналов (ТУС) была составлена в самый последний момент, уже во время экстренной подготовки к походу.

Первоначально лидер «Москва» был включен в группу поддержки (крейсер «Ворошилов» — головной). В ударную группу входили лидер «Харьков» и эсминцы «Смышлennyй» и «Сообразительный». Общее командование обеими группами осуществлял с крейсера «Ворошилов» командир ОЛС контр-адмирал Т.А.Новиков.

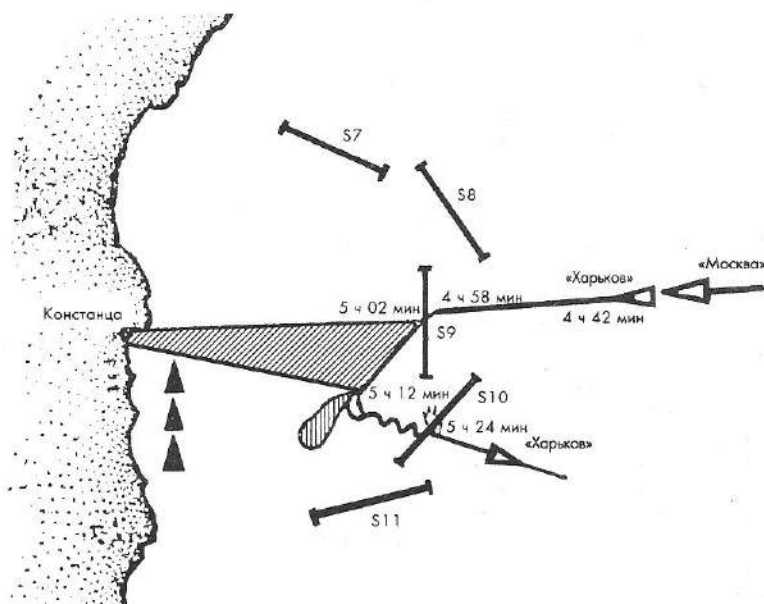
В 18.00 25 июня ударная группа начала выходить из Севастопольской бухты. Но при подходе к боновому заграждению на посту наблюдения и связи подняли сигнал: «Выход не разрешается». Корабли стали на якорь. Выяснилось, что в 17.33 штаб флота получил результаты рассмотрения наркомом ВМФ плана действия, и там ударная группа утверждалась в составе двух лидеров, а группа поддержки — в составе крейсера и двух эсминцев. Лишь в 20.10 уже в составе ударной группы «Москва» с выставленными параванами смогла выйти из главной базы, и эта задержка сыграла потом свою роковую роль. На траверзе Херсонесского маяка оба лидера убрали параваны и со скоростью 28 узлов легли курсом 315° на Одессу (для обмана воздушной разведки противника). С наступлением темноты в 21.15 лидеры изменили курс на Констанцу.

Группа кораблей поддержки вышла из Севастополя в 22.41. Эсминец «Смышлennyй», зацепившись за что-то параваном, только в 03.00 смог продолжить движение. Поскольку это был первый практический выход ОЛС, то оба эсминца охранения в темноте потеряли крейсер, и он всю ночь шел один. Лишь к рассвету эсминцы, не встретив по пути кораблей румынского дозора, присоединился к «Ворошилову», и вся группа поддержки сосредоточилась в заданном районе в 50 милях восточнее Констанцы.

К 01.47 26 июня корабли ударной группы подошли к границе опасной в минном отно-



Передача сигнала на «Москву» (общий вид и фрагмент), июнь 1941 г.



**Схема набега
на Констанцу
26 июня 1941 г.**

шении зоны и, сбавив ход до 24 узлов, поставили параван-охранители. Хотя использование параван-охранителей типа К-1, согласно инструкции, ограничивало скорость движения до 22 узлов, лидеры запаздывали к назначенному времени и вынуждены были идти с более высокой скоростью.

Из-за превышения скорости хода в 04.26 лидер «Москва», шедший концевым, потерял правый параван в 23 милях от Констанцы (по численности, на самом деле в 2—3 милях ближе, т.е. находясь на румынском минном заграждении S-9). В 4.58 по приказу командира ударной группы Романова «Москва» заняла место головного корабля. Из-за близости берегов противника замену параванов решили не производить.

Обстоятельства сложились так, что в назначенное время удар с воздуха по Констанце советская авиация нанести не смогла, и порт не был потревожен. Но на кораблях этого не знали.

В условленное планом время — 05.00 оба лидера повернули на курс 221° и увеличили ход до 26 узлов. Через две минуты корабли вышли в точку поворота на боевой курс и развили ход 28 узлов.

«Москва» открыла огонь главным калибром одновременно с третьим залпом лидера «Харьков». Пристрелка велась по измеренным отклонениям, поражение — очередями с шагом по прицелу 2 кбт, и по целику — 10-тысячной дистанции, пятиорудийными залпами со скорострельностью 10 секунд. Из-за плохой видимости горизонта (утренняя дымка) огонь пришлось вести как по невидимой цели. На берегу взметнулось пламя большого пожара в районе нефтяных баков.

Из 350 130-мм снарядов в 35 залпах кораблей ударной группы «Москва» выпустила 196.

В 05.04 со стороны румынского берега с лидеров увидели две вспышки орудийных залпов. Согласно одной из отечественных версий, вслед за этим в районе головного корабля «Москва» упал недолетный залп, а следующий залп накрыл корабль, хотя прямого попадания достигнуто не было. У командира ударной группы на «Харькове» создалось впечатление, что по головному лидеру пристрелялась 280-мм батарея, поэтому он приказал «Москве» прекратить огонь, поставить дымзавесу и лечь на курс отхода 123°. Прекратив огонь и поставив дымзавесу, она резко отвернула на курс отхода. Согласно же трофейным материалам, вспышки на берегу в 05.04 являлись в действительности залпами румынских зенитных батарей по советскому бомбардировщику СБ, единственному пропавшему к Констанце.

Тем временем, по «Москве» в 05.09 открыли огонь плохо различимые в утренней дымке на фоне берега румынские эсминцы «Реджина Мария» и «Мэрэшти», медленно продвигавшиеся на фоне берега на юг. Корабли противника накрыли головной лидер уже вторым залпом. Однако неожиданный отворот лидера сбил стрельбу противника, а при переходе на поражение румынские командиры неправильно учли скорость цели, и все залпы стали ложиться по корме «Москвы». С вхождением лидера в дымовую завесу, румынские эсминцы прекратили стрельбу и возобновили ее в 05.17, когда дым несколько рассеялся, и корабли вновь стали просматриваться.

Германская же береговая батарея «Тирпиц» открыла огонь по четко вырисовавшимся на светлом фоне горизонта силуэтам советских кораблей лишь в 05.19. Первый залп лег с перелетом в 10 кабельтовых и влево от «Москвы». Второй двухорудийный залп лег уже с перелетом в 5 кбт, а третий залп накрыл лидер с недолетом 1—1,5 кбт.

Курс отходящих кораблей ударной группы вел к южной кромке заграждения. Согласно переданному по УКВ приказу командира дивизиона, считавшего опасность от артиллерийского огня большей, чем от мин, «Москва» увеличила ход до 30 узлов и отходила противоракетным зигзагом. При маневрировании лидер потерял левый параван-охранитель. В кильватер за «Москвой» противоракетным зигзагом шел «Харьков».

В 05.20 с обоих лидеров заметили след двух торпед, идущих прямо на «Москву». С «Харькова» передали на головной лидер приказание: «Буки (Большой ход)». Идти прямым курсом». Через минуту «Москва» по УКВ передала квитанцию. И в это же мгновение при уклонении от торпед вправо в 05.21 над ко-

раблем поднялся столб воды, огня и дыма на тридцатиметровую высоту (выше мачт). Лидер остался без хода. Зенитное 76-мм орудие продолжало стрельбу по появившемуся самолету противника.

Сразу же после взрыва представилась следующая картина. Обшивка и набор корпуса в районе 1-го и 2-го котельных отделений с левого борта были разрушены взрывом. Корабль, шедший почти 30-узловой скоростью, стал разламываться у среза полубака. Надломленную в районе 1-го котельного отделения носовую оконечность (в месте скользящего шва) потоком воды развернуло форштевнем к корме. Уцелевшей обшивкой правого борта она еще удерживалась на поверхности, но быстро погружалась с креном на левый борт, так что был виден боковой киль. Мостик, первая дымовая труба и фок-мачта оказались в воде. Командир «Москвы» капитан-лейтенант А.Б.Тухов, оглушенный взрывом, был сброшен с мостика в воду, замполит батальонный комиссар Г.Т.Плющенко погиб.

Сразу же после взрыва в носовых отсеках погасло освещение. Командир носовой аварийной партии младший инженер-лейтенант Н.Т.Николаев, увидев сильную вспышку пламени при взрыве, приказал тушить пожар. Но события развивались настолько быстро, что людям из отсека пришлось выбираться уже по борту, как по палубе, выныривая из затопленных помещений. В таких условиях борьба за непотопляемость оказалась бесполезной.

Через две минуты после взрыва носовая оконечность оторвалась и быстро затонула. Кормовая часть, которая имела дифферент на нос и крен до 10° на правый борт, еще плавала на поверхности воды, и люди на ней находились на своих боевых постах. Корабль остался без движения, но машины еще работали, и левый винт некоторое время вращался в воздухе. Из поврежденной взрывом кормовой дымопаратуры валил белый дым. Первое машинное отделение уже находилось под водой; давление пара быстро падало и в кормовом эшелоне. Командир БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант В.М.Голубов приказал поставить подпоры на носовую переборку 1 машинного отделения, одновременно продублировав приказание командиру кормовой аварийной партии главстаршине М.А.Лукину. Вскоре из третьего котельного отделения командиру БЧ-5 доложили, что воды в котле нет и горение выключено.

Погружение кормовой части быстро продолжалось, и помощник командира корабля старший лейтенант Л.И.Приваленков подал команду: «Покинуть корабль». Голубов отдал распоряжение спустить шлюпки, сбросить за борт пробковые матрасы и койки, а из КП-1

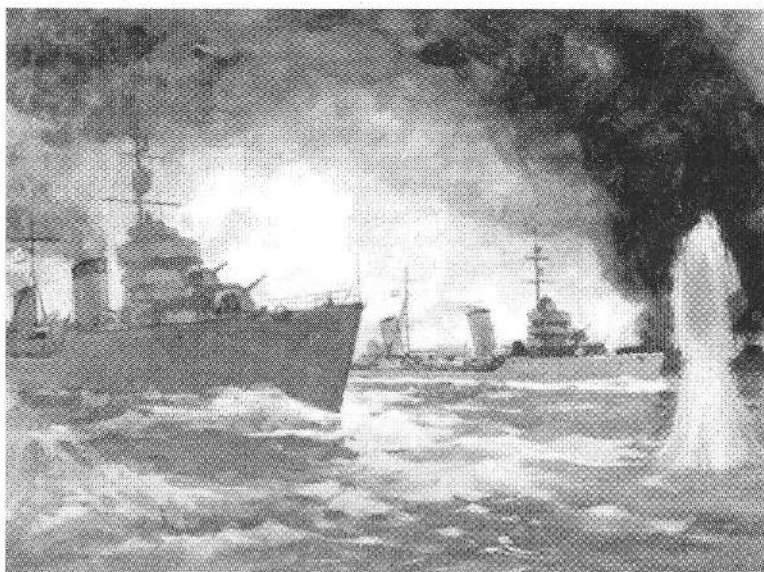
по переговорным трубам передал по боевым постам приказание: «Всем наверх». Личный состав «Москвы» спешно покидал гибнущий корабль. Дифферент кормовой части достиг 40 градусов, и она, встав вертикально, затонула через 8—10 минут после взрыва в точке с координатами 44° 02' с.ш. и 28° 50' в.д., на глубине 40—45 м.

Существует несколько версий причин гибели лидера «Москва». Первоначально на флоте существовало мнение о попадании снаряда крупнокалиберной береговой батареи в одну из запасных торпед, хранившихся на верхней палубе корабля. Например, в дневниковых записях германского эксперта по минным заграждениям капитана 1 ранга Гейнца Гадова отмечено: «4.20. Батарея «Тирпиц» и железнодорожная батарея открыли огонь по уходящим эсминцам. 4.23. Попадание в головной эсминец. Спустя короткое время, этот эсминец взлетел на воздух...». Правда, сегодня эта версия считается сомнительной.

Более вероятный выглядит подрыв на mine. Ведь известно, что лидер маневрировал на минном заграждении S-10, и взрыв произошел во время поворота вправо на скорости более 26 узлов. В такой ситуации корабль по инерции как бы заносит, и он движется лагом в сторону, противоположную повороту. Поэтому вероятность «поймать» мину всей длиной корпуса достаточно велика.

Существует и третья версия — якобы «Москва» погибла от торпеды, выпущенной советской подводной лодкой Ш-206, принявшей советский корабль за румынский. Лодка не вернулась из своего первого боевого похода к румынским берегам, что давало основания для различных предположений. Однако опубликованные в последние годы докумен-

Лидеры «Москва» и «Харьков» в бою у Констанцы 26 июня 1941 г.
Художник В.Печатин





**Командир лидера
«Москва» капитан-
лейтенант А.Б.Тухов**

ты убедительно доказывают непричастность Ш-206 к гибели «Москвы».*

К вечеру румынские катера и гидросамолеты подобрали из воды 69 человек (7 офицеров и 62 краснофлотцев). Рядовых моряков отправили в казарму плавбазы. Офицеры, среди которых был командир «Москвы» Тухов, командир БЧ-5 Голубов и другие, были переведены в офицерскую штрафную команду. Впоследствии командир лидера бежал из концлагеря и сражался в рядах партизанского отряда «Буревестник» под Одессой, командуя взводом разведки. А.Б.Тухов героически погиб в бою с противником 5 марта 1942 г. близ села Головановск на Буге.

Так первый бой лидера «Москва» в Великой Отечественной войне стал для него и последним. При послевоенном тралении района Констанцы корпус погибшего лидера был обнаружен, однако разрешение на подъем останков корабля власти Румынии не дали.

Командирами лидера были капитан 3 ранга Л.А.Владимирский (10.1936—12.1936), капитан-лейтенант К.Ю.Андреус (5.05.1937—26.03.1938), капитан 3 ранга А.И.Зубков (26.03.1938—31.03.1939), капитан 3 ранга В.Н.Ерошенко (31.03.1939—10.1940), капитан-лейтенант А.Б.Тухов (21.11.1940—26.06.1941).

«Харьков»

Предвоенные годы ровесника «Ленинграда» и «Москвы» лидера «Харьков», входившего в 3-й дивизион ОЛС (командир — контр-адмирал Т.А.Новиков), прошли в учениях, отработке задач, плановых ремонтах. По свидетельству очевидцев, постоянно сияющий чистотой «Харьков» (командир капитан 3 ранга П.А.Мельников) всегда отличали дисциплина, порядок, четкость организации службы.

В начале июня 1941 г. лидер в составе эскадры принимал участие в учениях по отработке взаимодействия флота с войсками приморских флангов армии. За сутки до начала Великой Отечественной войны флот вернулся в главную базу, и «Харьков» стал на свое штатное место в Северной бухте, где его застала война.

Уже утром 23 июня лидер участвовал в составе группы кораблей в обеспечении постановок минных заграждений. Вечером того же дня из штаба Дунайской флотилии посту-

пило донесение о том, что из Констанцы вышли шесть эсминцев и миноносцев противника, предположительно намеревавшихся произвести набег на базы нашего флота. Командование ЧФ выслало из Севастополя отряд кораблей 3-го дивизиона: лидер «Харьков» и эсминцы «Беспошадный» и «Смышленный». Почти сутки корабли маневрировали в районе острова Змеинный (Фидониси), но противника не обнаружили и возвратились в главную базу.

25 июня «Харьков» (головной в составе ударной группы кораблей) в 20.10 с командиром ударной группы капитаном 2 ранга М.Ф.Романовым на борту вышел из Севастополя для нанесения удара по Констанце. В 30 милях от цели, в 01.47, лидеры сбавили ход до 24 узлов и поставили параван-охранители. При следовании с такой скоростью в 04.45 «Харьков», шедший головным, потерял правый параван (по некоторым данным — в результате срабатывания минного защитника). Романов решил не тратить время на замену паравана и приказал «Москве» стать головным, очевидно, не зная о том, что она тоже потеряла параван.

После разворота на боевой курс «Харьков» потерял оставшийся (левый) параван. Через 2 минуты лидер, увеличив скорость до 28 узлов, с дистанции 130 кбт открыл огонь из главного калибра. Первый залп преднамеренно был дан с недолетом 3 кабельтова, чтобы по полученным всплескам проверить правильность направления огня, поскольку из-за предрассветной дымки отмечалась плохая видимость горизонта. Убедившись в точности наводки, со второго залпа перешли на поражение. «Харьков» стрелял пятиорудийными залпами с интервалами 10 секунд и за десять минут выпустил 154 снаряда.

После открытия противником ответного огня в 05.10 командир ударной группы дал сигнал на «Москву» по УКВ: «Начать отход. Дым», продублировав его белой ракетой с левого борта. Сам «Харьков» несколько отстал и, повернув на курс отхода в 05.14, увеличил ход до 30 узлов, чтобы в дымовой завесе, поставленной «Москвой», следовать в кильватерной струе головного корабля.

Затем, как мы знаем, произошла трагедия. Мощный взрыв разломил «Москву» надвое.

«Харькову» пришлось сбавить ход и обойти слева место взрыва. Укрывшись за поставленной «Москвой» дымзавесой, он остановился в 1—2 кбт (200 м) от тонущего корабля, чтобы попытаться спасти его экипаж.

В это время рядом с «Харьковым» разорвались два 280-мм артиллерийских снаряда с германской береговой батареи «Тирпиц». Одновременно лидер атаковали румынские истребители. В такой сложной обстановке (на минном поле, под артиллерийским обстре-

* Как установлено, последнее радиодонесение от командира Ш-206 было получено 28.6.1941, через двое суток после набега на Констанцу. Причем в нем говорится, что кораблей противника до этого времени лодка не встречала. — См. К.Б.Стрельбицкий. Навечно остались в глубинах Черного моря... М., 2003, с.25.

лом и атаками самолетов) пришлось отказаться от спасательных работ и немедленно уходить из района обстрела. «Харьков» стал отходить от места гибели «Москвы», постепенно набирая ход.

И тут, в 05.28, снова произошло накрытие корабля. Один 280-мм артиллерийский снаряд разорвался в 10 м справа по носу, произведя сильнейший гидродинамический удар по корпусу, а волна воды от взрыва достала мостика. Тут же второй снаряд разорвался по корме. Корабль, развивший было 20-узловую скорость (по другим данным, 32-узловую), стал резко ее снижать до 6 узлов: вследствие нарушения циркуляции воды из-за форсирования хода в котле №1 лопнула одна водогрейная трубка большого диаметра. Было отмечено резкое снижение давления пара в котлах до 10 кг/см². Вахтенный котельного отделения донес в пост энергетики: «Котел №1 работает, а давление пара падает!». Котел пришлось выключить, а его нагрузку приняли котлы №2 и №3.

В то же время из-за близких разрывов снарядов в третьем котельном отделении произошел сброс регулятора турбовентилятора, и скорость лидера снизилась еще больше. Воздушные атаки продолжались — последовал налет двух бомбардировщиков: одна бомба упала в 3-х кбт по носу корабля, а вторая — по корме. Разрывы снарядов береговой артиллерии ложились в 5—7 кбт по корме.

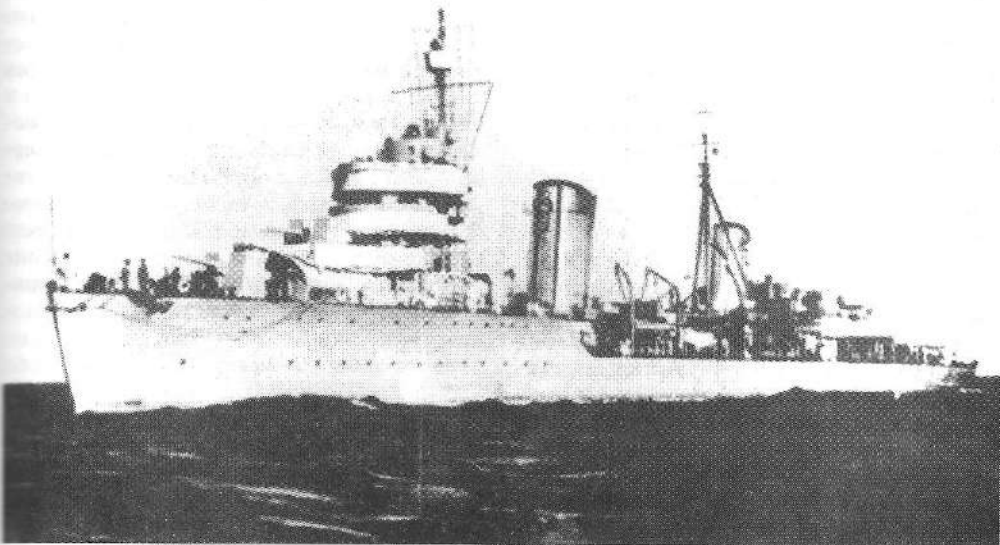
Тяжелое положение, в которое попал «Харьков», вынудило командира ударной группы послать радиogramму на флагманский крейсер: «Обстрелял нефтебаки, нуждаюсь в помощи». На помощь лидерам командиром группы прикрытия был послан эсминец «Сообразительный», поскольку из-за

искажений радиосвязи он не знал о гибели «Москвы». Положение «Харькова» становилось все более затруднительным, и Романов вынужден был в 05.50 послать на «Ворошилов» вторую радиogramму с просьбой о помощи (текст радиogramмы также оказался искажен).

Через пять минут «Харькову» удалось, наконец, выйти из-под артобстрела батареи «Тирпиц». В тот момент дистанция от берега достигла 19 миль, от места гибели «Москвы» — 5 миль. Но авиация противника все еще преследовала лидер — при очередном налете двух бомбардировщиков один из них был сбит кормовой зенитной артиллерией.

В машинном отделении корабля продолжалась борьба за живучесть. В 05.58 в котле №2 лопнули 3 трубки в малом пучке, и скорость хода вновь упала до 5—6 узлов. Движение корабля обеспечивал теперь лишь котел №3. С вводом в строй турбовентилятора правого борта котла №3 скорость хода удалось довести до 14 узлов. Около 6.00 командир БЧ-5 инженер-механик Г.А. Вуцкий приказал заглушить трубки у медленно остывающего котла №1 и ввести его в действие.

Подобную работу обычно осуществляют в охлажденном котле, но в экстремальных условиях ремонт пришлось производить в горячем. Для снижения температуры хотя бы до 80° и просушки котла, на что отводилось обычно 15 минут, вскрыли горловину в паровом коллекторе котла №1 и спустили воду из трубок малого пучка. Глушение трубок поручили котельным машинистам краснофлотцам П.З. Гребенникову, П.Е. Каирову и командиру отделения старшине 2 статьи Н.П. Орзулу. Работой руководил старшина команды котельных машинис-



**Лидер «Харьков»
вскоре после
вступления в строй**

тов мичман Г.Я.Яновский. Краснофлотцев одели в асбестовые костюмы и, смазав лицо и уши техническим вазелином, забинтовали их марлей. Краснофлотцы находились в паровом коллекторе около 5 минут, а водяном — по 7—8 минут, их вытаскивали, обливали водой, и они снова шли в котел. Во время их работы внутренние стенки поливали водой от пожарной магистрали. В итоге ремонтные работы на первом котле были выполнены за 2 часа 30 минут вместо положенных 10—16 часов. Теперь корабль мог дать больший ход. За свой подвиг краснофлотцы П.З.Гребенников и П.Е.Каиров были впоследствии награждены орденами Боевого Красного Знамени.

Между тем, около 06.30, пока на лидере шли ремонтные работы, началась новая атака авиации противника. Лидер успел отвернуть влево, и бомбы упали в пяти кабельтовых за кормой корабля.

Однако в 06.43 вышел из строя турбодвигатель левого борта котла №3, и вновь ход упал до 5 узлов. В это время «Харьков», прошедший чуть более 8 миль от места гибели «Москвы», вновь подвергся атаке подводной лодки. Непосредственно перед атакой подлодки вокруг корабля на бреющем полете летал самолет «Савойя», очевидно, выполняя задачу наведения подлодки. В 06.44 сигнальщики лидера обнаружили справа по курсовому углу 70° в 25—30 кбт воздушный пузырь и след торпеды, идущей на корабль. «Харькову» пришлось резко отвернуть от торпеды, и она прошла в полтора кабельтовых за кормой. В свою очередь артиллеристы лидера обстреляли предполагаемое место нахождения лодки ныряющими снарядами.

Ровно в семь часов к лидеру «Харьков» присоединился эсминец «Сообразительный». И тут, при пересечении курса лидера слева направо, с эсминца заметили следы сначала одной, а затем второй торпеды. Эсминец вовремя отвернул вправо, и торпеды прошли мимо. Через пять минут с эсминца обнаружили след третьей торпеды, шедшей вдоль правого борта «Сообразительного» в направлении лидера. На «Харьков» передали семафором сигнал, и корабль резко отвернул вправо — третья торпеда также прошла вдоль его правого борта. Эсминец вышел в атаку на подводную лодку: он прошел над местом залпа и сбросил две серии глубинных бомб (4 больших и 6 малых). В месте бомбометания эсминца обнаружили огромное пятно мазута и на момент показавшуюся корму и часть рубки подлодки, быстро погрузившиеся в воду.*

«Харьков» и «Сообразительный», отражая атаки бомбардировщиков и торпедоносцев, держали курс на Севастополь. В 08.14 на лидере ввели в действие котел №1, и корабль под двумя котлами (№1 и №3) развил скорость в 26 узлов. Приступили к ремонтным

работам и в котле №2, но до прихода в базу закончить их не удалось.

В 12 часов к охранению лидера присоединился эсминец «Смышленный». Около 13.00 в течение 20 минут все три корабля подверглись последней атаке вражеского бомбардировщика, которая закончилась безрезультатно: в момент сброса бомб «Харьков» и оба эсминца совершили поворот «все вдруг», и бомбы упали в стороне. Далее корабли шли, меняя курсы и скорость, и в 21.30 прибыли в Севастополь.

Формально задача, поставленная перед кораблями, была выполнена: по данным разведки, уничтожены запасы нефти, взорван железнодорожный состав с боеприпасами, разрушен вокзал, прервано сообщение Бухарест—Констанца, возникли затруднения с поставкой горючего фронту. Однако из-за поспешности подготовки операции, несогласованности сил флота и слабой организации при ее проведении решение этой задачи стоило гибели одного корабля и серьезными повреждениями второго. Одной из серьезных ошибок стала посылка кораблей в заведомо опасный в минном отношении район главной базы противника без достаточного противоминного обеспечения. Допустили ошибку и при развертывании сил. Группа поддержки оказалась слишком удаленной от ударной группы (около 50 миль) и не смогла бы при нападении эскадренных миноносцев противника на потерявший ход лидер «Харьков» оказать ему своевременную помощь.

По прибытии в базу лидер «Харьков» был поставлен в ремонт. При гидравлическом испытании (23 кг/см²) на нем обнаружили течь еще у четырех трубок котла №1. С 27 июля по 6 сентября на лидере в котлах №1 и №2 заменили 1234 трубки, а в котле №3 — 1334 трубки. При обследовании выяснилось, что разрывы трубок происходили из-за конструктивных недостатков, полное устранение которых удалось произвести лишь к 1943 г.

События на фронтах не давали времени для отдыха. Интенсивный ремонт в базе — и лидер «Харьков» снова в строю. Из-за быстрого продвижения противника вглубь территории СССР корабли Дунайской флотилии могли оказаться отрезанными от Черного моря, и по приказу наркома ВМФ их было решено вывести в Одессу. Для обеспечения перехода сформировали отряд кораблей при-

* Такой обстановка представлялась морякам в пылу боя. Сегодня можно с уверенностью утверждать, что подводных атак на наши корабли в действительности не произошло. Напомним, что на черноморском театре в июне 1941 г. у противника была всего одна подводная лодка — румынская «Дельфин», и атак советских лидеров и эсминцев за ней не значится. По всей вероятности, наши наблюдатели в первые дни войны еще плохо представляли, как на самом деле выглядит след от торпеды. — Прим. ред.

крытия, в состав которого включили и лидер «Харьков». Отряд прикрытия сосредоточился к 6 часам 19 июля у устья Дуная; «Харьков» и эсминец «Бодрый» маневрировали восточнее о. Змеиный. 20 июля корабли и суда флотилии благополучно прибыли в Одессу.

С помощью группы ученых ЛФТИ, прибывшей из Ленинграда в Севастополь, к 1 августа на лидере «Харьков» был закончен монтаж размагничивающих устройств.

Тем временем, противник наступал, и Одесса оказалась у него в тылу. Начались рейсы кораблей ЧФ между осажденным городом и Севастополем. 7 сентября в Одессу с грузом стрелкового оружия, минометов и боеприпасов вышли «Харьков» (под флагом командующего флотом) и эсминец «Держинский». В 07.10, когда лидер подходил к пункту назначения, по нему открыли огонь вражеские батареи. Командир лидера капитан 3 ранга П.А.Мельников применил противовооруженный зигзаг, одновременно эсминцы «Бойкий», «Способный» и «Держинский» открыли ответный огонь по врагу. Но в 07.18 противник сосредоточил огонь трех батарей по проходу в порт между Воронцовским маяком и молотом. «Харьков» поставил дымовую завесу, однако ее сносило ветром в сторону города, и кораблю пришлось прорываться в гавань под огнем. Лидер получил множество осколочных пробоин, несколько человек были ранены, но прямых попаданий удалось избежать. Ошвартовавшись к причалу, «Харьков» приступил к разгрузке доставленного оружия.

В порту вновь начали рваться вражеские снаряды. После разгрузки лидер обстрелял позиции противника и вышел из гавани. Всего за период с 25 августа по 8 сентября «Харьков» (совместно с другими кораблями), поддерживая действия сухопутных частей, 66 раз открывал огонь по позициям врага. 15 сентября лидер обеспечивал переход 18 судов с эвакуируемыми войсками из Одессы в Севастополь.

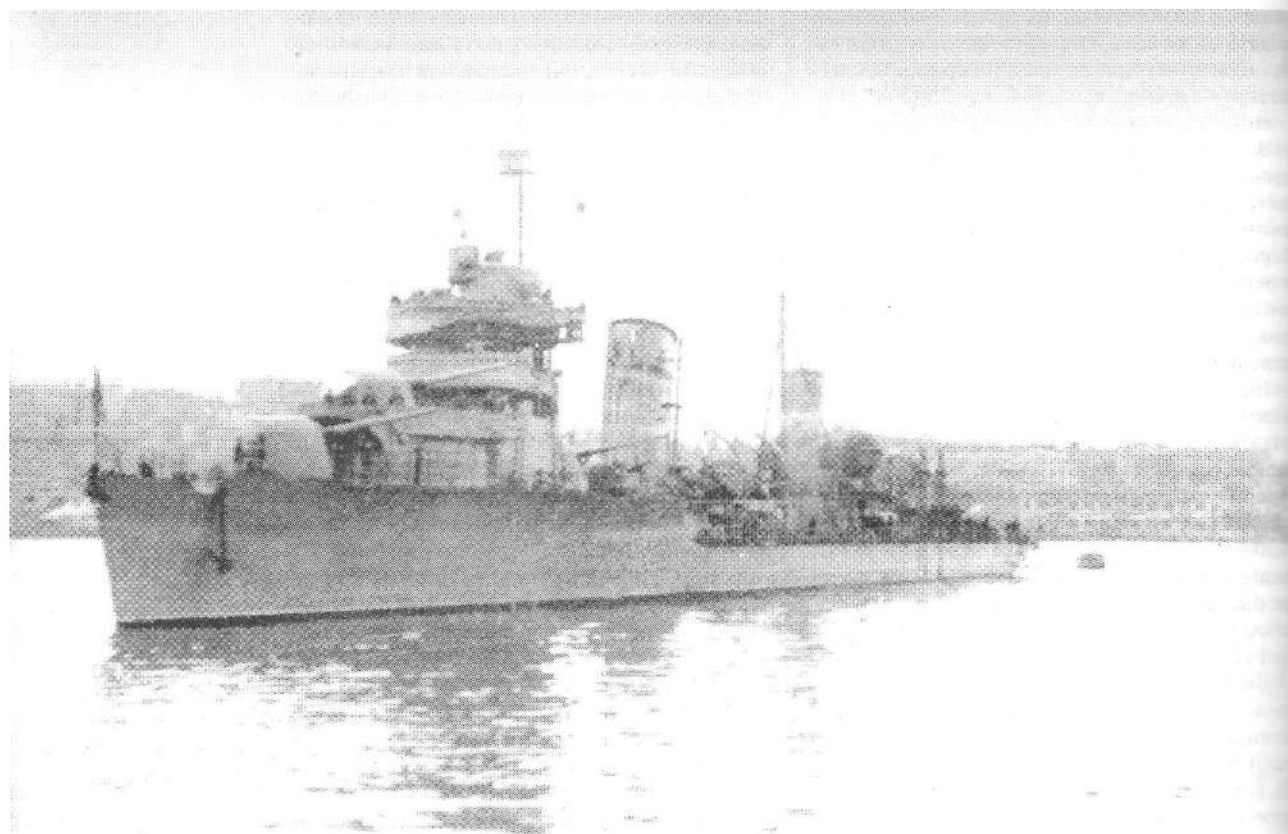
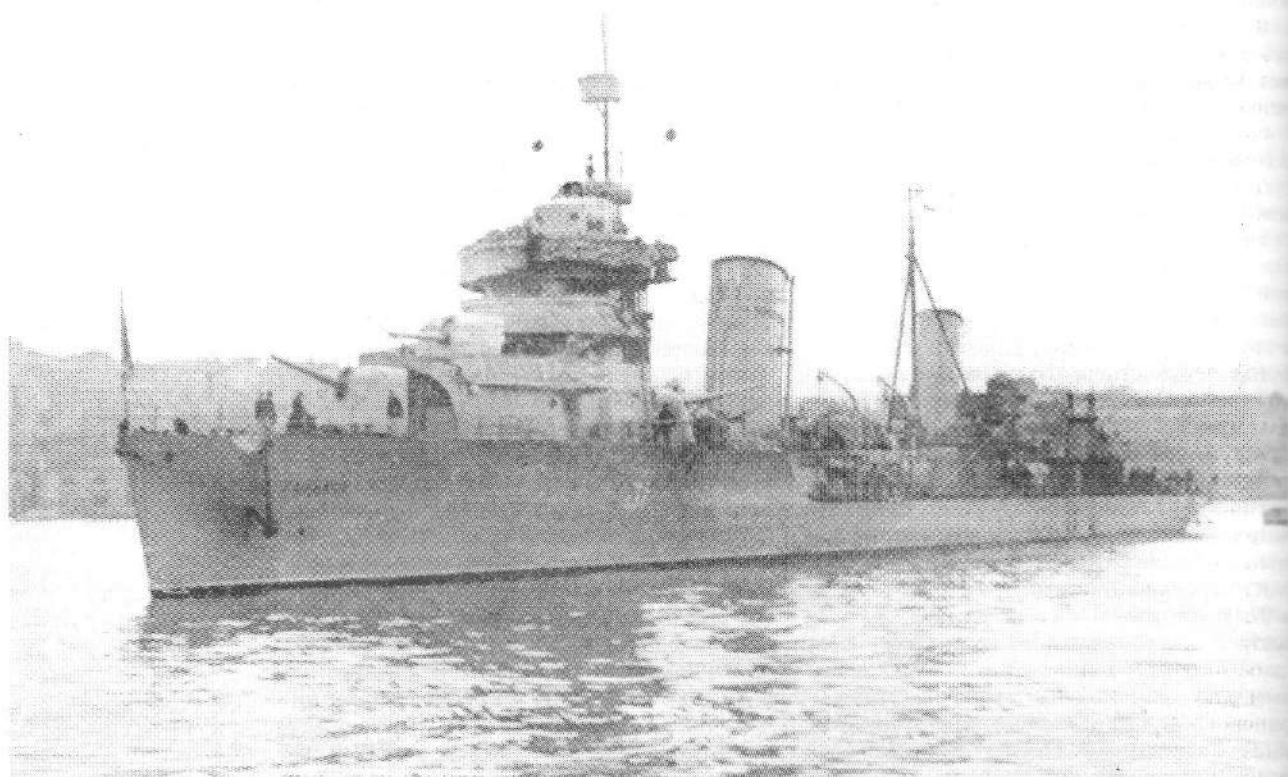
После этой операции «Харьков» встал в Новороссийске на планово-предупредительный ремонт. Основной объем работ составлял ремонт котлов. Тогда же на лидере установили первый на Черноморском флоте морской корабельный радиомаяк (МКР), связанный с работающими на него береговым радиомаяком направленного действия. После ремонта и испытательных пробегов лидер снова был включен в состав действующего флота, в 3-й дивизион эсминцев.

Вечером 31 октября после обращения Военного совета ЧФ о начале обороны Севастополя, «Харьков» под флагом заместителя наркома ВМФ армейского комиссара 2 ранга И.В.Рогова вышел из Новороссийска в главную базу. Погода была пасмурной, с низкой

облачностью. С моря дул норд-ост силой в 3—4 балла. Но именно благодаря ненастью переход, проложенный кратчайшим путем, проходил в относительно спокойной обстановке. Личный состав верхних боевых постов поочередно проводил тренировки, сигнальщики вели усиленное наблюдение за воздухом, в нижних помещениях аварийные группы занимались отработкой действий по тревоге.

С наступлением сумерек сигнальщики обнаружили прямо по курсу низколетящий гидросамолет-разведчик, совершавший взлет с поверхности воды перед носовой оконечностью лидера. Двумя залпами дистанционными гранатами из носовых орудий летающая лодка была отогнана. 1 ноября за 2 часа до рассвета в сопровождении тральщиков «Харьков» прибыл в главную базу, где встал на бочку. К тому времени противник захватил близлежащие аэродромы, откуда он практически безнаказанно совершал налеты на стоявшие в базе корабли. Днем 1 ноября при очередном налете вражеской авиации по левому борту и по носу стоявшего на бочке лидера взорвалось около десятка бомб, к счастью, не причинивших особого вреда. Но из-за угрозы с воздуха командование ЧФ решило перевести корабли эскадры в порты кавказского побережья. В частности, «Харькову» отвели место в Новороссийске.

В ноябре 1941 г. лидер поочередно с другими кораблями эскадры участвовал в срочной эвакуации войск с Тендровской косы и из Крымских портов. 4 декабря, после приемки мазута у 6-го нефтепричала в Туапсе, «Харьков» прибыл в Новороссийск за пополнением для гарнизона Севастополя. Ночью 5 декабря лидер с войсками и боеприпасами на борту прибыл в Севастополь. После разгрузки, стоя у Минной стенки в бухте, он произвел обстрел позиций противника в районе села Алеу. По сообщению корпоста, стрельба была проведена успешно. В течение суток комендоры «Харькова» дважды открывали огонь. Считалось, что лидер вел стрельбу беспламенными снарядами, но качество пламегасителей оказалось невысоким, яркие отблески огня в темноте не только ослепляли всех на верхней палубе, но и демаскировали корабль. Очевидно, противник заметил место стоянки лидера, и при ответном обстреле порта артиллерией противника с 00.14 до 01.27 следующих суток в броневой щит первого орудия лидера попал снаряд. Орудие вышло из строя; осколки повредили надстройку, кают-компанию, где буквально недавно находились офицеры, разбили прицел орудия №2. К счастью, расчеты орудий не пострадали. Командование базы решило произвести ремонт своими силами — корабль перевели к артиллерийским мастерским в Ко-



рабельную бухту. Во время ремонта лидер продолжал вести огонь из кормовых орудий.

В течение следующих пяти суток (7, 9, 10 декабря), меняя места стоянок, «Харьков» вел огонь по противнику в районе Алсу, Дуванкой, Алжи-Булай, Мамашай, Бельбек, Биюк-Мускомья. 11 декабря лидер вернулся в Новороссийск.

Доставка в Севастополь подкреплений становилась самой актуальной задачей. 20 декабря корабли эскадры, приняв в Новороссийске 4 тысячи бойцов 79-й морской стрелковой бригады (лидер «Харьков» — в Туапсе 4-й батальон 9-й бригады морской пехоты), с наступлением темноты вышли из портов погружки. Из-за штормовых условий скорость ограничили 18 узлами. Половине одиннадцатого следующего дня корабли подошли к Севастополю.

В сложных погодных условиях (туман, плохая видимость) корабли отряда сгруппировались при входе на фарватер через минное заграждение у главной базы. Здесь пригодился МКР «Харькова» — по данным этого прибора лидер, поставленный головным, вышел точно на поворотный буй. В это время налетели бомбардировщики, а при подходе к боновым воротам лидер попал еще и под артиллерийский обстрел береговых батарей противника. Для того, чтобы сбить прицел, лидер, не имея возможности маневрировать на фарватере, резко изменил ход (до 21 узла) на курсе. Не снижая скорости, под огнем тяжелых батарей «Харьков» проскочил боновые ворота и лихо пришвартовался у артиллерийской пристани, не получив попаданий.

За двое суток, которые лидер находился в главной базе под разгрузкой (до 23 декабря), он вел огонь по резервам противника, скопившимся в районе станции Мекензиевы Горы, у кордона №1, в Бельбеке, Дуванкое, почти на пределе дальности стрельбы своих орудий. Корабль израсходовал 618 снарядов 130-мм калибра. От такой интенсивной стрельбы стволы орудий накалились и почернели. 22 декабря противник вел интенсивный ответный огонь, а также применял авиацию. На «Харькове» от близких разрывов авиабомб потекли нефтяные ямы, и осколками были пробиты палубные надстройки.

В начале января 1942 г. для отвращения сил противника от Севастополя было решено высадить десант в районе Евпатории. Первая попытка 6 января (лидер «Ташкент», тральщик Т-408 «Якорь» и два сторожевых корабля) из-за сильного шторма в районе предполагаемой высадки не удалась. 7 января «Харьков», выделенный для осуществления второй попытки, пришел из Поти в Туапсе за десантом. Однако прогноз не предвещал улучшения погоды, и от использования лидера в операции отказались.

В ночь с 28 на 29 января «Харьков» с войсками, боезапасом и продовольствием на борту вместе с лидером «Ташкент» прорвался в осажденный Севастополь. После выгрузки войск начался прием раненых защитников и эвакуируемого гражданского населения. 30 января, 1 и 2 февраля, перед уходом в Новороссийск, «Харьков» прямо из гавани вел огонь по позициям противника.

На переходе в Новороссийск 4 февраля «Харьков» вместе с лидером «Ташкент» обстрелял вражеские позиции на Крымском побережье в районе Ближние Камыши, Корокель и Сарыгель, израсходовав 360 осколочно-фугасных 130-мм снарядов. В ночь с 27 на 28 февраля «Харьков» в составе ОЛС (крейсер «Молотов», эсминцы «Смышленный» и «Сообразительный») выходил для обстрела позиций неприятеля у Феодосии, в районе Судака и Алушты.

Март 1942 г. оказался для «Харькова» весьма насыщенным. В ночь на 4 марта лидер и эсминцы продолжали обстреливать позиции врага на Крымском побережье. Два дня спустя «Харьков», принимавший маршевое пополнение, боезапас и продовольствие в Новороссийске, рано утром получил приказ срочно выйти в море для оказания помощи эсминцу «Смышленный», подорвавшемуся на mine в районе мыса Железный Рог (Керченский пролив) на месте наших минных полей. Около 09.00 6 марта лидер вышел из Новороссийска. К моменту подхода «Харькова» (около 12 часов дня) тяжело поврежденный «Смышленный» своим ходом вышел с минного поля, и лидеру осталось только возглавить отряд (лидер, эсминец, тральщик) для следования в Новороссийск.

Ночью из-за сильного ветра (норд-ост 6 баллов, волнение моря 5 баллов) и затопления 2-го котельного отделения эсминец не смог управляться, и «Харьков» попытался взять его на буксир. В течение 20 минут лидер вел эсминец. Волны были такие, что перекатывались через палубу корабля. Сильный ветер и большая парусность лидера уводили его с курса. Буксируемый, наполовину залитый водой эсминец волнами развернуло и опрокинуло. В 08.06 «Смышленный», потеряв плавучесть, сел на корму и, возвратившись на ровный киль, быстро затонул на 25-метровой глубине. Через минуту на месте гибели корабля раздалась три подводных взрыва в опасной близости от лидера. Очевидно, взорвались сорвавшиеся со стеллажей глубинные бомбы. От сильных гидравлических ударов на «Харькове» стали выходить из строя механизмы и приборы: из нактоуза вылетел магнитный компас, у рулевого сорвало репитер с гирокомпаса. Взрывами разметало многих находившихся в воде моряков.

На с. 82: «Харьков» ведет огонь по неприятелю из Севастопольской бухты, декабрь 1941 г.

На мостике лидера
«Харьков» —
командир
корабля
П.А.Мельников
(слева) и член
Военного совета
ЧФ контр-адмирал
И.И.Азаров



Лидер, не спуская из-за шторма спасательных средств, стал заходить с наветренной стороны, чтобы прикрыть людей своим бортом от ветра. Более двух часов «Харьков» маневрировал на месте гибели «Смышленного», пытаясь спасти плавающих, но это никак не удавалось. Тем временем ледяная вода делала свое дело — люди погибали от переохлаждения. В итоге смогли спасти лишь двух моряков — сигнальщика П.Тараторина и артиллериста главстаршину А.Егоршина (по другим данным, артиллерийского электрика Н.Булыгина). На одном из разворотов лидер на полном ходу врезался в гребень волны «девятого вала». Носовая часть не взойшла на волну, и огромная масса воды прогнула палубу полубака, образовав трещину. Вертикальные подпоры палубы в кают-компаниях оказались согнутыми в дугу. Пришлось вместо Новороссийска следовать в Поти — только по волне, поскольку в такой шторм идти против волны было рискованно. В Поти лидер прошел экстренный ремонт — откачали воду из помещений, выпрямили подпоры, восстановили поврежденную верхнюю палубу полубака, выровняли погнутые люки, двери и кранцы.

7 марта «Харьков» доставил в главную базу маршевое пополнение, боезапас и продовольствие, а 8 и 9 марта вел артиллерийскую перестрелку с противником и подавил две вражеские батареи. Из Севастополя лидер вернулся в Туапсе. Там на нем был проведен ремонт размагничивающих устройств и перенос трасс обмоток системы ЛФТИ с бортов

на палубу с целью повышения их живучести. В дальнейшем за время боевой эксплуатации лидера отмечалась стабильность магнитного состояния корабля даже при близких взрывах авиабомб.

Приняв 24 марта в Новороссийске маршевое пополнение, грузы, орудия и боевую технику, «Харьков» направился в Севастополь и, разгрузившись, возвратился на следующий день, обстреляв по пути позиции противника на Крымском побережье. Вместе с эсминцами «Незаможник», «Шаумян» и двумя сторожевыми кораблями лидер охранял транспорт «Сванетия», перевозивший 27 марта войска в Севастополь. Корабли возвратились в тот же день.

В последний день марта «Харьков», эсминец «Свободный» и БТШ «Гарпун» совершили переход из Новороссийска в Севастополь, охраняя транспорт «Абхазия» с войсками, продовольствием и боеприпасами. Находясь в Севастопольской бухте, лидер и эсминец 2 апреля вели огонь по батареям противника по запросу обороняющихся войск. В результате меткого огня три батареи были подавлены, за что корабли получили благодарность командующего флотом. На следующий день корабли покинули осажденный город, охраняя «Абхазию» до Туапсе.

6 апреля «Харьков» перешел из Туапсе в Новороссийск под приемку войск и боеприпасов, а 8 апреля вышел в Севастополь, конвоируя транспорт «Абхазия». На переходе конвой дважды подвергался ударам авиации. В бухте при маневрировании у стенки в пол-

ной темноте лидер сильно ударился форштевнем о причал. В результате удара нижняя часть форштевня загнулась вправо, а обшивка корпуса получила повреждение. Несмотря на авианалеты, за день сварщики-умельцы Севморзавода исправили повреждения, а корпус загерметизировали.

В мае начался третий штурм Севастополя, во время которого в перевозках войск, грузов, продовольствия и эвакуации раненых участвовали только боевые корабли. В этот период обороны города-крепости для доставки грузов интенсивно использовался и «Харьков». Рейсы осуществлялись в условиях постоянных атак с воздуха, что требовало искусного маневрирования по скорости и курсу.

Ночью 9 мая лидеры «Харьков» и «Ташкент» ходили из Поти в Феодосийский залив для обстрела наступающих на Севастополь вражеских войск в район Таш-Алчина. На следующий день «Харьков» возвратился в Новороссийск и, пополнив боезапас, снова вышел в море для обстрела вражеских войск в районе мыса Чауда и Дуранде. Обстрелы вражеских войск в районе Таш-Алчина, Хаджи-Бей, Кинчака, совхоза «Кенегёз» и перемычки у озера Узунларское продолжались по ночам 12, 13 и 14 мая. Как правило, для точного определения места лидера заранее отправлялись подводные лодки в условленные места.

В ночь на 15 мая «Харьков» вновь выходил из Новороссийска в Керченский пролив для обстрела вражеских позиций у Керчи. 18 мая на переходе из Новороссийска в Севастополь лидер, доставлявший в осажденный город войска, боезапас и продовольствие, был атакован одним торпедоносцем. Зенитчикам «Харькова» удалось отогнать самолет. В момент подхода к Севастополю береговая батарея противника обстреляла корабль, осколками был ранен сигнальщик. При разгрузке в главной базе артиллеристы лидера успели сделать несколько залпов по позициям врага.

Во время перехода Новороссийск—Севастополь между 18.45 и 20.17 4 июня 1942 г. в 50 милях от мыса Кийк-Атлама корабль атаковали пять вражеских бомбардировщиков. Самолеты сбросили 14 бомб, некоторые из них взрывались на расстоянии 50 м от кораб-

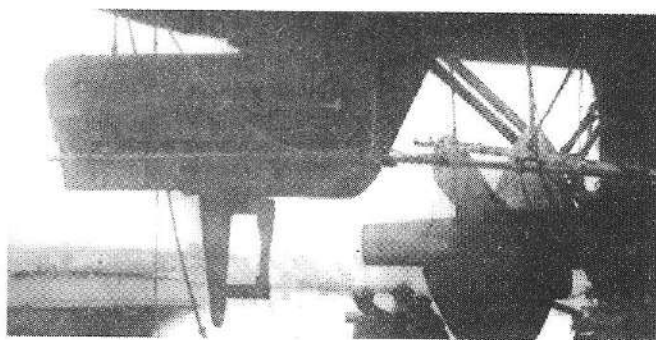
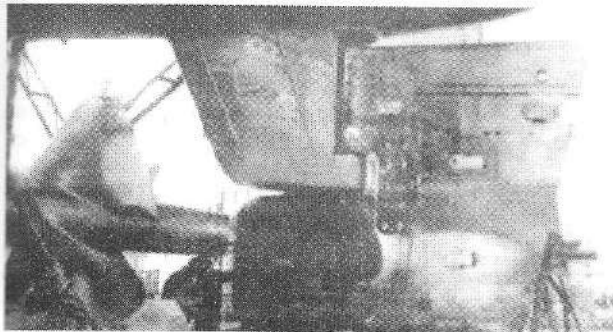
ля. Лидер стал плохо слушаться руля. Благодаря энергичным действиям личного состава под руководством командира БЧ-5 инженер-механика Г.А.Вуцкого рулевое устройство перевели на ручное управление.

Возвратившийся 5 июня в Новороссийск «Харьков» поставили в плавдок. Для руководства ремонтом его рулевого устройства был срочно командирован корабельный инженер Технического отдела Черноморского флота инженер-лейтенант Ф.С.Шлемов. Осмотром было установлено, что обшивка пера руля частично сорвана в его балансирной части, деформирован обтекатель ступицы правого гребного винта. Специалисты обратили внимание на непосредственную близость среднего винта (с тупым обтекателем) к балансирной части пера руля. По мнению Ф.С.Шлемова, это сыграло не последнюю роль в повреждении. Ремонт был осуществлен в короткий срок — в течение двух суток.

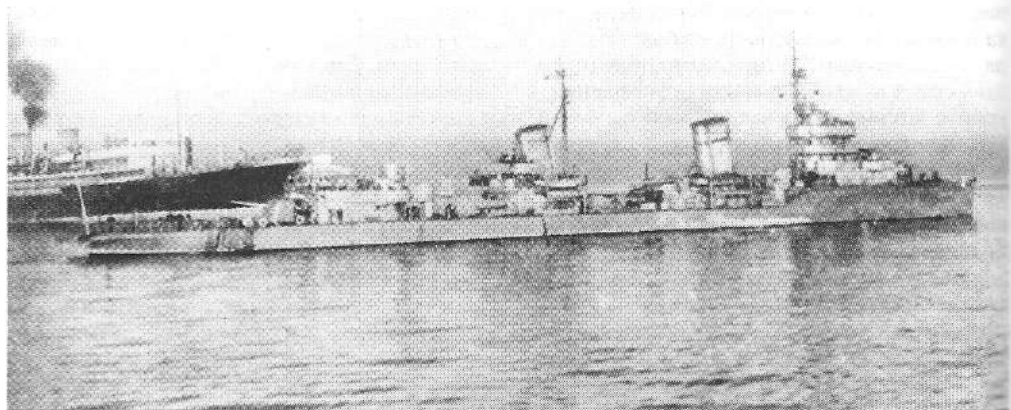
Вечером 17 июня лидер вышел из Новороссийска в Севастополь, имея на борту 500 красноармейцев и 8 т груза, размещенных по кубрикам и на верхней палубе. С целью оперативной маскировки лидер вначале шел в южном направлении, имитируя поход в южный кавказский порт. В 05.50 18 июня «Харьков» повернул к Севастополю. И тут же в 59 милях по пеленгу 65° от мыса Керемпе подвергся интенсивному нападению авиации в составе 21 самолета Ю-88 и двух Хе-111. Атаки следовали волна за волной. При очередной (22-й) бомбежке в 06.50 одна из бомб взорвалась под кормой лидера в 3—5 м от левого борта в районе 175—185 шп. Взрыв вызвал пожар в 3-м котельном отделении, корпус дал течь, в результате оказался затоплен 5-й погреб. Из-за поступления забортной воды в главных котлах повысилась соленость, первая машина застопорилась, вышли из строя 3-е и 4-е орудия главного калибра.

Пожар в 3-м котельном отделении возник потому, что в момент взрыва захлопнулись крышки турбовентиляторов №5 и №6, и из топки выбросило пламя. В это время вырвало прокладку у нефтеподогревателя, мазут брызнул и загорелся у фронта котла. Пожар удалось ликвидировать при помощи песка,

Ремонт руля лидера «Харьков» в плавучем доке, июнь 1942 г.



**«Харьков» выходит
из базы,
1942—1943 гг.**



огнетушителей и воды. По приказанию командира босового поста нефтеподогреватель отключили, и через два часа прокладка была заменена. На это время котел пришлось вывести из действия.

В кормовом машинном отделении, заметив снижение давления пара в магистрали, закрыли маневровый клапан, и турбозубчатый агрегат продолжал вращаться в холостую. Об этом доложили на командный пункт. Вскоре у масляного насоса №5 обнаружили лопнувшую отливную магистраль. Масло вытекало в трюм, и давление в магистрали упало до $1,5 \text{ кг/см}^2$. Насос заменили резервным. На время ремонта магистрали и переключения масляных насосов турбозубчатый агрегат №3 взяли на тормоз. Но при работе ТЗА носового эшелона на 300 об/мин тормоз не сдерживал. Пришлось снизить обороты. После подключения питания от котлов носового эшелона кормовой турбозубчатый агрегат ввели в действие.

Контрольные замеры в котлах показали повышение солености. Усилили наблюдение за работой котлов. Удалось выяснить, что потекли две трубки в третьем конденсаторе. Конденсатор вскрыли, и трубки заглушили.

С боевых постов на командный пункт стали поступать доклады о проникновении воды в цистерны и отсеки. В топливных цистернах №№ 10, 11, 14, 16, 24 и 26 обнаружили увеличение количества масла, а замер солености указал на наличие забортной воды. Обнаружено поступление воды через неплотности наружной обшивки в коридор гребного вала №1. В артиллерийский погреб №5 из цистерны проникала котельная вода. Все это свидетельствовало о нарушении герметичности корпусных соединений, произошедшее в результате близких разрывов авиабомб.

Флотское правило «держат трюмы всегда сухими» позволило легко и быстро находить места нарушения герметичности. Вместо ослабших заклепок поставили конические

деревянные пробки. Артиллерийский погреб №5 через 10 минут осушили эжекторами.

Действиями личного состава в борьбе за живучесть руководили: командир трюмно-котельной группы М.И.Череднин и командир машинной группы старший инженер-лейтенант Н.И.Куцевалов; старшина команды машинистов И.Н.Пискарев, старшина котельных машинистов Г.А.Яновский, старшина трюмных машинистов П.Р.Ткаченко, старшина электриков В.П.Лесков.

Считая, что повреждения корабля серьезные, и учитывая возможность повторения воздушных атак, П.А.Мельников созвал совещание комсостава, на котором принял решение возвращаться в Потти. Решение утвердил командующий эскадрой; для прикрытия «Харькова» выделялись лидер «Ташкент» и самолеты. 19 июня в 07.00 «Харьков» 18-узловым ходом прибыл в Новороссийск, а затем перешел в Потти. 21 июня его поставили в плавучий док.

В ходе обследования выявились следующие повреждения. На обтекателях кронштейнов гребного вала №2 в местах сварки образовались трещины; еще одна трещина длиной 1,5 м обнаружилась в запасной цистерне котельной воды, на переборке, смежной с погребом №5. Деформированы рамные шпангоуты в машинно-котельном отсеке, а также бортовая и днищевая обшивка в районе 185-го шп. Оборвано крепление каркаса у котла №3 к водяному коллектору, разрушена кирпичная кладка боковых стенок и пода котла. Срезано 17 заклепок и 37 заклепок ослабло на наружной обшивке борта в районе 191—192 шп.; ослабили и пропускали воду заклепки в цистерне смазочного масла и в топливных цистернах №№ 14, 16, 24 и 26. Образовалась трещина на кормовом фундаменте крепления коллектора пароперегревателя. Кроме того, у орудий №4 и №5 оказались смещенными подцапфенники, а у пера руля оборвало обшивку.

Несмотря на слабость производственной базы и серьезность повреждений, ремонт удалось закончить к 11 июля. Причем для ремонта подводной части использовали — как когда-то в Порт-Артуре — небольшой кессон.

К августу 1942 г. ОЛС ЧФ переформировали в бригаду крейсеров, при этом «Харьков» вошел в состав 1-го дивизиона эскадренных миноносцев, командиром которого был назначен П.А.Мельников. Новым командиром корабля стал капитан 3 ранга П.И.Шевченко.

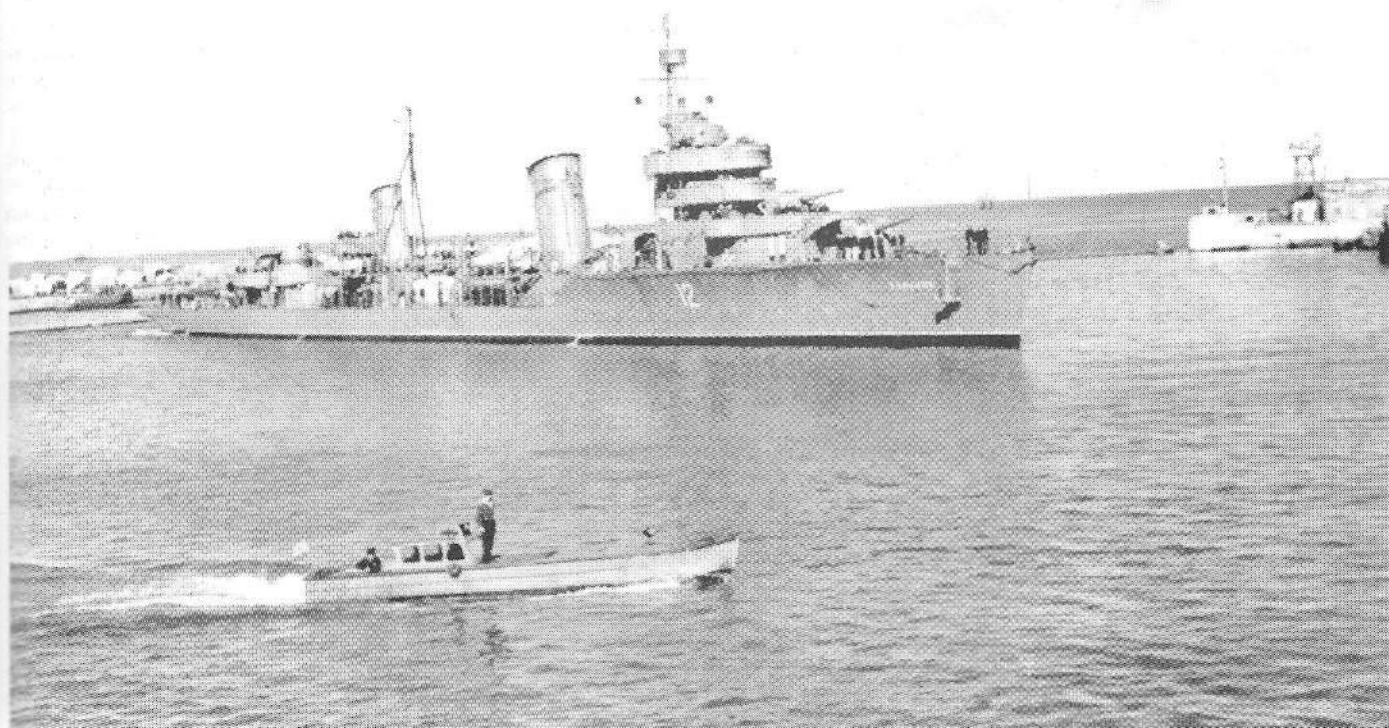
2 августа в 17.38 лидер «Харьков» и крейсер «Молотов» под общим командованием командира бригады крейсеров Н.Е.Басистого вышли из Туапсе 26-узловым ходом, имея задание совершить набеговую операцию на порт Феодосию (крейсер «Молотов») и Двукорную бухту (лидер «Харьков»). Через 20 минут после выхода радиолокационная станция крейсера обнаружила самолет противника, а вскоре его визуально наблюдали с кораблей. Стало ясно, что корабли обнаружены воздушной разведкой врага. Чтобы его дезориентировать, отряд вынужден был дважды менять курс и поворачивать к Новороссийску. В 00.20 3 августа «Молотов» и «Харьков» пришли в район Феодосии и достигли границ сектора стрельбы. Но при под-

ходе к условленному месту подводной лодки М-62, которая должна была выполнять роль бакена, не обнаружили. Пришлось в темноте уточнять свое местоположение по береговым ориентирам. Через 23 минуты с крейсера обнаружили катер противника, а еще через 5 минут по кораблям открыла огонь немецкая береговая батарея. В 00.59 лидер открыл огонь по кораблям и судам в Двукорной бухте и за 5 минут выпустил 59 130-мм снарядов.

Крейсер, вынужденный уклоняться от атак вражеских катеров, огня по берегу не вел. В 01.13 обнаруженный противником отряд лег на курс отхода, но его начала преследовать неприятельская авиация. Самолеты-торпедоносцы и торпедные катера непрерывно атаковали корабли. При атаке одного из катеров лидер накрыл его вторым залпом, а от выпущенной им торпеды уклонился маневрированием.

Крейсеру не повезло — взрывом торпеды у него оторвало 20 м кормы вместе с рулем, но способность двигаться и управляться машинами он не потерял и продолжал отходить 14-узловым ходом. Лидер занял место с кормы «Молотова», а с рассветом занял место в голове отряда, сопровождая поврежденный корабль до Поти. В 05.10 появились советские

**Лидер «Харьков»
в Поти**



**Зенитное
вооружение
«Харькова» в ходе
войны существенно
усилилось.
На крыльях мостика
у грот-мачты
установлены
спаренные 12,7-мм
пулеметы
«Браунинг», позади
первой трубы —
37-мм автоматы
70-К**

истребители, а еще через 30 минут торпедные катера вступили в охранение лидера и крейсера. В 22 часа отряд прибыл в базу. В этой операции лидер отразил десять атак торпедных катеров и десять атак самолетов, израсходовав 868 зенитных снарядов, один самолет сбил (совместно с крейсером) и еще один повредил.

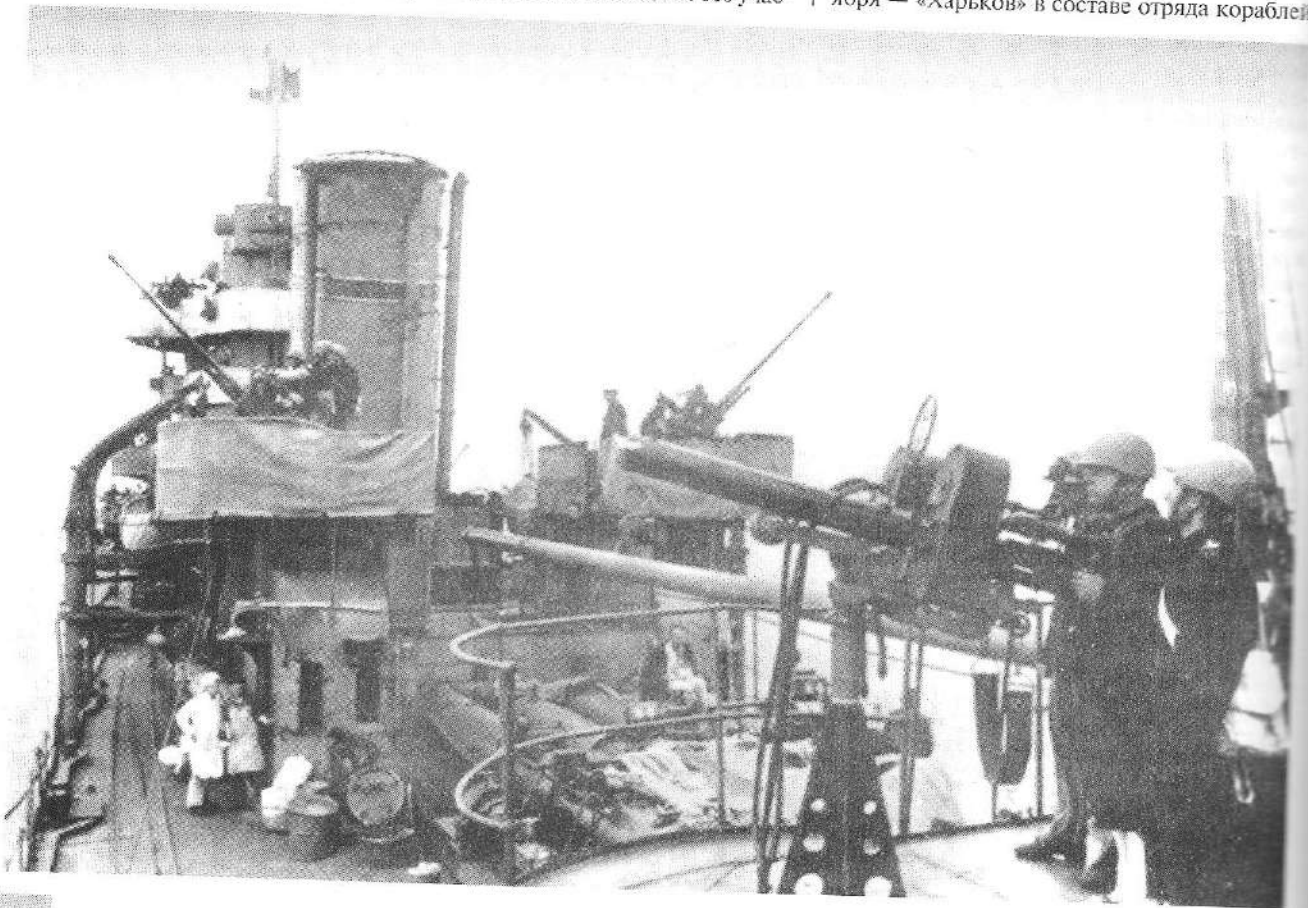
Неприятности случались и в тылу. 14 августа при переходе от одного причала к другому в порту Туапсе «Харьков» намотал бухту шестидюймового стального троса на левый вал и повредил крепление кронштейна. Работая одним правым винтом, лидер дошел до Поти, где пришлось устранять повреждение втулки кронштейна.

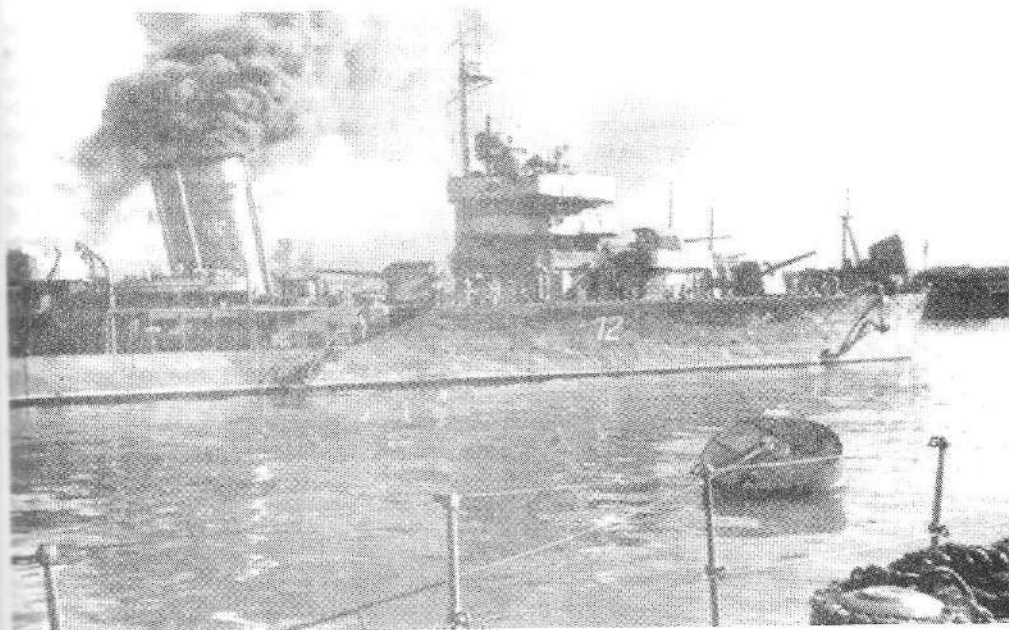
В ходе сентябрьского наступления противника на Новороссийск и Туапсе лидер «Харьков» неоднократно привлекался для огневой поддержки обороняющихся войск. Утром 1 сентября «Харьков» в составе отряда выходил в море для обстрела побережья Крыма, а на обратном пути в 22.30, маневрируя в Цемесской бухте, с дистанции 100 кбт обстрелял скопление войск противника и боевой техники на подступах к Новороссийску — у станций Неберджаевская и Нижне-Баканская. Однако ожидаемый результат достигнут не был — стрельба велась по площадям без учас-

тия корректировочных постов. В ночь со 2 на 3 сентября «Харьков» и эсминец «Сообразительный», стоя на якоре на рейде Новороссийска, обстреляли станицу Красно-Медведковскую. На этот раз результаты стрельбы оказались успешнее. По данным разведки, противник понес значительные потери в живой силе и технике — было уничтожено 6 танков, 14 орудий, 22 автомашины, около батальона пехоты. За две эти ночи лидер выпустил 399 снарядов.

14 октября противник возобновил мощное наступление на Северном Кавказе. В этот критический момент для ликвидации прорыва войск противника к морю в районе Новороссийска лидер «Харьков» и корабли эскадры ЧФ за пять дней октября срочно перебросили из Поти в Туапсе три гвардейские стрелковые бригады — всего около 10 тысяч бойцов с вооружением. Позже, 21 и 22 октября «Харьков» привлекался для перевозки войск в Туапсе и огневого содействия высадки войск в Новороссийске.

В осенне-зимний период 1942 г. лидер в составе отрядов надводных кораблей совершил три набега на удаленные морские коммуникации противника у западных берегов Черного моря. Первый состоялся 29 ноября — «Харьков» в составе отряда кораблей





«Харьков» перед выходом в море, 1943 г.

(крейсер «Ворошилов», эсминец «Сообразительный») в 17.13 вышел из Батуми. Помимо набега на коммуникации у западных берегов Черного моря, ставилась задача обстрела с юга и юго-востока острова Фидониси с целью выявления на нем аэродромов и уничтожения базирующихся там самолетов. В 07.25 1 декабря, следуя с параванами, отряд подошел к острову. Крейсер и эсминец открыли огонь по объектам, но, попав на минное поле и получив повреждения, стали отходить. «Харьков», отделившийся от отряда в 07.48, следуя курсом 20° вдоль восточного побережья острова, обстреливал северную часть острова и маяк, после чего направился к Бугазу. Корабль израсходовал 164 снаряда. Огнем лидера была разрушена радиостанция противника. В районе Жебриан он получил приказ возвращаться в базу и в 08.58 стал отходить. 2 декабря в 11.30 лидер вернулся в Батуми.

Для одновременного обстрела крымских портов Ялты и Феодосии в декабре были сформированы две группы кораблей эскадры ЧФ. «Харьков» включили в первую группу для нанесения ночного удара по Ялте. 19 декабря в 9 часов он вышел из Потти. До начала обстрела радиосвязь между кораблями и самолетами, выделенными для прикрытия и одновременного удара по объектам, запрещалась. При подходе «Харькова» и эсминца «Бойкий» на огневую позицию в 01.20 20 декабря видимость в районе Ялты составляла 2—3 мили и берег не просматривался. Лидер уменьшил скорость до 9 узлов и с расчетной дистанции 112 кбт в 01.31 открыл огонь по порту. Уточнив свое место, «Харьков» продолжил стрельбу метолом «по невидимой цели» по площади с использовани-

ем центрального автомата стрельбы. За 9 минут «Харьков» выпустил 154 осколочно-фугасных снаряда главного калибра. В конце стрельбы противник осветил корабли с берега прожекторами и открыл огонь с береговых батарей. Считая задачу выполненной, командир группы приказал начать отход. В 16.30 20 декабря «Харьков» благополучно вернулся в Батуми.

В январе 1943 г. на корабле проводился плановый ремонт. По ночам 3 и 4 февраля отремонтированный лидер в составе отряда (командир отряда вице-адмирал Л.А.Владимирский) выходил из Батуми в район Южная Озерейка — Станичка для огневой поддержки высадившемуся десанту. За время стрельбы по площадям «Харьков» выпустил 420 130-мм снарядов. Такая же операция проводилась лидером в ночь на 14 февраля.

21 февраля корабль вновь выходил для огневой поддержки Северо-Кавказского фронта. При возвращении из этого похода 22 февраля заметили, что корабль опять плохо слушается руля. По приходе в Потийскую ВМБ водолазный осмотр подтвердил, что обшивка верхней части пера руля оборвана, а ребра жесткости деформированы.

Вследствие ограниченности доковых средств и предельной их загрузки ремонт опять решили выполнить с помощью кессона. Для этой цели переконструировали кессон, ранее изготовленный для ремонта носовой оконечности крейсера «Молотов».

Установку кессона предстояло выполнить в районе 239—249 шп. под кормовым подзором. По обводам корабля были вычерчены и изготовлены шаблоны, по которым сделали

лекальные вырезы в бывшей днищевой обшивке кессона. Поверхности, прилегающие к корпусу корабля, уплотнили брусками и подушками из просмоленной пакли. Под носовой брус поставили парусиновую прокладку на сурике. Так как кормовой брус и подушка не служили уплотнением, а лишь передавали усилие на корпус, то были выполнены без прокладки. С правой стороны кессона сделали прямоугольную прорезь внутри размером 0,8—1,0 м и на 1 метр выше ватерлинии.

Кессон был готов 10 марта. Его размеры: высота 5,7 м, ширина 4,9 м и длина по оси 5 м; подъемная сила 72,5 т, объем 14 м³, масса около 7 т.

Перед установкой кессона корабль улифферентовали на нос на 0,7 м. Глубина под кормой была около 8 м. Кессон балластировали водой до осадки 1,5 м. Для приема воды его наклонили до входа в воду выреза, но при этом погнули носовой распорный кронштейн левого борта, сломали кормовой кронштейн правого борта и порвали принайтованный к нему строп.

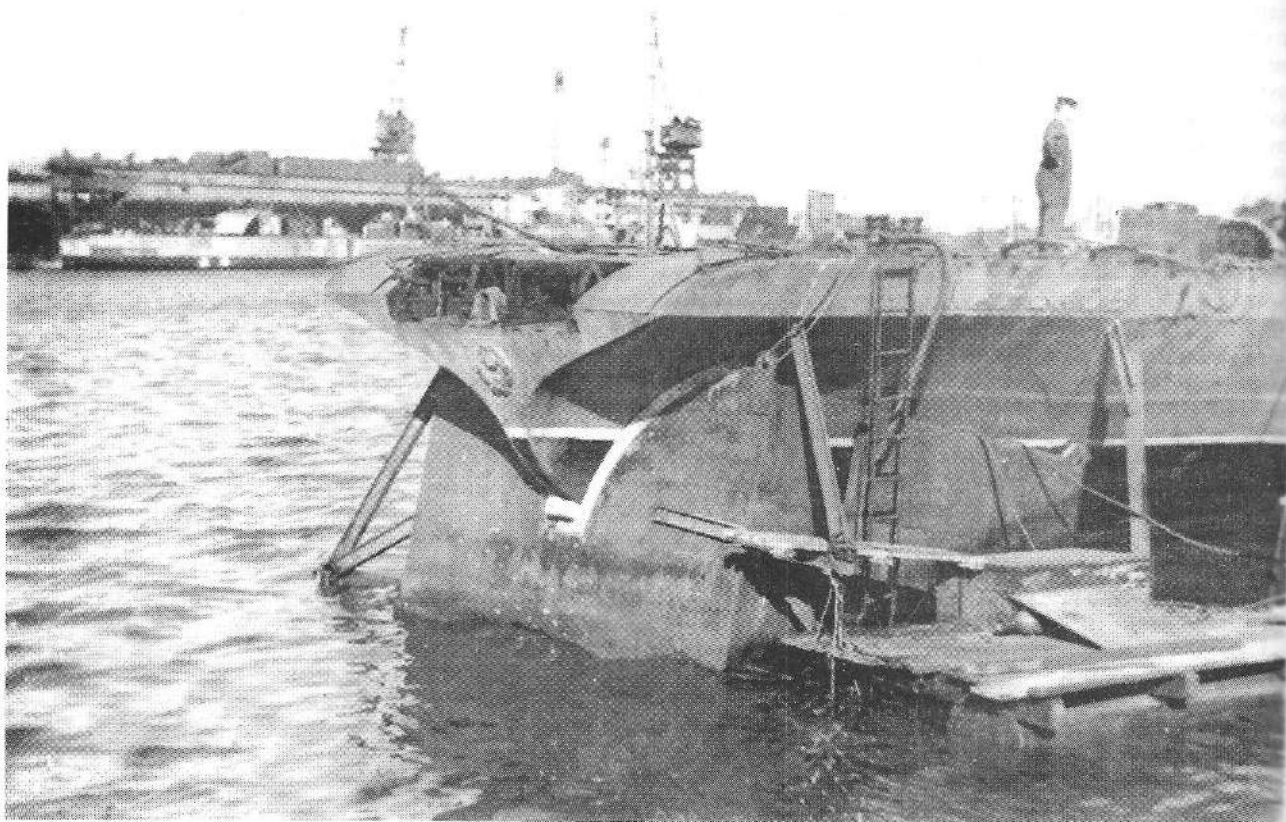
Заполненный водой кессон плавучим краном подвели под корпус корабля и закрепили тросовыми оттяжками за кнехты на палубе. Затем по указанию водолаза кессон поставили на место с помощью оттяжек и стропов, и он сел без зазора в носовой подушке. У кормовой подушки оставшийся внизу зазор за-

били клиньями. Воду из кессона откачал спасатель «Шахтер». После осушения кессон достаточно плотно прилег к корпусу; его дополнительная плавучесть кессона вызвала дифферент корабля до 0,8 м на нос. Носовая подушка при этом полностью вышла из воды.

В ходе ремонтных работ изготовили штырь диаметром свыше 300 мм для балансирующей части руля, выпавший при аварии. Необходимого материала на складе не оказалось, но где-то на «задворках» порта нашли вал от прокатного стана Мариупольского завода, привезенный при эвакуации. Его отвезли в мастерскую, где отрезали от вала нужную для изготовления штыря часть и срочно доставили ее в цех. По чертежам рабочая часть штыря должна была иметь диаметр на 30—40 мм меньше его основной части, чтобы можно было насадить бронзовую облицовку, уменьшавшую трение. Первоначально решили делать штырь одного диаметра (из-за дефицита бронзы и срочности заказа). Однако необходимую бронзу все же нашли, ее подготовили к насадке (нагревом) и поставили на обточенное место. Другие работы не вызывали проблем.

Работы выполняла мастерская №1 под руководством инженера-капитан-лейтенанта М.А. Калайды и старшего инженер-лейтенанта Ф.С. Шлемова. В ремонтных работах участвовали проходившие заводскую практику кур-

**Лидер «Харьков»,
ремонт руля
с помощью кессона.
Поти, март 1943 г.**



санты ВВМИОЛУ им. Ф.Э.Дзержинского: Н.П.Муру, Г.И.Попов и В.И.Чугунов. Ремонт руля закончили 16 марта 1943 г.

К весне 1943 г. ситуация на сухопутном фронте изменилась не в пользу Германии. В мае противник намеревался эвакуировать свои войска с Таманского полуострова в Крым, используя для этого морские коммуникации. Для нарушения эвакуации отступающих войск эскадра ЧФ была разделена на две группы. Во вторую группу вошел «Харьков» и два эсминца. Им предстояло действовать против конвоев в случае попытки перевозки войск противника и боевой техники из Анапы в Крым — Феодосию и Ялту. 14 мая лидер привлекался для обстрела аэродрома и порта Анапа. За это время он выпустил по порту 35 снарядов.

В ночь с 20 на 21 мая «Харьков» и эсминец «Беспощадный» вышли из базы в район Феодосии и Алушты для поиска транспортов противника. Но обнаружить суда не удалось. Зато при отходе 21 мая «Харьков» безрезультатно обстреляла немецкая береговая артиллерия с мыса Киик-Атлама.

Поток вражеских войск, бегущих с Северного Кавказа под мощным натиском Красной Армии, все нарастал. С целью обстрела береговых целей в Крыму и нарушения морских коммуникаций противника лидер «Харьков» летом 1943 г. неоднократно выходил к берегам Крыма, в Керченский пролив. Приходилось ему и ремонтироваться, залечивать «раны», полученные в боевых походах.

Но в октябре случилось непоправимое. Первому дивизиону эсминцев — лидеру «Харьков», эсминцам «Беспощадный» и «Способный» командующим флотом была поставлена задача: во взаимодействии с торпедными катерами (восемь единиц) и авиацией флота в ночь на 6 октября произвести набег на морские коммуникации у южного побережья Крыма, в портах Феодосия и Ялта уничтожить плавучие средства противника. В этот период резко сократилось количество германской бомбардировочной авиации и уменьшилось противодействие неприятельских торпедных катеров.

За сутки до выхода лидер и эсминцы перебазировались из Батуми в Туапсе. С наступлением темноты 5 октября корабли под командованием командира 1-го дивизиона капитана 2 ранга Г.П.Негоды (брейд-вымпел на «Беспощадном») вышли из Туапсе. Скорость на переходе составляла 24 узла.

Около часа ночи 6 октября с разрешения командира отряда лидер «Харьков» вышел из строя вправо и, увеличив ход до 26 узлов, начал движение к Ялте. В 02.30 на лидере засекли самолет-разведчик противника, о чем командир корабля (капитан 2 ранга П.И.Шевченко) доложил командиру отряда.



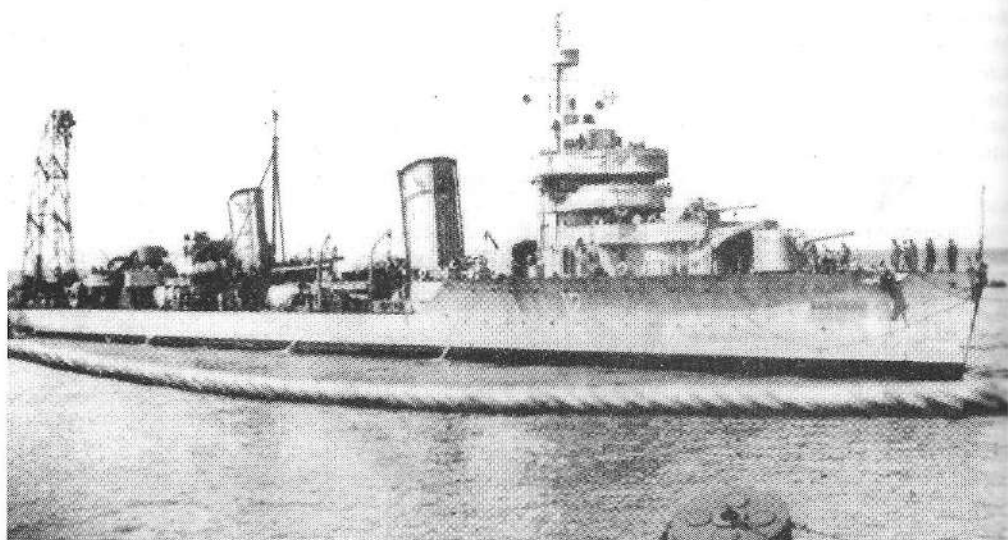
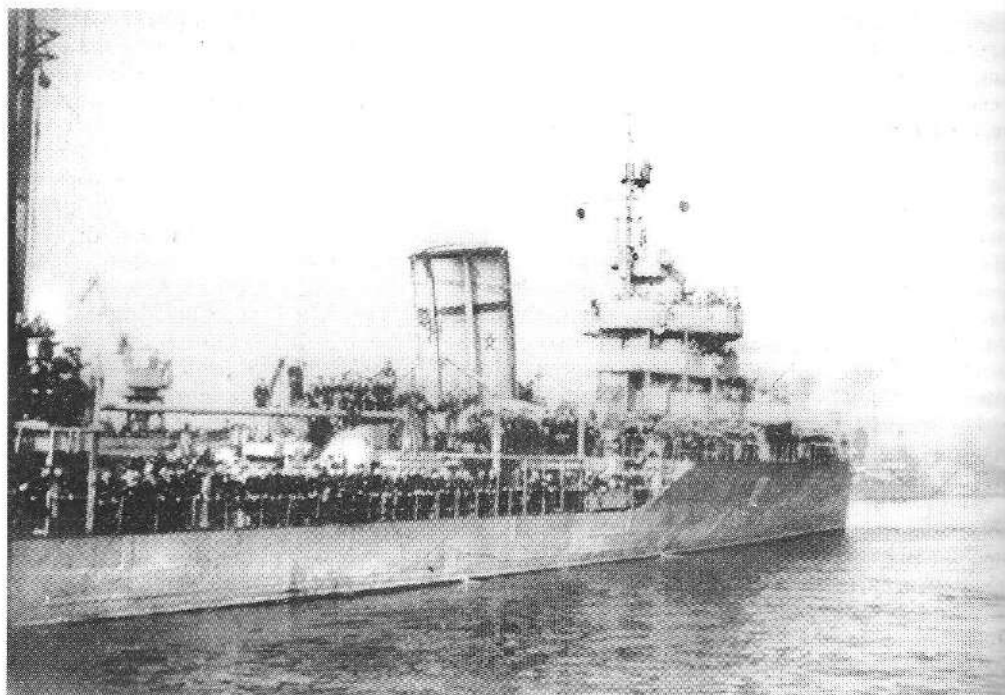
«Харьков» в Батуми, 1943 г.

В 05.04 самолет-разведчик сбросил вблизи кораблей осветительные бомбы. Г.П.Негода донес об этом на командный пункт эскадры в Геленджике М.Ф.Романову. Корабли меняли курсы, но скрыть истинное направление своего движения не могли, поскольку, как выяснилось, за их передвижением следила береговая радиолокационная служба противника.

Как свидетельствуют трофейные источники, к рейду советских кораблей враг был подготовлен. Авиационная разведка противника обнаружила эсминцы и лидер еще в Туапсе, сразу по их прибытии. Это дало основание командующему германскими военно-морскими силами на Черном море вице-адмиралу Густаву Кизерицки предположить возможный набег на берега Крыма. Радиопеленгаторная станция в Евпатории около 22 часов 5 октября доложила, что по крайней мере один эсминец вышел из Туапсе. В 02.37 начальник военно-морского района Крыма контр-адмирал Шульц объявил боевую тревогу в районах, находящихся в ведении начальников портов Ялта и Феодосия. С этого времени советские корабли уже ждали.

В полночь 6 октября из своей базы вышли торпедные катера S-28, S-42 и S-45 и заняли в темноте позицию южнее идущего под берегом отряда советских кораблей. В 02.10 командир группы торпедных катеров капитан-лейтенант Симс получил донесение от самолета-разведчика об обнаружении им двух эсминцев, идущих на запад с большой скоростью. Тогда Симс приказал командирам торпедных катеров занять позицию ожидания на пути возвращения советского отряда, постепенно смещаясь на запад, к Феодосии, то есть навстречу ему. Самолет постоянно наблюдал за эсминцами и доносил об их месте, курсе и скорости командиру германской группы катеров. Так продолжалось до четырех часов утра, когда советские корабли повернули на север. Узнав об этом, торпедные катера пошли на перехват. В 05.45 Симс по радио запро-

Лидер «Харьков»,
1943 г.



сил самолет-разведчик показать место кораблей осветительными бомбами, что самолет незамедлительно выполнил. Командир советского отряда, убедившись, что его действия не являются секретом для противника, решил отказаться от обстрела Феодосии, и в 06.10 эсминцы легли на курс отхода в точку встречи с лидером. В это время они подверглись атаке торпедных катеров в районе Коктебеля и обстрелу береговыми батареями.

«Харьков» же, ничего не зная о ситуации с эсминцами, продолжал движение к Ялте. Начиная с 2 часов 31 минуты контр-адмира-

лу Шульцу стали докладывать о ежечасном выходе на связь «Харькова» с радиоцентром в Геленджике. Радиопеленгаторная станция в Евпатории по взятым пеленгам определила направление движения корабля в сторону Ялты. В 05.50 лидер обнаружила радиолокационная станция на мысе Айтодор по пеленгу 110° на удалении 15 км. Убедившись, что обнаруженная цель не является своим кораблем, в 06.30 германское командование разрешило береговым батареям открыть огонь.

Практически в это же время «Харьков» подошел к Ялте и с дистанции 70 кбт начал об-

стрел порта. За 16 минут он выпустил без корректировки по меньшей мере 104 130-мм осколочно-фугасных снаряда. Следуя вдоль берега, лидер сделал 32 выстрела и по Алуште, но, как оказалось, все снаряды легли с недолетом. По германским данным, в результате обстрела лидером Ялты несколько домов было повреждено, пострадало несколько гражданских лиц, войска урона не понесли. На огонь лидера ответили три 75-мм орудия 1-й батареи 101-го дивизиона, а затем шесть 155-мм орудий 1-й батареи 772-го дивизиона, всего 24 залпа. В 07.15 «Харьков», маневрируя под огнем береговых батарей противника, стал отходить, отвечал батареям из кормовых орудий, и присоединился к возвращавшимся эсминцам, шедшим курсом 110° со скоростью 24 узла.

В 08.10 появившиеся над соединением три советских истребителя сбили германский самолет-разведчик, летчики с которого приводнились на парашютах в видимости кораблей. Корабли задержались на 20 минут для подъема их на борт. Этот маневр отвлек внимание верхней вахты от наблюдения за горизонтом. И как только корабли в 08.39 начали отход 28-узловым ходом, этим воспользовались 8 немецких пикирующих бомбардировщиков Ю-87 под прикрытием двух Ме-109. И хотя советские истребители сбили один Ю-87 и один Ме-109, другим самолетам, зашедшим со стороны солнца, удалось добиться сразу трех попаданий бомб в шедший на пониженной скорости лидер.

Одна из них (весом 200—250 кг) попала в верхнюю палубу в районе 135—141 шпангоутов и, пробив все палубы, второе дно и днище, взорвалась под килем. Еще по одной бомбе калибром 150—200 кг попало в первое и второе котельные отделения. Над лидером поднялся черный столб дыма. Была сбита первая труба. Взрывом сорвало и выбросило за борт один 37-мм зенитный автомат; от взрыва вышли из строя два зенитных пулемета. Вспыхнул пожар. Связь с постами нарушилась, и первое время никаких докладов на КП не поступало.

Вскоре выяснилось, что носовые котельные отделения разрушены, а отсеки затоплены. Из 3-го котельного отделения доложили: через поврежденную переборку 141 шпангоута вода поступает в отсек. Переборку подкрепили подпорами, однако осушить отсек оказалось нечем. Давление в пожарной магистрали отсутствовало, а оба питательных насоса, находившиеся в носовом машинном отделении, были повреждены. В придачу заклинило турбовентилятор №6. Пришлось остановить кормовой турбозубчатый агрегат.

Из главной силовой установки в строю остался турбозубчатый агрегат в машинном отделении №2 и третий котел. Из кормового

машинного отделения доложили: от ударных сотрясений вышли из строя мотопомпа во второй машине, дизель-генератор №2, турбовентилятор №6, остальные механизмы в исправности.

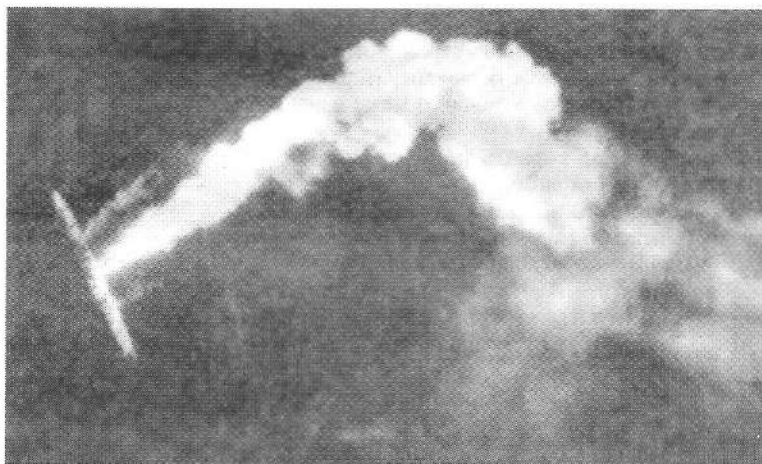
Таким образом, корабль лишился носового эшелона при ограниченной возможности работы кормового эшелона, потерял значительный запас плавучести из-за затопления трех машинно-котельных отсеков, принял около 1145 т воды. Лидер потерял ход, получил крен 9 градусов на правый борт и дифферент на нос около 3 м (по надпись). Осадка стала 7,43 м в носовой оконечности и 4,62 м в кормовой. При этом метацентрическая высота составила 0,95 м, запас плавучести — около 500 т.

Перед БЧ-5 была поставлена задача: не допустить распространение воды за границы разрушений и обеспечить возможность маневрировать, чтобы не быть мишенью для противника. Из-за тяжелого ранения командира БЧ-5 И.И. Куцевалова его обязанности принял инженер-механик дивизиона инженер-капитан 3 ранга Г.А. Вуцкий. Он приказал поперечные переборки на 75-м, 141-м и 161-м шпангоутах подкрепить, поставить подпоры в носовом и кормовом отсеках, ввести в действие третий котел.

Силами боевых постов, носовой и кормовой аварийных партий переборки подкрепили, поставили подпоры на люки и горловины, устранили фильтрацию воды. Воду из кормового машинного и 3-го котельного отделений пришлось откачивать ручным насосом, так как переносная мотопомпа оказалась без свечей, которые поставили по приказанию командира корабля на мотор катера, а катер был разбит при взрыве. С откачкой воды не справлялись.

Удалось вновь поднять пар в котле №3. При этом обнаружили, что подается засоленная котельная вода. Значит, повреждена цистерна котельной воды в носовом машинном отделении. Опасаясь сорвать работу главного котла №3, работающего на заборной воде, Г.А. Вуцкий попросил командира корабля временно хода не давать. Вспомогательные механизмы в машинном отделении остановили, оставив работать трюмно-пожарный насос №2 для осушения третьего котельного, так как вода подходила к топке котла. Эжектор работал плохо потому, что давление рабочей воды в пожарной магистрали было не более 5 кг/см² при норме 10—12 кг/см².

Обследованием установили, что вода из пожарной магистрали уходит через поврежденный участок, а чтобы его отключить, надо закрыть разобщительный клапан, находящийся в носовом машинном отделении. Для этого трюмному машинисту П.П. Резниченко в легководолазном костюме пришлось не-



Шлейф пара, вырывающегося из котельного отделения «Харькова» после первого прямого попадания бомбы. Снимок сделан с немецкого самолета 6 октября 1943 г.

сколько раз нырять в затопленный отсек. Благодаря его усилиям клапан был перекрыт, и давление в пожарной магистрали подняли. Запустили дизель-генератор №1, обеспечили корабль электроэнергией.

Моряки вооружили переносную гидротурбину, эжектор, законопатили на переборке швы, сальники валопровода, после чего третье котельное отделение осушили. На пробину в районе носового машинного отделения завели пластырь. Распространение воды было приостановлено.

В результате всех принятых мер удалось зафиксировать корабль в положении с креном на правый борт и с дифферентом на нос. Действующая ватерлиния была на 1 метр ниже верхней палубы, но дымовую трубу, создававшую крен, отрезать было нечем.

Поврежденными оставались все механизмы и системы в районе 75—141 шп., гидравлическое и валиковое управление рулем, дизель-генератор №2, турбовентилятор №6, мотопомпа. Затоплены расходные цистерны котельной воды №1 и №2.

Командир отряда в 09.25 приказал «Способному» взять «Харьков» на буксир кормой вперед. «Беспощадный» в это время находился в охранении. Подача буксирных концов затянулась: концы лопались и их заводили вновь.

Теперь соединение двигалось в 90 милях от Кавказского побережья со скоростью 6 узлов. Можно было бы, оценив обстановку на лидере, снять с него экипаж, а корабль затопить. Это приказание якобы и отдал командующий флотом. Но на соединении этот приказ не получили и продолжали движение. В 11.50 с солнечной стороны над кораблями появились 14 пикирующих бомбардировщиков Ю-87. Два из них атаковали «Харьков» и буксировавший его «Способный», а остальные — «Беспощадный». Буксирный конец срочно отдали, и «Способный» получил возможность маневрировать. К этому времени по

вызову прибыло еще 9 наших истребителей, но отбить атаки самолетов противника они не смогли. «Харьков» новых повреждений не получил, зато в «Беспощадный» попала авиабомба, от которой произошли разрушения в машинном отделении, а у «Способного» в результате бомбежки разошлись швы.

После этого командир отряда отдал приказ «Способному» поочередно буксировать «Харьков» и «Беспощадный». На лидере настойчиво пытались ввести в действие кормовой эшелон. Вскоре удалось отключить поврежденную цистерну котельной воды №1. Экипаж самоотверженно боролся за живучесть своего корабля. Старшему помощнику командира «Харькова» капитану 2 ранга О.С.Жуковскому лопнувшим тросом сильно ушибло ногу, но он продолжал руководить артогнем кормовых орудий при отражении воздушных атак.

Экипаж лидера «Харьков» проявил массовый героизм. Когда взрывной волной был разрушен зенитный мостик, командир зенитной батареи А.М.Резонтов приказал не отходить от смещенных с мест автоматов и продолжал вести из них огонь. Командир зенитного орудия старшина 2-й статьи И.Голубев выполнял не только свои обязанности, но и функции наводчика. После гибели корабля, попав на «Способный», он включился в зенитный расчет и продолжал сражаться. Наводчик пятого автомата Рукинов при взрыве бомбы был ранен в голову и в руку, но в санчасть идти отказался. Он погиб вместе с кораблем.

Когда во время очередного авианалета сорвало с места пулемет ДШК, пулеметчики Азимов и Туркин оказались отброшенными далеко в сторону. К ним на помощь поспешил матрос В.Орлов. Втроем они установили пулемет и, несмотря на контузии и ушибы, продолжали вести бой.

Старшине 1-й статьи В.Наволочному пришлось быть заряжающим сразу у двух орудий. Следуя его примеру, слаженно работали матросы-зенитчики В.Орлов, Коржов, М.Степанов, П.Никифоров. Командиры седьмого и восьмого автоматов старшины 2-й статьи М.Савченко и А.Кучерявый стреляли по самолетам даже тогда, когда лидер начал тонуть. Они ушли под воду, стоя у своих неумолкающих автоматов.

Мужественно боролись с водой командир 130-мм орудия старшина 1-й статьи Л.Репин и его подчиненные Д.Яхно, П.Рындин и В.Пирогов, которые в затопляемом артпогребе ставили подпоры, забивали чопы, а, заделав пробину, откачали воду и для выравнивания крена равномерно распределили боезапас по погребу. Под стать им действовали водолазы старшина 1-й статьи В.Гриценко и матрос П.Резниченко. Они неоднократно спускались

в затопленное котельное отделение, заделывали пробоины, вытаскивали раненых.

Огромную работу провели аварийные группы мичманов П.Р.Ткаченко и Г.А.Яновского, а также боцман Ф.Р.Штепин, старшины 1-й статьи Н.П.Орзул, А.Тимофеев, матросы Даниленко, Мусиенко, Пакин, Плотников, старшина торпедной группы Ф.А.Воробьев и многие другие. С неимоверным трудом старшина 1-й статьи П.Ф.Лучко, матросы Д.А.Кулешов, А.И.Белан, П.С.Жанко, В.В.Трунов и Кулагин ввели в строй 3-е котельное отделение: они сумели поднять пар, используя морскую воду. В 14.25 лидер смог дать задний ход до 10 узлов под одной машиной кормового эшелона. Экипаж до последней минуты делал все от него зависящее, чтобы спасти свой корабль. Однако чуда не произошло.

В очередной атаке с воздуха участвовало уже 20—25 самолетов Ю-87. В 14.25 затонул «Беспощадный»; подвергся удару и «Харьков». А при новом налете между 14.40 и 15.37 две бомбы попали в полубак лидера, а еще несколько взорвались вблизи обоих бортов. Все носовые помещения до 75 шпангоута, 3-е котельное и кормовое машинное отделения оказались затоплены, от сильного сотрясения корпуса вышли из строя вспомогательные механизмы единственного оставшегося под парами котла. Корабль стал терять ход, медленно погружаться с дифферентом на нос и креном на правый борт. Командир корабля приказал главному боцману старшине 1 статьи Ф.Ф.Штейну на шлюпке отправить секретные документы в базу.

Около 15.10 «Способный» вторично подошел к «Харькову» с левого борта, снял часть команды, а в 15.37, ведя огонь из 130-мм орудия и одного зенитного автомата, лидер носом вперед, не опрокидываясь, скрылся под водой.

Эсминец «Способный» спустил шлюпки и начал подбирать людей с погибшего лидера. Подняв из воды до двухсот человек, «Способный» подошел к месту гибели «Беспощадного». Удалось спасти еще 24 человека, в том числе комдива Г.П.Негоду, командира «Беспощадного» В.А.Пархоменко, командира лидера «Харьков» П.И.Шевченко. Экипаж «Способного» занимался спасением своих товарищей в течение двух часов, но в 18.10 последовал очередной налет немецкой авиации, и через 20 минут эсминец погиб от взрыва собственных глубинных бомб. Большинство поднятых на борт корабля моряков тоже погибло.

Всего в ходе атак на отряд кораблей немцы совершили 72 самолето-вылета. Корабли и советские самолеты сбили 14 вражеских бомбардировщиков и 2 истребителя. Но Черноморский флот за один день потерял три корабля — лидер и два современных эсминца.

Командирами лидера «Харьков» были капитан 2 ранга Л.А.Владимирский (12.1936—08.1937), капитан 3 (затем 2) ранга П.А.Мельников (08.1939—06.1942), капитан 3 ранга П.И.Шевченко (06.1942—06.10.1943).

«Ташкент»

Лидер «Ташкент» был принят в состав ВМФ в Одессе, вступил в строй 22 октября 1939 г. и включен в состав ЧФ. В предвоенный год он проходил интенсивные ходовые испытания. Его можно было увидеть сегодня на Севастопольском рейде, завтра — в какой-нибудь из кавказских баз, а через день — снова в Севастополе или в Одессе.

В феврале 1941 г. лидер находился в Николаеве, где на заводе имени 61 коммунара на нем произвели замену вооружения. Одинарные 130-мм артиллерийские установки уступили место двухорудийным башенным 130-мм Б-2-ЛМ. Эти установки были опытными образцами, так как ЛМЗ еще не приступил к серийному выпуску, и имели в действительности индекс Б-2-ЛМ-И («итальянские»). От серийных их отличало отсутствие дальномеров, но предусматривались автоматы стрельбы.

Новая артиллерия испытывалась по май 1941 г. в Севастополе. Тогда же 45-мм полуавтоматы 21-К заменили на 37-мм автоматы 70-К. «Ташкент» вооружался под общим руководством начальника Главного управления кораблестроения Н.В.Исаченкова. Основной объем работ был выполнен к началу июня.

Война застала лидер в Николаеве. В ночь на 22 июня «Ташкент» вывели из дока, и уже утром на его палубе состоялся общий митинг экипажа и рабочих. Затем он перешел в Севастополь. Этот переход, короткий в мирное время, затянулся более чем на сутки. Прежде всего, из-за сильного шквала пришлось стать на якорь прямо на фарватере Южного Буга. Дважды зенитчики открывали огонь по самолетам противника; идти приходилось медленно, так как на подходе к главной базе начали ставить минные заграждения.

В Севастополе корабль встал в плавучий док для проверки подводной арматуры и покраски корпуса. Кроме того, на «Ташкенте» установили размагничивающее устройство — его кабель укладывали в стальные желоба, укрепленные в ватервейсах корпуса. Начальником группы по оборудованию размагничивающего устройства от НТК ВМФ на ЧФ являлся инженер-капитан 3 ранга И.И.Климов. Электромагнитные работы выполняло Крымское предприятие ЭМТ, а наружные — Севастопольский Морской завод (№200).

В июле «Ташкент», еще не полностью укомплектованный личным составом, был

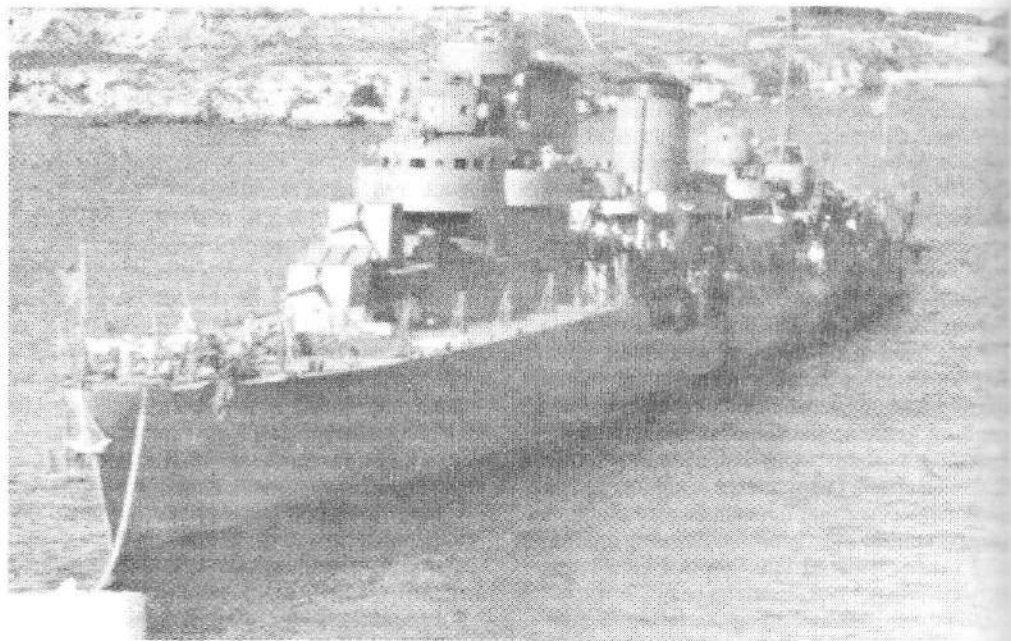
включен в состав 2-го дивизиона эсминцев эскадры.

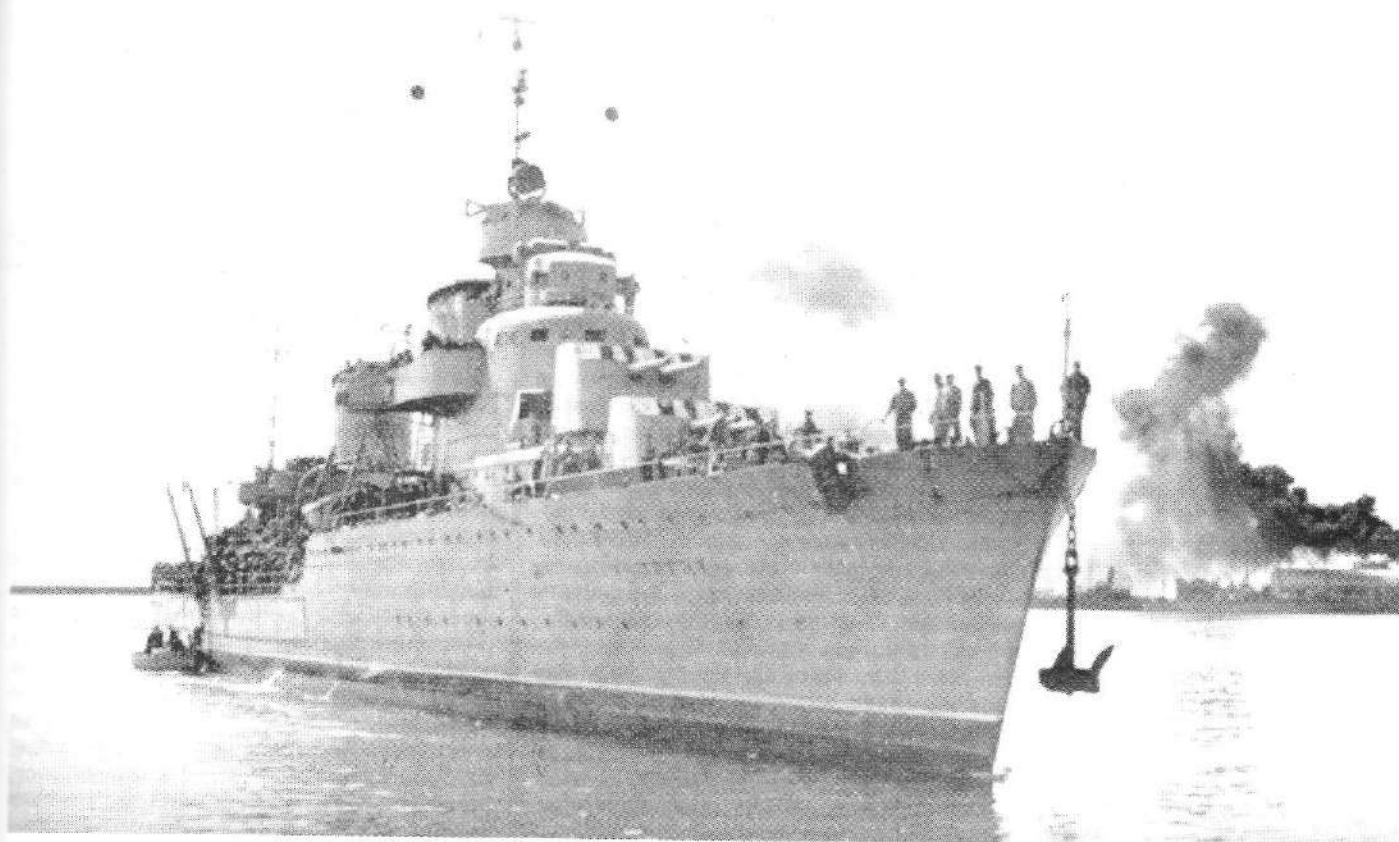
На контрольных ходовых испытаниях, проводившихся после выхода корабля из дока, выяснилось, что не удалось развить полную скорость, каждый раз угрожающе нагревался упорный подшипник паровой турбины. Причина определилась после его вскрытия: внутри оказались куски картона, а из масляной магистрали извлекли целый картонный лист. Как они попали туда, так и осталось невыясненным.

К середине августа лидер «Ташкент» был готов к боевым действиям. Корабль начал выходить из Севастополя в непродолжительные учебные походы, в ходе которых отрабатывались задачи курса боевой подготовки и проверки тактико-технических характеристик корабля. Однако пройти нормальный курс огневой подготовки комендоры лидера все же не смогли.

И вот, 19 августа «Ташкент» вместе с эсминцами «Бодрый», «Безупречный» и «Беспощадный» включили в группу для поиска и

**Лидер «Ташкент»,
временно
вооруженный
тремя 130-мм
артустановками
Б-13**





уничтожения вражеских кораблей и транспортов в западной части Черного моря. После безрезультатного поиска при возвращении из этого рейса группа произвела обстрел войск противника в районе деревень Лищенка, Михайловка и Визария. С дистанции 90 кбт корабли (под общим командованием капитана 2 ранга Г.А.Пермского) выпустили 450 фугасных 130-мм снарядов и полным ходом ушли в Севастополь. Там 12 моряков «Ташкента» записались добровольцами в сформировавшийся 1-й Морской полк для защиты Одессы.

На рассвете 29 августа «Ташкент» вместе с другими кораблями, охранявшими на переходе транспорт «Абхазия» и танкер «Москва», прибыл в осажденную Одессу. На берегу были оборудованы корпосты, после чего «Ташкент» и другие корабли с 16.00 вели обстрел войск противника в районах деревни Ильинка, Чебанка, Новая Дофиновка, Гильдендорф.

На «Ташкент» прибыл командир Одесского отряда корабельной поддержки контр-адмирал Д.Д.Вдовиченко, чтобы лично наблюдать за стрельбой. Комендоры лидера

вели также огонь и по вражеской батарее, обстреливавшей эсминца «Фрунзе» и крейсер «Червона Украина». За час лидер израсходовал 97 снарядов при стрельбе четырехорудийными залпами каждые пятнадцать секунд с дистанции 65 кбт, на ходу со скоростью 16 узлов, делая вдоль берега короткие галсы. Успешная работа корабельного корректировочного поста способствовала тому, что батарею удалось заставить замолчать к 17.03. Стрельба лидера была высоко оценена командованием.

На следующий день, 30 августа, экипажу «Ташкента» поручили уничтожить вражескую 152-мм батарею, расположенную восточнее деревни Новая Дофиновка. При стрельбе лидер маневрировал на внешнем рейде Одессы на скорости 6 узлов. В действии находились котлы №2 и №3 (котлы №1 и №4 были в холодном состоянии), а главные турбины, работая на экономической группе соопел, могли обеспечить скорость хода до 24 узлов. Такая пониженная готовность ряда технических средств не позволяла использовать в бою маневренные качества лидера и его высокую скорость.

**«Ташкент»
со штатным
вооружением —
130-мм
двухорудийными
башенными
установками
Б-2-ЛМ-И, 1941 г.**

В 15.42 в зените над лидером появились три бомбардировщика Ю-88, а через три минуты с высоты 400 м на корабль посыпались бомбы: 12 фугасных по 250 кг. Зенитчики «Ташкента» открыли шквальный огонь, командир корабля мгновенно дал команду: «Право на борт!» и «Самый полный вперед!». От прямых попаданий удалось уклониться — справа и слева поднялись огромные, выше мостика, водяные столбы. Ближе всех взорвалась бомба с правого борта у кормы — корабль содрогнулся от сильного гидравлического удара, погасло освещение.

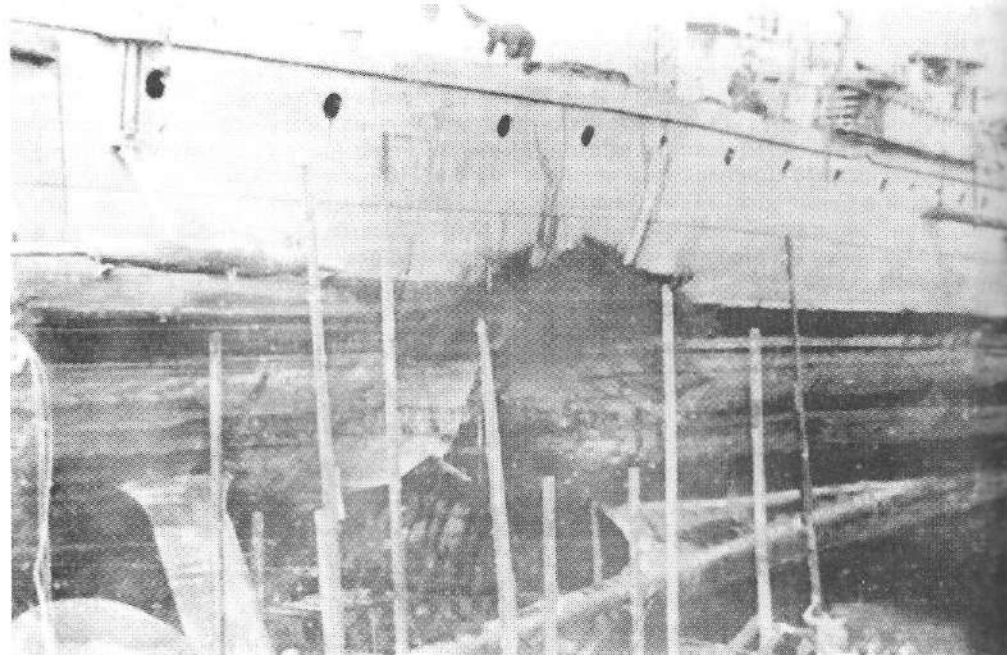
На КП-1 поступили доклады о полном затоплении кубриков №4 и №5, о пробоине по правому борту в районе 192—205 шпангоутов, а также о начинающемся поступлении воды из кубрика №4 в помещение старшин и оттуда в погреб №3 через люк. Корабль стал хуже слушаться руля, начал расти дифферент на корму. Часть личного состава из кубриков покинула затопливаемые помещения через верхний люк, часть — через помещение старшин. Погибло два машиниста-турбиниста, несколько человек было ранено, один пропал без вести — машиниста В.В.Лаушкина выбросило взрывной волной через пробоину из 4-го кубрика за борт. Внешний осмотр корабля показал, что на полубаке появился поперечный гофр: сталь собралась в складки, когда корму подбросило взрывом. Это грозило надломом корпуса. Оказался поврежденным и гидравлический привод руля.

При взрыве в носовом машинном отделении у щита турбодинамо №2 выбило два максимальных автомата, вследствие чего погас свет. Автоматы были быстро включены

вахтенным электриком. У некоторых электромеханизмов (машинных вентиляторов, сепараторов и других), питавшихся от этого щита, выбило минимальные автоматы. На шетках значительно нагруженных турбодинамо №1 и №2, наблюдалось сильное искрение. У маслооткачивающего электронасоса в правом коридоре валов были оторваны крышки электромотора, произошло короткое замыкание, начала гореть изоляция. Только быстрое снятие питания предотвратило пожар.

Пострадало и другое оборудование: насос откачки масла от подшипников главной турбины, судовая вентиляция, кормовой и носовой швартовые шпили, автоклавные и нефтеперекачивающий насосы, а также ряд электроприборов.

Началась борьба за живучесть. Питание рулевой машины восстановили, переключив ее на левый телемотор, а управление кораблем перенесли на запасной командный пункт на кормовом мостике. Электрики переключили автоматы на щите турбогенератора №2 и восстановили освещение корабля. На боевых постах восстановили давление пара, включили главный и два переносных эжектора для осушения погреба №3. Но осушить его не удалось из-за поврежденной переборки на 176-м шпангоуте, и уровень воды в погребе не снижался. По распоряжению командира БЧ-5 личный состав, подготовленный к выполнению аварийных задач, подкрепил переборки в румпельном, дизель-генераторном отделениях, в кормовом машинном отделении и в помещении коридора валов. Полностью затопленными оставались трюм в райо-



**«Ташкент» во время
ремонта в доке
Севморзавода.
Хорошо видна
большая пробоина
от близкого разрыва
авиабомбы.
Севастополь,
сентябрь 1941 г.**

не повреждения, кубрик №5 и частично — кубрик №4 и погреб №3. Из-за опасности повреждения гребных валов ход ограничили величиной 12 узлов.

По возвращении своим ходом в Одесскую гавань «Ташкент» обследовали водолазы. Они определили размеры пробоины в корме — два на четыре метра. Ремонтные возможности Одесской ВМБ были весьма ограничены, поэтому было принято решение перевести корабль своим ходом на ремонт в Севастополь. Лидер начал срочно готовиться к межбазовому переходу: укрепляли старые и устанавливали новые подпоры, с трудом удалось повернуть кормовую и носовую турбины при двойной мощности валопроводного устройства. Исправили рулевое управление и установили наблюдение за солоностью в цистернах котельной и пресной воды. В 23.10 30 августа лидер «Ташкент» вышел на внешний рейд и в сопровождении эсминца «Смышленный» и катеров типа МО-4 12-узловым ходом направился в Севастополь.

Через некоторое время появились самолеты противника, которые обнаружили корабль по фосфоресцирующей кильватерной струе. Для маскировки с кораблей бросали в воду дымовые шашки, заставлявшие кильватерный след, что помогло обмануть врага.

На переходе обнаружилось значительное нагревание дейдвудных салыников, и скорость хода лидера пришлось уменьшить до 10 узлов, а затем до 6 узлов. К салыникам подвели дополнительное охлаждение. Постепенно увеличивалась и солоность котельной воды в теплых ящиках.

В Севастополе с «Ташкента» выгрузили артиллерийский боезапас, торпеды, топливо и снаряжение. Облегченный лидер 3 сентября поставили в Западный сухой док завода №201 с применением «смешанного» способа — «мальтийского» со специально изготовленными клетками под носовую и кормовую оконечность.

Детальный осмотр при осушении дока выявил следующее. Корабль касался нижней дорожки лишь своей средней частью и провисшей частью кормы. Носовая часть корпуса была приподнята. В процессе осушения удалось подложить под нее клинья, и по мере осушения провисшая кормовая оконечность, упираясь в подставы, слегка изгибалась вверх.

По правому борту в подводной части корпуса от мотиры до кронштейна гребного вала зияла огромная пробоина. Глубина вмятины достигала двух метров, а весь бортовой набор (с обоих бортов) был поврежден и деформирован. В междудонных отсеках на этом же уровне разрушены все продольные и поперечные переборки. Подводным взрывом киль перебило и в одном месте вогнуло

внутрь на 530 мм. Вся корма вместе с гребными винтами просела на 558 мм. На лапах левого кронштейна видно несколько поперечных трещин. В районе пробоины разрушено все оборудование кубриков №4 и №5, магистрали и нефтецистерны (№62 и №63). В районе пробоины разорваны, вдавлены внутрь корабля и выгнуты вверх нижняя палуба и платформа.

В районе носового машинного отделения с обоих бортов и по верхней палубе образовались выпучины и гофры шириной в 300 мм и высотой 50 мм. Палубу под четвертым и пятым кубриком вырвало взрывом. Валопроводы обоих бортов заклинило, и они не проворачивались.

Повреждения получили швартовый шпиль и барабан носового шпиля. Полностью разрушен электропривод кормового шпиля. Выявились и более мелкие повреждения: ослабление многих заклепок и швов на обшивке корпуса, их водотечность.

Тем не менее, основные механизмы лидера не пострадали или получили лишь незначительные повреждения.

Начальник ремонтного отделения ТО ЧФ инженер-капитан 2 ранга С.Н.Ставровский предложил свой вариант восстановительных работ. План предусматривал отделение кормовой оконечности лидера в месте перелома. Затем предполагалось ее отцентровать, обеспечить прямолинейность линий валов, соединить обе части корпуса и закрепить их. По нормам для устранения повреждений и проведения ремонта требовалось бы по меньшей мере пять месяцев. Это, конечно, не устраивало моряков.

Специалист завода инженер П.И.Кривичский нашел другой выход: произвести ремонт судовых турбин, подняв корму домкратами. Не снимая гребных винтов (весом каждый более 10 т) и не вынимая валопроводов (вес каждого несколько десятков тонн), вырезать поврежденную часть корабля. Это предложение обсуждалось на заседании специальной комиссии КПА УК ВМФ и техотдела флота и было в итоге принято.

Ремонт «Ташкента» по принятому методу предполагалось осуществить прямо в доке, подняв кормовую часть домкратами на полметра. После этого можно было заменить и восстановить набор корпуса, поставить новые листы обшивки и восстановить связь кормовой оконечности с корпусом. Затем отцентровывались валопроводы и турбины. Подобный способ позволял сократить срок ремонта в 2—3 раза (до 1,5—2 месяцев).

Завод выделил для восстановления «Ташкента» более ста рабочих. Для производства работ, особенно электросварки в ночное время, корму укрыли брезентом для светомаскировки. Для подъема кормы использовали во-



Командир лидера
В.Н.Ерошенко

семь мощных гидравлических домкратов по 200—250 т. Не ожидая, когда она станет на место, бригады рубщиков, газорезчиков, судосборщиков взобрались на приспособленные временные подвески и одновременно с подъемом кормы развернули свои работы.

Подъемом многотонной кормы до необходимого уровня добились прямолинейности световой линии валов. Этими работами руководил старший мастер начальник участка корпусного цеха Г.С.Бодасин. Требовавшие ремонта втулки гребных валов было решено не перезаливать, а наплавить в них горелкой белый металл. Однако при механической обработке этот металл на станке стал отслаиваться. Присутствовавший еще на постройке лидера в Италии заводчанин В.Н.Хахалин предложил передать металл на анализ. При анализе в заводской лаборатории выяснилось, что в «итальянском» металле оказались примеси, которые мешали наплавке отечественного баббита. Изменив режим обработки, исключили расслаивание.

При ремонте, по левому и правому бортам отверлили стрингерные листы в районе 82—105 шп. (размером 2220х6750 мм), выправили в горячем состоянии и установили на место. Листы второго и третьего поясов от борта заменили; общая площадь замены листов на левом борту — 10 м². Заменяли подпалубные карлингсы в районе 97—103 шп. на длине 6 м, выправили бимсы — 12 м; по наружной обшивке выправили шпангоуты — 16 м; заменили обделочные угольники. По правому борту заменили продольную переборку, по левому борту переборку подкрепили и переклепали.

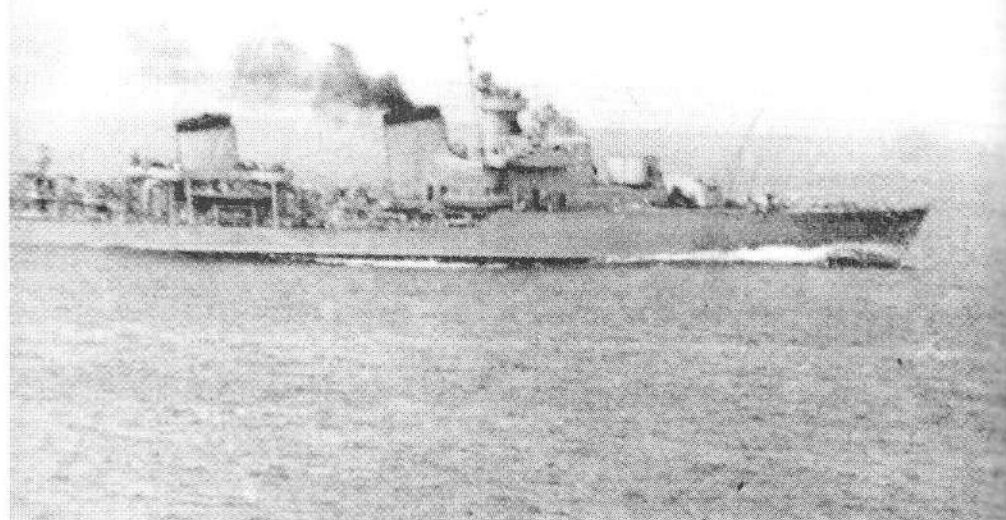
По окончании ремонта кормы на ней в районе разрушенных кубриков №4 и №5 установили новую спаренную 76-мм двухорудийную зенитную артустановку, «позаимствованную» с недостроенного эсминца «Огневой». Оборудовали также погреб для ее боезапаса и кубрик для расчета.

Во время нахождения «Ташкента» в ремонте В.Н.Ерошенко, после ранения капитан-лейтенанта П.А.Бобровникова, временно командовал эсминцем «Фрунзе», который 21 сентября 1941 г. ходил в Одессу.

10 октября лидер был выведен из сухого дока для завершения ремонта на плаву в Южной бухте у заводской стенки. Ходовые испытания решили не проводить: после принятия топлива и боеприпасов вместе с другими кораблями эскадры «Ташкент» ушел в ночь на 1 ноября в Потти. Оценка качества ремонта проводилась на ходу.

Но вскоре лидер, как наиболее быстроходный корабль, был переведен для постоянного базирования в Батуми. С этого времени лидер «Ташкент» вместе с эсминцами и сторожевыми кораблями использовался для охраны конвоев, доставлявших в Севастополь пополнение и вывозивших на Кавказ промышленное оборудование, тылы флота и гражданское население.

19 ноября лидер прибыл в Потти под погрузку боезапаса для защитников Севастополя — реактивных снарядов в укупорках, артиллерийских снарядов и другого вооружения. Боезапас пришлось размещать не только в артиллерийских погребах, но и на палубе, в коридорах и кубриках. Были предприняты все меры предосторожности. При вы-



«Ташкент» выходит на огневую позицию: башни разворачиваются для стрельбы по берегу

ходе из порта на следующий день потребовалось дать полный ход из-за сильного бокового ветра.

21 ноября «Ташкент» прибыл на Севастопольский рейд и, маневрируя за внутренней кромкой минного заграждения, обстрелял скопление войск противника в районе поселков Кача, Голумбея, Тас-Тена. Ошвартовавшись правым бортом к причалу Угольной стенки, лидер произвел разгрузку доставленного боезапаса и принял на борт раненых и эвакуируемых (около 400 человек). На следующий день «Ташкент» убыл из Севастополя и благополучно совершил переход в Батуми. После разгрузки лидер стал готовиться к новому ответственному заданию.

25—29 ноября «Ташкент» участвовал в операции по конвоированию к Босфору группы советских транспортных судов: ледокола «Микоян» и трех танкеров, направлявшихся на Дальний Восток. Конвой и корабли охранения (лидер «Ташкент», эскадренные миноносцы «Сообразительный» и «Способный») собрались 25 ноября на внешнем рейде Батуми и стали на якорь. На борт лидера прибыл командующий эскадрой контр-адмирал Л.А.Владимирский, военком эскадры бригадный комиссар В.И.Сомин и оперативная группа флагманских специалистов — штурман, артиллерист и связист.

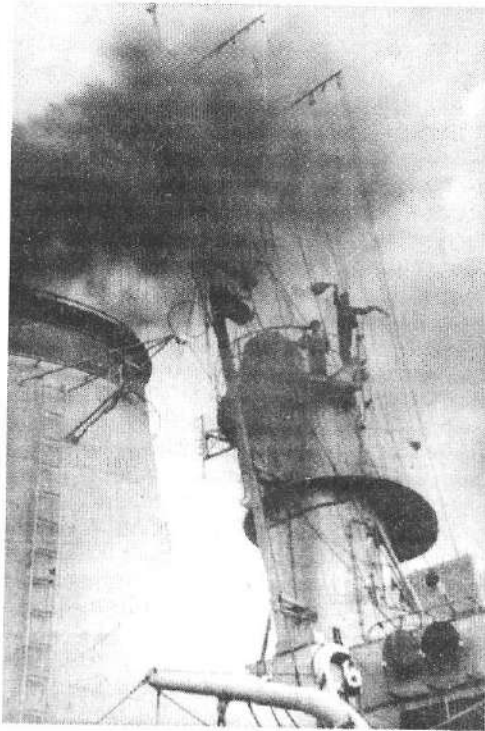
С наступлением темноты в 03.45 26 ноября конвой тронулся в путь. Головным следовал лидер. Переход 575 миль до Босфора проходил в сложных штормовых условиях. Дождь сменялся девятибалльным ветром и метелью со снегом. Стрелка кренометра на лидере доходила до 47°. При очередном накате волны на корабле от ударов волн треснула верхняя палуба по обоим бортам в районе миделя. Завершив проводку, «Ташкент» вернулся на остатках топлива в Туапсе. После заправки он перешел в Новороссийск, где встал на аварийно-боевой ремонт, который длился две недели.

С началом наступления немцев на Севастополь 17 декабря «Ташкент», ремонт на котором еще не успели довести до конца, был срочно задействован для доставки в осажденную базу подкреплений и боезапаса. Попутно лидеру и эсминцам поручалось эскортировать в Севастополь четыре транспорта. В Поти в кубрики «Ташкента» загрузили около 30 железнодорожных вагонов боеприпасов, что сверх уже имевшейся 700-тонной эксплуатационной перегрузки дало себя знать сразу же при выходе в штормовое море. Нос перегруженного корабля не смог подняться на волну, приняв ее удар. Опорные стойки волнолома продавили палубу в районе первого кубрика, в образовавшиеся щели стала поступать вода, но аварийная партия справилась с повреждениями, а по приходе в главную базу их удалось заделать.



Вверху:
«Ташкент» ведет
огонь главным
калибром из
Севастопольской
бухты.

Слева:
сигнальщик
на носовом
прожекторном
мостики



Здесь 22 декабря «Ташкент» открыл огонь по врагу прямо из гавани, поддерживая части Приморской армии. В этот день корабль провел десять боевых стрельб главным калибром по скоплению неприятельской пехоты в районе хутора Мекензия, дорог на деревню Чаргунь, в село Шедли; 23 декабря — девять, 24 — восемь. Вражеская артиллерия начала активно противодействовать стрельбе лидера и эсминцев. Но за три дня боев «Ташкентом» было выпущено около 800 снарядов главного калибра; их действие помогло задержать рвущегося к городу врага.

«Ташкент» в уходящем году еще два раза побывал в Севастополе. 27 декабря он доставил пополнение и боеприпасы и вел огонь по противнику. Под утро того же дня лидер и «Смышленный» вышли из Севастополя и са-

мым полным ходом направились в Потти, где пополнили запасы топлива и в 17.38 вступили в охранение линкора «Севастополь», вышедшего в главную базу для артиллерийской поддержки защитников города. 29 декабря лидер вновь вел огонь из Севастополя по наступавшему противнику.

Начало нового 1942 г. лидер «Ташкент» встретил в боевом походе — 1 января он обеспечивал эскортирование в Севастополь крейсера «Молотов» и транспортов «Абхазия» и «Белосток». Конвой доставил в базу части 386-й стрелковой дивизии и несколько маршевых рот. На следующий день лидер вмес-

те с эсминцем «Безупречный» оказывал артиллерийскую поддержку гарнизону главной базы прямо из севастопольских бухт. Стрельба велась по аэродрому в Бельбеке, а также по другим целям.

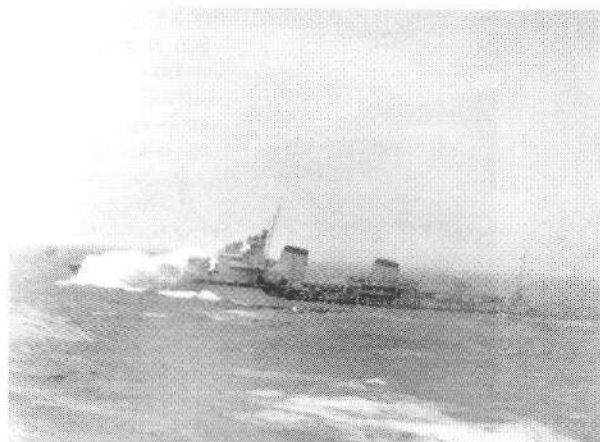
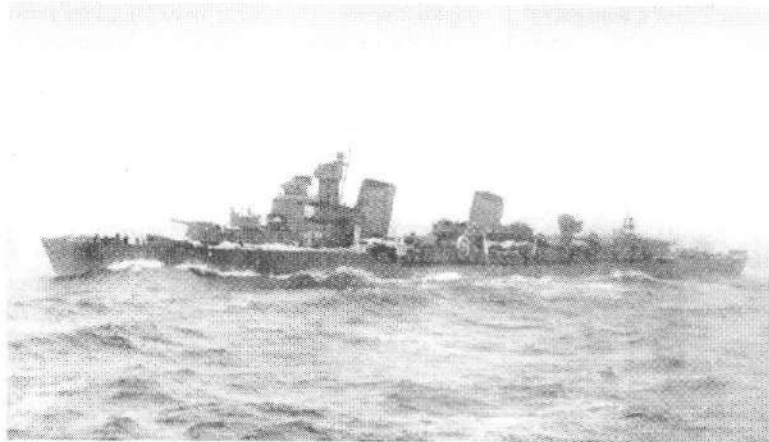
Прибывшие 5 января из Новороссийска «Ташкент» и крейсер «Молотов» опять доставили в осажденный Севастополь пополнение и боеприпасы. По прибытии и на следующий день они обстреляли позиции противника в районе Северной стороны и Мекензиевых гор. Затем лидеру была поставлена задача высадить в районе Евпатории второй эшелон десанта. Первый эшелон, высаженный ночью 5 января, захватил порт Евпатории, а также южную часть города. Для противодействия десанту германское командование вынуждено было подтянуть свежие силы из-под Севастополя.

Попытка высадки в ночь на 6 января подкрепление евпаторийскому десанту не удалась из-за шторма и сильного артиллерийского противодействия противника. Повторить попытку поручили «Ташкенту». В 20 часов второй эшелон десанта на лидере, тральщике Т-408 и двух сторожевых катерах вышел из Севастополя. При подходе к Евпатории «Ташкент» вступил в артиллерийскую дуэль с танками противника, которые уже разместились на причалах порта. Стремительная бортовая качка из-за семибального шторма на мелководье евпаторийского рейда снижала эффективность стрельбы. Стало ясно, что десант как организованное соединение был разбит, оставшиеся разрозненные группы вели единичные перестрелки. Командир лидера, он же командир высад-



**«Ташкент» зимой
1941/1942 г.
На правом
снимке из башни
№2 выходит
командир корабля
капитан 3 ранга
В.Н.Ерошенко**





ки В.Н.Ерошенко принял решение — десант не высаживать и вернуться в Севастополь. В главной базе «Ташкент» еще несколько дней оказывал гарнизону артиллерийскую поддержку и отбивал атаки самолетов противника на Южную бухту. Израсходовав весь боезапас, лидер ушел в Новороссийск.

Из Новороссийска «Ташкент» привел в Севастополь 30 января транспорт «Пестель» с 1564 бойцами маршевых рот, продовольствием и боеприпасами. Вместе с лидером «Харьков» «Ташкент» обстреливал позиции противника из Севастопольской бухты. На следующий день он повторил обстрел.

1 февраля «Ташкент» совершил переход из Севастополя в Туапсе, где пополнил запасы топлива и боеприпасов. И уже 3 февраля вместе с «Харьковом» он участвовал в эскорте в Севастополь транспорта «Белосток» и доставил войска и грузы. Не задерживаясь в базе, лидеры «Ташкент» и «Харьков» ушли в ночь на 4 февраля к Феодосийскому заливу, где оказали артиллерийскую поддержку войскам Крымского фронта. Выпустив 360 осколочно-фугасных снарядов по позициям врага в Сарыголе, Короколе и Ближних Камышах, корабли возвратились на Кавказ, в Батуми. Здесь «Ташкент» встал на три недели на планово-предупредительный ремонт основных механизмов и котлов.

На 27 февраля было запланировано наступление войск Крымского фронта. Перед кораблями Черноморского флота поставили задачу поддерживать огнем действия наших войск. Отремонтированный «Ташкент» уже 26 февраля совместно с эсминцами «Бойкий» и «Бдительный» совершил ночной огневой налет на позиции противника под Феодосией (район станции Айвазовская). С дистанции 130 кбт корабли провели стрельбу по площадям и выпустили по 60 снарядов главного калибра.

На следующий день «Ташкент», находившийся в Феодосийском заливе вместе с линкором «Парижская коммуна», эсминцами

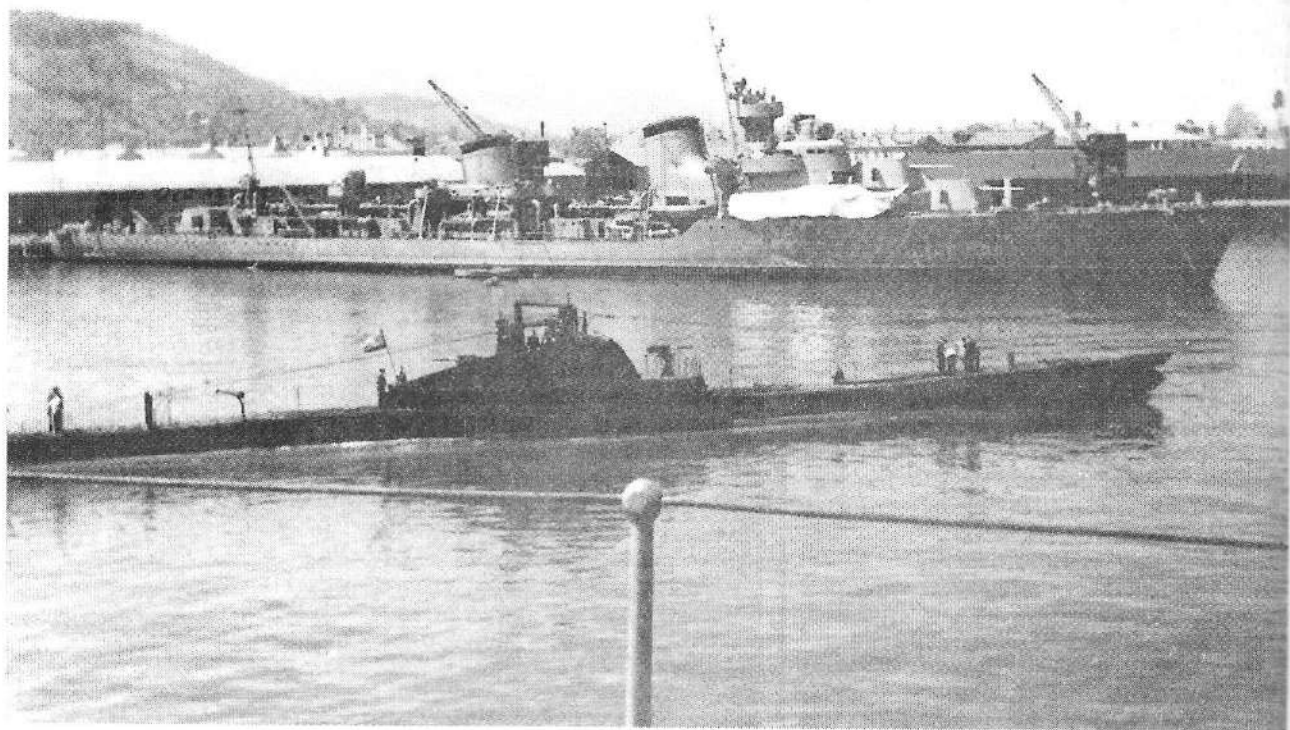
«Бойкий» и «Бдительный», участвовал в ночных стрельбах по позициям противника. Выпустив 90 снарядов главного калибра, лидер обстрелял вражеские позиции в районе Судака и Феодосии. 28 февраля вновь линкор, «Ташкент» и три эсминца обстреляли ночью район Старого Крыма и поселок Отузы.

В поддержку действиям наших войск в Крыму лидер «Ташкент» совместно с эсминцами «Бдительный» и «Безупречный» в ночь на 11 марта вновь выходил к Феодосийскому побережью для нанесения артиллерийского огня по позициям противника в населенных пунктах Владиславовка, Дальние и Ближние Камыши, Знаменка, Береговое, Тамбовка, Петровка и станция Айвазовская. На следующую ночь «Ташкент» с теми же эсминцами повторил обстрел поселков по берегам Феодосийского залива. Понятно, что обстрелы проводились ночью для того, чтобы не подвергать корабли атакам авиации противника. Кроме того, лидер совмещал артналеты с обеспечением перехода советских подводных лодок.

14 и 15 марта лидер вместе с другими кораблями эскадры поддерживал приморский фланг Крымского фронта огнем главного калибра. По ночам 21 и 22 марта «Ташкент» в составе отряда кораблей эскадры, возглавляемого линкором «Парижская коммуна», вновь участвовал в обстреле позиций противника на феодосийском берегу в районах Владиславовки, Новомихайловки, Корокеля. Корабли вели огонь с дистанции 120—140 кбт на скорости 14 узлов. Лидер выпустил 218 снарядов главного калибра. Днем корабля отходили вглубь Черного моря, чтобы не подвергаться опасности авиационных налетов.

После короткого отдыха и пополнения запасов «Ташкент» совместно с эсминцами «Шаумян» и «Незаможник» 29 марта успешно отконвоировал в Севастополь транспорт «Сванетия». Корабли доставили в осажденную базу 685 т груза и 571 человека пополнения маршевых рот. 1 апреля быстроходный

**Лидер «Ташкент»
в штормовом море,
1942 г.**



«Ташкент» в Батуми, 1942 г. На переднем плане — подводная лодка типа «Щ» X серии (предположительно Щ-214)

лидер выполнил «экспрессный» рейс в Севастополь. На борту корабля в сражающийся гарнизон прибыл начальник штаба флота контр-адмирал И.Д.Елисеев и член Военного совета флота дивизионный комиссар Н.М.Куликов, которым было поручено руководство действиями моряков непосредственно в осажденной базе.

На следующий день «Ташкент» выходил из Севастополя для ночной стрельбы по позициям противника на побережье Феодосийского залива. Днем он благополучно прибыл в Новороссийск для пополнения запасов.

В такой боевой круговерти не могло обойтись без ЧП. 3 апреля в 22 часа из Новороссийска «Ташкент» вместе с крейсером «Ворошилов» вышел для обстрела позиций противника. Однако через некоторое время на лидере приняли сообщение о катастрофе с эсминцем «Шаумян», в условиях снежной метели выскочившим на 18-узловом ходу на каменную гряду в районе мыса Тонкий. «Ташкент» попытался оказать помощь аварийному кораблю, но получил радиогранму от командира Новороссийской базы капитана 1 ранга Г.Н.Холостякова с распоряжением следовать по назначению. Лидер и крейсер провели обстрел указанных позиций врага под Феодосией и благополучно вернулись в Новороссийск. «Ташкент» затем перешел в Батуми на профилактический ремонт.

29 апреля лидер совершил еще один рейс в Севастополь с пополнением и грузом боеприпасов. В обратный путь он взял на борт раненых и эвакуируемых жителей города.

В мае обстановка в Крыму стала складываться неблагоприятно для советских войск. В начале месяца противник сосредоточил на узком участке левого фланга 44-й армии значительные силы. 8 мая после авиационной и артиллерийской подготовки войска противника перешли в наступление и к исходу дня прорвали оборону.

Сражавшийся гарнизон Севастополя все больше требовал пополнения и огневой поддержки. 9, 10 и 11 мая «Ташкент» совместно с крейсером «Ворошилов» и лидером «Харьков» проводил из Феодосийского залива ночные стрельбы по площадям в районе Таш-Алчин, а в светлое время суток корабли отходили в район дневного маневрирования. По окончании стрельб они вернулись в Новороссийск для пополнения топлива и боеприпасов. Эффект от стрельбы оказался незначительным ввиду плохой видимости и невозможности точного определения своего места в тумане.

Пытаясь облегчить трудное положение, в котором оказались войска Крымского фронта, корабли Черноморского флота помимо доставки пополнения продолжали осуществлять обстрел позиций противника. В

ночь на 12 и 13 мая побережье Феодосийского залива обстреливали лидеры «Ташкент» и «Харьков», а 14 мая они провели ночной обстрел позиций противника на Керченском полуострове в районе мыса Чауда и Дуранде. По возвращению в Новороссийск «Ташкент» встал к причалу для погрузки боеприпасов и приема армейских частей для осажденного Севастополя. Выйдя в ночь на 16 мая из Новороссийска, лидер и четыре подводные лодки, подойдя к району Севастополя, не смогли войти в базу из-за густого тумана и отставались на внешнем рейде. Лишь на следующий день в светлое время суток под артиллерийским обстрелом «Ташкент» на самом полном ходу вошел в Северную бухту. Он доставил в Севастополь 689 бойцов и 50 т боеприпасов. В результате артиллерийского обстрела на палубе были ранены осколками два красноармейца, оказался пробит борт.

После выгрузки бойцов и боеприпасов артиллеристы лидера, получив целеуказания от флагарта, обстреливали место расположения батареи противника (за Качей), откуда она вела заградительный огонь. Вечером корабль посетил писатель-маринист Леонид Соболев, который познакомился с кораблем и побеседовал с его экипажем. На следующий день при выходе из бухты опять опустился туман, и лидеру пришлось стать на якорь, не дойдя до точки поворота в открытое море. Лишь с юта, с низкой точки, где туман реже у самой воды, удалось снять пеленг на мыс Фиолент. Определившись, корабль благополучно вышел из зоны минных заграждений.

Корабли эскадры и подводные лодки старались как можно полнее удовлетворить возросшие потребности Приморской армии в воинских перевозках и использовались с предельным напряжением. Так, «Ташкент» с 17 по 25 мая совершил три рейса из Новороссийска в Севастополь. Благодаря скорости хода 40 узлов, «Ташкент» успевал за темное время суток совершить 180-мильный бросок из Новороссийска в Севастополь. Здесь лидер за день разгружался, принимал раненых и затемно проскакивал опасный из-за авиации, артиллерии и торпедных катеров район. 22 мая «Ташкент» доставил в осажденную базу 775 бойцов пополнения и 65 т боеприпасов. 25 мая вместе с двумя подводными лодками он доставил в Севастополь 983 человека, 165 т боеприпасов и 77 т продовольствия. На обратном пути лидер вывез из базы 125 раненых, 550 эвакуируемых и 300 т практического боезапаса. А всего за три рейса в мае «Ташкент» доставил в Севастополь 2535 бойцов и 215 т груза. Кроме того, лидер производил артобстрел позиций и вывез на «Большую землю» более тысячи раненых.

Со временем все труднее и труднее стало прорываться в Севастополь, который так

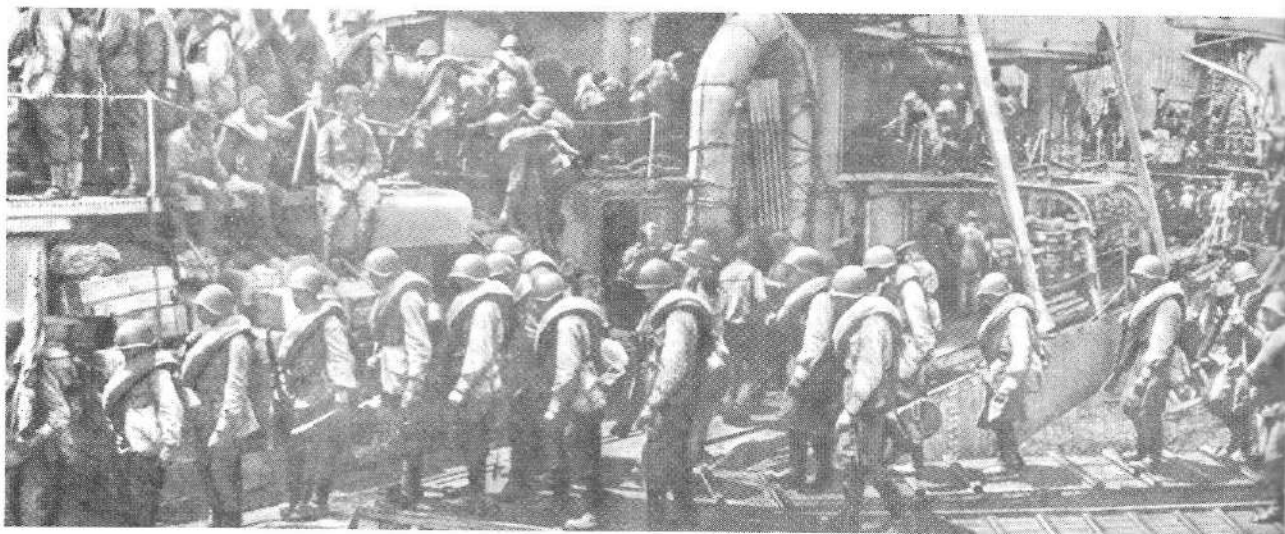
нуждался в пополнении, боеприпасах и продовольствии. Немецкое командование, поставив себе целью усилить блокаду города, пыталось нарушить морские коммуникации. Но 28 мая транспорт «Грузия» и лидер «Ташкент» в охранении эсминца, трех тральщиков и двух сторожевых катеров прорвались в главную базу. Осажденному городу они доставили 2734 человека пополнения, сотни тонн боеприпасов и продовольствия. В обратный путь из базы было вывезено 1286 раненых и эвакуируемых, а также 456 осужденных. Конвой благополучно прибыл в Новороссийск.

Очередной конвой, который возглавил «Ташкент», прибыл в Севастополь 2 июня. Транспорт «Абхазия», лидер, эсминец «Безупречный», три базовых тральщика и три сторожевых корабля доставили в Северную бухту 2785 бойцов и взяли на борт 487 раненых и 722 эвакуируемых жителей. Одновременно «Ташкент» обстреливал вражеские позиции.

Во время следующего прорыва в Севастополь, 6 июня, лидер, эсминец «Бдительный» и подводная лодка Л-5 доставили в осажденную базу 522 бойца и грузы. Пополнение оказалось крайне своевременным, так как противник в 5 часов утра 7 июня начал третье наступление на Севастополь. Находившийся в Северной бухте «Ташкент» поддержал оборонявшиеся войска своей артиллерией.

Постоянное форсирование механизмов при уклонении от ударов с воздуха или артобстрелов не проходили бесследно. Во время последнего возвращения из Севастополя вахта внезапно обнаружила, что кирпичная кладка заднего фронта третьего котла выплывалась, и прогорел железный кожух. Котел был выведен из действия, и через два часа в раскаленную топку влез командир третьего котельного отделения старшина 2-й статьи Н. Кудрявцев. В пылу жаром котле отважный моряк временно заложил задний фронт котла асбестом. Котел ввели в строй, и лидер благополучно вернулся в Новороссийск. После его возвращения 8 июня командование ЧФ приняло решение поставить лидера на планово-предупредительный ремонт, для чего его перевели в Батуми.

Ремонт на «Ташкенте» уже подходил к концу, когда 17 июня командир лидера получил приказание начальника штаба срочно подготовить корабль к походу: при следовании из Батуми в Севастополь с пополнением лидер «Харьков» получил серьезные повреждения. На «Ташкент», прервавший ремонт, прибыл командующий эскадрой Л. А. Владимирский, и корабль 18 июня немедленно вышел полным 43-узловым ходом к аварийному лидеру. Появление «Ташкента» было встречено на «Харькове» восторженно, и оба лидера благополучно вернулись в базу.



**На борт «Ташкента»
поднимается
маршевое
пополнения для
Севастополя —
бойцы 142-й
бригады,
24 июня 1942 г.
Справа:
пулеметчики
расположились на
юте лидера — рядом
с кормовым бомбо-
сбрасывателем**



21 июня, после предходного инструктажа в Новороссийске «Ташкент» вновь направился в Севастополь с войсками и грузом. Поскольку немцы 19 июня прорвались к Северной бухте и фактически заблокировали вход в главную базу, теперь решили использовать только крупные быстроходные корабли. Походы лидер должен был совершать вместе с «Безупречным» (командир — капитан-лейтенант П.М.Буряк). Однако эсминец должен выходить из Новороссийска на полтора часа раньше, а «Ташкент» — нагонять его в пути и первым входить в Севастополь. Из-за невозможности входа в Северную и Южную бухты даже ночью, корабли с кубриками, забитыми снарядами, сотнями красноармейцев на па-

лубах, должны следовать в Камышовую бухту и там разгружаться.

Камышовая бухта, врезавшаяся в берег западнее Стрелецкой, была тесной для больших кораблей.

Для их приема сюда перевели железную баржу в качестве временного причала. Ошвартоваться у нее мог лишь один корабль. Поэтому необходимо разгрузку и прием раненых производить ускоренными темпами. Развернуться в бухте большим кораблям невозможно — «Ташкент» должен выходить задним ходом, причем под артиллерийским обстрелом противника. Уходить необходимо в ту же ночь — на день кораблям в Севастополе оставаться больше нельзя.

«Ташкент» еще в Потти загрузился продовольствием — все кубрики оказались заполнены мукой, крупой, сахаром. На верхней палубе разместились бойцы пополнения. До меридиана Керченского пролива лидер сопровождали истребители. В сумерках «Ташкент» на полном ходу обогнал «Безупречный», вышедший из Новороссийска на два часа раньше. В районе мыса Фиолент показался самолет-разведчик противника. На скорости 38 узлов лидер подошел к Херсонсу, где появились бомбардировщики. Бомбы падали довольно близко, однако не было ни повреждений, ни раненых.

После швартовки к временному причалу была организована скоростная разгрузка, с которой управились за время чуть больше двух часов. Срочно приняв на борт раненых — почти две тысячи человек — «Ташкент» задним ходом отошел от баржи. Таким же маневром лидер выходил из бухты (почти три кабельтова), причем справа и слева находились гряды подводных камней. В Новороссийск лидер вернулся благополучно 22 июня.

Тем временем положение Севастополя и его защитников все более ухудшалось. «Ташкент» и «Безупречный» срочно принимали топливо и боезапас, боеприпасы и продовольствие, бойцов 142-й бригады. В 16.00 24 июня они вышли в очередной поход в Севастополь. Еще засветло по наводке самолета-разведчика со стороны крымского берега появились бомбардировщики «Хейнкель». Разделившись на две группы, они атаковали лидер и эсминец. Огнем зенитной артиллерии и группой истребителей МиГ-3 самолеты противника были отогнаны на высоту, откуда сбросили бомбы — неточно и далеко от кораблей. 40-узловым ходом лидер ушел от места атаки. Вторая волна бомбардировщиков появилась уже на высоте не более 1000 м — наши истребители уже «не дотягивали» до этого района. В этот раз бомбы легли более точно, ближе. Уклоняясь от них, лидер делал резкие повороты, срезая бортом не успевшие осесть водяные столбы от взрывов. Огнем зенитчиков один самолет был сбит. После короткой передышки — новая атака бомбардировщиков. Огнем и маневром кораблю удалось и на этот раз остаться невредимым. Лидер продолжил свой путь.

Около полуночи 24 июня на подходе к второму фарватеру №3 «Ташкент» атаковали с носовых курсовых углов правого борта четыре итальянскими торпедных катера типа MAS. Однако, вовремя заметив в темноте противника, лидер открыл огонь и уклонился от выпущенных торпед — они прошли в 15—20 метрах от носовой оконечности. Подбив один из катеров, «Ташкент» развернулся на контркурсе для продолжения боя, но под-

битый катер скрылся. Скорость лидера позволяла догнать и уничтожить торпедные катера, но это привело бы к потере драгоценного времени. Поэтому «Ташкент» продолжил путь. Решено было открывать огонь по всем обнаруженным ночью неопознанным катерам, какие бы позывные они ни подавали. Внезапно, в темноте на траверзе Херсонса курс лидера, мчащегося с 40-узловой скоростью, пересек на бреющем полете взлетающий с воды торпедоносец. Огонь зениток корабля оказался точным — торпедоносец рухнул в воду.

В Камышовой бухте, как и в прошлый раз, выгрузка прошла быстро и организованно. Начался прием раненых. Так же, задним ходом «Ташкент» вышел из бухты и взял курс в Новороссийск, куда прибыл утром 25 июня.

Сразу по приходу в порт лидер встал под погрузку топлива и зенитного боезапаса. Краснофлотцы и старшины электромеханической боевой части осматривали и ремонтировали механизмы. Положение в Севастополе настолько обострилось, что было решено послать «Ташкент» и «Безупречный» без промедления в ночь на 26 июня. На борт корабля началась посадка бойцов-сибиряков. Обстоятельные и хозяйственные сибиряки, не успев еще как следует освоиться на корабле, принялись устанавливать на носу и бортах лидера пулеметы и противотанковые ружья, подносить к ним боеприпасы, чтобы в нужную минуту помочь экипажу отразить атаки авиации противника. Командир БЧ-2 старший лейтенант Н.С.Новик помогал им советами. Одно из подразделений сибиряков не вошло в состав пополнения, но люди тайком пробрались на корабль. Ерошенко, узнавший об этом, приказал всем «зайцам» сойти с корабля.

В этот поход на борту лидера в осажденный город отправлялся известный писатель Евгений Петров, прибывший для подготовки очерка о севастопольцах в газете «Красная Звезда». С ним прибыли кинооператор Ф.А.Смолка и фотокорреспондент А.М.Межуев. «Ташкент» вышел из Новороссийска в 15 часов, имея на борту 944 бойца 142-й отдельной стрелковой бригады, четыре 76-мм орудия с передками и 1360 выстрелов к ним, 760 винтовок, 20 т боеприпасов, 26 т продовольствия и 2 т медикаментов.

В 12.33 покинул Новороссийск эсминец «Безупречный». Истребители могли прикрывать корабли, идущие в Севастополь, до тех пор, пока в баках оставалось топливо для возвращения. Как только наши самолеты повернули обратно, в воздухе появился вражеский разведчик, а через некоторое время показались бомбардировщики. В 18.30, находясь в 40 милях к югу от мыса Аю-Даг, «Безупречный» подвергся атаке авиагруппы из 20



У экипажа «Ташкента» — перекур. Обратите внимание на окраску стволов 130-мм орудий лидера

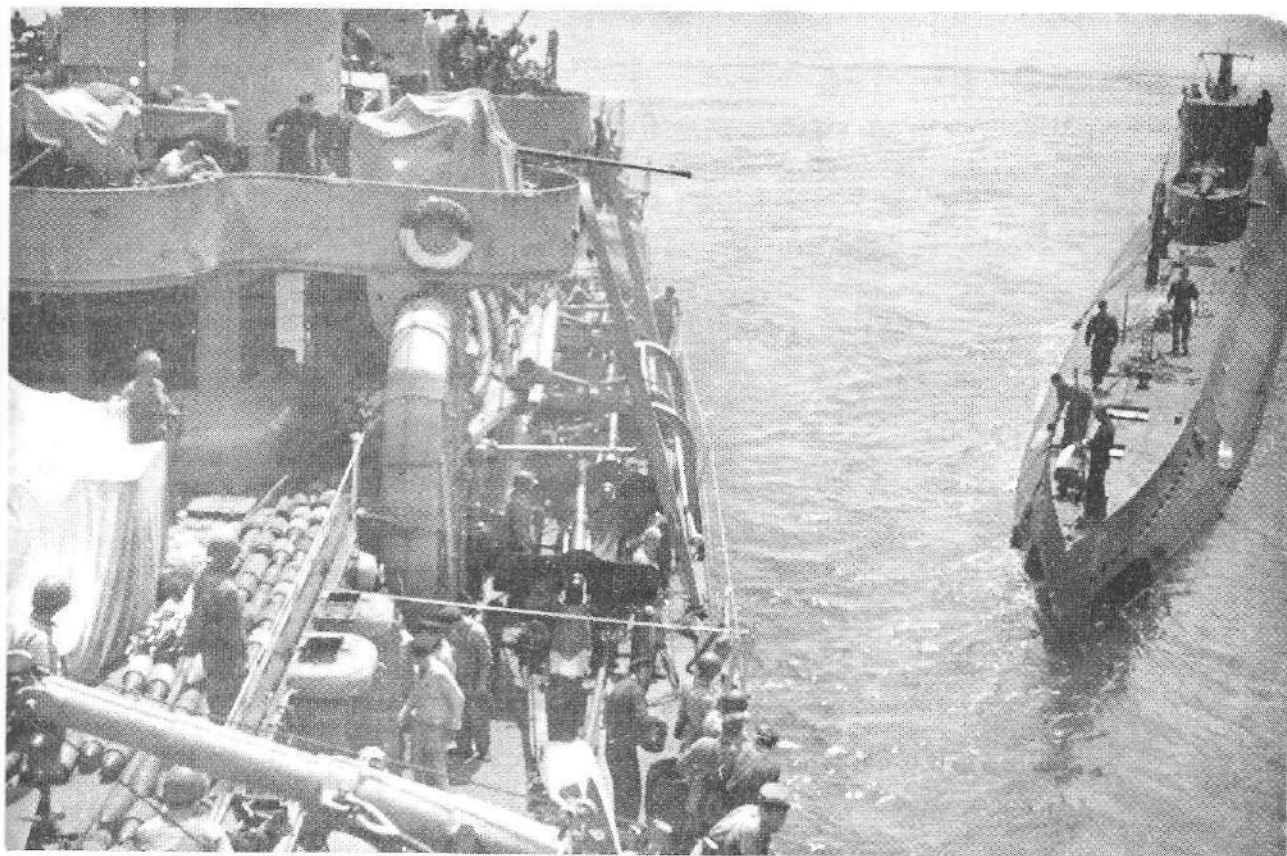
бомбардировщиков Ю-87 и Ю-88. Маневрирование не помогло, и со второго захода две 250-кг авиабомбы попали в эсминец в районе кормового мостика. Через некоторое время в полубак в районе машинного и 1-го котельного отделений попали еще три авиабомбы. В воздух на высоту до 50 м взлетел столб черного дыма, пронизанный снизу желтизной и клубами белого пара.

Попадание в эсминец наблюдали на расстоянии 15 миль с лидера, успевшего нагнать «Безупречный». Однако ко времени подхода «Ташкента» в район атаки эсминец затонул. Кружившиеся над местом гибели корабля самолеты расстреливали из пулеметов людей, находившихся на поверхности в растекшемся мазуте.

Артиллеристы «Ташкента» отогнали самолеты, сбив два из них. Однако осуществить спасение людей не удалось — появились две группы бомбардировщиков. Самолеты атаковали каждые 5—7 минут. От бомб удавалось уходить, но от осколков на палубе появились раненые и убитые из пополнения. Для уклонения от бомб необходим полный ход и, кроме того, нужно отвести «Ташкент» от места, где плавают люди с «Безупречного». Командир корабля в 20.15 донес в Новороссийск о гибели эсминца и попросил

разрешения с наступлением темноты начать спасение его экипажа. Но в 20.45 начальник штаба флота контр-адмирал И.Д.Елисеев отдал приказ: «Следовать по назначению!». Суворовый приказ, однако иного быть не могло. На борту «Ташкента» находились подразделения стрелковой бригады, долгожданные для защитников Севастополя боеприпасы. Задержка на маршруте, даже если бы лидер не погиб как и эсминец, означала, что в Севастополь он уже не попадет — июньская ночь коротка. А после того, что туда уже не придет один из кораблей, другому надо было дойти во что бы то ни стало. С лидера сбросили все спасательные круги и оба аварийных плотика...

С наступлением темноты у мыса Фиолент «Ташкент» подвергся атаке трех итальянских торпедных катеров. Две торпеды, пущенные по левому борту лидера, прошли буквально перед его носом. Наконец, в 23.15 «Ташкент» ошвартовался к причалу (полузатопленной барже) в бухте Камышная. С борта лидера быстро высадили пехотинцев, выгрузили продовольствие, боеприпасы и медикаменты. Началась погрузка раненых и эвакуируемых женщин и детей. В кормовые кубрики погрузили также около семидесяти рулонов и тюков с остатками знаменитой па-



норамы Севастопольской обороны 1854—1855 гг., которая была создана в начале XX века Ф.Рубо и считалась шедевром мировой батальной живописи. При бомбежке 26 июня здание панорамы загорелось, и морякам (батальонному комиссару А.К.Карявину, капитану А.П.Ломану, курсантам А.Кислomu и И.Пятапову) пришлось спасать национальную реликвию, а затем доставлять бесценный груз в Камышовую бухту. Общее время стоянки корабля удалось сократить до 2 часов 15 минут. На борт было принято 2100 человек (по другим данным — более 2300 или 2509). Наступило время уходить. Как оказалось, «Ташкент» стал последним крупным боевым кораблем, сумевшим прорваться в осажденную базу.

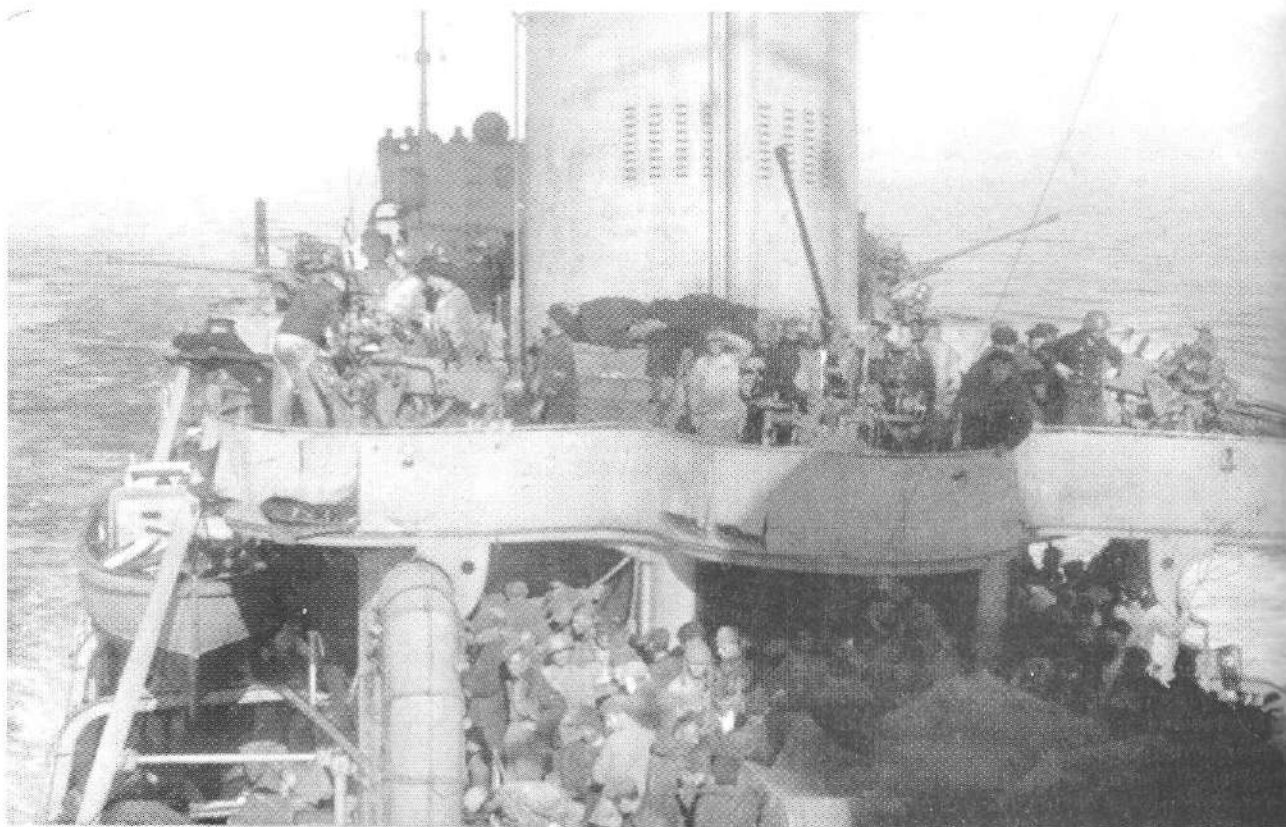
27 июня в 01.50, с трудом маневрируя из-за встречного ветра, перегруженный корабль вышел задним ходом из Камышовой бухты. Загруженный сверх нормы лидер смог развить скорость порядка 33—34 узла и в 02.15 начал прорыв на Кавказ. Водоизмещение «Ташкента» на тот момент составляло 3800 т, а средняя осадка — 4,2 м. На корабле была объявлена «боевая готовность №2» и личный состав отдыхал на своих боевых постах. К рассвету лидер находился в 28 милях от мыса Ай-Тодор и в 04.30 (по другим источ-

никам — в 05.02) был обнаружен немецким самолетом-разведчиком, который точно определил его место, скорость и курс. Близость крымских аэродромов, занятых противником, обещала жаркий бой. Предвидя это, Ерошенко послал донесение в Новороссийск начальнику штаба флота И.Д.Елисееву о том, что лидер обнаружен воздушной разведкой противника. По старой морской традиции он надел парадный китель с Орденом Красного Знамени, а экипаж, взяв пример с командира, — обмундирование «первого срока».

В 04.45 (по другим источникам — в 05.30) начались воздушные атаки. Самолеты шли парами, одна за другой. Германские пикирующие бомбардировщики Ю-87 и Ю-88 заходили с кормовых курсовых углов и атаковали лидер каждые 5—10 минут. Пауз в атаках практически не было, цепочки «юнкерсов» атаковали «Ташкент» с пикирования. Поскольку примерно треть своего боезапаса лидер израсходовал по пути в Севастополь, приходилось экономить, стрелять только непосредственно по атакующим самолетам. Первой открывала огонь четвертая башня, потом — автоматы, последними — пулеметы.

Во время стрельбы командир зенитного автомата старшина 2-й статьи Г.Гутник, следя за траекториями стрельбы, установил, что они не

Боеприпасы в Севастополь доставляли и надводные корабли, и подводные лодки. К борту «Ташкента» подходит ПЛ Д-4, 7 июня 1942 г.



достают самолетов. Он понял: от большого количества выстрелов стерлась нарезка ствола. Пришлось во время боя срочно менять ствол на запасной.

Каждая пара самолетов перед пикированием расходилась, чтобы атаковать корабль с обоих бортов в расчете на то, что артиллеристы не успеют ни перенести огонь на новые цели, ни уклониться от непрерывного каскада бомб. Поэтому «Ташкент», управляемый искуснейшим командиром, отчаянно маневрировал. Однако уже первые 250-кг авиабомбы разорвались в 5—6 м от кормы с левого борта. На палубе и даже на мостике все люди оказались мокрыми с головы до ног. Совершая сложные зигзаги, «Ташкент» часто врезался в водяные столбы. Оседавшие всплески были так плотны, что порой корабль будто сталкивался с водяной стеной.

От близких разрывов бомб в районе кормы заклинило руль, и корабль стремительно покатился вправо. Из-за пробоины с левого борта затопило румпельное отделение, и там погибли пассажиры. Выяснилось, что руль заклинило в положении 21° на правый борт. Командир корабля приказал снизить обороты главных турбин, чтобы иметь возможность маневрировать, манипулируя оборотами машин: от малого назад одной, до полного вперед — другой. Одновременно в полузатопленном румпельном отделении моря-

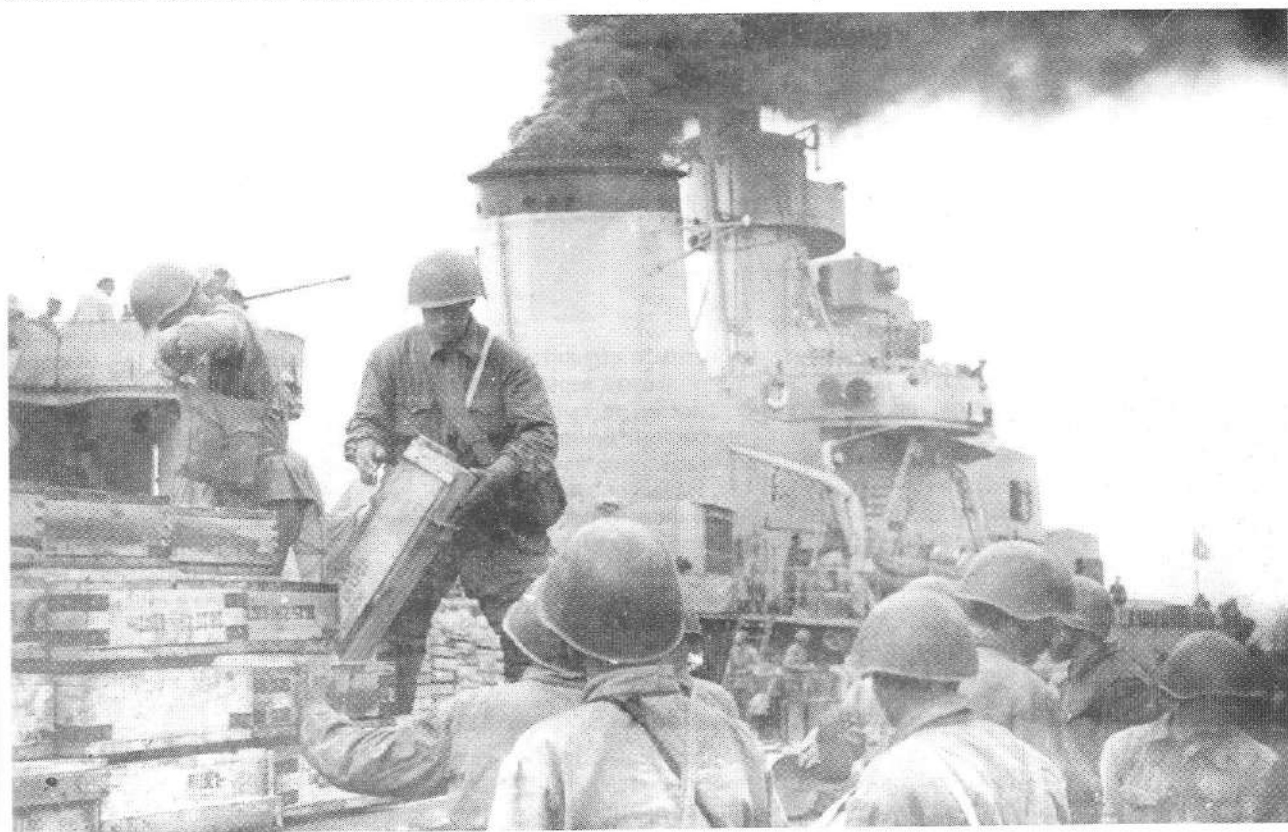
ки «Ташкента» искали причину заклинивания руля. Предполагая повреждение гидравлического привода, сначала решили освободить руль от привода подрывным патроном. Но, пока вооружали патрон, случайно обнаружили, что привод заклинен сорванным взрывом гаечным ключом. Ключ вытащили, и руль встал в диаметрально плоскость.

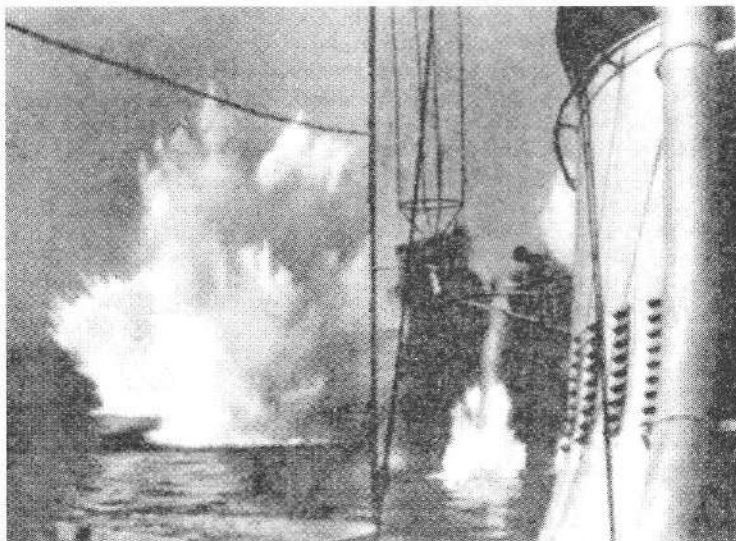
Командир лидера дал радиогранму на имя начальника штаба ЧФ о том, что «Ташкент» теряет скорость и управляется машинами без руля. По приказанию И.Д.Елисеева два эсминца («Сообразительный» и «Бдительный»), стоявшие в базе, начали готовиться к экстренному выходу на помощь. Вслед за ними были подготовлены несколько групп сторожевых и торпедных катеров, а в Анапе — спасательное судно «Юпитер».

Между тем, авианалеты на «Ташкент» не прекращались. Примерно через 40 минут после первой атаки несколько авиабомб взорвались с правого борта, на траверзе котельного отделения. На мостик стали поступать доклады о затоплении первого котельного отделения и медленном поступлении воды во второе — через поврежденную переборку на 75-м шпангоуте. В первом котле давление пара упало до нуля. Находясь на вахте у поврежденных котлов первой кочегарки, старшина 2-й статьи В.Ф.Удовенко, старший матрос Ф.К.Крайнюков и матрос М.М.Ананьев

На с. 110: раненые защитники Севастополя на палубе «Ташкента» (вверху) и выгрузка эвакуированных по прибытии лидера в Новороссийск (внизу)

Погрузка на лидер личного состава и вооружения сибирской стрелковой бригады. Новороссийск, 25 июня 1942 г.





Взрывы бомб за кормой «Ташкента» и расчет зенитного пулемета ДШК перед боем, июнь 1942 г.

сумели вовремя потушить котлы и стравить пар. Этим они сумели предотвратить взрыв котлов, но, обожженные паром, не смогли выбраться из затопленного помещения и погибли. А через пять минут давление начало падать и во втором котле. Началось затопление центрального артиллерийского поста, второго артиллерийского погреба и кубрика №3. Эти повреждения значительно уменьшили энергетические ресурсы «Ташкента», что повлекло за собой еще большее снижение скорости (до 20 узлов). Чтобы обеспечить возможно больший ход, турбины носового эшелона подключили к котлам кормовой группы.

К командиру БЧ-5 военинженеру 3 ранга П.П.Сурину в энергопост поступали тревожные доклады от аварийных партий. Уже

затоплены носовые кубрики, затоплен центральный артиллерийский пост, вода начала поступать в первое машинное отделение. Вахту у первой турбины несли командир машинной группы А.Кутолин, старшина 2-й статьи Г.Семкин и краснофлотец С.Иванов. На их глазах скрывались под водой клапаны, регулирующие подачу смазки на турбину, турбонасосы, циркулирующие насосы. По приказу командира вахта во втором котельном отделении погасила форсунки и покинула свой пост. Переборки не выдержали напора воды. В действии остались только два котла, которые из-за нарушения герметичности стали питаться заборной водой. Носовые турбины продолжали работать в полузатопленном отсеке, ряд вспомогательных механизмов — под водой. Тем не менее, лидеру удалось сохранить ход.

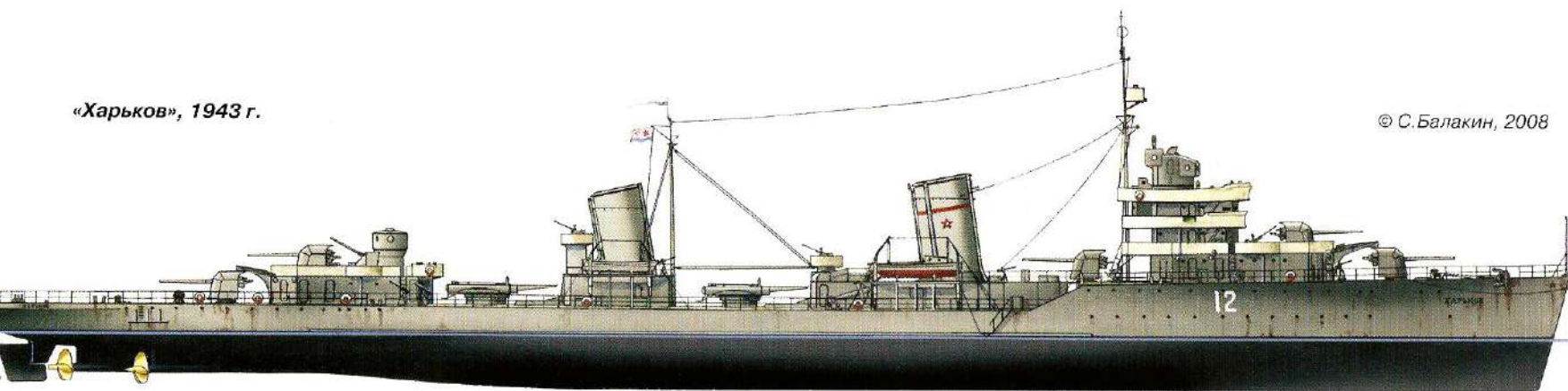
А бой с гитлеровской авиацией продолжался. Новая серия бомб взорвалась вблизи носовой части корабля по правому борту, повредив наружную обшивку. Дифферент на нос достиг уже 2,5 градусов. Стало ясно, что главная опасность для «Ташкента» — водотечность носовой части корпуса. Был немедленно организован перевод пассажиров с полубака на ют. Экипаж лидера самоотверженно и мужественно боролся за живучесть корабля. Продолжались работы по локализации распространения воды и заделке пробоин, удалению воды эжекторами. Нехватку откачивающих средств компенсировали вручную, поставив в «цепочку» даже пассажиров.

Трещину на верхней палубе (71—75 шп.) заделали матрацами и подкрепили подпорками. Моряки и пассажиры подкрепили переборку на 89-м шпангоуте носового машинного отделения, а на осушение отсека пустили стационарный эжектор. Осушение шло медленно, и вспомогательные механизмы пришлось остановить. Запустили дизель-генераторы №1 и №2 и подали с них электропитание к пожарным насосам. Но при этом скорость хода «Ташкента» упала до 13—14 узлов.

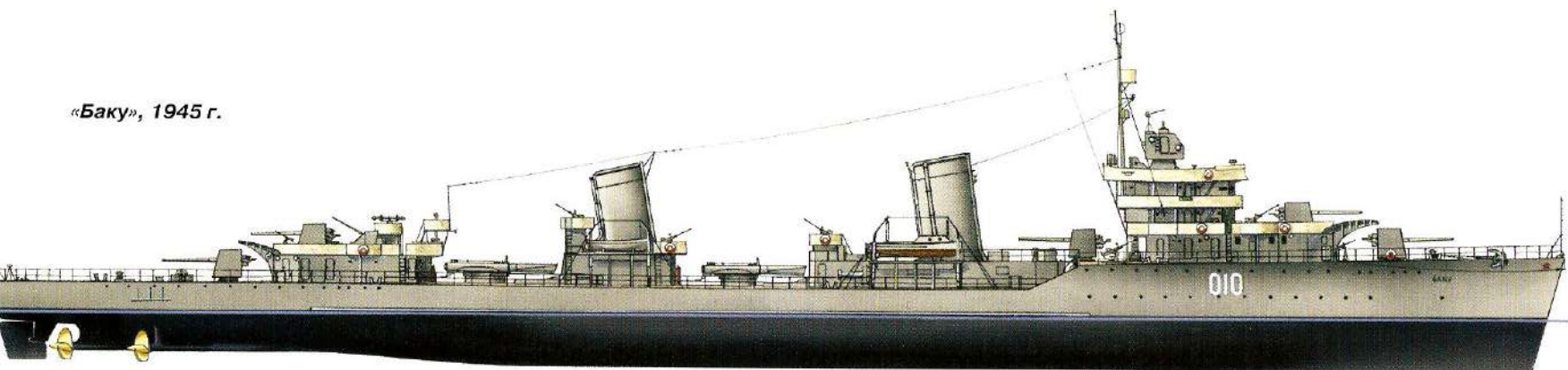
Прямых попаданий удавалось избежать, но близкие разрывы наносили «Ташкенту» все новые и новые повреждения, а одна 250-кг авиабомба нанесла скользящий удар в районе левого якоря, но не взорвалась и утонула. Для облегчения медленно погружающегося лидера и особенно носовой оконечности (в целях продольного спрямления) сбросили за борт параваны, бухты стального троса, колосники, запасной котельный кирпич, тентовые стойки. Подготовили к сбрасыванию якоря и торпеды. Тем не менее, дифферент на нос неуклонно нарастал, носовая оконечность погрузилась в воду до якорных клюзов, и только благодаря штилевой погоде «Ташкент» оставался на плаву и мог медленно двигаться.

«Харьков», 1943 г.

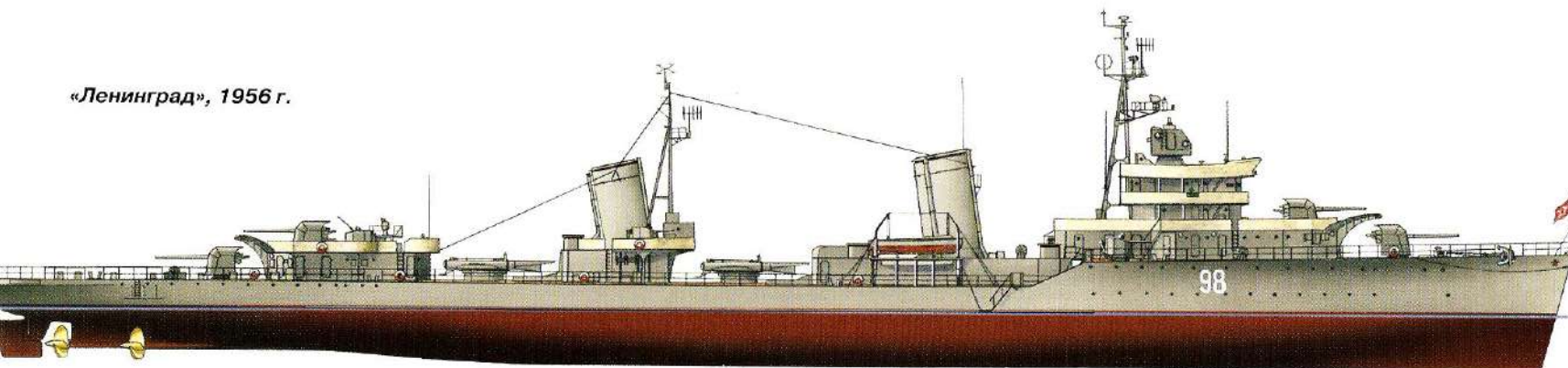
© С. Балакин, 2008



«Баку», 1945 г.



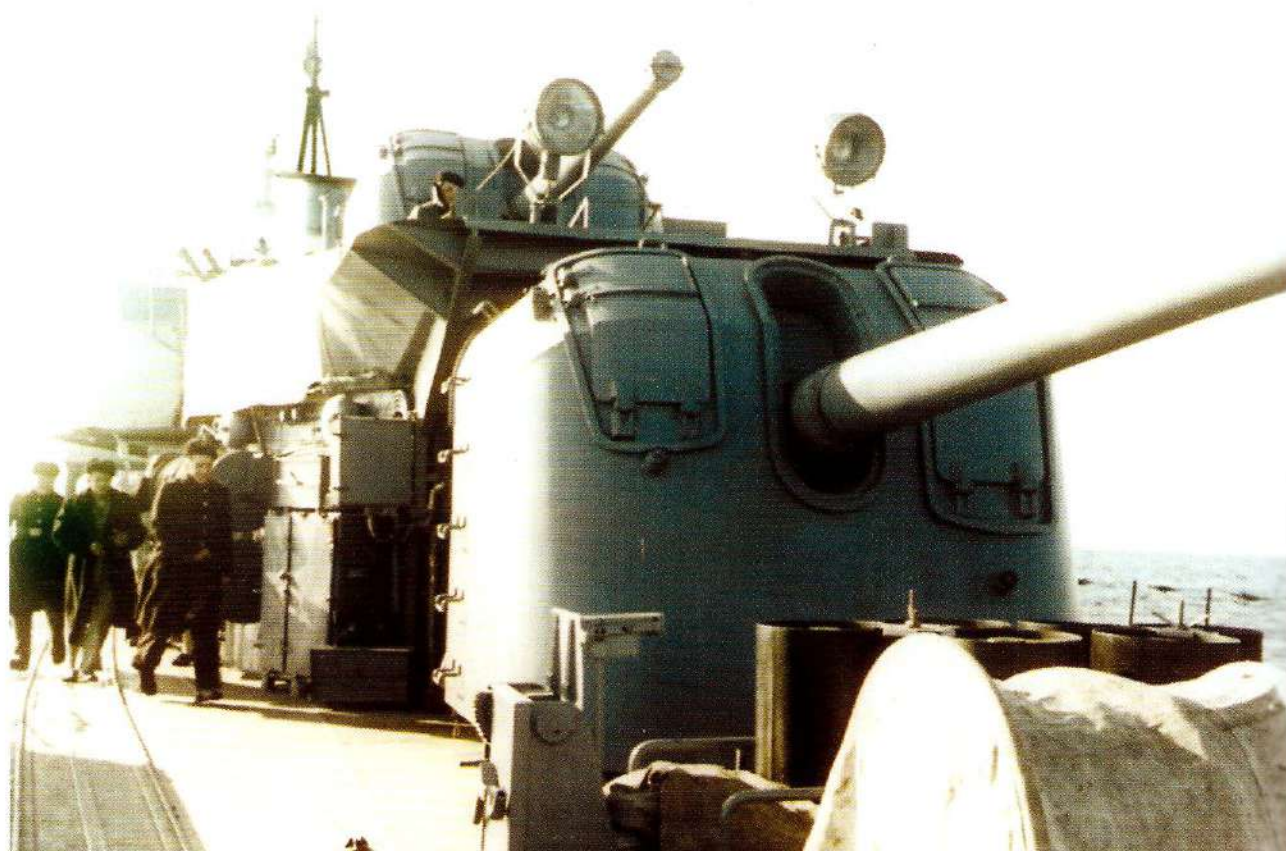
«Ленинград», 1956 г.





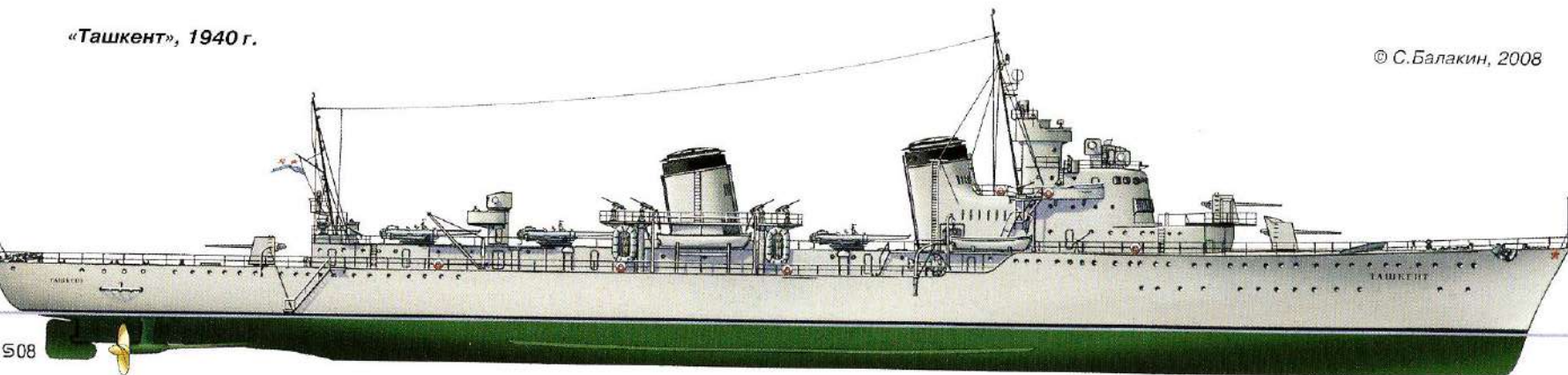
На эсминце (бывшем лидере) «Тбилиси», январь 1956 г.

Фото из коллекции С.Балакина

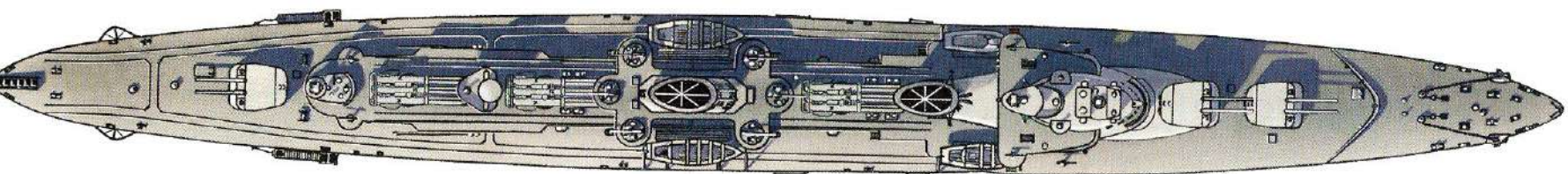
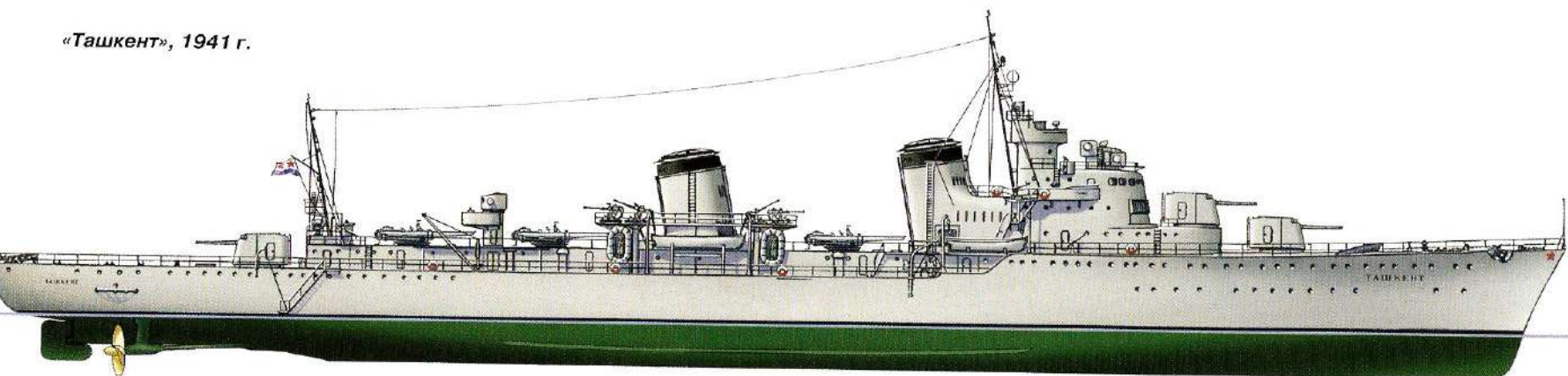


«Ташкент», 1940 г.

© С.Балакин, 2008



«Ташкент», 1941 г.

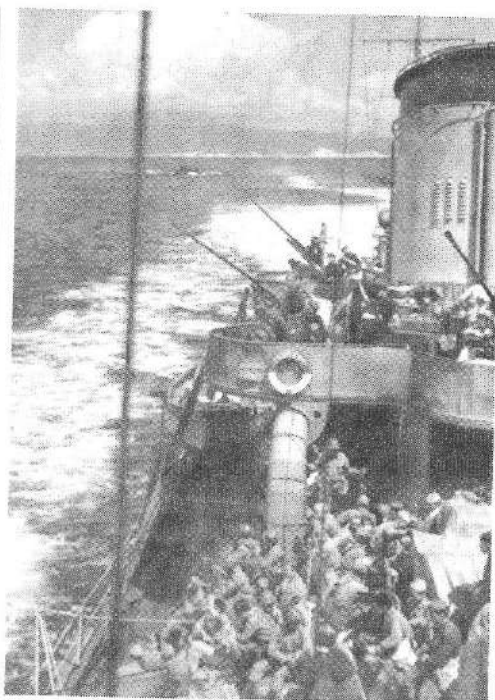




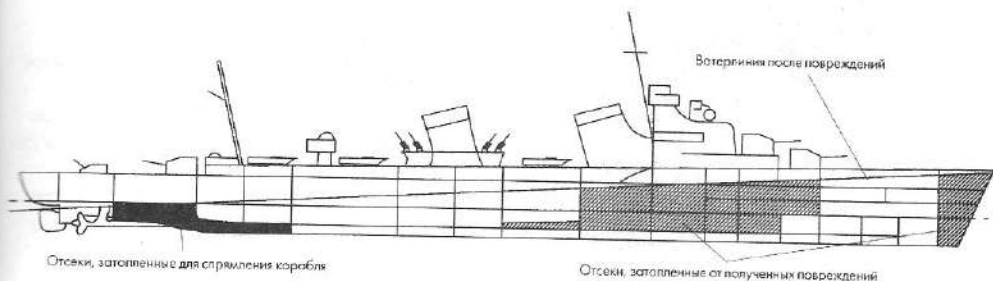
**Зенитный автомат
70-К к бою готов!
Лидер «Ташкент»,
июнь 1942 г.**

С разрешения Ерошенко, командир БЧ-1 приказал затопить свободные топливные цистерны, кубрик №5, артиллерийский погребок №3, погреба малого калибра и торпедных головок. Принятие решения на контрзатопление было единственно правильным и своевременным в сложившихся условиях. На ГКП каждые 10—15 минут поступал доклад об изменении осадки, а так как марки углубления на время войны были закрашены, то ориентировались по заклепкам. Положение «Ташкента» удалось стабилизировать, но не удалось определить и ликвидировать главные источники поступления воды.

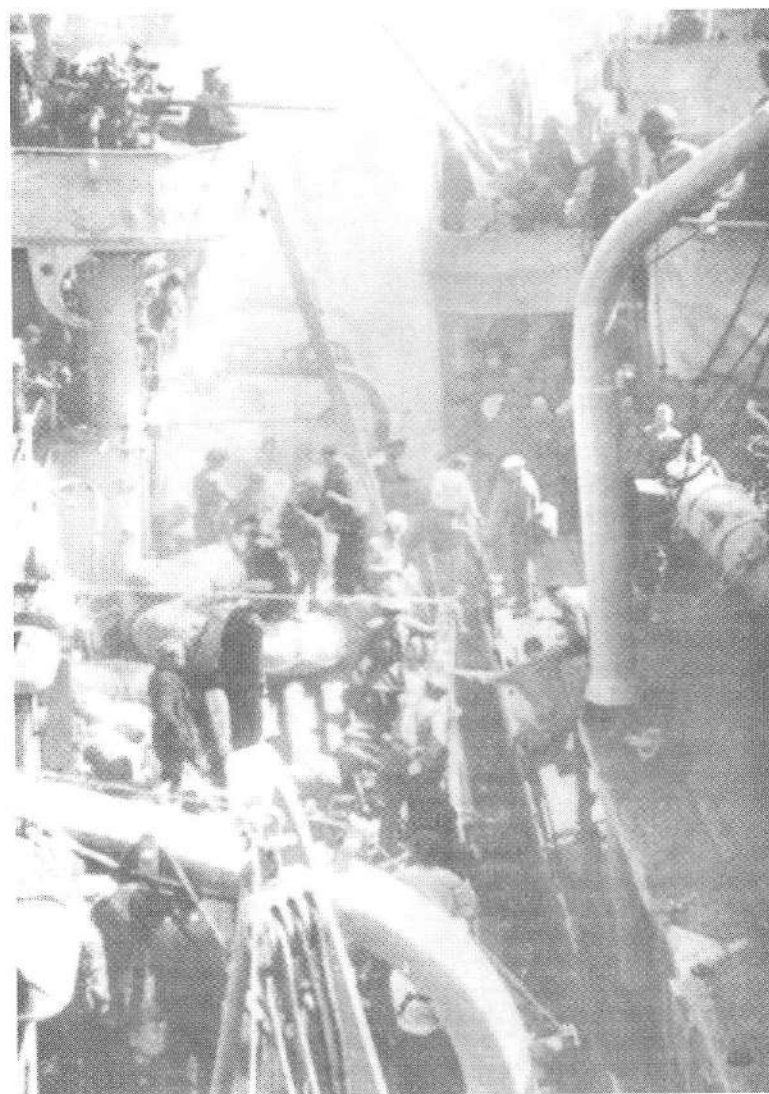
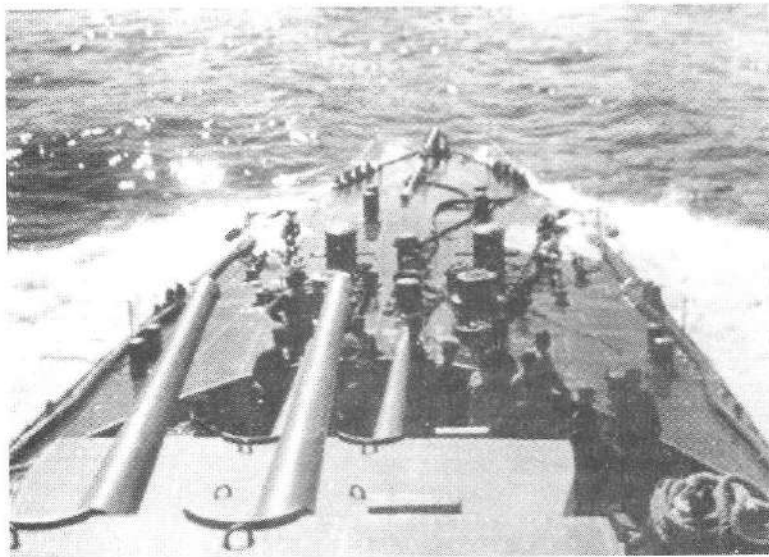
В 08.30 некогда самый быстроходный корабль ЧФ находился в 40 милях южнее мыса Такиль и самостоятельно двигался со скоростью 12 узлов. Кончился зенитный боезапас: из каждого ствола было произведено по 1000 выстрелов. Но в воздухе еще кружили несколько «юнкеров». В 09.15 над «Ташкентом» появились советские самолеты Пе-2, разогнавшие последние бомбардировщики врага. Всего в течение трех часов непрерывных атак участвовало 96 (по другим данным 86 или 94) самолетов, сбросивших на лидер



**«Ташкент» в походе;
зенитные автоматы
развернуты на
правый борт**



**Схема затопления
отсеков лидера
«Ташкент» после
боя с вражеской
авиацией
27 июня 1942 г.**



300 (по другим данным 336 или 360) авиабомб.

Появление пары «петляковых» было восторженно встречено на истерзанном корабле — появилась надежда на благополучный исход прорыва. «Ташкент» остановился, и для осмотра наружных повреждений за борт спустили командира отделения водолазов старшину 2 статьи И.М.Красношекова. Водолаз доложил о наличии двух больших пробоин в обшивке правого борта ниже ватерлинии.

По данным командира БЧ-1 лидер принял чуть более 1900 т воды, в том числе 200 т для спрямления корабля. Было потеряно 45% запаса плавучести, и в действии находятся только механизмы кормового эшелона. Корабль снова начал двигаться 12-узловой скоростью, курсом 70°.

Для оказания помощи аварийному лидеру из Новороссийска в 06.45 вышел эсминец «Сообразительный» в сопровождении четырех морских охотников. В 07.20 за ним последовали еще четыре сторожевых катера, через час — 8 торпедных катеров, а в 08.40 — эсминец «Бдительный» и семь торпедных катеров. Почти одновременно из Анапы вышли 5 сторожевых катеров, а от мыса Утриш — спасательный буксир «Юпитер». В 10.35 из Геленджика на помощь «Ташкенту» отправился и спасательный буксир «Черномор».

Примерно в 09.50 на торпедном катере прибыли Л.А.Владимирский и В.И.Семин. Они поднялись на «Ташкент», и на мачте лидера был поднят флаг командующего эскадрой. Владимирский поздравил командира корабля с присвоением ему звания капитана 2 ранга, о чем только что стало известно в Новороссийске. Подошедший первым «Сообразительный» встал лагом к застопорившему ход «Ташкенту» и ошвартовался левым бортом к правому борту лидера. Эсминец и сторожевые катера начали принимать с лидера раненых. За 22 минуты на только на эсминец перешли 1975 человек! В свою очередь, с «Сообразительного» на лидер передали часть зенитного боезапаса, аварийное имущество и шланги для осушения шахты первой холодильной машины. Оставшихся на лидере пассажиров приняли сторожевые катера №№ 014, 084 и 036. Эсминец и катера ушли в Новороссийск, а около 15 часов эсми-

Драматическое возвращение в Новороссийск 27 июня 1942 г.

Вверху: из-за многочисленных затоплений лидер погрузился носом в воду по якорные клюзы.

Слева: эвакуируемые перебираются с «Ташкента» на подошедший эсминец «Сообразительный»

нец «Бдительный» взял лидер на буксир, но ведомый корабль «рыскал» из-за большого дифферента на нос. Вскоре лопнул буксирный трос, и тогда решили буксировать «Ташкент» кормой вперед. Рядом лагом следовал спасатель «Юпитер» и откачивал воду из носового машинного и 2-го котельного отделений. На полубаке установили также переносные помпы (по 50 т/ч). Скорость буксировки составляла около 8 узлов. Несмотря на постоянное откачивание воды, ее уровень почти не убывал, так как заделывать пробоины было уже нечем. Буксировка длилась около 6 часов и лишь в 20.15 «Ташкент» был доставлен ко входу в Новороссийск. Два буксира приняли трос с эсминца «Бдительный» и осторожно ввели лидер в гавань, поставив его к Элеваторной пристани, где уже находились инженеры техотдела.

Сразу же приступили к разгрузке и осмотру корабля. Перед сходом на берег писатель Е.Петров, находившийся во время боя на лидере, сказал командиру: «То, что было в этом рейсе, не забудешь никогда!..».

По результатам водолазного осмотра «Ташкента» было установлено, что в подводной части корпуса с правого борта (45—77 шп.) имеются четыре рваные пробоины и с левого борта (211—212 шп.) — одна пробоина. Размеры пробоин в обшивке правого борта: 3 х 0,15 м (45—47 шп.), 1,35 х 0,95 м (49—50 шп.), 6 х 0,5 м (52—55 шп.) и 6 х 5 м (61—75 шп.). Размер пробоины с левого борта: 4,5 х 3 м. От разрывной волны на верхней палубе (71—75 шп.) образовался гофр и трещина листов обшивки. Полностью затоплены следующие помещения: три артпогреба главного калибра, цепной ящик, кубрики №1, 3 и 5, котельные помещения №1 и №2, коффердам артиллерийской централи, термотанковое отделение №1, румпельное отделение, погреб №4 и погреб БЗО торпед. Частично затоплено носовое машинное отделение. Для неотложного ремонта «Ташкента» его предстояло подготовить к переходу в Потти, так как док в Новороссийске был занят, а линия фронта приближалась к городу. Силы спасательного отряда Новороссийской базы и мастерской техотдела базы немедленно приступили к подготовке лидера к переходу.

28 июня «Ташкент» посетил командующий Северо-Кавказским фронтом маршал Советского Союза С.М.Буденный. Его сопровождали командующий эскадрой контр-адмирал Л.А.Владимирский и дивизионный комиссар И.И.Азаров. Выступая с крыши 76-мм артиллерийской установки, Буденный высоко оценил мужество экипажа «Ташкента» и отметил, что корабль достоин носить гвардейское звание. Напоследок он сказал, что представит весь экипаж к правительственным наградам... И уже через несколько дней 367 матросов, старшин и офи-

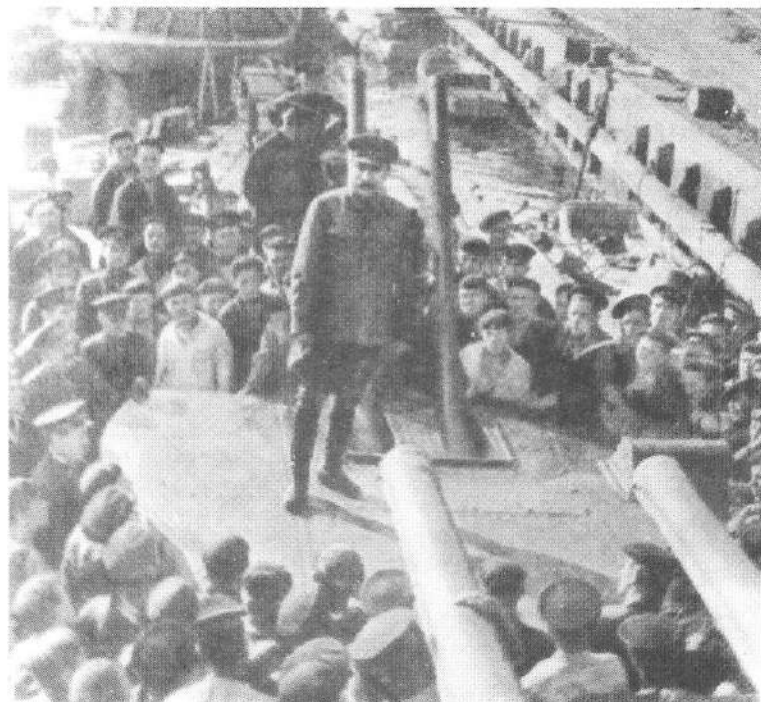


Автор романов «Двенадцать стульев» и «Золотой теленок» писатель Е.П.Петров и командир лидера «Ташкент» В.Н.Ерошенко

церов лидера были удостоены орденов и медалей. Командир лидера и военком получили высшую награду — орден Ленина. За проведение спасательной операции наградили и экипаж спасательного буксира «Юпитер» (командир-интендант 3 ранга В.А.Романов), а также командира Новороссийского спасательного отряда Г.Л.Артюхова.

На корабле тем временем продолжались работы по исправлению полученных повреждений и подготовке к переходу в Потти. Колоссальная по объему работа была проделана в кратчайшие сроки. На пробоину в обшивке левого борта (район румпельного отделения) приварили два стальных ребра жесткости. Отдельные осколочные пробоины заваривали стальными «латками». Трещины залили цементом и обеспечили водонепроницаемость румпельного отделения. Три пробоины по правому борту (носовой отсек) удалось заделать, применив кольчужные пластины размерами 5 х 5 м и 4 х 4 м. Оба плас-

Выступление маршала С.М.Буденного на лидере «Ташкент» 28 июня 1942 г.



тыря раскрепили пеньковыми тросами, заведенными вокруг корпуса лидера. Затем пластыри обтянули четырьмя продольными найтовками из стального троса, а под края пластырей подбили подушки из смоленой пакли. Огромную пробоину по правому борту в районе 1-го котельного отделения из-за обширного разрушения обшивки и шпангоутов решили не заделывать.

Обеспечивая водонепроницаемость поврежденных переборок в носовых отсеках, их дополнительно подкрепили опорами, а мелкие осколочные надводные пробоины заваривали электросваркой или забили деревянными пробками (чопами). Более крупную пробоину в районе артогребка №1 заделали цементным ящиком. В результате проделанной работы удалось осушить артогреб №1, цепной ящик, кубрики №1, 3 и 5, котельное отделение №2, носовое машинное и румпельное отделения. В общей сложности откачали около 1240 т воды. В затопленном состоянии остались зарядное отделение артогребка №1, артогреб №2, коффердам, помещение ЦАС, термотанковое (№1) и котельное (№1) отделения — всего порядка 845 т воды. Для выравнивания дифферента не откачивалась вода из артогребов №3, №4 и БЗО торпед — еще около 167 т. Общее количество воды, оставшееся на «Ташкенте», не превышало 1000 т, а остойчивость лидера вполне позволяла ему совершить переход из Новороссийска в Потти. К моменту окончания работ водоизмещение «Ташкента» составляло 5180 т, осадка носом — 6,7 м, кормой — 4,4 м. Удалось восстановить рулевую машину; корабль дополнительно снабдили водоотливными устройствами: мотопомпой (200 т/ч) и ручным насосом (300 т/ч) — на полубаке по правому борту; восстановили также эжектор (150 т/ч) во втором котельном отделении. Дополнительно на корабль приняли 40 бревен, 100 клиньев и полтонны цемента марки «500». В поврежденных отсеках предусмотрели установку наблюдательных постов.

Основную работу по обеспечению непотопляемости «Ташкента» закончили к вечеру 1 июля 1942 г. При условии тихой погоды и волнении моря не более 3-х баллов, лидер способен был добраться до Потти своим ходом. Ориентировочно выход назначили на 14.00 2 июля. Доклад начальнику штаба ЧФ контр-адмиралу И.Д.Елисееву о готовности «Ташкента» к переходу поступил на ЗФКП около 11 часов, но из-за плохого прогноза погоды выход лидера в сопровождении эсминца «Бдительный» был перенесен на следующий день. Кроме того, ожидалось, что 2 июля должны быть вручены гвардейский флаг лидеру, а экипажу — награды.

Следует отметить, что из-за блокады Севастополя функции главной базы Черноморско-

го флота постепенно перешли к Новороссийску. Через этот порт ежедневно проходили не менее 14—16 кораблей и судов с грузами и пополнением для фронта. На 1 января 1942 г. в состав ПВО Новороссийской базы входили 29 85-мм орудий, 12 76-мм орудий образца 1931/1938 гг., 14 76-мм орудий образца 1915/1928 гг., 4 37-мм автоматические пушки, 4 зенитных пулемета М-4, 29 прожекторов, отдельная рота связи и радиолокационная станция РУС-2. В апреле этот состав пополнился вторым дивизионом 454-го зенитно-артиллерийского полка (12 76-мм орудий образца 1931/1938 гг.). Даже с учетом зенитных средств кораблей, временно находящихся в порту, базовая ПВО выглядела довольно слабой. Настораживало и неудобное с точки зрения ПВО расположение Новороссийской бухты: с восточной стороны к ней на расстоянии 2—3 км от берега подступали два горных хребта с отвесными склонами — Варада (высотой более полукилометра) и Свинцовый. Эти хребты являлись хорошими прикрытиями для внезапных налетов авиации противника. Поэтому необходимость рассредоточения, маскировки и защиты десятков кораблей, катеров и транспортов была очевидной.

В Новороссийской гавани, кроме лидера «Ташкент», уже находились крейсер «Коминтерн», эсминцы «Бдительный», «Сообразительный», «Незаможник», сторожевые корабли «Шторм» и «Шквал», подводная лодка Л-24, торпедный катер №41, плавучий док с транспортом «Ворошилов», транспорт «Курск», корпус недостроенного транспорта «Пролетарий», санитарный транспорт «Украина», спасательный буксир «Черномор», три рыболовных катера и одна баржа. Утром 1 июля 1942 года к ним добавились прибывшие из Севастополя подводные лодки Д-5, М-31 и М-54.

В ночь на 2 июля моросил мелкий дождь, и утром небо еще не очистилось от облаков. Дул северо-восточный ветер силой 1 балл, волнение моря не превышало двух баллов. Состояние моря вполне позволяло немедленно увести «Ташкент» из слабо защищенной базы или хотя бы прикрыть лидер и корабли дымзавесами из заранее размещенных постов. Но ничего предпринято не было, хотя над портом на высоте 5000 м пролетел германский самолет-разведчик, уточнивший диспозицию кораблей в базе и сфотографировавший акваторию порта. Разведчик спокойно удалился, даже не преследуемый истребителями базы. Очевидно, следовало ожидать налета вражеской авиации.

В 11 часов утра оператор радиолокатора РУС-2 обнаружил большую групповую цель. Самолеты шли на небольшой высоте над долиной, приближаясь к Новороссийску со стороны суши. Обычно этот маршрут использо-

вали советские бомбардировщики при полетах к линии фронта в Крыму. Однако приближающаяся групповая цель не была согласована с ПВО Новороссийской ВМБ, и о ней немедленно сообщили в штаб. Однако средства противовоздушной обороны почему-то не были приведены в готовность, воздушная тревога в порту и на кораблях не объявлялась. По свидетельствам очевидца, служившего в то время на «Ташкенте», весь экипаж лидера, свободный от вахты, был построен на пирсе у левого борта корабля. Ждали приезда маршала Буденного, который и должен был лично вручить экипажу обещанные правительственные награды, а кораблю — гвардейский флаг. Рядом на пирсе построили и часть экипажа эсминца «Бдительный». Машина с маршалом появилась вскоре после 11.00. Прибывшему на причал Буденному якобы доложили о приближающемся налете германской авиации, но он не воспринял серьезность положения и не дал никаких указаний.

В итоге неготовые к бою средства ПВО не смогли отразить первый налет авиации противника. 64 пикирующих бомбардировщика Ю-88 (из состава авиации 1/KG-76) и 13—15 истребителей сопровождения «Мессершмитт-109» (истребители использовались при налете на Новороссийск впервые) 11.20 внезапно вынырнули из-за гор, и на базу посыпались авиабомбы. Воздушная атака оказалась настолько неожиданной, что боевая тревога на многих кораблях не была объявлена, пока не раздался взрыв авиабомб. Самолеты отбомбились как на учебном полигоне, не встречая, по существу, отпора. Всего было сброшено 170 бомб весом в 250—1000 кг. Советские истребители появились лишь при отходе врага. В воздушном бою они сбили три Ю-88, но это вряд ли можно считать компенсацией за произошедшую катастрофу...

Налет длился всего 15 минут, но его последствия были ужасными — впоследствии это событие назвали «Черноморским Пёрл-Харбором». От взрывов образовались сильные пожары в порту, на элеваторе, на складах и причалах. Вышла из строя линейная связь базы. Были потоплены два корабля и 7 судов, повреждения разной степени получили 7 кораблей и плавдок. При налете погибло 106 и было ранено 164 военнослужащих; из гражданского населения — соответственно 8 и 87 человек.

Безусловно, одной из главных целей налета являлся «Ташкент». Хотя на корабле приготовлений к бою не проводилось, зенитчики лидера первыми в Новороссийском порту открыли огонь. Но уже первая авиабомба разорвалась прямо на пирсе, осыпав землей лидер, его экипаж и машины с маршалом и сопровождавшей его свитой. Две следующие 250-кг авиабомбы взорвались прямо в носо-

вом машинном отделении, а еще две — в кормовой части корабля. Взрывом первый торпедный аппарат забросило за элеватор. Через 3—4 минуты лидер затонул у стенки причала №3. Глубина в месте гибели «Ташкента» составила 9,5—10,5 м, и корабль лег на грунт с креном 19 градусов на левый борт в носовой части и 21 градус в кормовой. Из воды торчали лишь артиллерийские башни главного калибра, носовая надстройка и дымовые трубы.

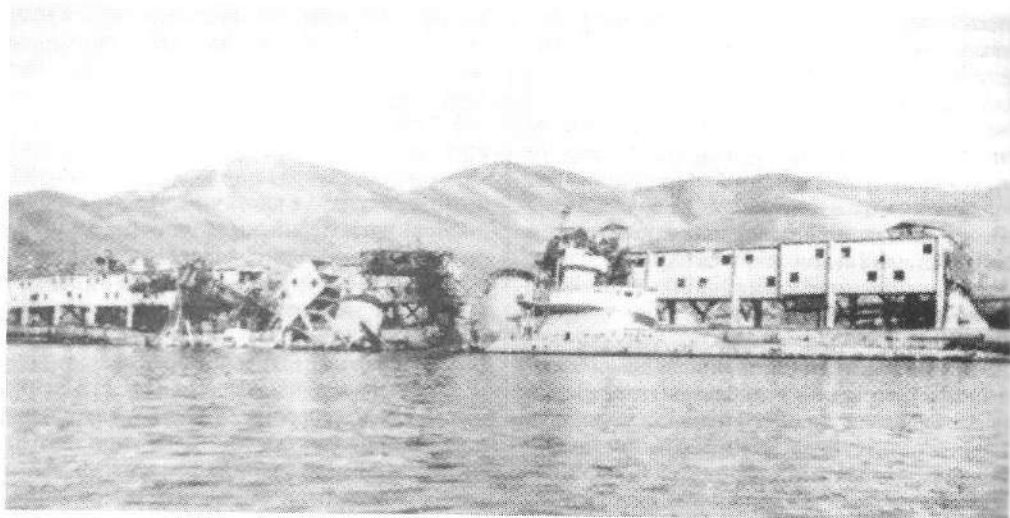
За 1—2 минуты бомбардировки из 344 человек экипажа, числившихся на «Ташкенте» на 2 июля 1942 года, погибли и пропали без вести 76 человек. Еще 77 моряков получили ранения. Командира лидера В.Н.Ерошенко силой взрыва сбросило в воду между причалом и корпусом уже тонущего корабля. Оглушенный взрывом, он выбрался из воды по скоб-трапу первой дымовой трубы, сбросив в воде тяжелый китель. Вскоре на пирсе начали появляться оставшиеся в живых члены экипажа. В поисках своих товарищей «ташкентцы» ныряли в затонувшие кубрики. В тот день на борту лидера разместились журналисты и радиокомментаторы для освещения церемонии награждения. Некоторым, желавшим побывать на героическом корабле, не хватило места, и их, к большому неудовольствию, поселили в порту. Среди них оказался и известный футбольный комментатор В.С.Синяевский — это спасло ему жизнь. По мере подъема погибших его пригласили на опознание тел журналистов. 3 июля 1942 г. на городском кладбище Новороссийска появилась братская могила для двенадцати моряков «Ташкента». Остальных извлекали позже, с помощью водолазов...

Решением Военного совета ЧФ от 19 июля 1942 г. начальникам аварийно-спасательного отдела и тыла флота было приказано демонтировать с «Ташкента» вооружение, а сам ли-

**«Ташкент» после
авианалета.
На корабле еще
не спущен гюйс**

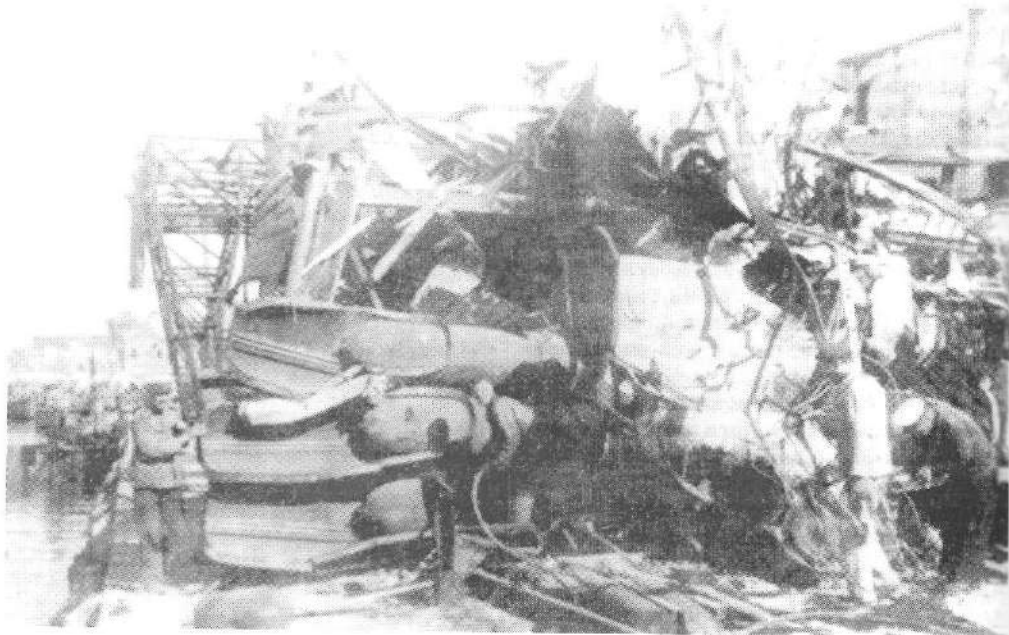


**Затонувший у пирса
«Ташкент» с демон-
тированным
вооружением**



дер поднять и отвести для восстановления в Потт. Срок окончания спасательных работ намечался на 15 августа. Корабельные орудия предполагалось использовать для обороны Новороссийска, а одну 130-мм башенную установку — на эсминце «Беспощадный». С «Ташкента» сняли артиллерию и торпедные аппараты, дальнометы и навигационное оборудование. Судоподъемным работам постоянно мешала германская авиация, теперь уже постоянно совершавшая налеты на город и порт. Во время работ у борта «Ташкента» немецкие самолеты потопили три водолазных бота, киллектор №3, две глубоководные водолазные станции; на дно ушли четыре помпы общей производительностью 1000 т воды в час... Подъем лидера пришлось отложить до лучших времен.

**Сброшенный
с «Ташкента»
торпедный аппарат
с торпедами
в поврежденных
трубах**



За годы войны «Ташкент» прошел с боями 27 тыс. миль. Лидер отконвоировал без потерь 17 транспортов с войсками и грузами для фронта. На нем было перевезено 19 300 человек и 2538 т боеприпасов. Только главным калибром корабль провел 100 боевых стрельб. Артиллерийским огнем были уничтожены и подавлены шесть неприятельских батарей, выведен из строя аэродром, сбиты и повреждены 13 самолетов.

Командирами «Ташкента» были капитан 2 ранга Л.А.Владимирский (1937—1938), капитан 2 ранга Е.Н.Жуков (1938—02.1941), капитан 3 (затем 2) ранга В.Н.Ерошенко (02.1941—06.1942).

«Баку»

С вступлением в декабре 1939 г. в состав Тихоокеанского флота для лидера «Баку» начался период отработки боевых задач — ведь реальный противник, Япония, находился рядом. С началом войны «Баку» (командир с 1940 г. капитан 3 ранга Б.П.Беляев, старший помощник капитан-лейтенант, затем капитан 3 ранга Б.Н.Максимов) приступил к выполнению этих задач: постановке минных заграждений, сопровождению транспортов.

2 октября 1941 г. во Владивосток прибыла группа офицеров УК ВМФ для организации работ по размагничиванию кораблей ТОФ. Тогда же «Баку» оборудовали системой ЛФТИ.

Оценивая значение Северного ТВД и слабость корабельного состава СФ, в мае 1942 г. Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение перебросить с Тихого океана на Север несколько современных боевых кораблей. В соответствии с этим решением 18 июня нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов подписал приказ №0192 о передаче ряда кораблей ТОФ в состав СФ. В состав группы переводимых на Север кораблей вошли лидер эскадренных миноносцев «Баку» и три эсминца проекта 7: «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный». Они составили ядро экспедиции особого назначения — ЭОН-18. Впервые в истории покорения Арктики нашим военным кораблям предстояло совершить переход по Северному морскому пути в направлении с Востока на Запад. Выход кораблей намечался на 15 июля 1942 г. Для обеспечения проводки кораблей во льдах, снабжения их топливом и материалами привлекалось три линейных ледокола, три танкера и два транспорта. Вся подготовка к походу, занявшая 1,5 месяца, проходила в условиях полной секретности. Официальной легендой цели подготовки кораблей являлось перебазирование дивизиона эсминцев на Камчатку.

Ответственным по инженерной части на время перехода и за оснащение кораблей был

назначен ленинградский кораблестроитель А.И.Дубравин. Перед инженерами стояли нелегкие задачи, которые надо было решить в короткие сроки.

Корпуса кораблей проектов 38 и 7 не были рассчитаны плавания во льдах, в том числе в условиях сплошных льдов, имели сравнительно легкий набор и наружную обшивку всего лишь толщиной от 6 до 8 мм. Причем в районе ватерлинии листы были наиболее тонкие, рассчитанные на давление воды до 2 т/м². Практика же показала, что давление льда может достигать 10—12 т/м², поэтому главной задачей было укрепление корпусов.

Вторая задача заключалась в обеспечении кораблям хода на чистой воде не менее 20 узлов на случай встречи с противником, чтобы иметь возможность маневрировать в бою. Вместе с тем требовалось обеспечить плавание в ледовых условиях хотя бы со скоростью 6—8 узлов. Сделать это оказалось не просто: бронзовые трехлопастные винты с толщиной кромки 2—3 мм не годились для плавания среди тяжелых льдов.

Третья задача — обеспечить работу всех механизмов и устройств в условиях низких температур наружного воздуха, модернизировать средства борьбы с пожарами и за живучесть корабля, а также обеспечить работу приборов в условиях сотрясений и вибрации корпуса при встрече со льдами.

И, наконец, четвертая задача — модернизация вооружения переводимых кораблей на основе боевого опыта действующих флотов.

Наиболее сложной и трудоемкой задачей считалось обеспечение прочности корпуса в ледовых условиях. Некоторый опыт по подкреплению корпуса уже имелся. Еще до войны ЦНИИ-45 разработал рекомендации по обеспечению ледовой защиты кораблей. В январе 1942 г. корпус эсминца «Ретивый» одели в так называемую «шубу». В конце февраля «Ретивый» в опытной «шубе» успешно прошел испытания в ледовых условиях. Результаты работ легли в основу подготовки кораблей ЭОН-18.

«Баку» был поставлен в сухой док завода №202 в начале июня 1942 г. «Шуба» крепилась так: снаружи корпуса корабля через каждые 2—3 шпангоута приваривались электросваркой — прерывистым швом — металлические гребенки из узких полос железа с приваренными к нему шпильками. На эти шпильки затем надевались деревянные брусья и закреплялись гайками с шайбами. Брусья имели толщину порядка 100 мм и располагались вдоль борта корабля. Сверху брусьев накладывались дюймовые доски, укрепляемые гужонами, и затем «шуба» обшивалась листовым железом толщиной 3—5 мм. Листы сваривались между собой по кромкам электросваркой и укреплялись на деревянной об-

шивке «ершами». В районе форштевня, где была двойная деревянная обшивка (брусья были проложены вертикально), листы железа имели толщину 14—15 мм, при этом ширина форштевня составила 500 мм, с учетом того, что при плавании во льдах основная нагрузка ложится именно на форштевень. Нижняя кромка «шубы» находилась ниже ватерлинии на 3 м, а верхняя выступала из воды на 1 м. После установки «шуба» красилась под цвет борта корабля — в шаровый цвет.

Во внутренних помещениях установили дополнительные подкрепления из металлических коробчатых балок и угольников, деревянных стрингеров и пиллерсов, а также проложили добавочные трубопроводы, по которым в случае необходимости (при низкой температуре) можно было пустить насыщенный пар. Все корабельные приборы установили на амортизаторы, чтобы предотвратить выход их из строя при вибрации корпуса во время ледового плавания. Укрепили также емкости для топлива и воды.

В жилых помещениях команды, а также в служебных, где это было возможно, в районе ватерлинии, прямо сверху рундуков в кубриках укладывались вдоль бортов деревянные брусья сечением 250х250 мм. Из таких же брусьев устанавливались дополнительные пиллерсы в два ряда, вдоль диаметральной плоскости корабля, между верхней и нижней палубами. Вверху эти пиллерсы раскреплялись двумя деревянными клиньями. Деревянные бортовые брусья и пиллерсы раскреплялись между собой такими же брусьями, установленными поперек корабля. И вся эта конструкция соединялась железными строительными скобами. Конечно, подобные сооружения загромождали помещения и создавали дополнительные неудобства для команды, так как приходилось перелезать через поперечные брусья при передвижении по кубрикам. Но они должны были повысить прочность корпуса до 10—12 т/м².

Для решения задачи по обеспечению работы механизмов в условиях низких температур было выполнено следующее. В цистернах для жидких грузов (пресная вода, мазут, турбинное масло) проложили трубопроводы, по которым в необходимых случаях пропускался насыщенный пар для обогрева. К кингстонам и забортным решеткам циркуляционных насосов подвели паропроводы для обогрева и продувания их при обледенении или забивании мелким льдом. На подводящих маслопроводах у ТЗА врезали стояки (гусаки) высотой около метра, в которых во время работы турбозубчатых агрегатов держался столб масла для предохранения подшипников от выплавления при выходе из строя масляного насоса. Гусаки были установлены и на патрубках водоотливных эжекторов, чтобы пре-

дупредить попадание забортной воды в корпус корабля при ударах волн. Заменяли регуляторы предельных оборотов на турбоагрегатах и других вспомогательных механизмах на регуляторы более жесткого типа, которые не срабатывали бы при вибрации корпуса корабля от ударов о льдины или при близких разрывах и стрельбе своих орудий. С этой же целью все корабельные приборы установили на амортизаторы, разработанные при активном участии матросов, старшин и офицеров корабля.

В машинно-котельных отделениях установили дополнительную углекислотную систему для тушения пожаров, подключив к ней семь углекислотных баллонов, установленных на верхней палубе, под рострами, у кожухов котельных отделений.

Проблему с гребными винтами решили следующим образом. Один из бронзовых винтов (средний) заменили ледовым (стальным) уменьшенного диаметра со съёмными лопастями (это позволяло иметь скорость хода всего 8 узлов), на двух других — штатных (предназначенных для плавания по чистой воде со скоростью до 24 узлов) сделали специальную стальную оковку. Снятый штатный бронзовый винт с такой же оковкой закрепили на юте лидера. Ледовый винт имел массивную ступицу, к которой крепились на 11 шпильках с гайками съёмные лопасти.

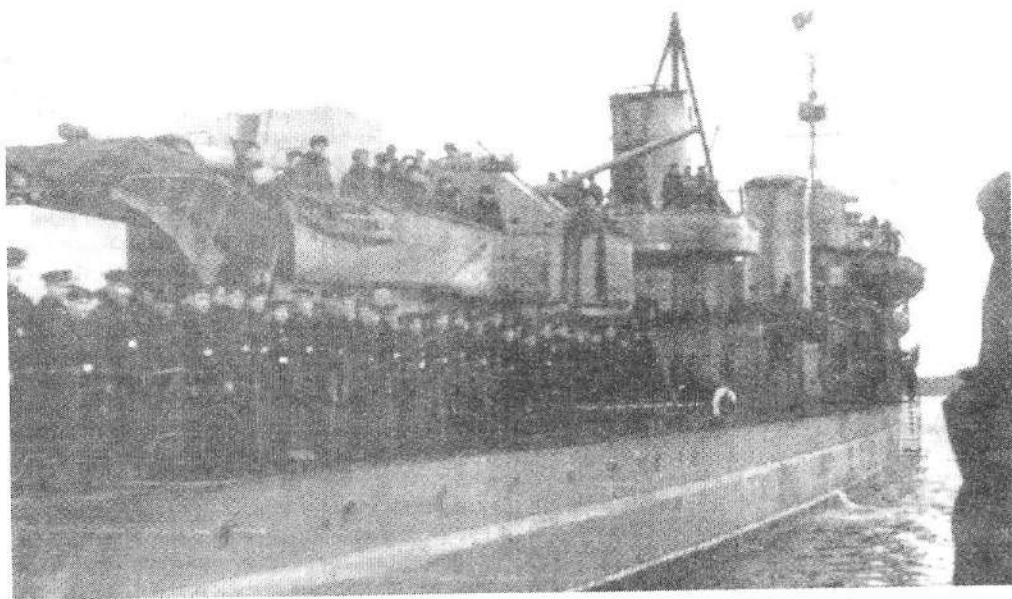
Внутри корпуса корабля в помещениях на обшивке установили датчики прогибометров, расположив их по ватерлинии, так как здесь ожидалось наиболее сильное сжатие во льдах. Провода от датчиков шли на ходовой мостик к сигнальным лампам, которые загорались при значительных прогибах обшивки.

Большие работы были проведены и по модернизации вооружения корабля. Вместо 45-мм орудий 21-К установили 37-мм автоматы 70-К: на лидере таких установок стало шесть. Для этого пришлось сделать дополнительное крепление под их фундаменты. Торпедные аппараты утеплили.

В ходе подготовки к переходу обмотки размагничивающих устройств были перенесены с наружной стороны бортов внутрь корпуса, а система отрегулирована на широтную зону Баренцева моря. Кроме того, в связи с возможным появлением на новом ТВД высокочувствительных магнитных мин, на «Баку» в июле провели исследования эффективности применения общего и местного продольного обмоточного размагничивания.

Рабочие и экипажи лидера и эсминцев трудились по 15—18 часов в сутки. Наконец, заводские работы закончились, и в конце июня корабли вывели из доков.

Для определения мореходных качеств кораблей сделали пробный выход в залив Восток. Выяснилось, что из-за некоторой пере-



*Лидер «Баку» перед
уходом на Север,
июль 1942 г.*

грузки и изменения обводов мореходные и маневренные качества лидера «Баку», безусловно, изменились. Однако при этом возросла уверенность, что корабль надежно подготовлен для перехода через арктические льды.

Командиром ЭОН-18 назначили капитана 1 ранга В.И.Обухова. Обязанности инженера экспедиции выполнял А.И.Дубровин. В период подготовки он лично контролировал выполнение подготовительных работ, провел несколько занятий с командирами кораблей.

Утром 15 июля 1942 г. корабли, полностью укомплектованные, заправленные топливом и необходимыми запасами, вышли на рейд и стали на якорь. Прощание с базой было скромным и тихим, чтобы не привлекать лишнее внимание. После короткого напутствия командующего флотом адмирала И.С.Юмашева, на «Баку» подняли сигнал: «С якоря сниматься!», и эсминцы «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный», выстроившись в кильватерную колонну, в 11.00 вышли из Владивостокской бухты в Японское море. На идущем головным лидер «Баку» развевался флаг командира экспедиции. Маршрут пролегал по отечественным водам — через Татарский пролив, где глубины на приливе не превышали 3,5—4 м. Погода была ненастная — пасмурно, туман, ветер 3—4 балла, моросил мелкий дождь.

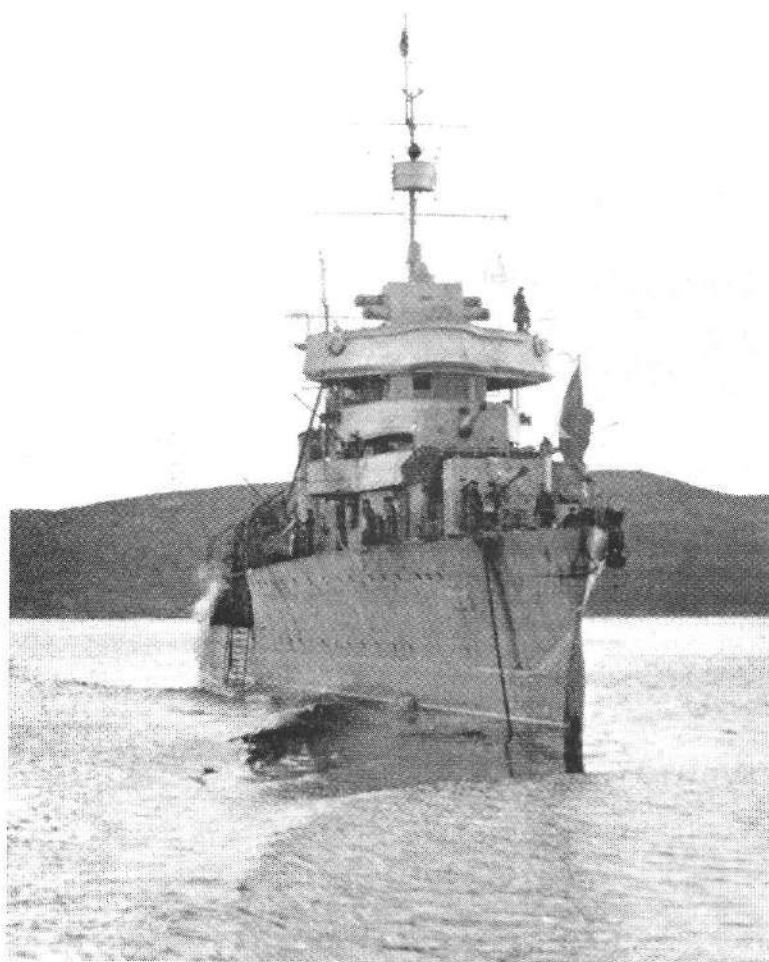
17 июля корабли вошли в бухту Де-Кастри, где пополнили запасы топлива, воды и продовольствия, и на следующий день продолжили свой путь Татарским проливом в Охотское море. Под вечер 18 июля, следуя концевым кильватерной колонны, эсминец «Ревностный» у выходного буга №44 в Сахалинский залив столкнулся со следовавшим навстречу ему транспортом «Терней» и получил

значительные повреждения в носовой части. Командир отряда приказал всем кораблям стать на якорь, с лидера «Баку» на «Ревностный» прибыл катер с начальством для выяснения случившегося. Корабли простояли на якорь сутки, пока не пришло решение НВ МФ: «Трем кораблям продолжать переход». Экспедиция отправилась в путь, а поврежденный эсминец 19 июля был отбуксирован в Советскую Гавань, и позже исключен из состава ЭОН-18.

Пройдя через свои и японские минные поля, преодолев штормовое Охотское море, корабли ЭОН-18 достигли Первого Курильского пролива. На рассвете 22 июля при подходе к нему были замечены японские боевые корабли, шедшие параллельным курсом. На всех кораблях экспедиции сыграли боевую тревогу. И хотя СССР и Япония не находились в состоянии войны, орудия советских кораблей были направлены на японские, а японские — на корабли ЭОН-18. Так и шли до самой Авачинской бухты. Разошлись мирно, однако японская разведка успела проинформировать германское командование о выходе советских кораблей.

Уже вечером лидер «Баку» привел эсминцы в Петропавловск-Камчатский, где корабли стали на якорь в бухте Тарья. Пополнив запасы топлива, продовольствия и воды, экспедиция двинулась дальше.

Берингово море встретило наши корабли мертвой зыбью и туманом. 30 июля корабли благополучно прибыли в бухту Провидения на Чукотке, где состав ЭОН-18 пополнился танкером, пароходом и ледоколом «А.Микоян», совершившим в ноябре 1941 года изумительный по дерзости прорыв из Черного в Средиземное море и далее через Суэц-



**Лидер «Баку» в
ледовой «шубе»,
1942 г.**

кий канал вдоль восточного побережья Африки, мимо мыса Доброй Надежды, вокруг мыса Горн в Тихий океан. Перед трудным переходом команды кораблей и судов получили двухнедельный отдых, а на лидере и эсминцах провели осмотр корпусов, винтов, устранили отдельные неисправности и поломки, неизбежные в подобном походе. Например, выяснилось, что при подходе к пирсу «Разъяренный» погнул о необозначенную банку штатный винт и оконечность вала. Командование ЭОН-18 приняло решение заменить винт на плаву. После невероятных усилий и проявленной смекалки это удалось.

14 августа корабли снялись с якоря и, обогнув мыс Дежнева, вышли в Чукотское море. Во второй половине следующего дня им встретились первые льды. С каждой милей обстановка все усложнялась. По несколько суток продолжалась борьба с 9—10-балльными льдами, началось сжатие. Приходилось обкалывать и взрывать лед или отстаиваться в ожидании хорошей погоды — у мыса Сердце-Камень, в Колючевской губе.

Пройдя пролив Лонга, «Баку» и «Разъяренный» в начале сентября стали на якорь на рейде в бухте Певек Чаунской губы (у «Разумного» оторвалась оковка штатного гребного винта, и он имел малый ход). Не дождавшись «Разумного» и других судов, они отправились далее в бухту Амбарчик, куда прибыли 14 сентября. Этот отрезок пути протяженностью 212,6 мили корабли ЭОН-18 преодолевали со средней скоростью всего лишь 2,89 узла. Плавание во льдах осложнялось периодическими сжатиями — на кораблях трещали борта, как спички, лопались бруссы-распоры. У острова Айон, пробившись через тяжелые льды, «Баку» и «Разъяренный» пошли малыми глубинами у берега: на воду спустили шлюпку и шли с ее скоростью, по промерам.

В таких условиях ЭОН-18 пробивалась через Восточно-Сибирское море в море Лаптевых. Здесь попали в сильный (до 8 баллов) шторм. Отвыкшие от плавания в чистой воде, моряки чувствовали себя не лучшим образом. Лидер и эсминец «Разъяренный» более благополучно прошли сквозь тяжелые льды Восточно-Сибирского моря до Тикси, где 17 сентября произвели осмотр корпусов, мелкий ремонт и пополнили запасы топлива. Особое беспокойство вызывал эсминец «Разъяренный», у которого еще в бухте Провидения был погнут один из гребных валов. В Тикси устранить повреждение не удалось. Пришлось лидеру взять эсминец на буксир. По чистой воде эсминец «Разъяренный» самостоятельно мог развить скорость не более 7—8 узлов. На буксире же корабли могли идти со скоростью 12 узлов. Из Тикси экспедиция вышла 18 сентября, ведомая ледоколом «Красин».

Благодаря информации от японской разведки, руководство ВМС Германии знало о движении экспедиции и приняло решение о проведении в Арктике операции под кодовым названием «Wunderland» («Страна чудес»). К участию в ней привлекались «карманный линкор» «Адмирал Шеер» и пять подводных лодок (U-601, U-251, U-456, U-589, U-255). Согласно плану, кроме уничтожения ЭОН-18, германским кораблям следовало обстрелять порты Диксон и Амдерма, наблюдательные посты и радиостанции, а также топить транспорты и ледоколы, встретившиеся на пути. По расчетам командования Кригсмарине, тяжелый крейсер должен был встретить экспедицию при ее выходе в Карское море. Дожидаюсь советский конвой, немецкий рейдер успел по-пиратски потопить пароход «Сибиряков», обстрелять поселки полярников и порты на арктическом побережье СССР, в том числе базу Диксон, куда должны были прибыть корабли экспедиции. Об этом стало известно командованию ЭОН-18, поз-

тому при прохождении пролива Вилькицкого на подходе к Карскому морю на кораблях экспедиции была объявлена повышенная боевая готовность. Резко возросло количество тревог и учений. Все 13 орудий главного калибра боевых кораблей находились в постоянной готовности, экипажи отрабатывали варианты совместной обороны. Но, утратив фактор внезапности, рейдер удалился из Арктики.

24 сентября корабли ЭОН-18 стали на якорь в гавани острова Диксон, где началась подготовка к последнему этапу перехода. На кораблях, в том числе на лидере «Баку», устранили мелкие неисправности, но отремонтировать вал эсминца «Разъяренный» не представлялось возможным. 9 октября экспедиция отправилась дальше. Карское море встретило корабли 9-балльным штормом.

10 октября в проливе Югорский Шар ЭОН-18 (лидер «Баку», эсминцы «Разумный» и «Разъяренный», четыре ледокола, два ледокольных парохода и 22 транспорта) встретили корабли Северного флота — миноносец «Куйбышев», сторожевики и тральщики. Далее, без особых происшествий корабли дошли до острова Кильдин, где на рассвете 14 октября их встретил командующий флотом А.Г.Головко. Все корабли вошли в бухту Ваенга Кольского залива, где им была устроена торжественная встреча.

По чистой воде и во льдах «Баку» прошел 7327 миль за 923 ходовых часа. Хотя лидер имел дополнительную нагрузку при буксировке эсминца, он пришел на СФ с наименьшими повреждениями. За ледовый переход командира «Баку» капитана 3 ранга Б.П.Беляева наградили орденом Отечественной войны 1-й степени.

Опыт плаванья во льдах показал, что устройство «шубы» полностью себя оправдало. Благодаря ей корпус корабля выдержал длительные сжатия. Однако оковка штатных скоростных винтов не дала желаемых результатов и лишь усложнила плавание. В Ваенге в октябре—ноябре «Баку» поставили в док, и после краткосрочного отдыха экипажа силами порта и личного состава с корпуса сняли противоледную «шубу», проложили по палубе петли размагничивающей обмотки. Одновременно было усилено зенитное и противолодочное вооружение. Эти работы заняли две недели.

После прихода кораблей ЭОН-18 приказом командующего флотом от 20 октября 1942 г. в составе СФ была создана бригада эсминцев (командир капитан 1 ранга П.И.Колчин), включавшая три дивизиона эсминцев. Лидер «Баку» (командир — капитан 3 ранга Б.П.Беляев, старший помощник командира А.Н.Тюняев) возглавил 1-й дивизион. Тогда же он получил камуфляжную окраску.



И началась его боевая служба в составе Северного флота: постоянные боевые походы, перемежаемые короткими стоянками в базах, артиллерийская поддержка войск, сопровождение конвоев по так называемому «арктическому океанскому коридору» — району Баренцева моря восточнее острова Медвежий, дерзкие обстрелы вражеских позиций, поиск подводных лодок, отражение воздушных атак.

Уже 20 октября лидер участвовал в охране транспорта на переходе из Кольского залива в Белое море, а 29 октября «Баку» и «Разумный», приблизившись к берегу, занятому врагом, открыли беглый огонь по огневым точкам противника, мешавшим наступлению наших войск. Уничтожив две батареи и несколько ДОТов, советские корабли благополучно вернулись домой.

Корабли ЭОН-18 во время перехода Северным морским путем. Вид с мостика эсминца «Разумный» на эсминец «Разъяренный» и лидер «Баку»

17 ноября для усиления эскорта очередного союзного конвоя QP-15 были привлечены лидер «Баку» и эсминец «Сокрушительный». В условиях жесточайшего шторма, достигшего к утру 20 ноября ураганной силы, при частых снежных зарядах и нулевой видимости суда конвоя и корабли охранения потеряли друг друга из виду, конвой рассеялся.

Шторм был такой силы, что от ударов девятибалльной волны на лидере «Баку» прогнулась палуба и появились трещины на палубе, были сорваны крышки люков и кожухи вентиляторов, нарушилась герметизация корпуса, все носовые помещения по 29-й шпангоут оказались затопленными, вода проникла во второе и третье котельные отделения; в действии остался только котел №1. Состояние корабля стало критическим: лидер принял 160 т воды, дифферент на нос возрастал, крен доходил до 40 градусов на борт. Экипаж вел отчаянную борьбу за непотопляемость. С разрешения командира конвоя «Баку» и «Сокрушительный», не дойдя до назначенной точки сопровождения, повернули в базу.

В это время от ударов волн у эсминца «Сокрушительный» по 173-й шпангоут отломилась кормовая оконечность, которая вскоре затонула. Шедший в базу лидер, ближайший из советских кораблей, первым получил приказание оказать помощь аварийному кораблю. Однако попытки «Баку» найти эсминец не увенчались успехом вследствие плохой видимости, а сам лидер находился в очень трудном положении, топливо было на исходе. Командование флотом разрешило ему возвратиться в базу. Ведя в течение нескольких суток непрерывную борьбу за сохранение живучести, экипаж лидера смог отстоять корабль у стихии. 22 ноября «Баку» самостоятельно прибыл в базу для аварийного ремонта.

В январе 1943 г. радиоразведка Северного флота установили, что из Тромсё на восток вышел конвой противника (2 транспорта, 1 эсминец, 1 сторожевик, 1 тральщик). В связи с отсутствием в этом районе советских подводных лодок и трудностями применения авиации в условиях полярной ночи, командование флота приняло решение нанес-

ти удар группой надводных кораблей. «Баку» был включен в состав этой группы. 20 января в 13.36 экстренно подготовленные к походу корабли под флагом командира отряда эскадренных миноносцев капитана 1 ранга П.В.Колчина (флаг — на лидере) вышли в море. Группа («Баку» и эсминец «Разумный») шла строем кильватера на расстоянии 25 миль (согласно другим данным, 4-х миль) от берега со средней скоростью 20 узлов (по другим данным 24 узла).

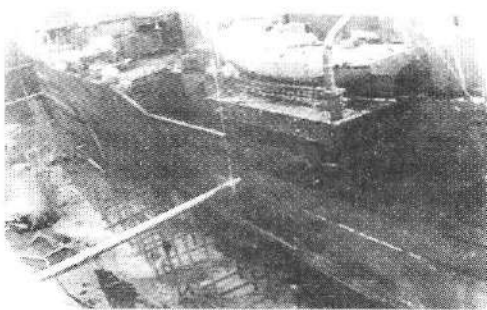
В 22.40 наши корабли повернули к берегу и через 35 минут по пеленгу 270° (на траверзе норвежского города Вардсё у мыса Маккаура) на дистанции 70 кбт обнаружили конвой. Увеличив скорость до 28 узлов, «Баку» и «Разумный» начали атаку. Корабли охранения, обнаружив подходящие со стороны моря корабли, дали световой опознавательный сигнал. Командир лидера капитан 3 ранга Б.П.Беляев, исходя из сложившейся тактической обстановки, приказал сигнальщикам передать в ответ то же самое сочетание световых сигналов. Противник счел приближающиеся корабли за свои.

В соответствии с донесениями с советских кораблей, сблизившись с головным транспортом на дистанцию 26 кбт, «Баку» выпустил по нему 4 торпеды и открыл артиллерийский огонь из орудий главного калибра, а «Разумный» стрелял по второму транспорту. Долгое время считалось, что одна из выпущенных лидером торпед попала в транспорт, в результате чего он стал тонуть. Другой, поврежденный артиллерией, выбросился на прибрежные камни. К сожалению, эта информация не подтвердилась. В действительности советский отряд имел боевое столкновение с немецким минным заградителем «Скагеррак», шедшим в сопровождении тральщиков М303, М322, противолодочных кораблей UJ-1104 и UJ-1105. Потеря германский отряд не имел.

Немецкие корабли открыли ответный огонь, к ним немедленно присоединились и береговые батареи. Через 7 минут видимость сильно ухудшилась. Вражеские батареи прекратили огонь, а лидер и эсминец легли на курс отхода. Не снижая скорости, оба корабля, прикрываясь поставленной эсминцем по приказу с «Баку» дымовой завесой, вышли из района боя и направились в базу. Попаданий в лидер и эсминец не было. После этого рейда «Баку» встал на слепоходовый ремонт.

После ремонта начались его напряженные боевые будни, интенсивность которых ярко видна даже из простого перечня событий.

2—3 февраля 1943 г.: лидер «Баку» и эсминец «Разумный» вышли из Ваенги, в районе Иоканьги встретили и сопровождали четыре транспорта, следующих из Белого моря в Кольский залив.



Лидер «Баку» во время докового ремонта в Росте

27—28 марта: «Баку», «Грозный» и «Громкий» участвовали в набеговой операции на коммуникациях противника под флагом командующего СФ вице-адмирала А.Г.Головко.

15 мая: лидер «Баку», эсминец «Грозный», минный заградитель «Мурман», 2 тральщика и 2 катера МО-4 перевели из Кольского залива в Архангельск три союзных транспорта.

18—20 июня: лидер участвовал в операции по прикрытию конвоя БА-4 — отряда ледоколов, следующих из Белого в Баренцево море; после проводки лидер 20 июня возвратился в Иоканьгу, а 22 июня пришел в Архангельск.

29 июня: ледокол «Каганович» и ледокольный пароход «Монткальм» под эскортом «Баку», СКР-28, СКА-30 и английского тральщика начали движение из Молотовска в Арктику.

13 июля: конвой КБ-16 в составе танкера «Бикон-Хилл», лидера «Баку», эсминцев «Грозный», «Разумный», «Урицкий» и двух катеров МО-4 вышел из Кольского залива в Архангельск.

22 июля: из Архангельска в Полярное вышел конвой БК-13 в составе трех союзных транспортов, груженных лесоматериалами для Северного флота; в охранении шли «Баку», «Грозный», «Разумный» и два английских тральщика.

31 июля: из Кольского залива в Архангельск вышел конвой КБ-17 в составе трех транспортов и танкера под эскортом «Баку», «Грозного», «Гремящего» и «Разумного».

15 августа: «Баку» охранял конвой БК-14 на переходе из Архангельска в Кольский залив.

24—26 августа: «Баку» встречал и сопровождал союзный конвой JW-59.

21 сентября: конвой КБ-23 под эскортом «Баку» и других кораблей вышел из Кольского залива в Архангельск.

3 октября: лидер охранял конвой КБ-18 из Молотовска в Кольский залив.

11 октября: «Баку» участвовал в охране конвоя КБ-25 из Кольского залива в Архангельск.

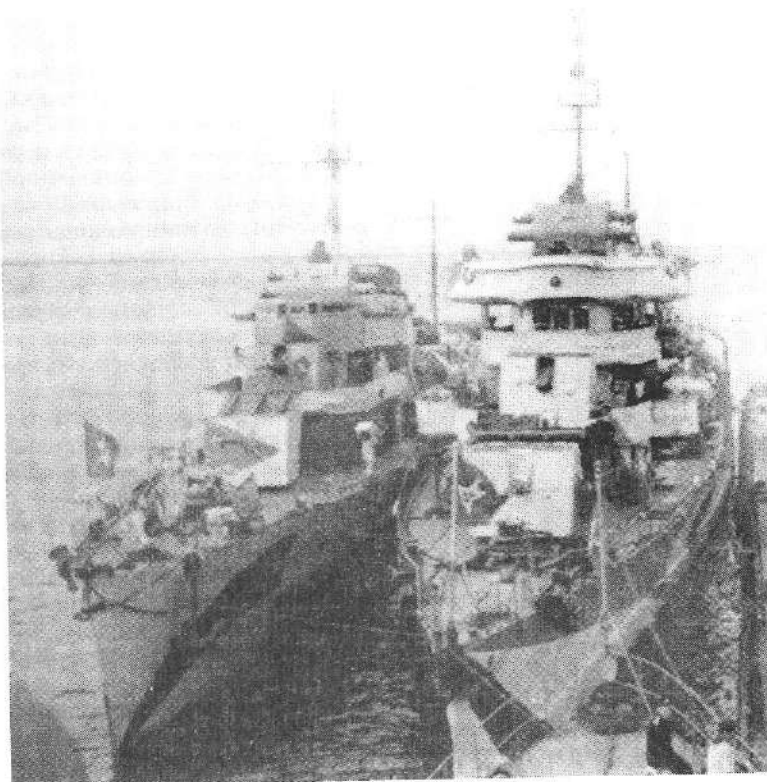
19 октября: конвой БК-19 вышел из Молотовска в Кольский залив в охранении лидера «Баку» и других кораблей.

24 октября: конвой КБ-26 следовал под охраной «Баку» из Кольского залива в Архангельск.

14 ноября: лидер привел конвой конвой АБ-55 из Иоканьги в Архангельск.

Завершая компанию 1943 г., «Баку» вместе с эсминцами 16—18 ноября обеспечивал прикрытия конвоя АБ-55 из Мурманска в Архангельск.

В проводке союзных конвоев на Севере участвовали и английские офицеры, нахо-



дившиеся на борту советских кораблей. В связи с этим небезынтересно впечатление о службе и быте на советском корабле, записанное в дневнике одним из офицеров британского флота во время пребывания на лидере: «Баку» обладает грациозными линиями, хорошей надстройкой и мостиком, находящимися в хорошей пропорции к длине, с двумя наклонными трубами и клиперским носом... Мостик имеет форму копыта, середина которого занята дальномером и прибором управления огнем. Когда это хозяйство вращалось, оно способно было сбить с ног несколько ничего не подозревающих сигнальщиков. В передней части мостика находится будка акустика, столик с картой, компас, окруженный бронзовым леером. Это составляет проход только в три фута между правым и левым бортами мостика. Территория уменьшается еще настилом, простирающимся от компаса до правого борта. Этот настил покрыт косматой, далеко не белой овчиной...».

Первое его впечатление о порядке на корабле: «Баку» — хороший корабль... Окраска хорошая, стоячий такелаж в исправном состоянии, все сплеси чистые, концы канатов сращены».

Разместили союзника в каюте в носовой части по левому борту. Вот восприятие жилища глазами британского морского офицера: «Каюта имеет 15 футов длины и 7 футов

Эсминец «Гремящий» (слева) и лидер «Баку» в камуфляжной окраске, 1943 г.

**Лидер
«Баку» после
демонтажа
грот-мачты
и усиления
зенитного
вооружения,
1944—1945 гг.**

ширины. У кормовой переборки — 2 койки, одна над другой, под нижней (моей) и верхней имеются три небольших ящика для одежды. Между внутренней переборкой и койками — гардероб с шинелью и кожаным пальто на меху для вахты. Вход в каюту закрыт портьерой, а дверь держится открытой при помощи медного крючка... Передняя переборка занята фарфоровым умывальником, над которым имеется зеркало и бритвенные принадлежности, и небольшим комодом. Над ним на переборке висит телефон, морские часы и книжная полка с морскими альманахами и книгами по навигации... Бортовая переборка — из стали. У этой обшитой переборки стоит простой письменный стол. На столе — бакелитовая пепельница, настольная лампа и чернильный прибор — имитация под мрамор».

А вот впечатление союзника о службе на лидере: «С мостика взвились вверх веселые флаги... По всему кораблю раздались звонки, матросы бежали мимо меня, здоровые, со свежими лицами и только изредка попадалось случайное безжизненное лицо. Унтер-офицеры управляли матросами хорошо, и я не мог представить себе их с фуражками, одетыми набок, или курящими во время работы».

Кают-компания «находится впереди офицерских кают, в скулах корабля. Она довольно вместительна, чтобы в передней части иметь пианино с книжным шкафом по каждую его сторону. Справа и слева от средней двери стоит стол в половину длины кают-компании. Впереди этих столов имеется русская печь (вероятно, «буржуйка» — Авт.), которая отделяет переднюю часть кают-компании от задней, где находится пианино (к сожалению, ненастроенное), карточный столик и два дивана».

После трудных походов лидер встал на ремонт для подкрепления корпуса. По результатам повторной оценки прочностных расчетов на основании новых фактов по разрушениям корпусов лидеров («Харькова» в марте и «Баку» в ноябре 1942 г.) судостроительная промышленность (ЦКБ-17, ЦНИИ-45) разработала чертежи подкреплений корпусов всех кораблей проектов 1 и 38, кроме двух балтийских, которым не планировались выходы в море. На «Баку» подкрепления корпуса выполнили строго по чертежам, за исключением участка в кормовой оконечности, где ограничились утолщением накладных листов по ширстреку.

После ремонта напряженная боевая служба «Баку» продолжалась.



4 июня 1944 г.: конвой БД-1 в составе ледокола «И.Сталин» и двух крупных транспортов под escortом лидера «Баку», двух эсминцев и пяти тральщиков благополучно перешел из Кольского залива в Молотовск.

21 июня: конвой БК-16 перешел из Архангельска в Кольский залив.

29 июня: конвой КБ-16 под охраной «Баку» перешел из Архангельска в Кольский залив.

5 июля: «Баку» сопровождал конвой БД-1 (ледоколы) из Молотовска в Арктику. При подходе конвоя к Карским воротам лидер отделился и вернулся в Иоканьгу.

26 июля: конвой КБ-22 в охранении группы кораблей, возглавляемой «Баку», вышел из Кольского залива в Мезень.

15 августа: из Архангельска в Кольский залив вышел конвой БК-14 в составе двух транспортов и танкера под escortом «Баку», «Разумного», «Гремящего» и большого охотника БО-2.

16 августа: «Баку» сопровождал конвой БК-28, вышедший из Архангельска в Кольский залив. На переходе лидер расстрелял плавающую мину.

При проводке конвоя АБ-15 лидер, на котором находился командующий Беломорской флотилией вице-адмирал Ю.А.Пантелеев, принимал участие в обеспечении связи.

24—26 августа: «Баку» встречал и сопровождал конвой JW-59 из Англии в Белое море.

28 августа: конвой БК-30 под охраной лидера и других кораблей вышел из Молотовска в Кольский залив.

23 сентября: «Баку» встретил конвой JW-60 из Англии и сопровождал его в Архангельск.

26 сентября: лидер обеспечивал охрану конвоя RA-60 с Северо-Двинского рейда в Англию.

18 октября: «Баку» сопровождал конвой БК-33 из Архангельска в Кольский залив.

В ночь на 26 октября в район Вардё (Танафьорд) вышли лидер «Баку» и три эсминца под флагом командующего эскадрой контр-адмирала В.А.Фокина для обстрела береговых целей и гавани порта. Однако из-за погодных условий противник обнаружен не был. На обратном пути корабли обстреляли порт Вардё. Артиллерийская стрельба велась по данным радиолокации, централизованно. Кораблями было выпущено 597 снарядов. В порту возникли пожары и произошли сильные взрывы.

28 октября: «Баку» встретил и обеспечивал сопровождение конвоя JW-61 из Англии в Белое море.

30 октября: «Баку» обеспечивал охрану конвоя RA-61 из Архангельска в Англию.

3 ноября: лидер сопровождал конвой КБ-32 из Кольского залива в Архангельск.

15—18 ноября: конвой АБ-15 в охранении лидера «Баку» перешел из Арктики в Белое море.

24 ноября: «Баку» охранял конвой БК-38 из Архангельска в Кольский залив.

6—8 декабря: в составе отряда кораблей (лидер «Баку», эсминцы «Гремящий», «Разумный», «Дерзкий», «Живучий», «Доблестный») под флагом командующего эскадрой В.А.Фокина встречали и сопровождали конвой JW-62 из Англии в Белое море. При возвращении домой 8 декабря отрядом были замечены подводные лодки противника. В результате поиска и грамотных действий командира эсминца «Живучий» была потоплена (согласно советским данным) подводная лодка U-387. «Баку» участвовал в противолодочной поисковой операции.

1—2 января 1945 г.: «Баку» охранял советский транспорт «Тбилиси», поврежденный немецкой подводной лодкой у мыса Олений.

3—5 января: лидер перешел из Кольского залива в Иоканьгу для принятия и сопровождения конвоя БК-41.

7—9 января: лидер участвовал в проводке беломорской группы конвоя JW-63.

16—18 января: «Баку» под командованием капитана 2 ранга П.Н.Гончара вместе с восемью эсминцами сопровождал конвой КБ-1 в составе шести транспортов и двух танкеров из Кольского залива в Молотовск.

В начале 1945 г. ситуация на сухопутном фронте изменилась, уменьшилось количество операций на Северном ТВД. В связи с этим командира лидера П.Н.Гончара перевели на другой корабль, а «Баку» 29 апреля 1945 г. поставили в капитальный ремонт на судоремонтном заводе в поселке Роста. Выполнить ремонт в полном объеме завод не смог, поэтому временно пришлось ограничиться средним. Так закончилась для корабля война.

За период участия в боевых действиях лидер «Баку» прошел свыше 42 тысяч миль и провел без потерь 29 отечественных и союзных конвоев. Четыре раза выходил в воды противника для поиска и уничтожения кораблей и судов, дважды обстреливал вражескую военно-морскую базу Вардё. Лидер неоднократно участвовал в артиллерийской поддержке сухопутных войск и совместных поисках подводных лодок противника, участвовал в торпедной атаке на отряд вражеских кораблей. В конвоях, лидером эскорта которых был «Баку», за весь период участия его в боевых действиях потерь транспортов и ледоколов не было. За образцовое выполнение боевых заданий и проявленное экипажем мужество и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 марта 1945 г. лидер «Баку» был награжден орденом Красного Знамени.

Командовали лидером капитан 3 ранга А.А.Бологов (май—декабрь 1939), капитан 3 (затем 2) ранга Б.П.Беляев (27.12.1939—16.12.1944) и капитан 2 ранга П.Н.Гончар (16.12.1944—20.01.1945).

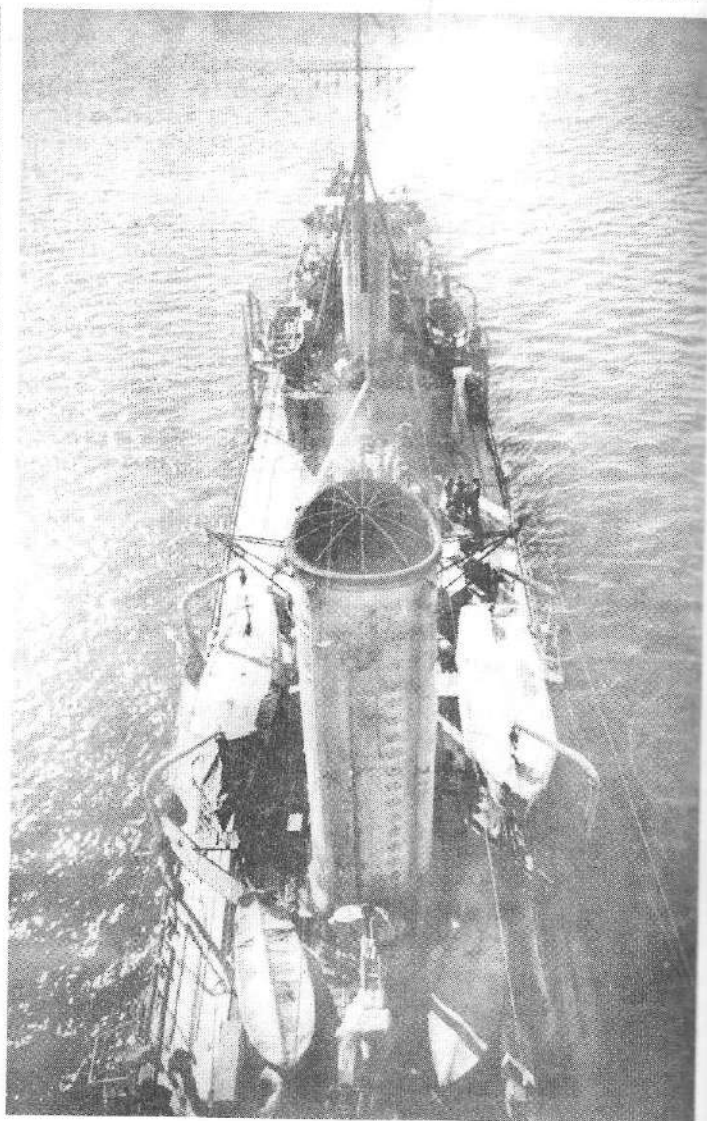
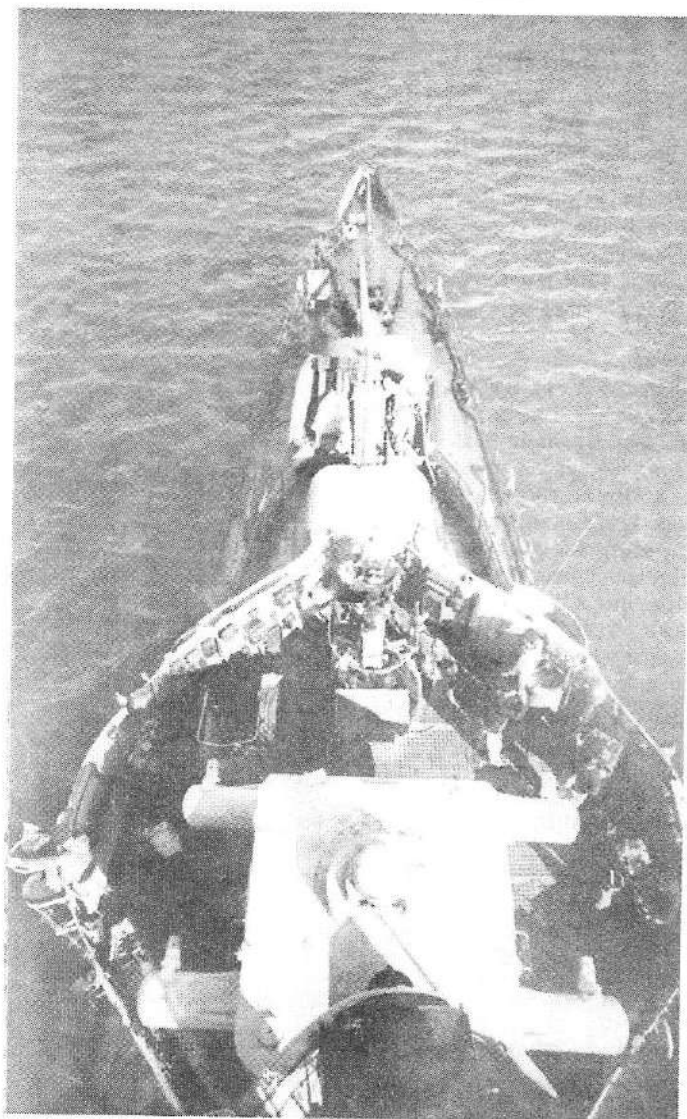
«Тбилиси»

К началу Великой Отечественной войны Тихоокеанский флот располагал 2 лидерами, 12 эсминцами, 6 сторожевыми кораблями, 30 тральщиками, 46 катерами-тральщиками, 92 сторожевыми катерами, 91 подводной лодкой, примерно 150 торпедными катерами и 500 самолетами против японского флота, имевшего линейные корабли, авианосцы и многочисленную авиацию. Так как флот Советского Союза на Тихом океане многократно уступал по численности японскому, оставалось рассчитывать лишь на оборону побережья. Морякам следовало совместно с сухопутными войсками осуществлять противодесантную оборону, действовать на неприятельских коммуникациях авиацией и подводными лодками, защищать морские пути сообщения.

Лидер «Тбилиси».
На левом снимке
хорошо видна
проложенная на
баке размагничива-
ющая обмотка

Вступивший в состав ТОФ в декабре 1940 г. лидер «Тбилиси» с началом войны, по сути, явился базой для отработки средств и методов защиты кораблей. 12 июля 1941 г. начались первые постановки мин в заливе Петра Великого, около Владивостока, а затем и возле других дальневосточных военно-морских баз. Чтобы на минные поля не зашли иностранные суда, в районе Владивостока организовали специальные корабельные дозоры. Были выделены суда для уничтожения сорванных с якорей мин. Минные заграждения в сочетании с артиллерией составили прикрытие важных пунктов от десантов.

К концу 1941 г. «Тбилиси» встал на оборудование штатной системой размагничивания. Тихоокеанский флот стал гигантским учебным отрядом, на котором готовили кадры для воюющих флотов. В частности, офицеров обучало Тихоокеанское Высшее военно-мор-



ское училище; мирная обстановка позволяла на учебных кораблях предоставлять морскую практику будущим командирам флота. Подобной школой служил и единственный тихоокеанский лидер «Тбилиси».

При формировании в ноябре 1942 г. Отряда легких сил ТОФ лидер возглавил 2-й дивизион эскадренных миноносцев. Позже, в июле—августе 1943 г. на «Тбилиси» проводились исследования коэффициентов влияния железа корпуса на магнитное поле размагничивающего устройства, размещенного на его палубе. По итогам работ была разработана методика расчета распределенных обмоток на кораблях.

Единственному тихоокеанскому лидеру довелось принять некоторое участие в военных действиях против империалистической Японии. 8 августа 1945 г. «Тбилиси», входивший в 1-ю дивизию эскадренных миноносцев легких сил ТОФ, был включен в состав действующих сил флота, а на следующий день СССР объявил войну Японии.

9 августа лидер встретил под командованием капитана 2 ранга А.И.Рассохи в составе Отряда легких сил в бухте Улисс. По приказу командования он перешел в бухту Золотой Рог. 12 августа под флагом командующего флотом И.С.Юмашева лидер «Тбилиси» доставил роту автоматчиков 354-го отдельного батальона морской пехоты — 100 бойцов-десантников в бухту Витязь в заливе Посьета. Здесь рота под командованием старшего лейтенанта Захарченко пересела на торпедные катера и в тот же день была доставлена и высажена в корейском порту Расин вместе с основными силами десанта. Правда, сам лидер приказа следовать к корейским берегам не получил.

Командиром лидера «Тбилиси» был капитан 3 ранга А.И.Рассоха (11.12.1940—3.09.1945).

Лидеры проекта 48

Головной лидер проекта 48 «Киев» был спущен на воду 11 декабря 1940 г.,* а «Ереван» — 29 июня 1941 г. Начавшаяся война застала корабли на плаву у достройочной стенки заво-

* По другим данным, 12 декабря 1940 г.



да в Николаеве. С июля строительство кораблей здесь фактически прекратилось.

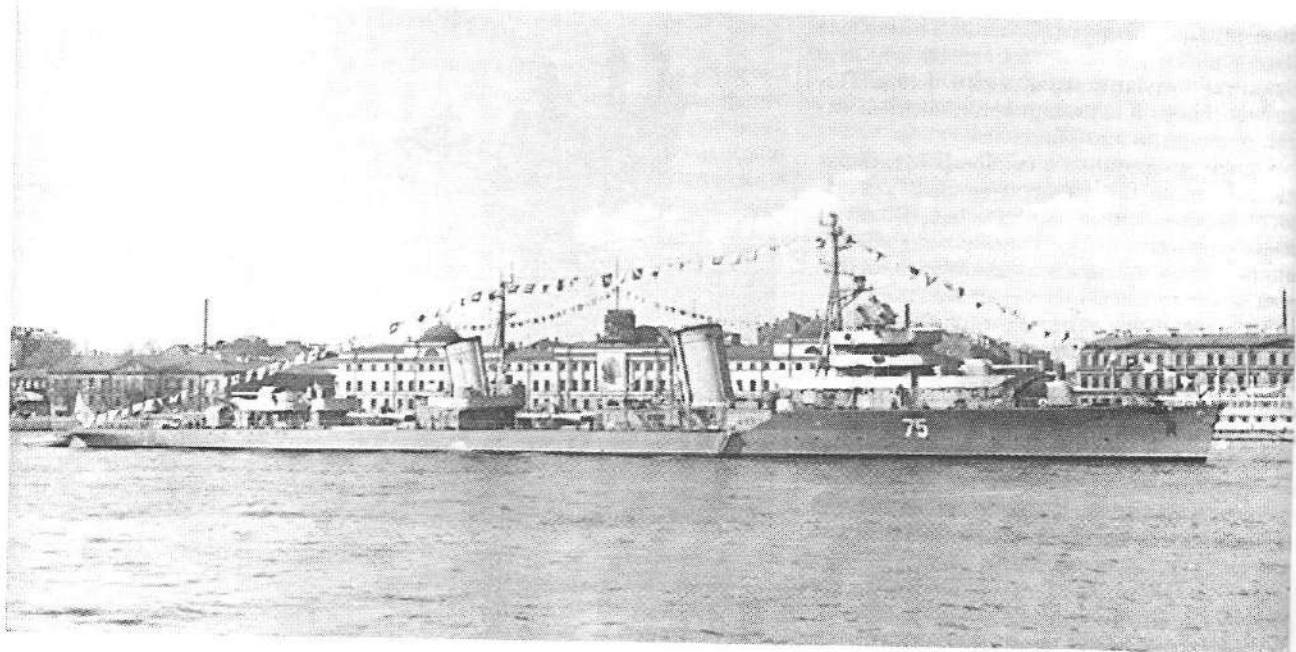
В августе 1941 г., перед захватом Николаева войсками противника все три заложенных лидера по проекту 48 («Петрозаводск», «Очаков» и «Перекоп») были оставлены на стапелях. А «Киев» и «Ереван» (готовность, соответственно, 48,9% и 25,4%) в числе нескольких других недостроенных кораблей удалось отбуксировать в Севастополь, откуда в Камыш-Бурун. Недостроенный «Ереван» первоначально отбуксировали 6 августа в Керчь. 18 сентября нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов своей телеграммой Военному совету ЧФ предложил доставить прибывшие из Николаева корабли, в том числе лидер «Ереван», в Ейск. Однако обстановка быстро менялась, и 6 октября лидер «Киев» увели в Потти. 15—17 октября 1941 г. корабли Азовской флотилии (ТШ «Штурман», КТШ «Циклон» и «Шквал») обеспечивали эвакуацию недостроенных кораблей (в том числе, «Еревана») из Ейска в Керчь. А затем «Ереван» перевели в Батуми.

С 4 января 1942 г. в Батуми находились оба недостроенных лидера проекта 48.

Осенью 1945 г. корпуса лидеров вернули в Николаев для их достройки по проекту 48К. Но уже в конце 1945 г. по предложению Наркомсудпрома их достройку отложили, а корпуса законсервировали.

**Буксировка
корпуса
недостроенного
лидера «Ереван»
из Николаева
в Севастополь,
август 1941 г.**





ПОСЛЕВОЕННАЯ СЛУЖБА

К концу Великой Отечественной войны техническое состояние советского ВМФ было неудовлетворительным. Многие корабли, в том числе лидеры, получили аварийно-боевые повреждения, высока была степень износа механизмов. Судоремонт в годы войны производился в сокращенном объеме и не отличался высоким качеством. Фактически на ЧФ, БФ и СФ выполнялись только первоочередные работы по устранению повреждений, необходимых для ввода кораблей в строй.

Учитывая недостаточную производственную мощность и техническую оснащенность судоремонтных заводов как Военно-Морского Флота, так и Минсудпрома, руководство ВМФ посчитало целесообразным загрузить их текущим и средним ремонтом, а капитальный ремонт наиболее ценных кораблей, в том числе лидеров проектов 1 и 38, выполнять на судостроительных заводах.

В связи с этим родился проект совместного обращения главкома ВМФ адмирала флота Н.Г.Кузнецова и министра Вооруженных сил СССР маршала Н.А.Булганина на имя Председателя Совета министров СССР И.В.Сталина от 17 июля 1946 г. В нем подчеркивалось: «Без привлечения части существующих судостроительных заводов к производству капитального ремонта боевое ядро наиболее ценных кораблей ВМФ будет постепенно выводиться из строя». В отношении лидеров в этом обращении предлагались следующие меры: «4. В первую очередь принять

в 1946 г. в капитальный ремонт: лидер «Ленинград» — на завод №190...».

Однако руководство Минсудпрома, добившись утверждения 27 ноября 1945 г. «Десятилетнего плана военного судостроения на 1946—1955 гг.», предусматривавшего крупносерийную постройку кораблей по откорректированным предвоенным проектам, не пожелало загружать судостроительные заводы капитальным ремонтом, нарушающим специализацию предприятий и создающих массу дополнительных проблем. Заместитель министра судостроительной промышленности А.М.Редькин предложил «вопрос о судоремонте рассмотреть и решить отдельно от программы военного судостроения». В свою очередь Минсудпром предлагало «ограничить объем судоремонта мощностями действующих судоремонтных заводов, допуская в крайних случаях ограничения режимов эксплуатации».

В результате обсуждений в правительстве вопрос о капремонте кораблей (в том числе и лидеров) был решен в пользу МСП. Так, распоряжением Совета министров «Ленинград» был определен на Кронштадтский Морской завод (КМЗ). При этом совершенно игнорировалось, что КМЗ был вообще не готов к выполнению работ по капремонту.

17 мая 1948 г. правительство утвердило «План ремонта кораблей ВМС и МВД СССР на 1948—1950 гг.», по которому был уменьшен объем работ и перенесен срок сдачи трех лидеров. Лишь «ввиду крайней необходимос-

Вверху:
эсминец (бывший
лидер) «Ленинград»
на параде на Неве,
1950-е гг.

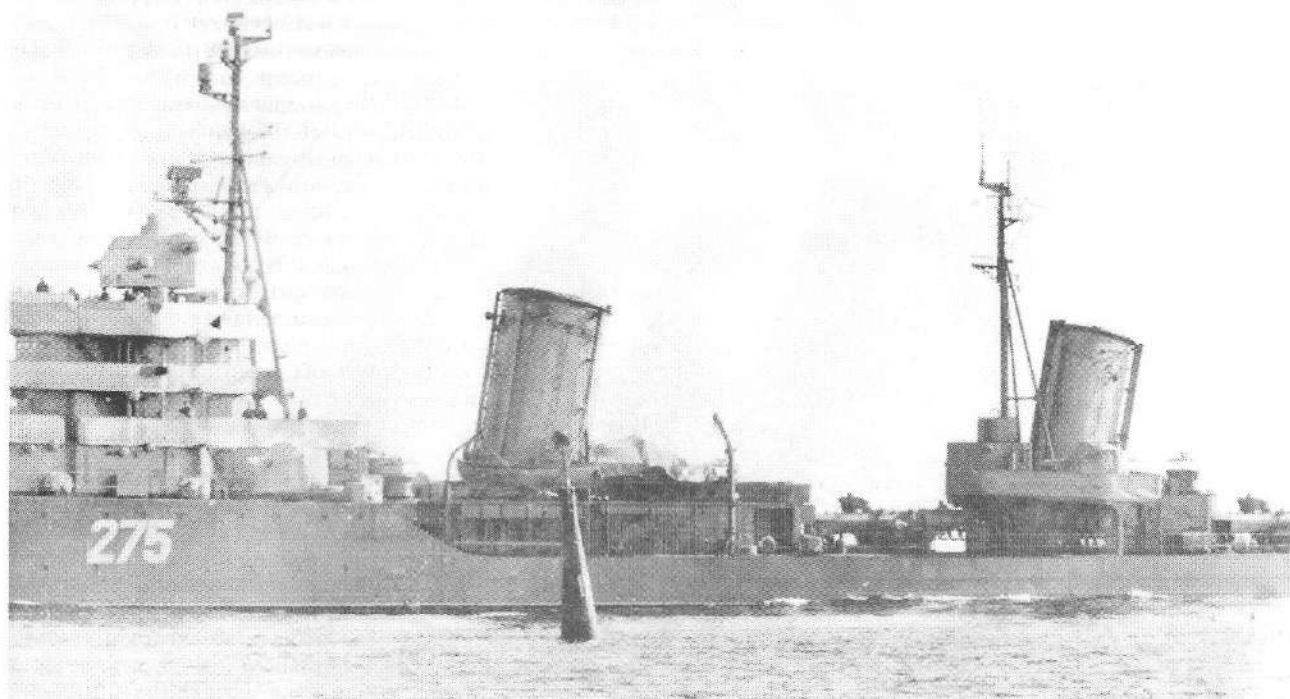
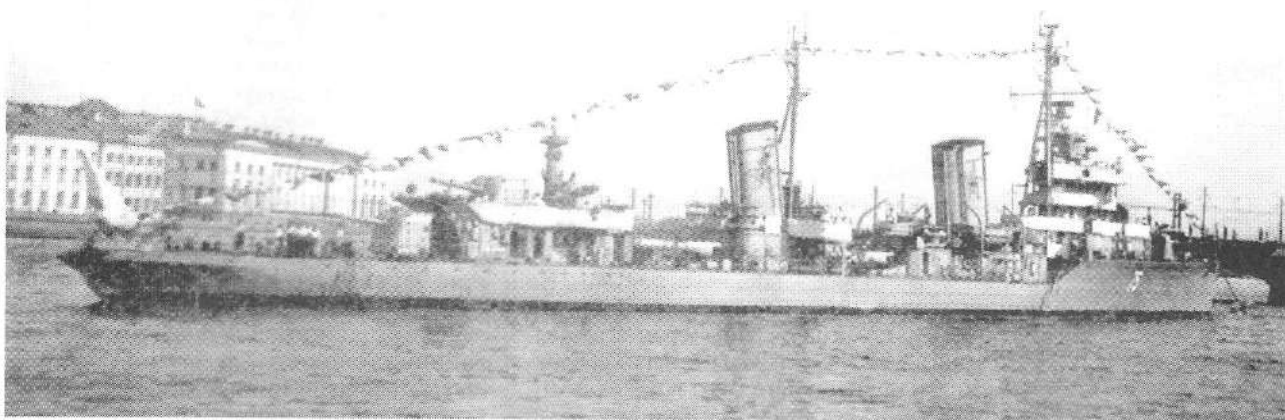
ти» удалось разместить заказ на капремонт «Баку» на заводе №402.

Ремонт кораблей и на судостроительных, и на судоремонтных предприятиях был связан с многочисленными проблемами. Так, большинство работ по ремонту сложной техники на КМЗ выполнялось предприятиями-контрагентами, так как этот завод не имел цехов по ремонту главных и вспомогательных турбомеханизмов. ГТЗА приходилось отправлять на ремонт в Ленинград и Харьков. Все это привело к затягиванию ремонта и неоднократному переносу сроков окончания работ. В результате «Ленинград» ремонтировался 7 лет и 9 месяцев (что составило 36% полного срока службы). Впрочем, вследствие слабости ремонт-

ной базы и остальные лидеры проектов 1 и 38 стояли в ремонте по 4—6 лет.

«Ленинград». 12 января 1949 г. лидер был переклассифицирован в эскадренный миноносец. С 19 декабря 1951 г. по 25 ноября 1954 г. прошел капитальный ремонт и модернизацию. После короткой службы в составе Краснознаменного Балтийского флота 18 апреля 1958 г. был выведен из боевого состава и переклассифицирован в корабль-цель ЦЛ-75. В 1959 г. переведен на Север и 13 октября того же года включен в состав СФ. 15 сентября 1960 г. разоружен и превращен в плавказарму ПКЗ-16, а 10 августа 1962 г. — в судно-мишень СМ-5. В мае 1963 г. лидер-ветеран при отработке нового ракетного корабельного

В ходе модернизации «Ленинград» получил новые мачты, КДП, радиоэлектронное вооружение и лишился одного 130-мм орудия





**Учебный корабль
«Чорох» — бывший
лидер «Минск»**

комплекса крейсера «Грозный» (проект 58) служил кораблем-мишенью. Корабль стоял на якоре в Кандалакшском заливе (район Чупа-губа). Его поразили две крылатые ракеты П-35. Одна прошла надстройку в районе радиорубки, вторая попала чуть выше ватерлинии и пробила борт в районе машинного отделения. Когда подошли буксиры, бывший лидер с небольшим креном оставался на плаву. Завели тросы, поставили понтоны. Но дело было к вечеру, и буксировать подбитый корабль из полигона решили утром. С рассветом корабля на поверхности моря не обнаружили: он принял много воды и лег на грунт. Но глубины оказались небольшими, дали воздух в понтоны, и корабль всплыл. Планировалось отбуксировать его в Северодвинск, однако на переходе выяснилось, что поврежденный корабль «едва живой»: опасались,

как бы он не затонул на узком входном канале Северодвинского порта. В конце концов от буксировки отказались, и корабль бросили у Соловецких островов — на малой воде с восточной стороны острова Сенная Луда. Его «останки» и сегодня видны на отмели.

«Минск». 12 января 1949 г. лидер переклассифицировали в эскадренный миноносец, 31 июля 1951 г. он был превращен в учебное судно и передан Высшему военно-морскому инженерному училищу имени Ф.Э.Дзержинского. 8 апреля 1953 г. переформирован в несамоходное учебное судно, 13 декабря 1954 г. переименован в «Чорох», а 27 декабря 1956 г. — в УТС-14. 3 апреля 1958 г. исключен из списков флота, 22 апреля превращен в плавучую мишень и в том же году при отработке нового оружия был потоплен ракетами в Финском заливе у острова Малый Тютерс. По другим сведениям, в начале 1980-х гг. корпус «Минска» еще сохранялся и находился в Кронштадте.

«Ташкент». После освобождения Новороссийска в конце 1943 г. и разминирования акватории порта, начались водолазные работы на лидере «Ташкент». Обследование показало, что основные разрушения пришлись на среднюю часть корпуса (85—122 шп.). Взрывами вырвана надстройка, палуба и ширтрек. Разрывами двух авиабомб в носовом машинном отделении нарушена продольная прочность корпуса «Ташкента», повреждена верхняя платформа, разрушены и затоплены первые два котельных отделения, носовое машинное и третье котельное отделения. Две другие авиабомбы разрушили и кормовой эшелон. В кормовой части корпуса также были обнаружены три пробоины в об-



**Затопленный лидер
«Ташкент» после
освобождения
Новороссийска**

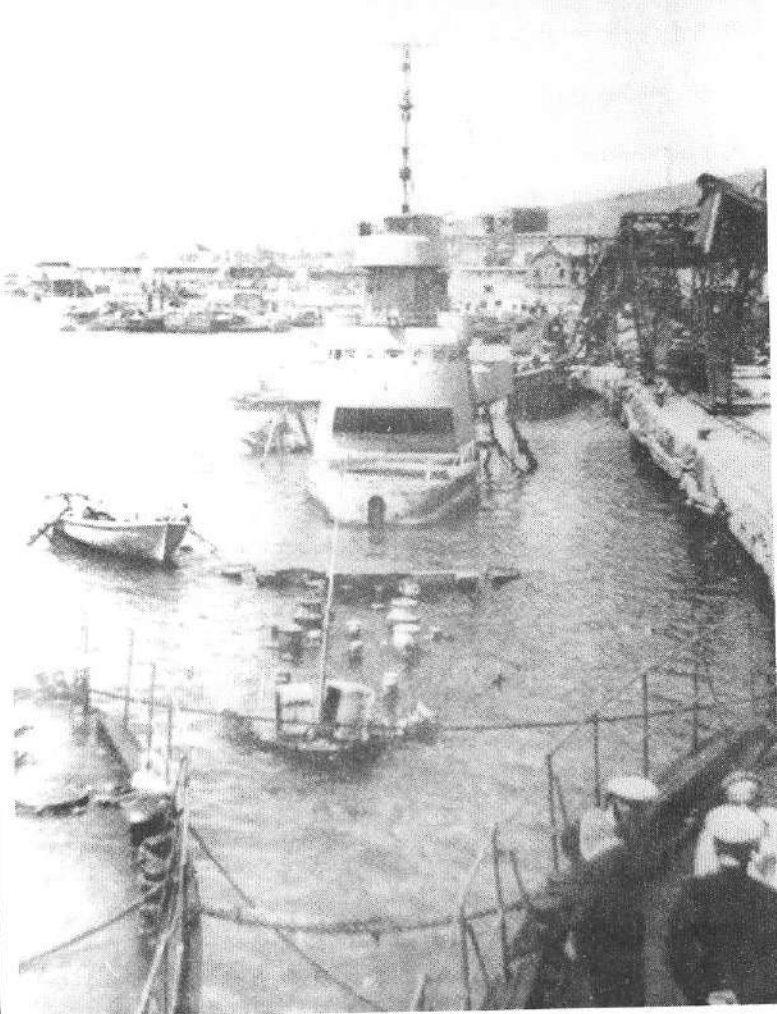


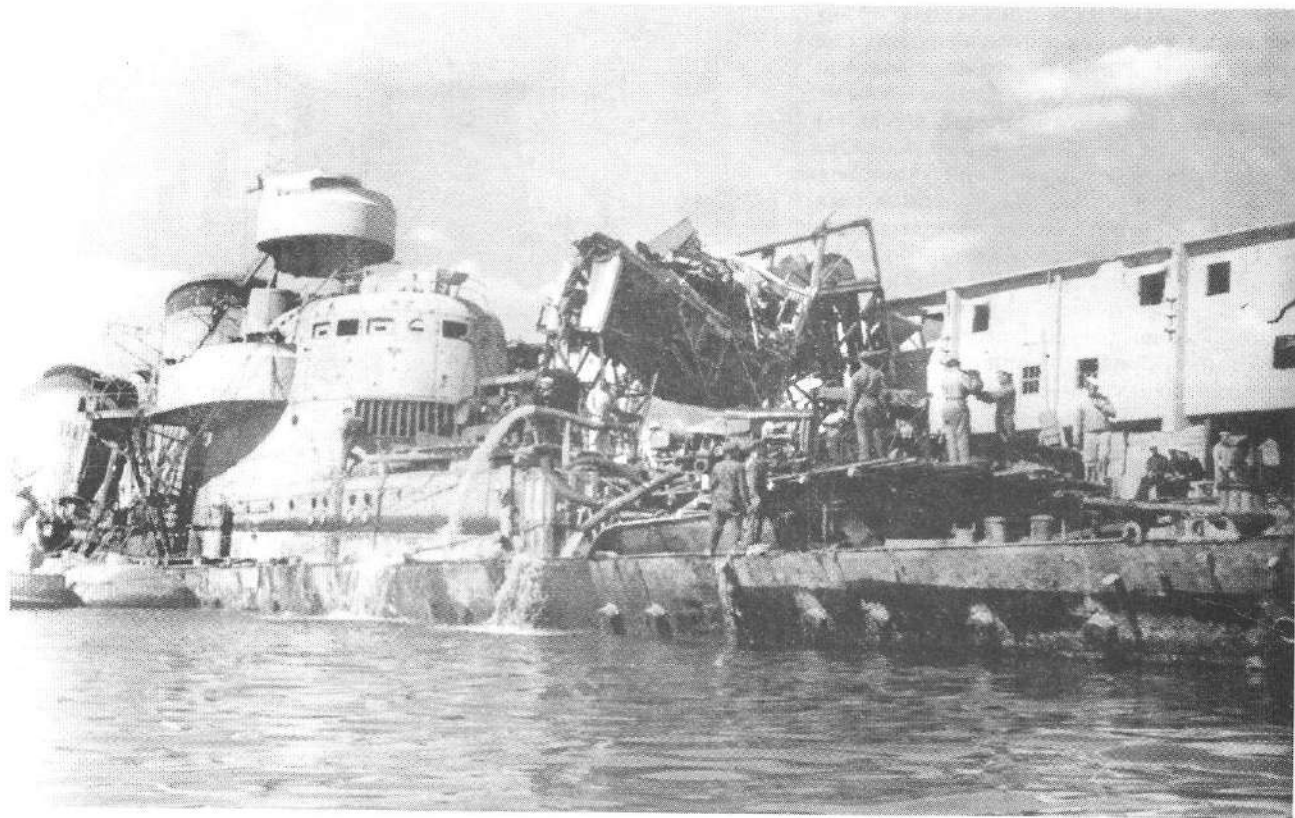
*Постановка лидера
на ровный киль,
апрель 1944 г.*

шивке левого борта (общей площадью 47 кв. м) и пробоина в верхней палубе (площадью 3 кв.м). Четыре пробоины в обшивке носовой части правого борта имели общую площадь около 32 кв.м, а в палубе полубака зияли две пробоины площадью 1,1 м². Еще одна крупная пробоина (площадью 2,25 м²) находилась на срезе полубака. Корпус лидера был переломлен по 78-му шпангоуту, а на 100-м шпангоуте разорван 2-й пояс обшивки. Повреждены и искорверканы поперечные переборки на 61, 75, 89, 123 и 157 шпангоутах, а также продольные переборки в носовом машинном, во втором и третьем котельных отделениях.

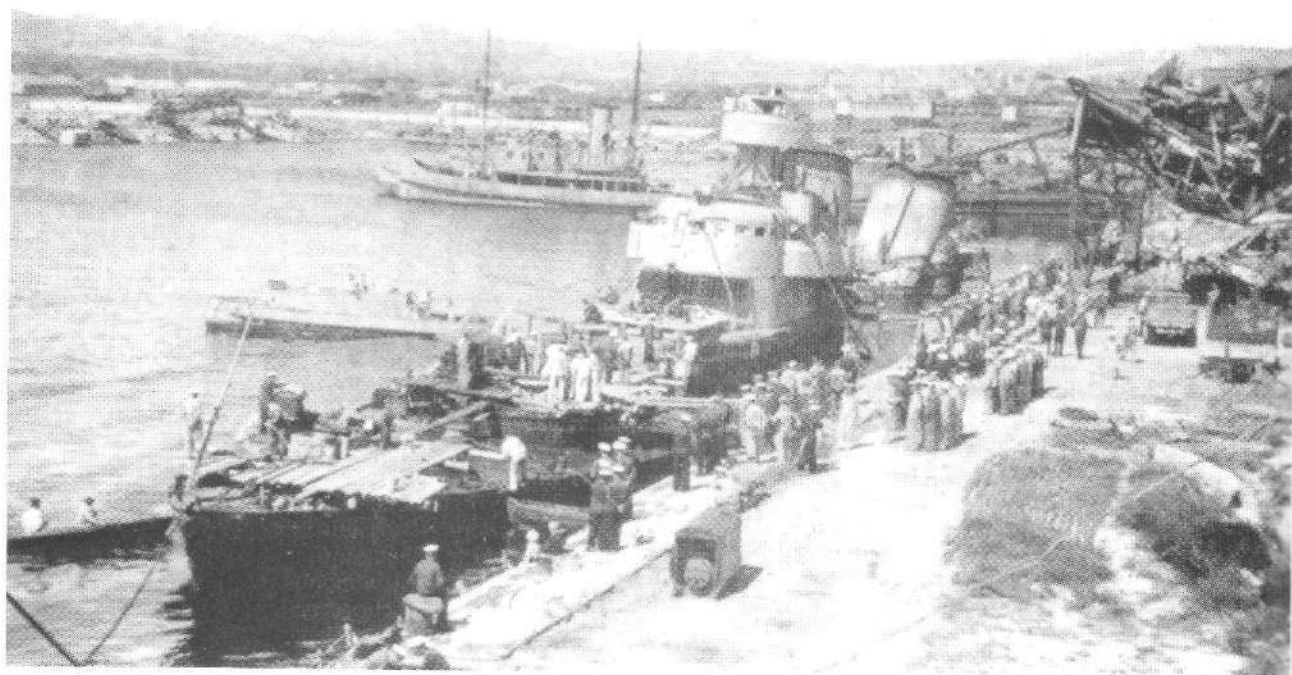
За прошедшее со времени гибели время корпус «Ташкента» ушел носом в грунт на 2,1 м и кормой — на 1,2 м. Плотный ил цепко держал корабль, постепенно засасывая его.

Для разработки проекта подъема лидера по указанию начальника аварийно-спасательного управления ВМФ инженер-контр-адмирала А.С.Фролова создали специальное бюро из шести репрессированных инженеров во главе с инженер-капитаном 1 ранга Т.И.Бобрицким, которое прибыло 18 апреля 1944 г. в Новороссийск. Порядок организации работ этого бюро был утвержден совместным приказом НКВМФ и НКВД от 6 марта 1944 г. Проектом предусматривалось повернуть лидер на ровный киль четырьмя 80-тонными понтонами и осуществить подъем «Ташкента» тридцатью понтонами с общей подъемной силой 2000 т. Одновременно должна была производиться откачка 400 т воды из носовой части корпуса. Выполнение подъемных работ было поручено 68-му спасательному отряду (командир — капитан-лейтенант П.Д.Ветов).





Судоподъемные работы: откачка воды из внутренних помещений и подготовка к буксировке всплывшего корабля, лето 1944 г.

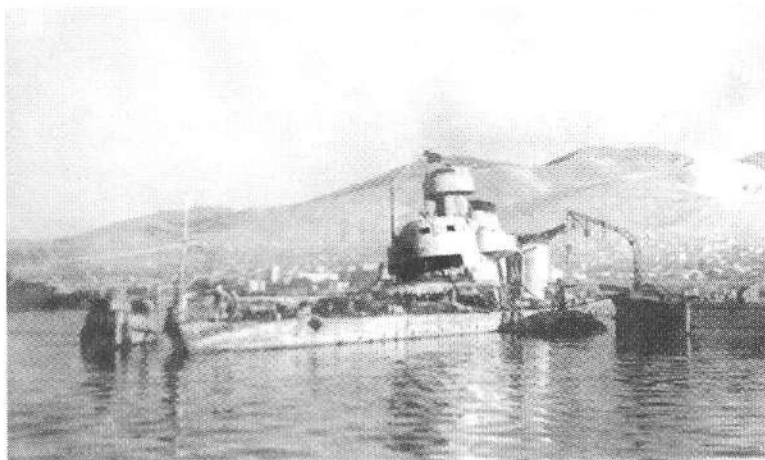


Судоподъемные работы начались 13 января 1944 г. и велись почти непрерывно, в две-три смены. Всего было выбрано более 3000 м³ грунта. В работах активное участие принимали капитан 1 ранга М.Г.Скипский, инженер-подполковник К.Г.Гурвич, инженер-майор И.А.Ворков, инженер-капитан 3 ранга Г.А.Левинсон, инженер-капитан-лейтенант А.А.Косарев, инженер-лейтенант А.Н.Кузнецов, лейтенант Ф.Ф.Казаков и другие специалисты. После проведения грунторазмывочных работ под корпусом корабля начались работы по герметизации отсеков носовой оконечности (до 61 шпангоута). Этот процесс занял около трех месяцев, использовались деревянные пластыри, чопы и цементирование. Поврежденные палубы и платформы подкрепляли подпорами.

14 апреля 1944 г. были закончены водолазные работы по промывке туннелей для заводки стропов. Установке понтонов крайне мешала близость причальной стенки. Для выравнивания «Ташкента» пришлось применить не четыре, а восемь 80-тонных понтонов; для подъема корабля — остропленные с кормовой оконечности шестнадцать 80-тонных, двенадцать 40-тонных и два 225-тонных понтона. Общая подъемная сила всех понтонов составила 2130 т. Для придания плавучести в помещении носового машинного отделения добавочно разместили два понтона по 40 т. Герметизация носовых отсеков была доведена до такой степени, что на пробной откачке достигнутый уровень воды удерживался в затопленных помещениях при работе одного мотоагрегата производительностью 400 т/ч.

Чтобы предупредить перелом корпуса корабля в ослабленном сечении, при подъеме велись контрольные наблюдения за его продольным прогибом с помощью визирных устройств. Все подготовительные работы закончили к 29 августа 1944 г., то есть за восемь месяцев.

30 августа 1944 г. «Ташкент» был поднят и переведен четырьмя буксирами на ближайшую отмель глубиной около 4,5 м в полутора километрах от места его гибели для заделки пробоин и дальнейшей подготовки к постановке в док. Запас плавучести при всплытии «Ташкента» составлял 900 т, крен на левый борт — 7,5 градусов, осадка носом — 10 м и кормой — 8,7 м. В подъемных работах принимало участие 250 человек и использовались спасательный буксир «Юпитер», водолазные морские боты ВМ-8 и ВМ-202, ВРД №226 и ВРД №227, два плавкрана грузоподъемностью по 40 т, килекторная баржа КБ-3, гидромотор, три грунтонасоса, два компрессора, электросварочный агрегат, легководолазная станция, четыре мотопомпы (общей производительностью 1040 т/ч) и понтоны.



Однако комиссия, изучив представленные результаты обследования, приняла решение: восстанавливать изуродованный корабль нет смысла. «Ташкент» отбуксировали в Николаев и там разобрали на металл.

В качестве награды за успешный подъем «Ташкента» четыре инженера спецбюро вместе с Т.И.Бобрицким были освобождены из заключения и в дальнейшем продолжали работать как свободные специалисты.

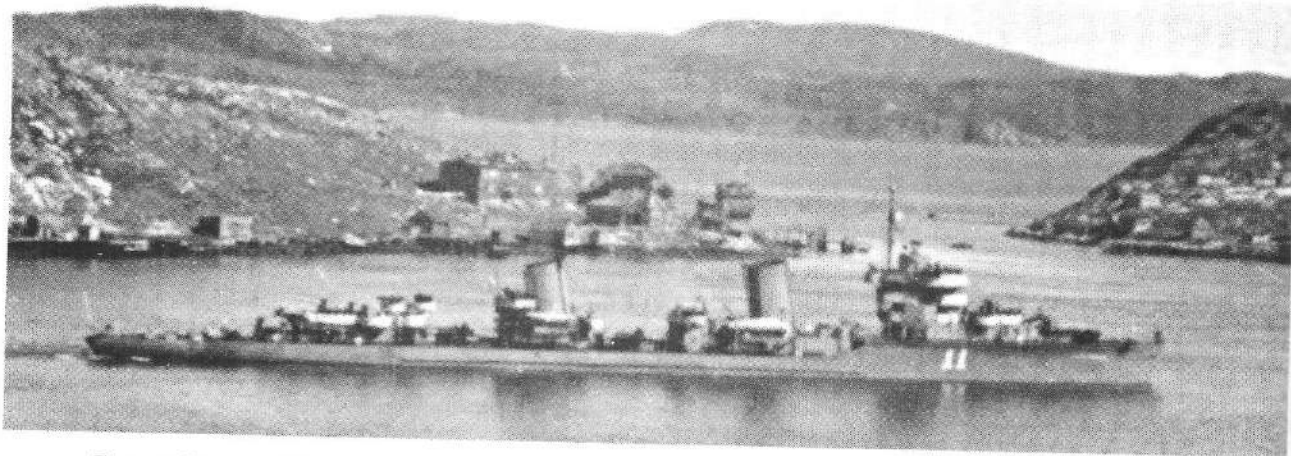
«Баку». 17 апреля 1946 г. после завершения ремонта (в поселке Роста) лидер «Баку» вступил в кампанию. Он занимался боевой подготовкой, а в августе 1947 г. участвовал в двустороннем тактическом учении.

Помимо обычной «нагрузки», в 1947 г. у лидера «Баку» была еще одна забота: участие в съемках кинофильма «Повесть о «Неистовом»». В этом фильме снимались известные актеры: Борис Бабочкин в роли командира лидера, Иван Переверзев — командира эсминца. Съемки происходили в Полярном. Для участия в фильме командованием флота были выделены лидер и эсминец, но основная часть съемок происходила на «Баку». По воле кинематографистов кораблям приходилось выполнять разнообразные маневры, которые редки в нормальных условиях. Например, только для съемки швартовки лидера потребовалось сделать несколько дублей, выполнить съемку общим и крупным планами. Иногда, чтобы получить красивый кадр, режиссер заставлял командиров делать с кораблями что-то невероятное — «елозить» и «вертеться» на поверхности воды.

После окончания съемок сменился командир. Г.В.Степанова, который злоупотреблял спиртным, в 1948 г. сменил капитан 2 ранга Г.К.Чернобай.

29 октября 1948 г. лидер «Баку» встал на капитальный ремонт на заводе №402 в Молотовске. Его поставили в Северный док цеха №50. На этом «постаменте» лидер простоял очень долго — 5 лет 7 месяцев и 21 день.

Буксировка «Ташкента» на отмель для заделки пробоин, 30 августа 1944 г.



**Лидер «Баку»
во время съемок
кинофильма
«Повесть о
«Неистовом»,
1947 г.**

Объясняется это главным образом тем, что в ходе ремонта кораблю предстояла еще и модернизация по техническому проекту, разработанному заводом №402. Кроме того, опыта подобных работ у заводчан на тот момент не было. К тому же лидер эсминцев представлял собой технически сложный корабль, каких на молотовском заводе еще не строили.

12 января 1949 г. Краснознаменный лидер «Баку» переклассифицировали в эскадренный миноносец. В период ремонта его включили во вновь созданную 178-ю бригаду эсминцев.

По окончании ремонта и испытаний 21 июля 1954 г. корабль приняли представители Балтийской группы приемки. Однако еще за пять месяцев до сдачи, 1 марта 1954 г. приказом командующего корабль был исключен из состава эскадры и передан в Беломорскую военную флотилию. «Баку» назначили обеспечивать все виды испытаний новых кораблей в Белом и Баренцевом морях. Поэтому

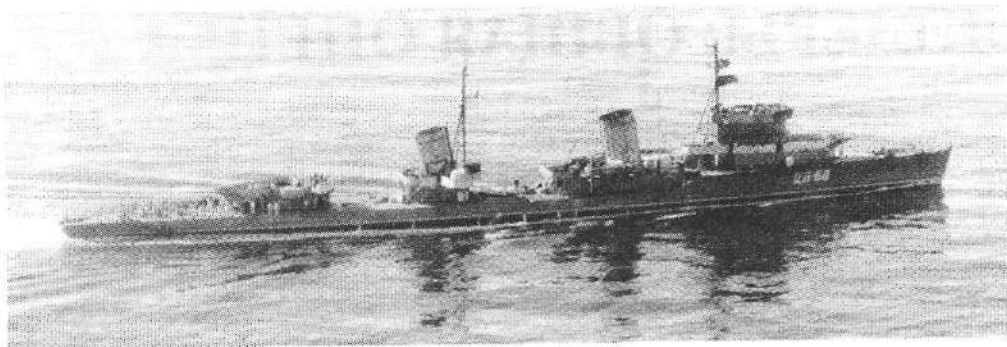
командиру обновленного корабля капитану 3 ранга П.М. Кочубею пришлось вести его не на Балтику, а на Север, где судьба бывшего лидера сложилась прозаически.

17 февраля 1956 г. он был переформирован в опытовый корабль — ОС, 18 апреля 1958 г. — в судно-цель ЦЛ-31, а 31 мая 1958 г. — несамоходную плавбазу ПБ-32. 2 июня 1959 г. его разоружили и превратили в плавказарму ПКЗ-171, а 30 июля 1963 г. исключен из списков флота. Летом 1964 г. корабль привели в Архангельск, вытащили на осушку на отмель у острова Краснофлотский, и там за несколько месяцев газорезчики «Вторчермета» разделили его корпус.

По другим данным, в 1977—1979 гг. корпус лидера еще находился на корабельном кладбище в поселке Роста. Нос корабля был вытасчен на берег, корма находилась в воде, средняя часть была разворочена взрывом. Позже его разобрали на металл. Так закончилась



**«Баку» после
модернизации.
Северная Двина,
середина 1950-х гг.**



Корабль-цель
ЦЛ-50 — бывший
лидер «Тбилиси»,
1959 г.

жизнь замечательного корабля — первенца надводных боевых кораблей амурских кораблестроителей.

После войны командовали лидером «Баку» капитан 2 ранга С.К.Соколов (1946), Г.В.Степанов (1946—1948), с мая 1947 г. дублером командира корабля был В.В.Платонов, капитан 3 (затем 2) ранга Г.К.Чернобай (1948—1950), капитан 3 ранга П.М.Кочубей (1950—1954), капитан 2 ранга С.П.Семираз (1962—1964).

«Тбилиси». Единственный на Тихоокеанском флоте лидер «Тбилиси» 12 января 1949 г., как и все остальные лидеры, переклассифицировали в эсминец. С 1951 г. по 24 января 1955 г. он прошел капитальный ремонт и модернизацию на Дальзаводе во Владивостоке. 18 апреля 1958 г. был выведен из боевого состава, разоружен и превращен в судно-цель ЦЛ-50. В 1959 г. переклассифицирован в ТСП-50, а 31 января 1964 г. исключен из списков флота и затем разобран на металл на базе «Главвторчермета» во Владивостоке.

«Киев». Для достройки кораблей проекта 48 после войны «Киев» был переведен в Николаев. Однако, в соответствии с принятыми решениями, он не достраивался.

В августе 1946 г. в ходе проводившихся учений ЧФ корпус лидера затопили в море в районе Одессы. Но в 1947 г. его подняли и вновь направили в Николаев. Примечательно, что по документам он в то время числился как находящийся на достройке. Хотя, по существу, корпус корабля был попросту на отстое в акватории завода им. Марти. 8 августа 1952 г. приказом Военно-морского минис-

тра №7784/с он был снят со строительства и, простояв без дела еще три года, в 1955 г. по Волго-Донскому каналу переведен на Каспий. Там он был причислен к составу Каспийской флотилии и использовался в экспериментальных целях.

В начале 1960-х гг. так и недостроенный корабль, этот «летучий голландец отечественных морей», был вновь переведен на Черное море. Здесь он участвовал в качестве корабля-мишени для обеспечения испытаний крылатой ракеты П-6. В конце 1962 г. с опытового судна (ОС-15 — переоборудованный в 1959 г. сухогруз «Илеть») было осуществлено несколько пусков этой ракеты, в том числе по лидеру «Киев». Одной ракеты, причем с инертной боевой частью (без взрывчатого вещества), оказалось достаточно для потопления лидера водоизмещением 2500 т. Ракета попала в левую скулу. Вскрыв палубу, как консервную банку, на длине около 50 м, ракета разрушилась, а ее двигатель пробил днище. Через три минуты лидер затонул.

«Ереван». После войны корпус недостроенного лидера «Ереван» использовался в качестве плавказармы. В 1953 г. его перевели по Волго-Балтийскому каналу на Каспий и включили в состав Каспийской флотилии. Приказом главкома ВМФ от 8 мая 1954 г. он был переклассифицирован в корабль-мишень для обеспечения отработки боевых упражнений и опытных ракетных стрельб. В феврале 1957 г. вторым (удачным) испытательным пуском ракеты КСЩ (корабельный снаряд «Щука») было попадание в корпус недостроенного лидера «Ереван».



ЛИДЕРЫ: ОБЩАЯ ОЦЕНКА

Класс лидеров был очень популярен в 1930-е годы. Эти корабли — красивые, быстроходные, довольно мощно вооруженные — привлекали всеобщее внимание и зачастую претендовали на то, чтобы считаться «визитной карточкой» флота (так было, например, во Франции и Италии). Роль фаворита нашего флота перед войной играл «голубой крейсер» «Ташкент». Впрочем, последний являлся скорее экспериментальным кораблем — удачным, но слишком большим, дорогим и сложным по конструкции. Неудивительно, что он так и остался в единственном числе.

Анализируя достоинства и недостатки серийных отечественных лидеров проектов 1 и 38, следует иметь в виду, что это были первые крупные корабли советской постройки. Несмотря на огромные трудности, с которыми пришлось столкнуться нашим конструкторам и кораблестроителям, советские лидеры в основном отвечали мировому уровню, и их заданные параметры (высокая скорость хода при достаточно сильном артиллерийском и торпедном вооружении) были достигнуты.

Из недостатков следует отметить следующие. Как выяснилось на испытаниях, при ходе корабля на острых курсовых углах против 5—6-балльной встречной волны и скорости хода свыше 18 узлов стрельба из носовой установки главного калибра оказалась невоз-

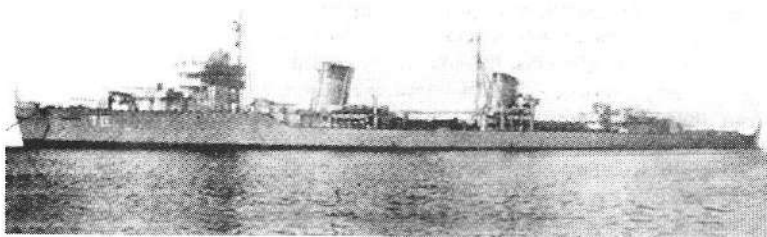
можной из-за попадания воды в стволы орудий. Кроме того, конструкция артиллерийских палубных установок при забрызгивании не обеспечивала их водонепроницаемость на ходу корабля против волны даже при 4—5-балльном волнении моря, а это резко снижало боевые возможности лидеров.

Серьезные просчеты выявились и в области зенитного вооружения. Слабым местом зенитной артиллерии всех кораблей проекта 1 оставались 45-мм полуавтоматы, не пригодные для поражения скоростных самолетов. Исправлять этот недостаток пришлось уже во время войны; наиболее «вооруженным» зенитными средствами оказался лидер «Баку» — в 1944 году на нем установили десять 37-мм автоматов 70-К.

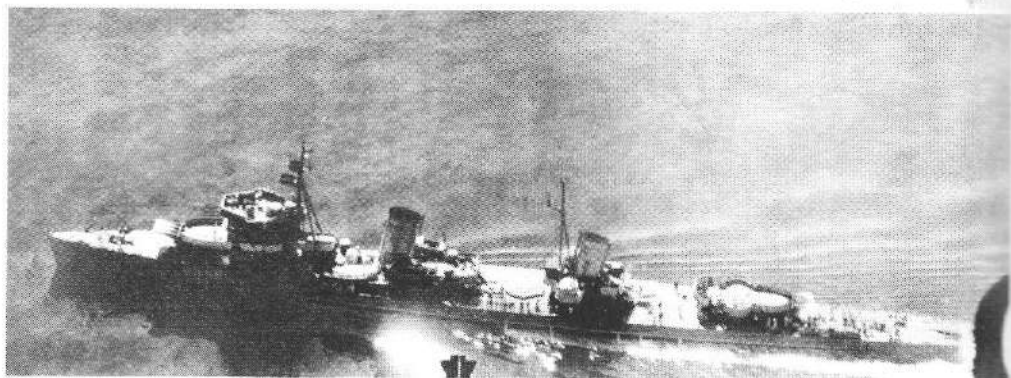
Стремление к достижению высоких скоростей и неизученность вновь возникающих при этом научно-технических проблем приводили к неудачным техническим решениям: острые обводы кормы корпуса лидера проекта 1 и крепление гребных валов в длинных выкружках корпуса. В результате этого при плавании на высоких скоростях отмечался дифферент на корму, что приводило к необходимости принимать в носовые отсеки водяной балласт. На волнении корабль заливало, из-за чего надо было уменьшать скорость хода.

Отсутствие на лидерах проекта 1 кронштейнов приводило к сильной вибрации корпуса на высоких скоростях, что весьма затрудняло ведение прицельного артиллерийского огня.

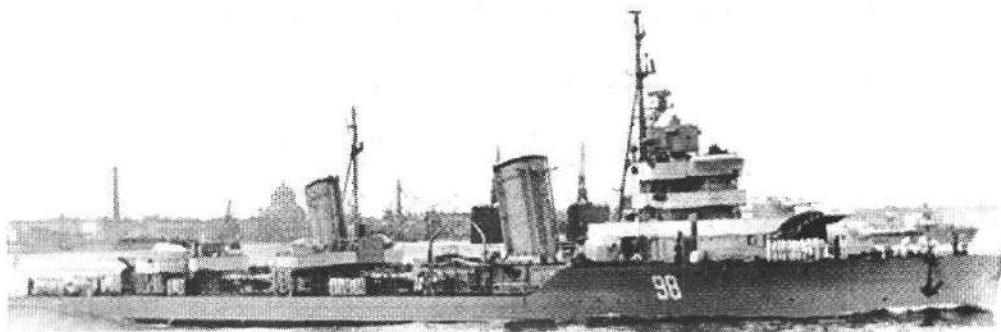
Особые опасения вызывала недостаточность общей продольной и местной прочности корабля. Для корпусов лидеров была принята смешанная система набора: продольная в средней части и поперечная в оконечностях, однако при этом не обеспечивался плавный переход от одной системы набора к другой. Вследствие этого в некоторых связях при воздействии волн развивались высокие напряжения, приводящие к образованию тре-



**Лидер «Тбилиси»
во время испытаний
в 1940 г. и на закате
своей карьеры —
в роли корабля-
цели ЦЛ-50,
1959 г.**



**Эсминец
(бывший лидер)
«Ленинград»
в Кронштадте,
1950-е гг.**



шин в районе полубака. При волнении моря свыше 5 баллов были случаи образования гофров в настиле палубы полубака («Минск», сентябрь 1940 г.), трещин наружной обшивки («Харьков», март 1942; «Баку», ноябрь 1942 г.) и потери прочности вертикальных пиллерсов. Клепка корпуса впопых (для уменьшения сопротивления и повышения скорости хода) снижала прочность заклепочных соединений, и при близких к борту разрывах авиационных бомб появлялась течь («Минск», август 1941 г.; «Харьков», октябрь 1943 г.). Не отличался высокой прочностью и корпус «Ташкента» — во время шторма он тоже получал повреждения от ударов волн (ноябрь 1941 г.).

Таким образом, война показала, что приоритет скоростных характеристик за счет других качеств лидеров был нецелесообразен. Этим кораблям практически редко удавалось реализовать максимальные скорости: на Севере — из-за состояния моря, на Балтике — из-за минной опасности, а на Черном море — из-за частых эксплуатационных перегрузок кораблей людьми, боеприпасами и грузами (возможно, за исключением «Ташкента»).

Существенным недостатком первых энергетических установок лидеров являлась их

неэкономичность, из-за чего дальность плавания малыми скоростями у лидеров не превышала 2200 миль. Если расход топлива на полном ходу составлял 0,433 кг/л.с.ч, то на экономическом, при скорости 18 узлов, этот показатель равнялся 1,15 кг/л.с.ч. Неэкономичности способствовал и высокий расход пара турбинных приводов вспомогательных механизмов.

Не совсем удачной оказалась и архитектура лидеров лидеров отечественной постройки. Высокая носовая надстройка создавала дополнительную парусность, что вызывало определенные трудности при швартовке под воздействием сильного отжимного ветра.

Тем не менее, лидеры типа «Ленинград» считались вполне современными кораблями. Они отражали последние достижения отечественной научно-технической и кораблестроительной мысли, обладали тактико-техническими элементами, сравнимыми с зарубежными аналогами, а в некоторых случаях и превосходили их — например, в отношении высокой скорости и мощи артиллерийско-торпедного залпа. Выполнение программы строительства лидеров послужило прочной основой для будущего развития советского надводного кораблестроения.



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ЛИДЕРОВ

Название корабля	Проект 1			Проект 38		
	«Ленинград»	«Москва»	«Харьков»	«Минск»	«Баку»	«Тбилиси»
Длина наибольшая, м	127,5	127,5	127,5	127,5	127,5	127,5
Ширина наибольшая, м	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7
Осадка наибольшая (в полном грузу):						
— форштевнем, м	4,18	4,4	4,4	4,14	4,18	4,18
— ахтерштевнем, м	3,88	4,3	4,3	3,85	4,04	4,04
— наиболее выступающей частью (винтами и др.), м	4,18	4,7	4,7	4,14	4,18	4,18
Осадка при нормальном водоизмещении:						
— форштевнем, м	3,39	4,0	4,0	3,41	3,47	3,47
— ахтерштевнем, м	3,72	3,9	3,9	3,76	3,85	3,85
— наиболее выступающей частью (винтами и др.), м	3,72	4,3	4,3	3,76	3,85	3,85
Водоизмещение:						
— стандартное, т	2032	2030	2030	1952	2029	2063,4
— нормальное, т	2282	2675	2675	2237	2350	2298,0
— полное, т	2693	3080	3080	2597	2680	2708,4
Высота от ватерлинии до:						
— палубы бака, м	5,6	5,6	5,6	5,47	5,5	5,5
— палубы юта, м	3,0	3,0	3,0	2,87	2,9	2,9
— ходового мостика, м	11,63	9,6	9,6	11,56	15,15	11,2
— дальномерного поста — носового КДП, м	15,8	11,63	11,63	15,4	18,0	15,8
— мостика, м	25,2	25,2	25,2	25,2	28,4	25,1
Число тонн водоизмещения на 1 см осадки (при нормальном водоизмещении), т	9,1	9,3	9,3	9,16	9,2	9,2
Метацентрическая высота поперечная:						
— при полном водоизмещении, см	104	117	117	96	117	100,7
— при стандартном водоизмещении, см	55	69	69	53	69	56,5
— при нормальном водоизмещении, см	80	91	91	76	91	80,5
— при наихудшем случае нагрузки, см	44	43	43	40	43	43
Момент, кренящий на 1°, тм	41,4	45,5	45,5	44,0	47,0	44,0
Момент, дифферентующий на 1 см, тм	52,5	55	55	53,8	54	54
Период бортовой качки, с	8,3	—	—	8,4	10,0	10,0
Диаметр циркуляции:						
— на полной скорости хода (уз) при положении руля 25°, кбт	4,0 (28,5)	6,2 (26)	6,2 (26)	5 (40,4)	6 (25)	5,3 (37,5)
— на экономической скорости хода (уз) при положении руля 25°, кбт	3,5 (18)	6,4 (16)	6,4 (16)	4 (16)	5,5 (20)	5,5 (20)



ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Артиллерийское вооружение*

Название корабля	Проект 1			Проект 38		
	«Ленинград»	«Москва»	«Харьков»	«Минск»	«Баку»	«Тбилиси»
Число 130-мм орудий х калибр/ длина ствола в калибрах (система)	5х130/50 (Б-13-2с) с лейнером НИИ-13	5х130/50 (Б-13-2с)	5х130/50 (Б-13-2с)	5х130/50 (Б-13-2с) с лейнером НИИ-13	5х130/50 (Б-13-2с)	5х130/50 (Б-13-2с)
Число 76-мм орудий х калибр/ длина ствола в калибрах (система)	2х76,2/55 (34-К) 1х76,2 спаренная (81-К)	2х76,2/55 (34-К)	2х76,2/55 (34-К)	2х76,2/55 (34-К)	2х76,2/55 (34-К)	2х76,2/55 (34-К)
Число 37-мм орудий х калибр/ длина ствола в калибрах (система)	4х37/62,5 (70-К) 1х37 полуавтомат (спаренный)	6х37/62,5 (70-К)	6х37/62,5 (70-К)	6х37/62,5 (70-К)	6х37/62,5 (70-К)	6х37/62,5 (70-К)
Пулеметы	4х12,7(ДК) 1х7,62(ДП) 1х7,62(М)	6х12,7 спаренный (Браунинг)	6х12,7 спаренный (Браунинг)	6х12,7 (ДК)	6х12,7 (ДК)	6х12,7 (ДПК)
Приборы управления стрельбой						
ПУС главного калибра	итальянская система Офичини Галилео	итальянская система Офичини Галилео	итальянская система Офичини Галилео	«Мина» с ЦАС-2 КДП2-4 ВМЦ-2	«Мина»	«Мина» с ЦАС-2
Дальномеры	3-метровые стереоскопи- ческие системы ОГ 1,5 - метровые стереоскопи- ческие ТОМЗ	—	ОГ-3-М ДМ-1,5		ДМ-4 ДМ-3 ЗД-1	ДМ-4 ДМ-3 ЗД-1
МПУАЗО	—	—	—	«Союз» с гироско- пикально «Газон»		
Стереотруба	—	—	БСТ		ТС - 32	2 стерео- трубы

* «Москва» по состоянию на июнь 1941 г., остальные — на 1944 г.



ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Минно-торпедное вооружение

Название корабля	Проект 1			Проект 38		
	«Ленинград»	«Москва»	«Харьков»	«Минск»	«Баку»	«Тбилиси»
Торпедное вооружение						
Количество аппаратов х количество труб (тип)	2х4 «Конь» (7-Н)	2х4	2х4	2х4	2х4 (39-10)	2х4
Угол обстрела от траверза на оба борта:						
— на нос, град	30	30	30	32	30	30
— на корму, град	30	30	30	32	30	30
Приборы управления торпедной стрельбой	Итальянская централь системы Галилео	Итальянская централь Мобилетто	Итальянская централь Мобилетто	типа «Мина»	«Мина-Л»	типа «Мина»
Комплект торпед						
— в аппаратах	8	8	8	8	8	8
— в запасных стеллажах	8	8	8	8	8	8
Тип (образцы) торпед	53-Ф 53-36 53-38	— — —	— — —	53-38 — —	— — —	— — —
Время приемки полного запаса торпед, ч	2,0	2,2	2,2	3	3	4—6,5
Скорость вращения аппаратов:						
— электропривод, град/с	8	6	6	8,21	6	7
— ручную, град/с	0,7	0,7	0,7	0,7	—	—
Минное вооружение						
Количество мин на палубе (в перегруз):						
— обр. 1926 г.	76	76	76	76	82	84
— обр. КБ (КБ-3) якорная	76	76	76	76	68	68
— обр. 1908—1939 г.	124	124	124	—	114	124
— обр. МЗ —1926 г.	84	124	124	84	—	—
Скорость приема мин стрелой с блокшива, мин в час	110—125	63	63	100—120	—	—
Скорость постановки мин (минимальный временной интервал), с	5	5	5	5	5	5
Бомбовое вооружение						
Количество бомб:						
— Б-1 (в кормовых бомбосбрасывателях)	12	12	12	10	10	10
— М-1	30	24	24	36	18	35
— в стеллажах погреба № 8 (Б-1)	24	—	—	20	20	—
— в кормовых совках (М-1)	6	—	—	16	22	—
Бомбосбрасыватели:						
— кормовые рычажные Б-1	2	2	2	2	1	2
— кормовые совковые М-1	3	—	—	4	—	—



Литература и источники

1. Айзенберг Б.А., Костриченко В.В. Лидер Черного моря. Харьков, 1998.
2. Афонин Н.Н. Лидеры эскадренных миноносцев типа «Ленинград». // «Судостроение», № 3, 1985.
3. Баншац Б.Ш., Лубинов А.Н. Лидер эсминцев «Москва». История корабля. 2006.
4. Боевая летопись военно-морского флота 1941—1942. М., 1992.
5. Боевая летопись военно-морского флота 1917—1941. М., 1993.
6. Буров В.Н. Отечественное военное судостроение в третьем столетии своей истории. С.-Петербург, 1995.
7. История отечественного судостроения. Т. IV. С.-Петербург, 1996.
8. Качур П.И., Морин А.Б. Лидеры эскадренных миноносцев ВМФ СССР. 2003.
9. Качур П.И. Лидеры типа «Ленинград». // «Морская коллекция» № 6, 1998.
10. Красиков Б.Я. Опыт борьбы за живучесть кораблей и судов Краснознаменного Черноморского флота в Великую Отечественную войну 1941—1945 гг. Ч. 2. Л., 1976.
11. Несветаев Л.С. Строительство лидеров эскадренных миноносцев проекта «38» на Амурском судостроительном заводе. // «Бриз», № 2, 1997.
12. Оружие российского флота. С.-Петербург, 1996.
13. Платонов А.В. Артиллерийское вооружение первых советских кораблей. // «Судостроение», № 11, 1989.
14. Ткаченко Б.А. История размагничивания кораблей советского Военно-Морского Флота. М., 1981.
15. Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995.
16. Шитиков Е.А. Кораблестроительная наука и прочность эсминцев. // «Наука и ученые России в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.». М., Наука, 1996, с.186—194.
17. Усыскин А.К. Восстановление и модернизация кораблей КБФ на заводах Ленинграда. // Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1981, с.399-416.
18. Советско-финляндская война 1939—1940 гг. на море. ч.1, кн.2. М.-Л., 1945.
19. Бюллетень Оперативного управления штаба РККФ. М., 1925, № 11.
20. Материалы РГА ВМФ, Московского отделения ЦВМА, ЦГСА, ГАРФ, РГВА, РГАЭ, Исторической группы ГШ ВМФ.

Фотоиллюстрации

В книге использованы фотографии из фондов Центрального военно-морского музея и частных коллекций С.А.Балакина, В.Н.Данилова, П.И.Качура, В.В.Костриченко, А.Г.Кузенкова, П.Б.Липатова, А.Н.Одайника, а также сети Internet.

Список сокращений

АНИМИ	— Артиллерийский научно-исследовательский морской институт;	НТК	— научно-технический комитет;
БСПС	— Бюро специального проектирования «Судопроверфи»;	НТКМ	— научно-технический комитет морской;
ВМБ	— военно-морская база;	ОЛС	— отряд легких сил;
ВМС	— военно-морские силы;	ОС	— опытовое судно;
ВМФ	— военно-морской флот;	ОТЗ	— оперативно-техническое задание;
ВСНХ	— Высший совет народного хозяйства;	ПВО	— противовоздушная оборона;
ВЦН	— вертикальное целенавешение;	ПКЗ	— плавучая казарма;
ГКО	— Государственный комитет обороны;	ПЛ	— подводная лодка;
ГМШ	— Главный морской штаб;	ПУС	— приборы управления стрельбой;
ГРШ	— главный распределительный щит;	ПУТС	— приборы управления торпедной стрельбы;
ГТЗА	— главный турбозубчатый агрегат;	РВС	— Революционный военный совет;
ГЭУ	— главная энергетическая установка;	РККА	— Рабоче-Крестьянская Красная Армия;
ЗАС	— зенитный автомат стрельбы;	РККФ	— Рабоче-Крестьянский Красный Флот;
кбт	— кабельтов;	СВП	— стабилизированный визирный пост;
КБФ	— Краснознаменный Балтийский флот;	СКР	— сторожевой корабль;
КВЛ	— конструктивная ватерлиния;	СМ	— судно-мишень;
КДП	— командно-дальномерный пост;	СМЗ	— Севастопольский Морской завод;
КМЗ	— Кронштадтский Морской завод;	СНК	— Совет народных комиссаров;
КО	— комитет обороны;	ССВ	— Северная судостроительная верфь;
КРЛ	— легкий крейсер;	СТО	— Совет Труда и Оборона;
КТУ	— котлотурбинная установка;	СФ	— Северный флот;
КТШ	— катерный тралышк;	ТЗА	— турбозубчатый агрегат;
ЛД	— лидер;	Техупр	— Техническое управление;
ЛМЗ	— Ленинградский Металлический завод;	ТОФ	— Тихоокеанский флот;
ЛФТИ	— Ленинградский физико-технический институт;	ТТЗ	— тактико-техническое задание;
МКО	— машинно-котельные отделения;	ТТЭ	— тактико-технические элементы;
МКУ	— машинно-котельная установка;	ТШ	— тралышк;
МПУАЗО	— морские приборы управления артиллерийской зенитной огневой установки;	УВМС	— управление военно-морских сил;
НИГШИ	— научно-исследовательский гидрографический штурманский институт;	ЦАС	— центральный автомат стрельбы;
НИМАП	— научно-исследовательский морской артиллерийский полигон;	ЦКБС	— центральное конструкторское бюро судостроения;
НИМТИ	— научно-исследовательский морской торпедный институт;	ЦНИИ ВК	— Центральный научно-исследовательский институт военного кораблестроения;
НКОП	— народный комиссариат оборонной промышленности;	ЧФ	— Черноморский флот;
НКСР	— народный комиссариат судостроительной промышленности;	ЭОН	— экспедиция особого назначения.
НКТП	— народный комиссариат тяжелой промышленности;		

Качур Павел Иванович

**«Гончие псы» Красного флота.
«Ташкент», «Баку», «Ленинград»**

Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»



ООО Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (495) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: (495) 411-68-86, 956-39-21
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

*По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: (495) 411-68-74*

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (495) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1. Тел./факс: (495) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12
(м. Сухаревская, ТЦ «Садовая галерея»). Тел.: 937-85-81.
Москва, ул. Ярцевская, 25 (м. Молодежная, ТЦ «Трамплин»). Тел.: 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. Отрадное, ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел.: 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. Калужская, ТЦ «Калужский»). Тел.: 727-43-16.
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел.: (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел.: (812) 310-22-44

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д. 84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел.: (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел.: (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел.: (044) 531-42-54, факс: 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать с готовых диапозитивов 06.10.2008
Формат 84x108/16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл.п.л. 15,12. Тираж 3100 экз. Заказ 5430.

Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат».
143200, г. Можайск, ул. Мира, 93.



Лидеры – самые быстроходные и технически совершенные корабли советского флота, занимавшие промежуточное положение между эсминцами и легкими крейсерами, удачно сочетавшие высокую скорость хода с достаточно тяжелым вооружением. В предвоенные годы считалось, что эти корабли будут возглавлять стремительные артиллерийско-торпедные атаки на неприятельские эскадры. Неудивительно, что служба на лидерах для моряков была желанной и почетной.

В тяжелые годы Великой Отечественной лидерам пришлось решать совсем не те задачи, для которых они создавались, и корабли этого класса стали самыми активными участниками боевых действий на море. Героические рейсы «Ташкента» в осажденный Севастополь, сложнейшие походы «Баку» в штормовой Арктике, отважные рейды «Ленинграда» и «Минска» по наспигованному минами Финскому заливу навсегда останутся славными страницами боевой летописи отечественного флота.

ISBN 978-5-699-31614-4



9 785699 316144 >

