



МИРОСЛАВ МОРОЗОВ

«Морские охотники» Сталина



«Неизвестная война» в Финском заливе



Мирослав Морозов

«Морские охотники» Сталина

«НЕИЗВЕСТНАЯ ВОЙНА» В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
2013

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использован рисунок А.Заикина

Авторы выражают благодарность О. Балашову, И. Борисенко, А. Гайдуку, Р.А. Зубкову, А. Кузнецову, К. Кулагину, А. Пересторонину и В. Яровому, оказавшим большую помощь при подготовке данной книги.

М.Э. Морозов, В.А. Сутормин

М 80 «Морские охотники» Сталина. «Неизвестная война» в Финском заливе. — М.: Яуза: ЭКСМО: 2013. — 176 с.: ил.

ISBN 978-5-699-64363-9

За всю Великую Отечественную не было ни одного масштабного морского сражения — из-за обилия мин и воздушной угрозы крупные надводные корабли отсиживались в базах, а главные задачи флотов решались силами боевых катеров и подводных лодок. Особенно сложная ситуация имела место в Финском заливе, где образовалась настоящая «линия фронта», — чтобы заблокировать Балтийский флот в районе Ленинграда и Кронштадта, противник выставил в море тысячи мин, позади минных полей и на всех фарватерах дежурили многочисленные дозоры, а вражеские катера и субмарины по ночам пытались прорваться в нашу зону. Им противостояли советские катерные силы, состоявшие главным образом из деревянных сторожевиков — «МОРСКИХ ОХОТНИКОВ». Созданные в середине 1930-х годов для несения пограничной службы, с началом войны эти катера перешли в ВМФ, став одними из самых универсальных единиц флота. Они несли дозоры, сопровождали конвой, охотились за подводными лодками, высаживали десанты, осуществляли артиллерийскую поддержку сухопутных войск, ставили и трлили мины. **НОВАЯ КНИГА** ведущих историков флота восстанавливает ход этой «неизвестной войны». Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных схем и фотографий.

УДК 355/359
ББК 68

СОДЕРЖАНИЕ

К читателю	4
МАЛЫЕ ОХОТНИКИ ВМФ СССР 1941-1945 гг.	5
МАЛЫЕ ОХОТНИКИ «ТИПА МО»	5
МАЛЫЕ ОХОТНИКИ ТИПА Д-3	24
БРОНИРОВАННЫЕ МАЛЫЕ ОХОТНИКИ ПРОЕКТА 194	25
МАЛЫЕ ОХОТНИКИ ТИПА ОД-200	28
1941 год	31
НАЧАЛО ВОЙНЫ (июнь – август 1941 г.)	34
ВТОРОЙ ЭТАП КАМПАНИИ (сентябрь – декабрь 1941 г.)	60
ВТОРАЯ ВОЕННАЯ НАВИГАЦИЯ НА БАЛТИКЕ	74
МАЛЫЕ ОХОТНИКИ В 1943 ГОДУ	101
ДЕЙСТВИЯ КАТЕРОВ В 1944 ГОДУ	125
ПОСЛЕДНЯЯ ВОЕННАЯ ВЕСНА	155
Приложение 1	162
Приложение 2	169
Перечень принятых сокращений	173
Библиография	174

К читателю

Неудачный исход приграничных сражений Великой Отечественной войны предопределил переход Красной Армии к стратегической обороне, которая продолжалась до конца 1942 года. Несмотря на упорное сопротивление наших войск, к началу осени 41-го врагом были оккупированы обширные территории, включая Прибалтику и большую часть Ленинградской области. 8 сентября Ленинград был отрезан с суши от остальной части страны. Началась блокада, продолжавшаяся более 900 дней и ночей. Главные силы Краснознаменного Балтийского флота оказались запертыми в Ленинграде и Кронштадте. В дальнейшем в течение 1941-1945 гг. различные причины, среди которых можно указать господство авиации противника в небе над Финским заливом, серьезную минную опасность, а также, главное – нежелание советского командования подвергать риску крупные корабли, нужные для обороны города, предопределили нахождение их в базах. Основная нагрузка по ведению боевых действий на Балтийском театре легла на подводные лодки, тральщики, торпедные и сторожевые катера разных типов. Наиболее крупные из сторожевых катеров, относившиеся к специальной постройке, классифицировались в то время как малые охотники. И если про боевые дела подводников и экипажей торпедных катеров известно довольно много, то боевая деятельность сторожевых катеров до сих пор, по большому счету, остается для широких масс «неизве-

стной войной» – они оказались как бы в тени действий кораблей более крупных размеров.

Однако, в годы войны судили не по размерам, а по делам. Командующий Краснознаменным Балтийским флотом в 1939-1947 гг. адмирал В. Ф. Трибуц в своей книге «Балтийцы сражаются» писал: «Морские охотники стали в Великую Отечественную войну лидерами «малой морской войны». Полностью оправдывая свое назначение истребителей подводных лодок, они широко использовались для охраны коммуникаций в средней и восточной части Финского залива вплоть до устья Невы, они держали под контролем и подходы к финским шхерам. Пожалуй, не было ни одного боевого похода или перехода, тем более боя на море, в котором морские охотники не принимали бы самого активного участия. Они высаживали десанты и разведчиков в тылах противника и вновь принимали их, подавляли огневые точки противника. Звенья охотников ходили в дозоры и охраняли протраленные фарватеры от новых минных постановок. С первых дней войны морские охотники вместе с торпедными катерами ставили минные банки в водах противника. Часто им приходилось вступать в бой с катерами и самолетами врага. Наконец, морские охотники охраняли транспортные конвои, эскортировали подводные лодки до точки погружения и встречали их после боевых походов. От начала белых ночей и до ледостава экипажи морских охотников вели в море насыщенную героическими схватками жизнь». Главным морским штабом также отмечалось, что «сторожевые катера типа МО-4, в сложившихся (на Балтике – прим. авт.) условиях обстановки, оказались наиболее универсальными и приспособленными для ведения разносторонней боевой деятельности кораблями».

В связи с широким кругом выполнявшихся малыми охотниками задач и их практически ежедневным участием в боевых действиях авторы не ставили перед собой цели воспроизвести полную хронику деятельности этого подкласса боевых катеров в течение всей войны – на это ушло бы несколько толстых томов. В данном труде рассмотрены лишь особенности выполнения малыми охотниками типичных для них в условиях Балтийского театра задач, и приведены отдельные, наиболее яркие примеры их действий.

В связи с широким кругом выполнявшихся малыми охотниками задач и их практически ежедневным участием в боевых действиях авторы не ставили перед собой цели воспроизвести полную хронику деятельности этого подкласса боевых катеров в течение всей войны – на это ушло бы несколько толстых томов. В данном труде рассмотрены лишь особенности выполнения малыми охотниками типичных для них в условиях Балтийского театра задач, и приведены отдельные, наиболее яркие примеры их действий.

Охотник МО-215, установленный в качестве памятника в Осиновце, 1975 г.



МАЛЫЕ ОХОТНИКИ ВМФ СССР 1941-1945 гг.

Прежде всего, хотелось бы разобраться, кем на самом деле являлись имевшиеся в 1941-1945 гг. в составе советского флота малые охотники. Ведь даже в документах военной поры одни и те же катера именовались то малыми охотниками, то сторожевыми катерами, а иногда аббревиатуры СКА МО стояли вместе.

При проектировании первых подобных катеров конструкторский коллектив Судоверфи морской пограничной охраны ОГПУ классифицировал их как «малый охотник за подводными лодками», что в дальнейшем было подтверждено приказом НК ВМФ № 0625 1939 г., устанавливавшим классификацию кораблей ВМФ СССР. Этим же документом малые охотники относились к кораблям 4-го ранга. Соседнюю позицию в приказе занимали «сторожевые катера всех типов». Казалось бы, понятно – речь шла о двух самостоятельных классах кораблей. Но еще лучше, чем разовый приказ наркома по классификации, военморы знали текст Боевого устава Морских Сил РККА 1937 г. (БУМС-37), в котором было записано «охотники за подводными лодками (сторожевые катера с шумопеленгаторами)». В этом же уставе им определялись задачи не только поиска подводных лодок, но и несения базового (ближнего) дозора, а также охраны водного района. Далее указывалось (ст. 317 БУМС-37), что «основным средством поиска подводных лодок в системе ОВР являются сторожевые катера с шумопеленгаторами и базовая авиация».

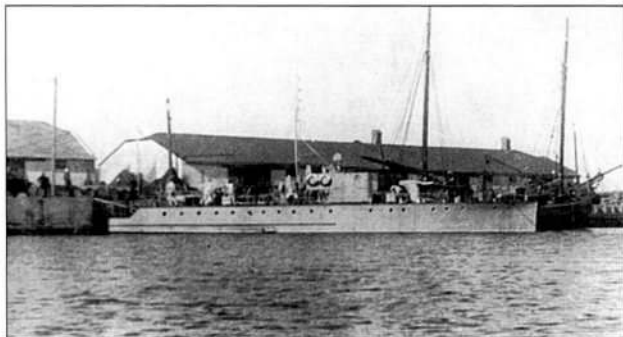
Такие разночтения в терминологии во многом объяснялись тем, что свою главную функцию поиска и уничтожения подводных лодок малые охотники могли выполнять только ограниченно в связи с низким качеством гидроакустических станций и малым боекомплектom глубинных бомб (на МО-4 – всего 8 больших ББ-1 и 24 малых БМ-1), к тому же большинство этих бомб (БМ-1) обладали явно недостаточной мощностью для поражения ПЛ, имевшихся на вооружении противника. Создать полноценный противолодочный корабль в рамках водоизмещения пограничного катера, в качестве которых собственно первоначально задумывались и строились малые охотники, было трудновыполнимо. Несомненно, их основное предназначение как катера для борьбы с подводным противником было скорее декларативно, чем реально как по осна-

щению и боевым возможностям, так и по фактически выполняемым задачам. Поэтому у конструкторов фактически получился сторожевой катер с несколько увеличенными, относительно мировых аналогов, противолодочными возможностями, что в дальнейшем и предопределило подобные разночтения в их классификации, а также перечень ставившихся перед ними задач, присущих скорее сторожевым катерам. Еще одной причиной использования малых охотников по большей части как сторожевых катеров являлась острая нехватка последних, поскольку в СССР производства специализированных сторожевых катеров в довоенный период не велось.

Основными типом катеров, называвшихся в годы Великой Отечественной войны малыми охотниками, являлись, безусловно, катера проекта П-10, более широко известные как различные серии «типа МО». Кроме того, в качестве малых охотников использовались катера проектов П-19 и П-19-ОК (Д-3), 194 (БМО) и 200 (ОД-200).

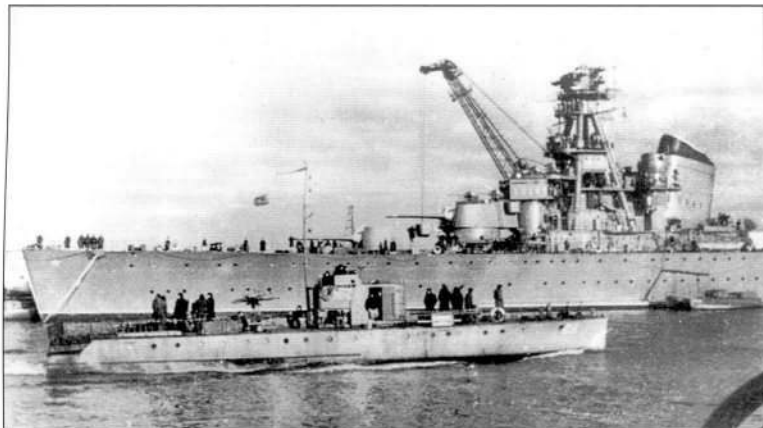
МАЛЫЕ ОХОТНИКИ «ТИПА МО»

В 1933 году на Судоверфи морпогранохраны ОГПУ в инициативном порядке был подготовлен проект нового катера водоизмещением около 50 тонн, названного разработчиками «малым охотником за подводными лодками». Этот проект был представлен на совещании, проходившем 12-14 июня 1933 г. с участием заместителя начальника 2 отделения вооружений ГУПО и ВОГПУ В. И. Матвеева, где был принципиально одобрен для дальнейшей постройки. В решении совещания было определено, что эскизный проект малого охотника будет доработан и представлен на утверждение к 16 июля 1933 г. В том же решении были изложены предполагаемые основные тактико-технические характеристики нового корабля: «длина – 26,2 м, ширина – 3,8 м, осадка – 1,1 м, водоизмещение нормальное – 40 т, полное – 47 т, обеспечивающие возможность переброски этих катеров по железной дороге. Двигатели – три мотора ГМ-34 по 675/750 л.с. Скорость максимальная 29 уз, крейсерская под 3-я моторами 27 уз, под двумя моторами 23 уз, экономическая 15 уз. Район плавания полным ходом около 300 миль, экономическим – 500 миль. Вооружение и оборудование: по мирному времени: 1 – 76-мм орудие, 1 – 45-мм полуавтомат, 3 – 5-линейных* пулемета, 8 глубинных бомб; рация – «Мираж», 1 – 1/2 м дальномер; один прожектор диаметром 300 мм; по военному времени устанавливается дополнительно рация «ГАЗ», дым. и хим. аппаратура. Для возможности установки катерного трала и гидрофона средний мотор может быть заменен мотором 150 л.с. На катере предусмотрены жилые помещения для л/с. Помещение нормальное на 19 человек, максимум на 25 человек».



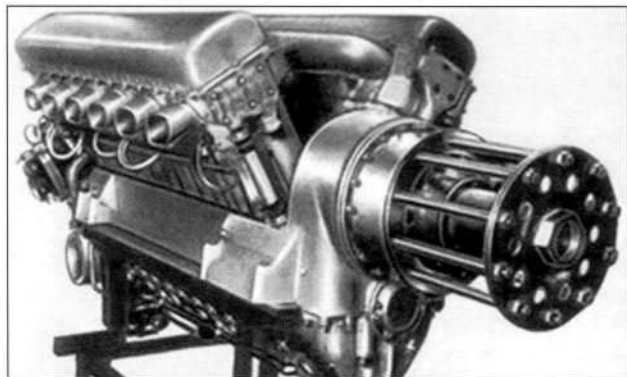
ПК 265 типа МО-2 в Анапе, 1939 г.

* Линия – внесистемная единица измерения длины, равная 1/10 дюйма = 2,54 мм. 5-линейный пулемет = пулемет калибром 12,7 мм.



СКА-058 типа МО-3 Черноморского флота (до 25 ноября 1943 г. - ПК-74). На заднем плане виден крейсер «Ворошилов»

Всего во второй пятилетке согласно Программе военно-морского судостроения для морской пограничной охраны ОГПУ, утвержденной постановлением СТО от 13.08.1933 г., было запланировано строительство 21 «сторожевого катера – охотника за подводными лодками водоизмещением 50 т». К 15 июля того же года эскизный проект малого охотника был представлен на утверждение, и уже 3 августа судовой верфи было разрешено начать строительство двух сторожевых катеров водоизмещением 50 т. Но в дальнейшем проектирование малого охотника затянулось. В связи с тем, что по проекту, подготовленному конструкторским бюро судовой верфи в 1934 году, полученная метацентрическая высота в полном водоизмещении составила 0,27 м, что было значительно ниже допустимого значения, для получения приемлемой остойчивости было необходимо снизить центр тяжести. Поэтому по согласованию с погранохраной было принято решение о замене носовой 76-мм артиллерийской установки вторым 45-мм полуавтоматом. Кроме того, был внесен еще ряд конструктивных изменений: артиллерийский боезапас располагался в трюмах, в корме от транца был сделан уступ на 600 мм, что позволило довести расчетную метацентрическую высоту до приемлемых значений. Немало нареканий вызвала и одноотсечная непотопляемость малого охотника. Только в январе 1935 года специально назначенная комиссия АХУ НКВД принципиально одобрила конструкцию катера, получившего индекс МО-2, и предложила принимать окончательное решение о его пригодности для дальнейшего производства по итогам натурных испытаний. Результаты проведен-



Авиационный двигатель АМ-34

ных в марте 1935 года в Одессе испытаний были признаны удовлетворительными, однако отмечалась рыскливость и валкость катера на волнении. Комиссия рекомендовала продолжить работы по снижению центра тяжести, а также вместо одного руля установить два и предусмотреть в корме стабилизатор. В числе замечаний были такие, как необходимость доработки масляных фильтров, упорных подшипников, дейдвудных труб и другие.

Представленный на испытания МО-2 имел деревянный корпус с продольной системой набора из дубовых килей с наружной оковкой из стальной полосы и стрингеров (сечением 45х45 мм) и трехслойной сосновой обшивкой общей толщиной 30 мм. Наружный слой обшивки из доски сечением 14х100 мм укладывался вдоль корпуса, два внутренних из доски 8х100 мм – по диагонали. Для палубного настила применялся сосновый брус сечением 30х60 мм. Шпангоуты были выполнены стальными рамными, пиллерсы – стальными из двутавра, бимсы – дубовые 38х78 мм. Фундаменты под двигатели и цистерны были металлическими. В надстройке размещалась рулевая рубка и радиорубка. Управление рулем было ручное и могло осуществляться из рулевой рубки, с мостика или кормовыми румпель-талями. Катер имел девять водонепроницаемых отсеков, при этом обеспечивалась только одноотсечная непотопляемость. Первоначально малые охотники имели две мачты – в районе надстройки и на юте в районе бомбосбрасывателей. Однако, во время войны гот-мачта мешала ведению огня на кормовых курсовых углах, и ее пришлось убрать, а крепившуюся на ней антенну перенести на флагшток. Позже, так как и на флагштоке антенна часто повреждалась артиллерийским или пулеметным огнем, ее размещали на гойс-штоке.

Наибольшая длина катера была 26,2 м, ширина – 3,95 м, осадка форштевнем – 1,1 м, ахтерштевнем – 1,28 м. Высота от ватерлинии до верхней палубы была 1,46 м, до клотика – 9,5 м. При полном водоизмещении 51 т метацентрическая высота, несмотря на все принятые меры, составила 0,36 м вместо расчетных 0,45 м. При нормальном водоизмещении 49,6 т метацентрическая высота была 0,41 м. Управление кораблем осуществлялось с ходового мостика (ГКП) или из ходовой рубки (ЗКП). На малом охотнике были установлены два 45-мм полуавтомата 21-К, углы обстрела орудий: для носового орудия – 0-135° на оба борта, для кормового – 45-180° на оба борта. Погреб вмещали 600 унитарных 45-мм патронов, кроме того, имелись 4 кранца первых выстрелов по 15 патронов каждый (по два в носу и в корме). Имелись две одинарные тумбовые установки 7,62-мм пулеметов «Максим» (позже они были заменены 12,7-мм пулеметами ДШК). Противолодочное вооружение в военное время (в мирное оно отсутствовало) предусматривалось в составе двух бомбосбрасывателей с восемью глубинными бомбами ББ-1 и 12 малых бомб БМ-1 в корме

вдоль правого борта. В качестве стрелкового вооружения имелись 7,62-мм пулемет ДП и 13 винтовок. Предусмотрено было также использование катерного трапа.

В связи со срывом поставки двигателей ГАМ-34К на МО-2 были установлены авиационные АМ-34К мощностью по 675 л.с. Бортовые двигатели имели реверс-редуктор, а средний его не имел и мог работать только на передний ход. Полный запас топлива (авиабензина Б-70) составлял 5,1 т, запас пресной воды – 0,36 т. Скорость хода МО-2 достигала 27 узлов, дальность плавания экономическим ходом в 20 узлов составила 430 миль, мореходность – до 6 баллов. На катер предусматривался прием десанта до 40 человек со штатным вооружением и одного 45-мм орудия. Экипаж МО-2 включал 20 человек (3 начсостава, 10 старшин и 7 рядовых).

Первые восемь серийных охотников были спущены на воду на Судоверфи морпогранохраны НКВД (позднее завод получил обозначение № 5 НКВД) в мае 1935 года, и уже в июне четыре из них были приняты государственной комиссией. На эти четыре первых катера в качестве среднего двигателя вместо АМ-34К были установлены моторы «Стерлинг-Викинг», в связи с чем они получили индекс МО-3.

В июле 1935 года были сданы еще два катера, а в августе при сдаче следующей пары произошел взрыв в носовом моторном отделении на катере с заводским номером 10, в результате которого погибли шесть человек. Комиссия, расследовавшая результаты взрыва пришла к выводу, что «...причиной взрыва было возгорание паров бензина, появившихся в трюме НМО как результат недостаточной промывки трюма после бензина и недостаточной его вентиляции. Источником

взрыва была искра на реостате динамо-машины или рубильнике распределительного щита...».

Для рассмотрения конструкции катера МО-2 в сентябре 1935 года была создана специальная комиссия под председательством академика А. Н. Крылова. В представленном заключении было указано на необходимость оборудования топливного отсека и моторных отделений принудительной вентиляцией, доработки электрооборудования, изменения конструкции топливных цистерн, уменьшения количества электрооборудования в носовом моторном отделении, смежном с топливным отсеком. Кроме того, было предложено доработать конструкцию бензопровода, валопровода, маслоохладителей, упорных подшипников, гребных винтов, для устранения рыскливости рекомендовалось установить обтекатели гребных валов. На устранение замечаний ушло полтора месяца. 25 октября 1935 г. той же комиссии был представлен переработанный проект МО-2, который был признан в целом удовлетворительным, и в дальнейшем катера строились на Судостроительной верфи морпогранохраны по нему.

Сразу после сдачи головного МО-2 весной 1935 года руководством погранохраны была поставлена задача разработки откорректированного проекта малого охотника с учетом всех замечаний, выявленных в конструкции. При этом УК ВМС РККА вернулось к предложению об установке в носу катера 76,2-мм артиллерийской установки. Проект катера, получивший индекс МО-4, разрабатывался под руководством главного конструктора верфи С. В. Пугавко и был представлен комиссии под председательством академика А. Н. Крылова 7 января 1936 г. После одобрения проекта нового малого охотника комиссией он был окончательно утвержден 20 февраля 1936 г.

СКА-065 типа МО-4 Черноморского флота



**Носовая 45-мм артиллерийская установка
21-К катера типа МО-4**



**Кормовая 45-мм артиллерийская установка
21-КМ катера типа МО**



ТТХ артиллерийского вооружения малых охотников

Наименование	21-К	70-К	84-КМ	Эрликон	ДШК (тумб.)	Браунинг М2 (спаренный тумб.)	Максим М-1 (тумб.)	ДА-1 (тумб.)
Калибр, мм	45	37	25	20	12,7	12,7	7,62	7,62
Длина ствола, мм	2072,5	2510	2072	1400	1622	1143	720	940
Поддача	ручная	обойма	обойма	магазин	лента	лента	лента	магазин
Макс. начальная скорость снаряда, м/с	760	880	930	550-575	850	855-895	740	840
Макс. дальность стрельбы, км	9,5	8,4	6	4,4	3,5	6,8	3,9	1,5
Макс. досягаемость по высоте, м	6000	5000	2000	3000	2400	4570	1400	ок. 1500
Скорострельность, выстр./мин	25-30	150	250	465-480	250	550-700	600	600
Емкость магазина (ленты)	-	5	7	60	50-100	100 на ствол	250	60
Масса снаряда (пули), кг	1,41	0,732	0,275	0,123	0,052	0,045	0,0096	0,0096
Расчет, чел.	3	5	3	1	1	1	1	1
Масса, кг:	507	1350	840	68	195	ок. 75	ок. 65	ок. 50

У МО-4 были сохранены общая конструкция и обводы МО-2, но для повышения остойчивости в проект катера был внесен ряд изменений. В частности, увеличен развал шпангоутов, ликвидирован уступ в корме, снижена высота борта на 100 мм, облегчены конструкции бомбосбрасывателей и некоторых палубных устройств, на 200 мм ниже расположены главные двигатели. Поперечная метацентрическая высота при полном водоизмещении теперь составила 0,38 м, при нормальном – 0,46 м. Хотя в годы войны охотники продемонстрировали возможность плавать при волнении до 8-9 баллов, личный состав отмечал их излишнюю валкость. В зимний период при обмерзании палубы, рубки и такелажа слоем льда до 200 мм катера сохраняли остойчивость при волнении до 6 баллов. Возможность применения оружия обеспечивалась при волнении до 3 баллов включительно.

Для улучшения управляемости МО-4 теперь устанавливались три балансирных руля, был увеличен фальшкиль. При нормальном водоизмещении 54 т и полном 56,5 т наибольшая длина катера составила 26,9 м, ширина – 4,01 м, осадка форштевнем – 1,1 м, ахтерштевнем – 1,37 м. Высота от ватерлинии до верхней палубы была 1,63 м, до клотика 9,5 м. Непоглощаемость, как и на МО-2, обеспечивалась одноотсечная.

В качестве главных двигателей использовались бензиновые ГАМ-34БС мощностью по 850 л.с. при 1850 об/мин каждый. Два главных двигателя размещались в носовом моторном отделении и один – в кормовом, где расположили и вспомогательные бензиновые двигатели Л-6 с динамо-машиной ПН-28,5 мощностью 3,25 кВт для выработки электроэнергии напряжением 110 В, другие вспомогательные агрегаты и электрошты для максимального удаления электрооборудования от бензоцистерн. Динамо-машины ГА-4630 мощностью по 250 Вт, работающие от главных двигателей, вырабатывали электроэнергию напряжением 12 В. Имелась аккумуляторная установка, состоящая из четырех батарей типа 6СТК-135 емкостью 135 А.ч., а также станция питания электроэнергией с берега. На новом катере была применена сифонная поддача топлива из цистерн, фланцевые соединения заменены ниппельными, цистерны изготовлены из сваренных встык листов стали, подкрепленных внутренними ребрами жесткости, было внесено немало других конструктивных изменений для повышения надежности,



12,7-мм пулемет ДШК на тумбовом лафете



12,7-мм пулемет ДШК с увеличенной лентой на 100 патронов

уменьшения пожароопасности и облегчения эксплуатации систем и механизмов. Так, для уменьшения пожароопасности на катерах была применена система Шатерникова, в которой в бензобаки нагнетались охлажденные выхлопные газы. Как и на МО-2 имелись два электрических центробежных пожарно-напорных насоса производительностью 8 т/ч, водоотливной на-



Снаряжение ленты пулемета ДШК

сос «Гарда», а также двухступенчатый компрессор КВД производительностью 100 л/мин при давлении 60 кгс/см². Полный запас топлива (авиабензина Б-70) составлял 5,2 т, время приема топлива – 2 часа. Запас пресной воды – 0,6 т. Во время войны кроме бензина Б-70 успешно применялось топливо и других марок: Б-74, Б-76, Б-78, Б-81, а также смесь Б-70 с этиловым спиртом или пиробензолом.



Кормовой бомбосбрасыватель с глубинными бомбами ББ-1 на одном из малых охотников. Артиллерийское вооружение катера усилено 25-мм автоматом за счет демонтажа стеллажа с глубинными бомбами

ТТХ глубинных бомб

Характеристики	ББ-1	БМ-1
Общий вес, кг	165	41
Вес заряда, кг	135	25
Габариты, мм		
длина	712	420
диаметр	430	252
Скорость погружения м/с	2,3-2,5	2,1-2,3
Радиус поражения, м	8-20	3,5-5
Марка взрывателя	К-3, ВГБ	К-3, ВГБ



Мостик катера типа МО. Хорошо виден сигнальный прожектор

В качестве движителей использовались три трехлопастных винта диаметром 24 дюйма (60,96 см). Полная скорость хода МО-4 достигала 26 узлов, экономическая – 15 узлов, дальность плавания экономическим ходом – 495 миль. По сравнению с МО-2 несколько увеличилась поворотливость, диаметр циркуляции при скорости 20 узлов при положении руля 25° был 55 м, поворот на 1800 осуществлялся за 28 сек, на 360° за 62 сек.

Навигационное оборудование включало три компаса ГТУ-5, имелся ручной лот. На катере были сохранены два 45-мм полуавтомата 21-К, два пулемёта (первоначально 7,62-мм «Максим», с 1938 года 12,7-мм ДШК), установленные побортно. Бомбосбрасыватели в кор-

ме с восемью ББ-1 стали постоянными, а благодаря ликвидации уступа на корме удалось разместить открытый стеллаж, на котором находились 24 бомбы БМ-1. Несмотря на все приведенные доводы конструкторов и руководства погранвойск, УК ВМС настояло на установке на одном из МО-4 (зав. № 23) 76-мм орудия. В результате метацентрическая высота катера снизилась до 0,32 м, а водоизмещение выросло до 61 т. По результатам проведенных испытаний в ноябре 1937 года экспертная комиссия под председательством академика А. Н. Крылова с участием профессоров Ю. А. Шиманского и П. Ф. Папковича высказала опасения по поводу снижения остойчивости, и, отметив невысокую эффективность стрельбы с судна столь малого водоизмещения, не рекомендовала использование 76-мм орудий на малых охотниках. В заключении комиссии по этому поводу указывалось, что катер «будет требовать особой бдительности в управлении; так, «прозванный» шквал 8-9 баллов по траверзу может привести к гибели судна!» В конечном итоге невозможность «воткнуть» на МО-4 столь желаемую военными 76-мм пушку и привела к разработке проекта большого охотника (пр. 122).

Для постановки дымзавес на МО-4 над бомбосбрасывателями в корзинах размещались шесть дымовых шашек МДШ. Из средств связи имелись передатчик «Бухта», приемник «Куб-4М» и десантная радиостанция «Рейд-И», а также сигнальный прожектор, фонарь Ратьера и пистолет Верри.

Экипаж катера состоял из 20 человек. Во время войны экипаж был увеличен – офицеров – 2, старшин – 7, рядовых – 13, всего – 22 человека. Возможности по приему десанта были такие же, как у МО-2 – от 40 до 50 человек. Несмотря на небольшое водоизмещение, в составе помещений катера были предусмотрены две двухместных каюты комсостава, два кубрика, два санузла, кают-компания и камбуз, где были установлены паровой котел для обогрева жилых помещений и плита для приготовления пищи. В качестве бортового плавсредства имелся ЯЛ-2. В состав якорного устройства входили электрошпиль, цепной стопор Легофа, два якоря Холла по 75 кг и 75-метровые якорь-цепи.

Проверка войной подтвердила высокую живучесть малых охотников. Благодаря упругости деревянного корпуса они выдерживали без ощутимых повреждений близкие разрывы бомб и артиллерийских снарядов. Даже тяжелые повреждения часто не приводили к гибели катеров. Так, при авианалете у МО № 108 прямым попаданием авиабомбы оторвало носовую часть, но он остался на плаву и был восстановлен. Позднее теряли носовые части МО № 309, МО № 304 и МО № 107, но их также успешно отбуксировали в базу. Не приводили к гибели, как правило, и близкие взрывы донных мин.

В ноябре 1936 года два первых опытных МО-4 прошли ходовые испытания на заводе, а в начале 1937 года в Одессе были приняты заказчиком. В этом же году на верфи морпогранохраны, получившей с 1939 года обозначение «завод № 5», было начато серийное строительство новых малых охотников. Только за 1937 год было построено 26 единиц.

Поскольку малые охотники изначально задумывались как пограничные катера, первая продукция завода поступила исключительно в части морпогранохра-



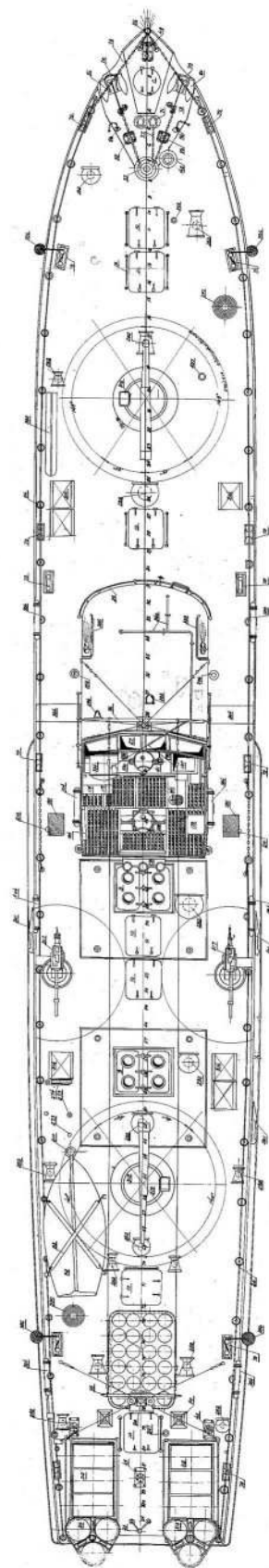
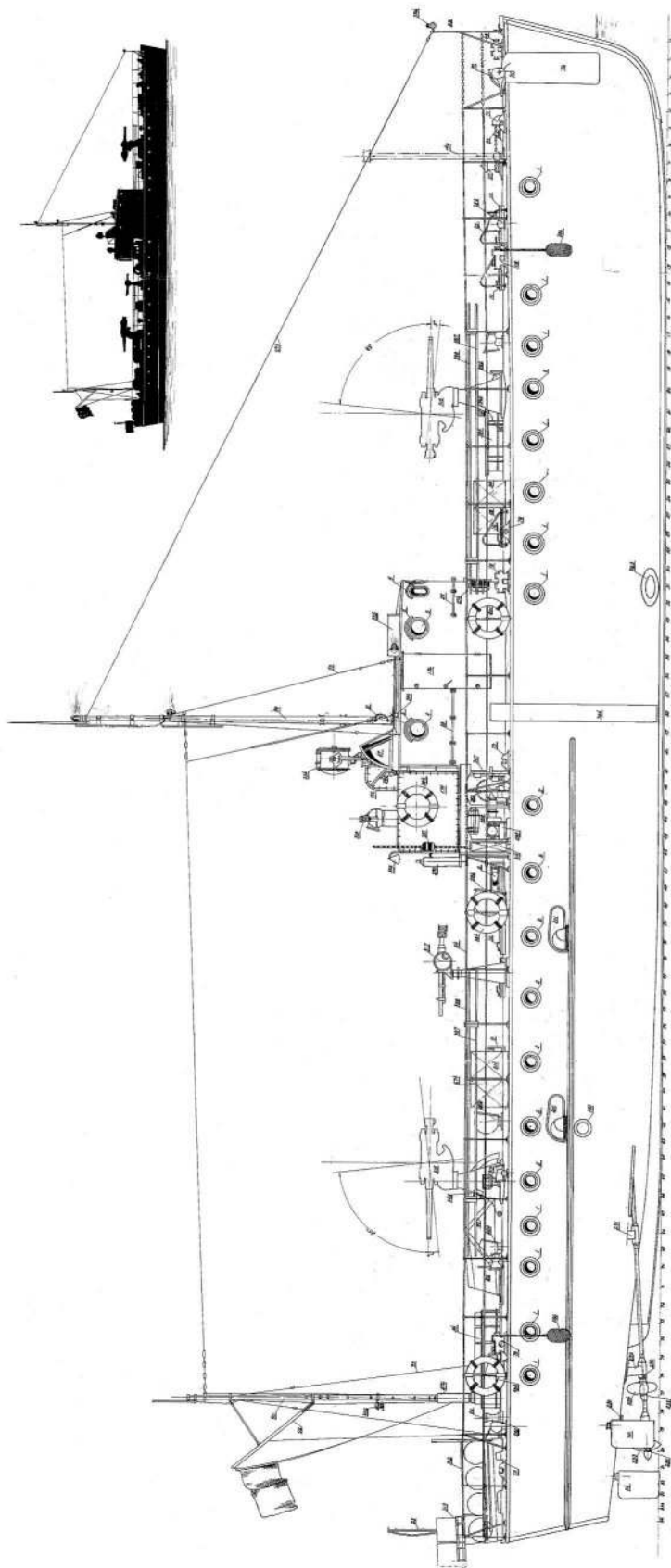
Вверху: дымовые шашки МДШ на одном из катеров типа МО Северного флота. Хорошо видны бомбосбрасыватели с ГБ ББ-1
Внизу: постановка дымовой завесы катером типа МО



Копия подлинного чертежа

[illegible][illegible][illegible][illegible]

Сторожевой катер проекта МО-4.
Боковой вид и план палубы
Копия подлинного чертежа



Проект МО-4		26624
Выпущен для ВМФ, автор проекта		1984
Масштаб	1:1000	
Материал	Лист	
Учредитель	Учредитель	
Содержание	Содержание	
Лист	Лист	
Всего листов	Всего листов	
Всего листов	Всего листов	

Сторожевой катер проекта МО-4. Поперечные сечения. Копия подлинного чертежа

14

Поперечное сечение.

Поперечная переборка.

Поперечные переборки.

Поперечные переборки на 4 места.

Поперечные переборки на 4 места.

Убранная и разобранная переборки.

Поперечные переборки на 8 мест.

Вид на переборку 64 см в корму.

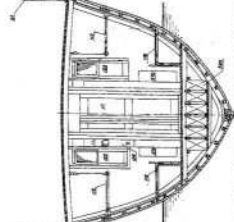
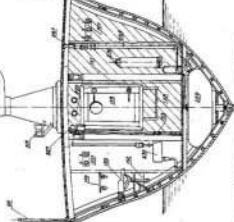
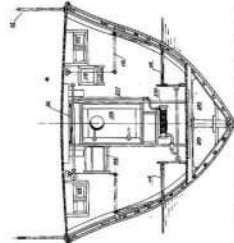
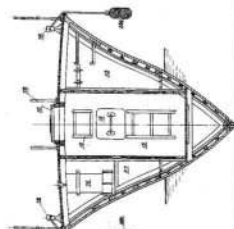
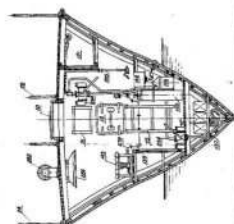
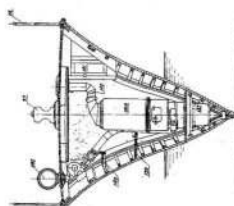
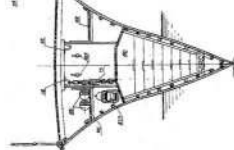
Вид на переборку 64 см в корму.

Вид на переборку 42 см в корму.

Вид на переборку 19 см в корму.

Вид на переборку 19 см в корму.

Вид на переборку 21 см в корму.



Поперечные переборки на 8 мест.

Зеркала рубки и топливный бак.

Рубка рубки и топливный бак.

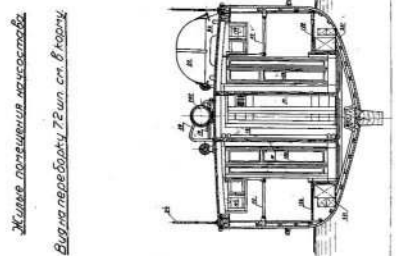
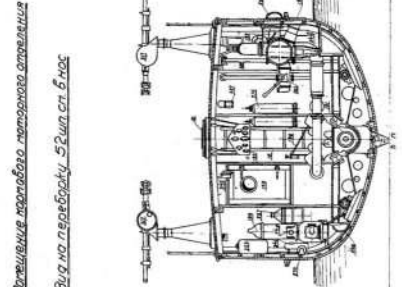
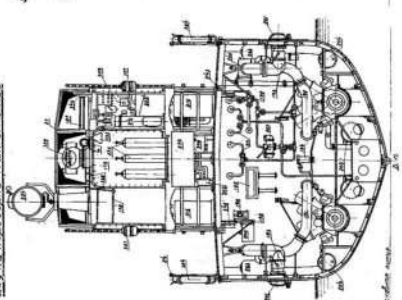
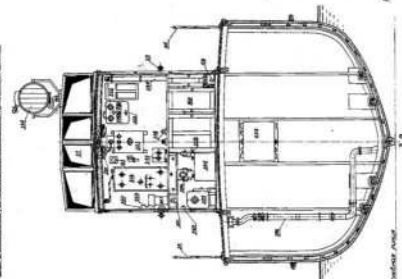
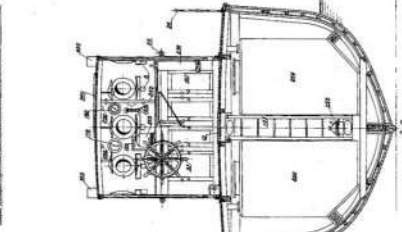
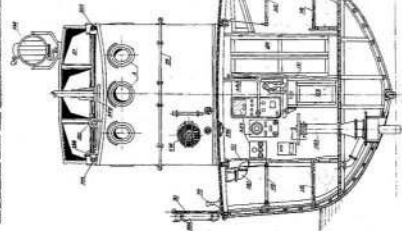
Поперечные переборки на 4 места.

Вид на переборку 33 см в корму.

Вид на переборку 33 см в корму.

Вид на переборку 41 см в корму.

Вид на переборку 41 см в корму.



Поперечная переборка.

Убранная переборка и откинутый бак.

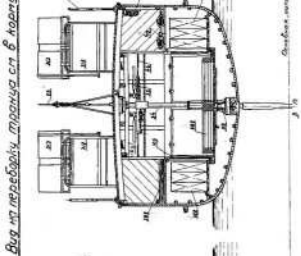
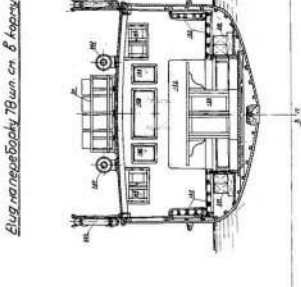
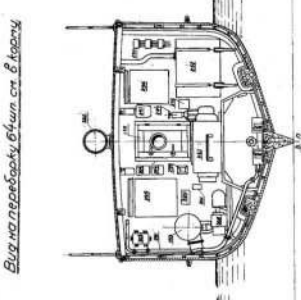
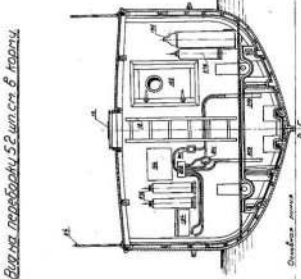
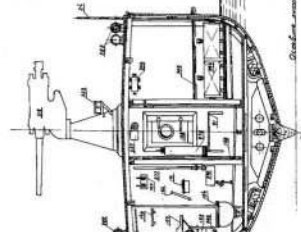
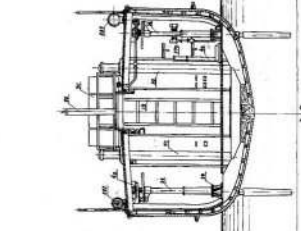
Вид на переборку 79 см в корму.

Вид на переборку 64 см в корму.

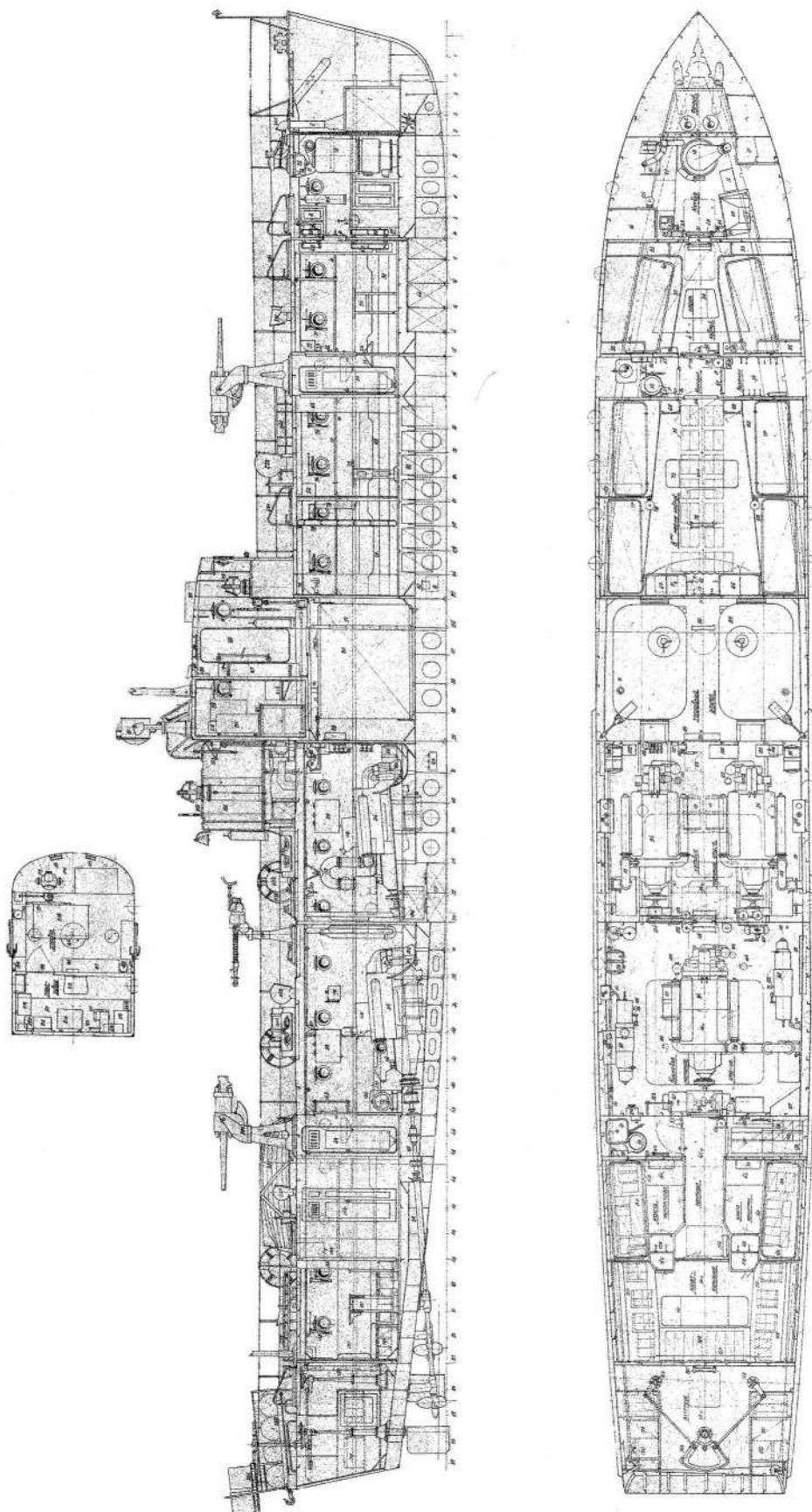
Поперечные переборки на 4 места.

Поперечные переборки на 4 места.

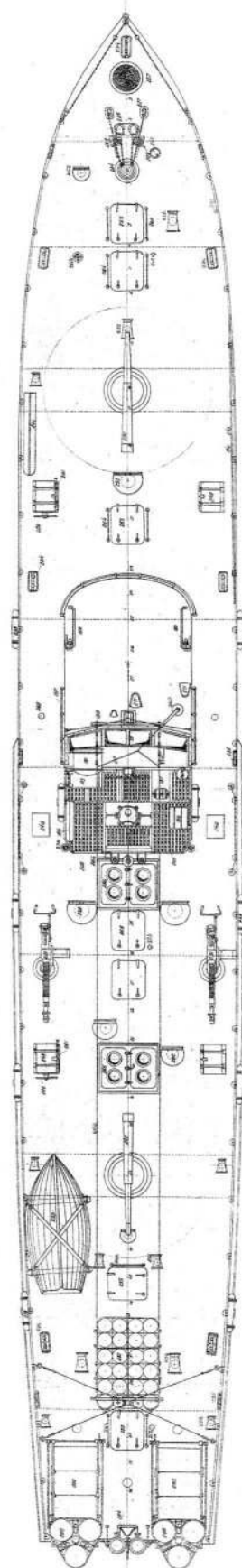
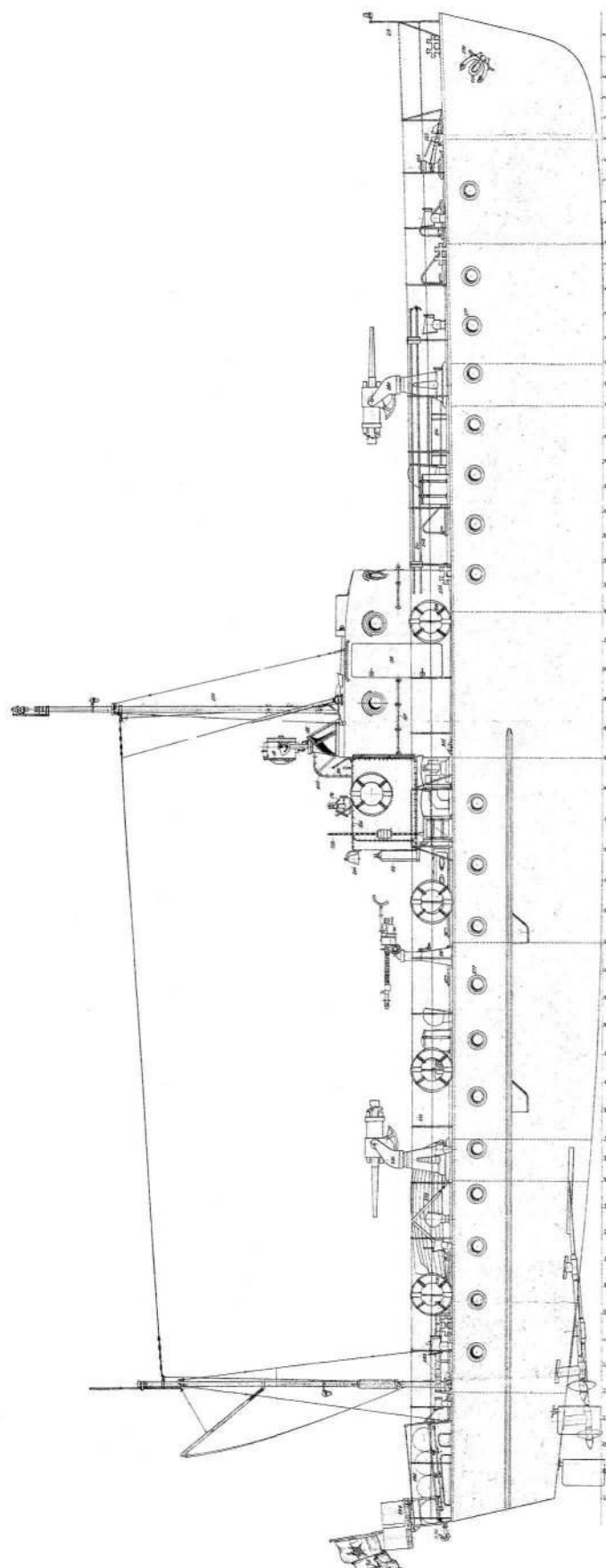
Поперечные переборки на 8 мест.



Сторожевой катер проекта МО-6.
Продольный разрез, план.
Копия подлинного чертежа

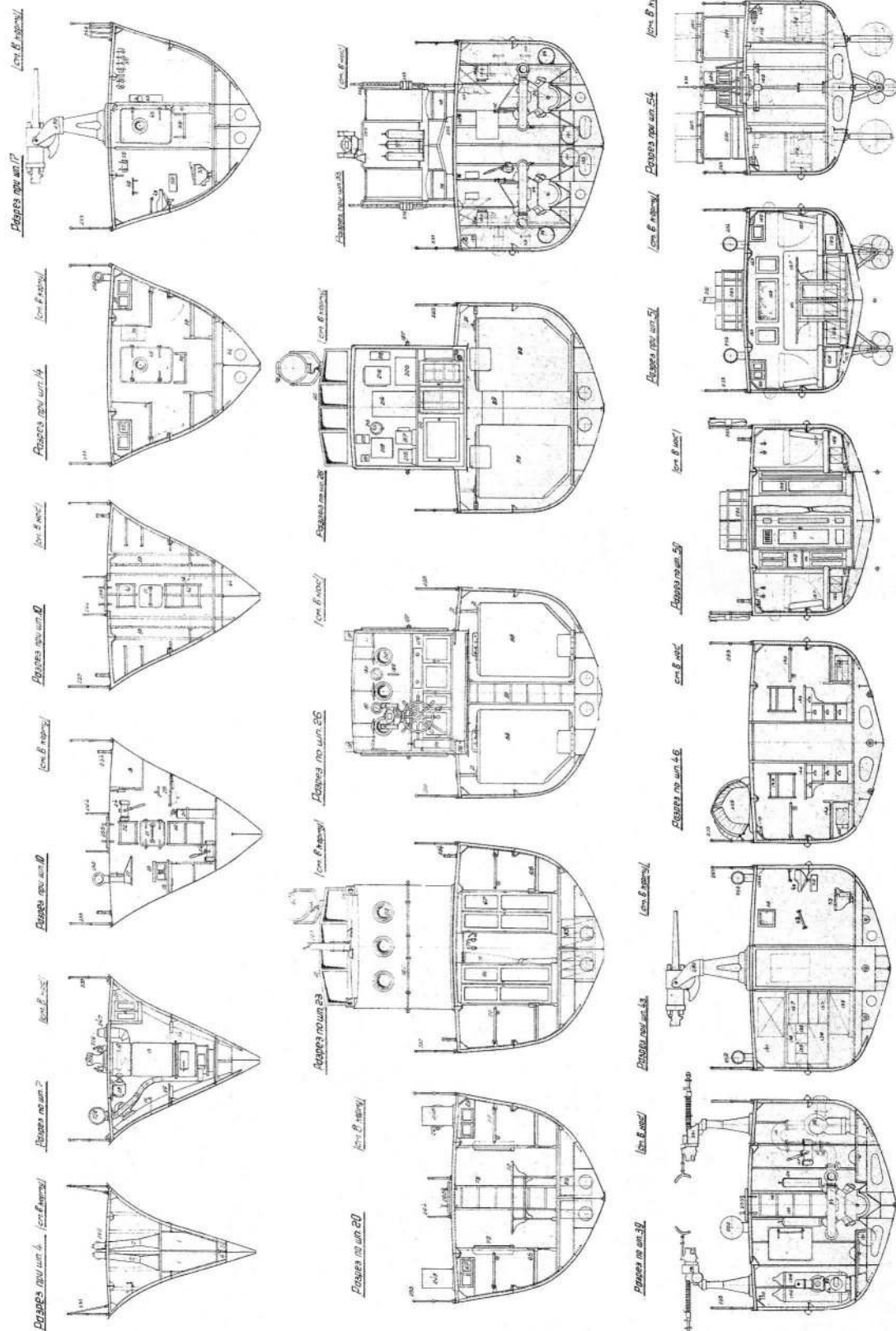


Сторожевой катер проекта МО-6.
Боковой вид и план палубы
Копия подлинного чертежа



Сторожевой катер проекта МО-6. Поперечные сечения.

Копия подлинного чертежа

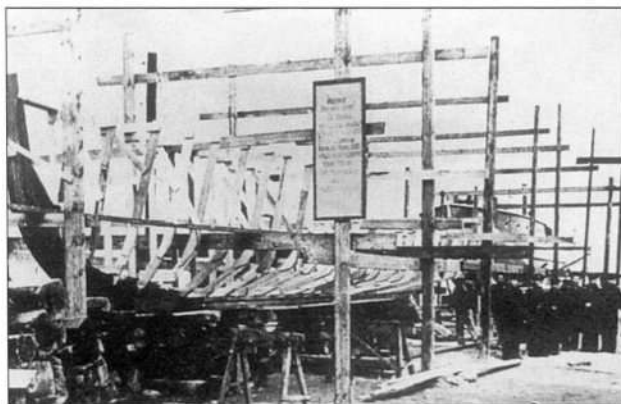


ТТХ гидроакустических средств обнаружения

Наименование прибора	Тамир-1	Дракон-123а	Посейдон	Цефей-2
Дальность действия, каб:				
ШП	3-5	3-5	4-10	5-15
Эхо	3-5	6-12	-	-
Ошибка определения координат цели по Д, % от Д	1	1	-	-
Ошибка определения координат цели по КУ в «Эхо», град	3	2	-	-
Ошибка определения координат цели по КУ в ШП, град	2	1	5-7	5-7
Режим использования на ходу	до 6 узлов	до 16 узлов	только на стопе	только на стопе

При этом некоторые катера получили английские гидролокаторы «Асдик-134а», обозначавшиеся в нашем флоте как «Дракон».

Помимо стандартных станций «Цефей» и «Тамир» на одном из охотников весной 1941 года была установлена станция «Цефей-Кристаллический» – экспериментальный пьезокристаллический вариант с повышенной чувствительностью и помехозащищенностью. Опыт ее применения показал, что станция, по сравнению с другими приборами аналогичного назначения, показала наибольшую точность в работе и возможность обнаруживать шумы винтов подлодок на расстоянии в 2-3 раза большем, чем обычный «Цефей». К сожалению, в связи с началом войны и переключением промышленности на нужды сухопутного фронта, серийно станция не производилась.



Строительство катеров на заводе №5 в Ленинграде, 1940 г.



Постройка катера типа МО-4 на Сосновском ССЗ



7,62-мм зенитный пулемет ДА на катере типа МО

Помимо основных, известны еще несколько модификаций проекта МО. Один из первых охотников, который предполагалось использовать как катер спецназначения (правительственный), получил обозначение МО-1. О его конструкции известно мало. Стандартное водоизмещение катера составляло 51,1 т, размерения 26,0х3,84х1,15 м. Энергетическая установка включала два двигателя «Стерлинг-Викинг» мощностью по 565 л.с. при 1200 об/мин, располагавшихся в одном моторном отделении побортно. Катер мог принимать 5,1 т бензина Б-70. Скорость полного хода оказалась несколько ниже, чем у МО-2 – 14 узлов, дальность плавания экономическим ходом 8 узлов – 400 миль, экипаж – 20 человек, вооружение два 12,7-мм пулемёта ДШК и два бомбосбрасывателя. Имелись шумопеленгатор «Цефей», радиоприемник «Бухта» и передатчик РКУ.

В 1940 году на заводе № 5 был построен опытный малый охотник из стали. В документах встречались два варианта его классификации – типа БК-02 или «МО с металлическим корпусом». Этот катер имел водоизмещение 58 т; длину 26,8 м, ширину 3,8 м и осадку 1,9 м. Три двигателя мощностью по 675 л.с. позволяли развивать скорость полного хода 24 узла. На экономическом ходу в 15 узлов дальность плавания составляла 285 миль. Вооружение и экипаж были такими же, как у МО-4.

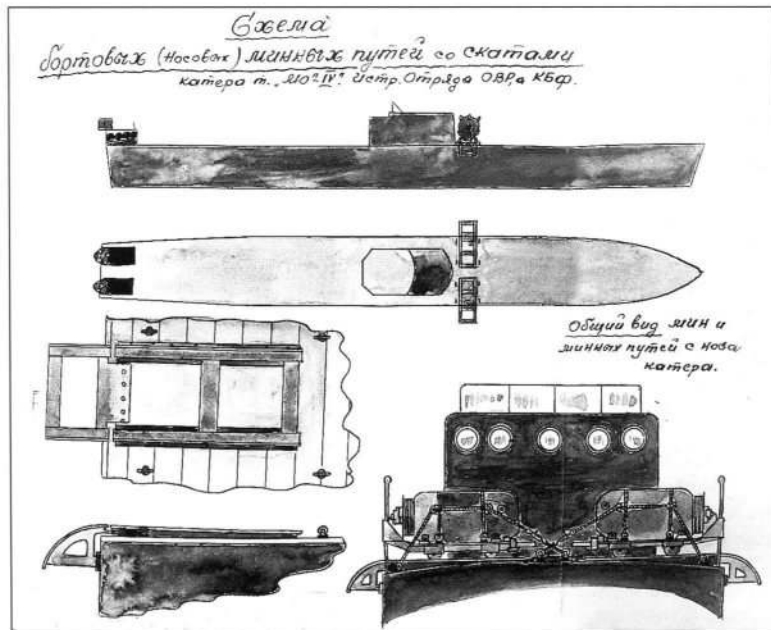
Еще один катер единичной постройки под обозначением МО-5 был выпущен в 1941 году и, судя по описаниям, немного отличался от серийных габаритами. Он имел водоизмещение 58 т, размерения 29х4,01х1,05 м. По всей вероятности, главное отличие от МО-4 плани-

ровалось в энергетической установке, которую собирались укомплектовать либо новой модификацией двигателей ГАМ-34 с форсированным наддувом, либо дизель-моторами М-50. В связи с неполучением их от контрагентов и начавшейся войной, катер был оснащен обычными ГАМ-34БС и мало чем отличался от стандартных МО-4. Экипаж МО-5 включал 21 человека.

Всего до начала Великой Отечественной войны завод № 5 построил и сдал заказчику почти 180 МО-4, в том числе 75 для ВМФ.

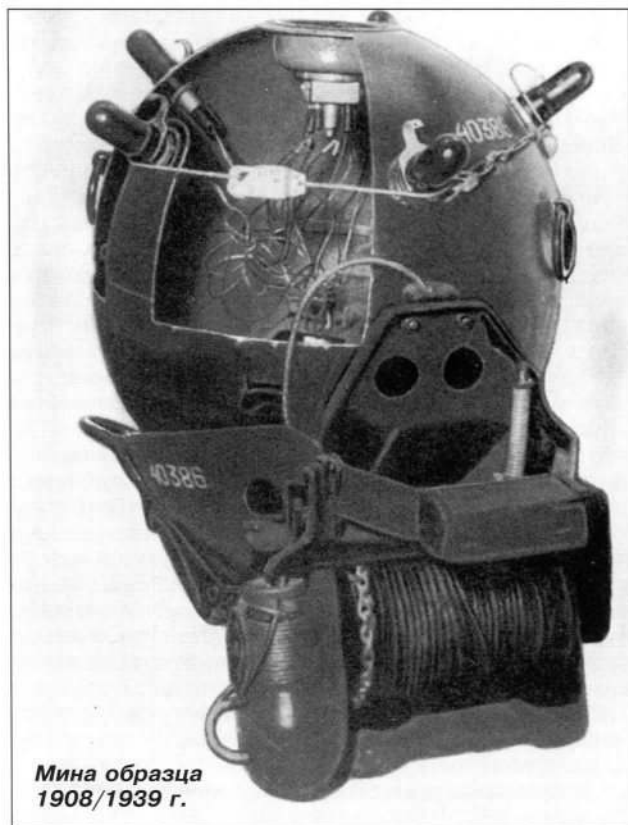
Еще в 1939 году КБ завода № 5 получило от ВМФ заказ на разработку деревянного торпедного катера, позднее известного под индексом Д-3. В связи с планировавшимся перепрофилированием завода под их строительство, НК ВМФ еще в конце 1940 года решил вопрос в правительстве о привлечении к производству малых охотников верфей гражданских наркоматов. Речь шла о заводах Наркомречфлота в Москве и Ярославле. Последний передавался Наркомату судостроительной промышленности с присвоением № 345. В первой половине 41-го они успели заложить по четыре корпуса, сдать которые планировалось к концу года. За этим должны были последовать новые закладки.

Все эти планы были спутаны войной. Согласно постановлению ГКО от 10 июля 1941 г. завод № 5 во



второй половине года должен был заложить 20, а согласно постановлению от 13 августа – 40 новых катеров! Фактически же не было заложено ни одного. Предприятие сосредоточилось на сдаче уже имевшихся корпусов и добилось при этом большого успеха, передав флоту 46 МО-4 и один МО-5. Уже на этом раннем этапе войны чувствовались последствия конверсии военной промышленности на нужды сухопутного фронта и эвакуации части предприятий на Восток. Чтобы завершить сдачу серии пришлось выделить 27 моторов ГАМ-34БС из мобилизационного запаса флота, но даже, несмотря на это, часть катеров получила по два нереверсивных авиационных АМ-34К, работавших на бортовые линии валов. Место недопоставленных пулеметов ДШК занимали одинарные или спаренные установки авиационных пулеметов ДА с дисковым питанием. Позднее на всех уцелевших катерах их заменили на штатные ДШК.

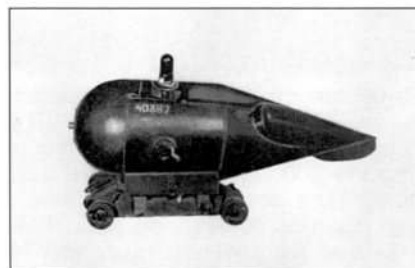
Другим отклонением от довоенного проекта стало оборудование шести катеров – зав. № 193, № 195, № 197, № 199, № 200, № 204 – минными рельсами и скатами в кормовой части. В 1942 году аналогичным образом был переоборудован МО № 313. Помимо упомянутых, минными устройствами конструкции Таллинского судоремонтного завода в конце июня 41-го были оснащены катера довоенной постройки – ПК-206, 210, 211, 227, 232. Особенностью таллинского проекта являлось сохранение на катере кормовых бомбосбрасывателей, для чего минные рельсы пришлось проложить поперек корпуса перед рубкой. Данный проект переделки оказался неудачным – скаты мешали швартовке, а корпуса мин вызывали значительную девиацию магнитных компасов. Кроме того, мореходность катеров ограничивалась 3-4 баллами, и идти они могли не более чем под 30 градусов к волне. И тот и другой вариант переоборудования обеспечивали катеру возможность принимать две мины образца 1926 года, или четыре мины образца 1908 года, или шесть мин Р-1, или четыре минных защитника. С



Мина образца 1908/1939 г.

ТТХ мин и минных защитников, использовавшихся с малых охотников

Характеристики	Обр. 1908/39 гг.	Обр. 1926 г.	Р-1	минный защитник МЗ-26
Общий вес, кг	592	960	275	413
Габариты, мм				
длина	1280	1840	1560	1240
ширина	915	900	595	720
высота	1120	1000	710	1270
Вес заряда, кг	115	242-254	40	1
Длина минрепа, м	110	130	35	110
Глубина моря, м:				
наибольшая	110	130	35	110
наименьшая	15	18	1,8	24
Углубление, м:				
наибольшее	4	6,1	1,5	магазин – 46, боек – 6
наименьшее	1,2	1,2	0,5	магазин – 18, боек – 6
Минимальный минный интервал, м	35	43-55	20	-
Наибольшая скорость	4 – на глубине до 25 м; 8 – на глубине свыше 25 м	24	17-18	15
Время прихода мины в боевое положение, мин	10-20	15-25	10-20	10-20
Принцип действия взрывателя	5 гальваноударных свинцовых колпаков	ударно-механический прибор инерционного действия	2 гальваноударных колпака	патрон нажимного действия

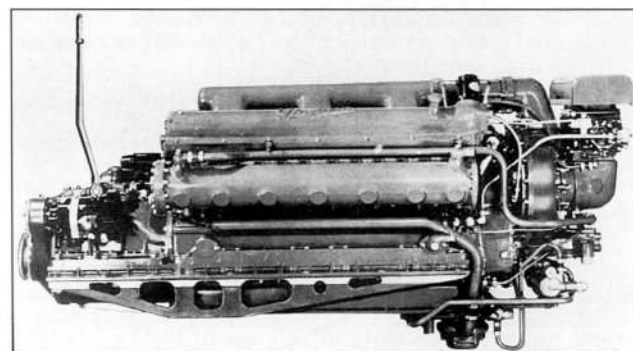


лета 1942 года некоторые катера были оснащены тральными лебедками, позволявшими использовать катерный змейковый трал или катерный параван-трал.

После сдачи флоту в сентябре 41-го последних МО-4 завод № 5 сосредоточился на строительстве катеров Д-3, тем более, что в условиях ленинградской блокады даже это оказалось весьма непросто. Согласно постановлению ГКО № 473 от 13.08.1941 года планировалось развернуть строительство малых охотников на двух заводах в Астрахани, двух в Ленинграде (№ 194 и № 370), а также на предприятиях в Ярославле, Гороховце, Перми, Красноярске и Сосновке. До конца года там должны были заложить 104 корпуса МО-4, но выполнена была лишь пара процентов от этого плана. Эвакуация промышленности на Восток, а также тяжелое положение на сухопутном фронте привели к стремительному сворачиванию военного кораблестроения. Были разрушены все производственные связи, наиболее опытные заводы переключились на выполнение заказов для армии, а многие речные предприятия, которым предстояло осваивать строительство катеров, являлись по сути небольшими артелями, работавшими зачастую под открытым небом кустарными методами! Весной 1942 года выяснилось еще одно обстоятельство, чуть было не поставившее крест на строительстве катеров – отечественная промышленность прекратила и не собирается возобновлять производство катерных моторов. Попытки заказать у союзников моторы по отечественным специфика-

Слева направо: мина образца 1926 г., минный защитник образца 1926 г., мина Р-1.

циям успехом не увенчались. Выход из тупика предложили сами американцы – они были готовы поставить нам по ленд-лизу бензиновые двигатели фирмы Паккард, устанавливавшиеся на катерах флота США. По своим характеристикам они превосходили отечественные ГАМ-34, но все это потребовало переработки проектной документации под размеры и весовые параметры новых моторов. Это, наряду с налаживанием трудовой кооперации между новыми предприятиями,



Двигатель Паккард

существенно замедлило сроки постройки. Переработанный проект получил номер 174. «Мошки» этого проекта имели увеличенные размеры (26,9х4,01х1,7 м) и водоизмещение (59,2 т). За счет более мощных двигателей скорость хода возросла до 26,7 узлов. Одинарные тумбовые установки пулеметов ДШК на части катеров были заменены американскими спаренными 12,7-мм «Colt» с водяным охлаждением.

В результате всех этих сложностей в 1942 году были достроены лишь четыре катера, эвакуированных в конце 41-го с Московской судовой верфи (достройка в Астрахани на заводе НКРП), четыре катера завода № 345 (достройка на заводе № 640 в Сосновке), а также четыре катера собственного производства астраханского завода НКРП и три – производства завода в Сосновке. Последние строились уже по проекту 174. Вступившие в строй в 1942 году катера принимали участие в боевых действиях на Волге и Каспии, но в конечном итоге были перевезены на Черное море. Завод № 638 в Астрахани и завод Наркомлеспрома в Красноярске, также имевшие в начале года задание освоить производство МО-4, были переключены на строительство кораблей других типов, а заложенные на их стапелях корпуса (если эта закладка осуществлялась в действительности, а не на бумаге), разобраны.

В 1943 году производство МО-4 сохранилось только на заводе НКРП в Астрахани и заводе № 640 в Сосновке. Последний сдал флоту 13 катеров, после чего переключился на строительство новых охотников по проекту 200. Астраханский же завод до конца войны продолжал достраивать «мошки», заложенные в первом периоде войны – по три в 1943 и 1944 годах, два в 1945-м. К тому времени проект МО-4 устарел уже во всех отношениях.

Схожая судьба досталась проекту малого охотника со стальным корпусом, обозначенного как проект 164 или МО-6. Еще в конце 1940 года адмирал И. С. Исаков утвердил оперативно-тактическое задание на его проектирование. Заложить корабли до начала войны не успели, а согласно декабрьскому 1941 года постановлению ГКО № 992 о военном кораблестроении на 1942 год это предстояло сделать заводу № 370 (Петрозавод) в блокадном Ленинграде. Нереальность этого выяснилась очень скоро, и задание получил завод № 661 в Балаково. Закладка четырех катеров состоялась в конце второго квартала 42-го, еще до того, как проект был переделан под установку «Паккардов». Предприятие, никогда ранее не строившее столь сложные корабли для ВМФ, испытывало большие трудности, и смогло полностью рассчитаться с заказ-

чиком лишь к весне 1944 года. Как и МО-4 военной постройки, все МО-6 вошли в состав ЧФ.

Всего было построено до 1945 года: МО-1 – 1 ед., МО-2 – 27 ед., МО-3 – 4 ед., МО-4 – 264 ед.*, МО-5 – 1 ед., МО-6 – 4 ед., БК-02 – 1 ед.

Среди общих недостатков разных серий проекта МО служившими на них моряками отмечались:

- недостаточно мощное вооружение, которое нельзя было усилить без риска критического ухудшения остойчивости;
- неудачное размещение крупнокалиберных пулеметов, не позволявшее вести ими огонь на один борт;
- отсутствие малолитражных двигателей экономичного хода. Минимальная скорость под главными двигателями – 8 узлов – не позволяла использовать на ходу гидроакустические станции;
- отсутствие защиты жизненно важных частей катера;
- большая взрывопожароопасность ввиду использования в качестве топлива бензина;
- слабость корпуса, не рассчитанного на плавание в мелкобитом льде;
- недостаточная остойчивость (валкость);
- малая дальность плавания;
- необходимость установки головных телефонов на боевых постах, так как отсутствие связи затрудняло управление огнем;
- отсутствие на большинстве катеров УКВ-радиостанций;
- несовершенство гидроакустического и навигационного оборудования, поскольку на большинстве катеров не было лагов и эхолотов.

Наибольшее количество нареканий вызывали малая эффективность стрельбы из 45-мм пушек 21-К по воздушным целям и слабая защищенность боевых постов.

В связи с недостаточными огневыми возможностями МО для задач противовоздушной обороны командованием ОВР КБФ уже в 1941 году ставился вопрос о замене орудий 21-К на 37-мм автоматы, так как из 45-мм пушки было очень тяжело попасть в самолет при высоте цели более 2000 м, а при малых высотах расчет не успевал наводить орудие из-за быстрого передвижения самолета. В отчете Истребительного отряда за 1941 год указывалось: «Анализ проведенных стрельб показывает, что огонь 45-мм пушек малоэффективен в силу небольшого потолка, малой скорости, несовершенства прицела ШБ и малой начальной скорости [снаряда]».

Поскольку у большинства прицелов ШБ-1 45-мм пушек не было освещения сетки и шкалы, к тому же при плохой освещенности имелаась потеря светосилы без увеличения, это существенно снижало эффективность артогня ночью, когда происходило большинство боестолкновений. Отсутствие беспламенных порохов 45-мм снарядов и пламегасителей орудий приводило в темное время суток к ослеплению орудийных расчетов и демаскировке катера. Чтобы как-то выйти из создавшегося положения командир МО № 302 старший лейтенант И. П. Чернышев и командир отделения командиров А. П. Фролов в 1942 году сконструировали пламегаситель для орудия 21-К, который был признан удачным. Кроме того, прямо в частях наносилась сетка на прицелы ШБ-1, что давало возможность навод-

* Точная численность построенных катеров типа МО-4 не установлена. Согласно материалам С.С. Бережного с момента начала строительства до момента окончания Великой Отечественной войны флот и морские пограничные части НКВД получили 264 катера, 219 из которых приняли участие в войне. Еще восемь катеров были построены в 1945-1947 гг. в мастерских Ленинградского пограничного порта. В то же время существуют и альтернативные цифры. Так, например, известно, что на заводе № 5 в 1936-1941 гг. было построено 228 катеров МО-4 (заводские номера 1-228), к которым в течение 1941-1945 гг. добавились 4 катера постройки ярославского завода № 345 (зав. № 1730-1733), 4 московской судостроительной верфи (зав. № 1304-1307), 12 завода НКРП в Астрахани (зав. № 38001-38004, 38006-38013) и 13 завода № 640 в поселке Сосновка (зав. № 5-13, 20, 21, 23, 24). В сумме это дает 261 катер.

чику самостоятельно определять и исправлять выносы по целику, а также монтировались коллиматорные прицелы на орудия 21-К.

С заменой 45-мм пушек вопрос решался труднее, поскольку предлагавшаяся для замены 37-мм установка 70-К была в три раза тяжелее, требовала усиления конструкции корпуса и могла отрицательно повлиять на остойчивость катера. К тому же, признавалось, что 37-мм снаряд по разрывному действию уступает 45-мм. Тем не менее, для борьбы с авиацией, являвшейся для малых охотников наиболее опасным противником, известны случаи установки на корме катеров, на месте демонтируемого стеллажа для малых глубинных бомб, зенитных автоматов 25-мм 84-КМ или 20-мм «Oerlikon». Правда, все эти переделки осуществлялись на Северном и Черноморском флотах, в то время как балтийские катера продолжали нести то же вооружение, что и в начале войны.

Признавалось целесообразным заменить имевшиеся на части катеров пулеметы калибра 7,62-мм на ДШК, а также соединять по две-три пулеметные ленты ДШК, чтобы уменьшить перерывы в ведении огня для смены ленты. Эти предложения были реализованы уже в 1942 году.

Экипажами малых охотников неоднократно указывалось на острую необходимость навесного бронирования ходовых мостиков, обычно первыми попадавшими под удар, в результате чего катер сразу лишался управления. Во время войны предпринимались попытки повысить защиту экипажей путем частичного бронирования малых охотников. При этом обычно бронировали козырьки и отвесы ходовых мостиков, отсеки бензоцистерн, устанавливались съемные щитки на баке. Щиты для орудий 21-К появились на охотниках уже после окончания войны.

В качестве еще одного недостатка катеров этого типа можно указать слабость деревянной сосновой обшивки корпуса при плавании во льдах. Льдины прорезали сосновые доски, даже в легком льду и в сале появлялись задиры обшивки и пробоины. Так были потеряны во время перехода с Гогланда в декабре 1941 года семь малых охотников, чьи деревянные корпуса не выдержали давления льда. В связи с этим, начиная с осени 1942 года, на Балтике малые охотники, которые планировалось использовать в тяжелых ледовых условиях, оборудовались стальными ледовыми поясами, что позволило избежать пробоин от касания острых краев льдин.

По отзывам участников Великой Отечественной войны, несмотря на все имевшиеся недостатки, малые охотники признавались удачным типом малых кораблей. По мнению служивших на них моряков их главными достоинствами были:

- малые размерения и высокая маневренность, делающие такой катер трудноуязвимым для авиации, артиллерийского и торпедного оружия;
- исключительная живучесть, обусловленная удачной конструкцией корпуса и позволяющая катерам оставаться на плаву при весьма тяжелых повреждениях корпуса и даже полном отрыве носовой или кормовой части;
- лучшая обитаемость по сравнению с другими проектами охотников, унифицированных с торпедными катерами.



Зенитный 37-мм автомат 70-К на катере типа МО-4



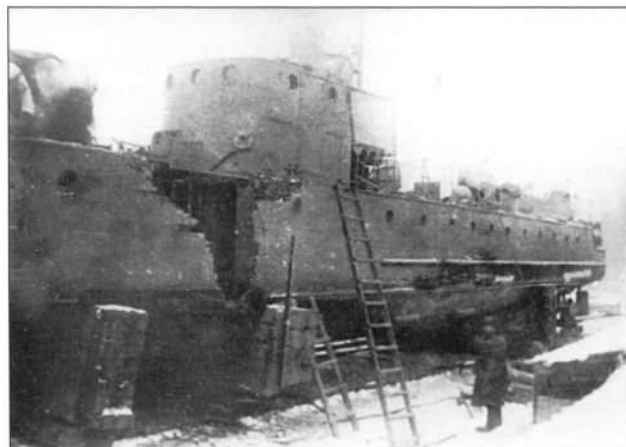
Катер типа МО-4, вооруженный зенитным автоматом «Эрликон»



Катер типа МО-4 ПК-11 и ПК-12. 45-мм орудия 21-КМ оснащены противопоульными щитами



Одним из основных достоинств катеров типа МО-4 стала высокая живучесть. Несмотря на кажущуюся тяжесть повреждений, приведенные на фотографиях (вверху и внизу) катера черноморского флота смогли сохранить плавучесть и были благополучно приведены в базу и отремонтированы



Малые охотники типа МО-2 и МО-4 были одним из самых массовых типов пограничных кораблей и сторожевых катеров ВМФ. На Балтике несли службу и приняли участие в боевых действиях катера типов МО-2, МО-4, МО-5 и БК-02.

МАЛЫЕ ОХОТНИКИ ТИПА Д-3

В связи с отсутствием в Ленинграде необходимых двигателей ГАМ-34ФН (1200-1250 л.с.), торпедные катера типа Д-3 производства завода №5 с лета 1941 года оснащались моторами ГАМ-34БС (850 л.с.). Слабые моторы не позволяли катерам развить более 28-29 узлов, что, по мнению Управления кораблестроения ВМФ, делало их малопригодными для атак скоростных эсминцев и миноносцев. По этой причине, а

также в связи с потребностью флота в сторожевых катерах, в конце 1942 года все оставшиеся в составе КБФ катера Д-3 были переоборудованы в малые охотники. В этом варианте они имели: водоизмещение нормальное – 36,8 т, полное – 39,3 т, наибольшую длину 22,1 м, ширину – 3,7 м, осадку – 1,77 м. Их вооружение составляла 37-мм автоматическая пушка 70-К на корме и два 12,7-мм пулемета ДШК на турелях (на мостике и на люке машинного отделения) либо на тумбах (впереди и позади мостика), а также два бомбосбрасывателя, 8 глубинных бомб ББ-1 и 8 БМ-1. Для поиска подводных лодок катер оснащался шумопеленгатором «Цефей-2». Скорость охотника после переоборудования уменьшилась до 27 узлов.

Поскольку строительство катеров МО-4 на ленинградских заводах прекратилось, а строительство БМО только разворачивалось, было принято решение достроить в качестве малых охотников часть новых катеров типа Д-3, перепроектированных под моторы «Паккард». Новый проект получил обозначение П-19-ОК*. Построенные по нему катера имели водоизмещение нормальное – 37,2 т, полное – 40,2 т, наибольшую длину 22,1 м, ширину – 3,7 м, осадку – 1,7 м. Следует отметить, что вместо трех главных двигателей, устанавливавшихся на торпедных катерах Д-3, малые охотники получали лишь два «Паккарда» по 1200 л.с. каждый, причем само машинное отделение смещалось в корму. Максимальная скорость хода при этом составила 24 узла. С 1944 года катера оснащались двигателями экономического хода «Кармингтон», работавшим на средний вал. При этом дальность плава-



Малый охотник типа Д-3 (проект П-19-ОК)



* В ряде документов проект имеет обозначение П-19-ОХ, что выглядит логично (П-19 – проект «чистого» торпедного катера Д-3, П-19-ОХ – охотник на базе проекта П-19). Весьма возможно, что утвердившееся в исторической литературе обозначение – результат опечатки.



ния выросла с 500 миль экономическим 9-узловым ходом под главными двигателями до 1000 миль 6-узловым ходом. Кроме того, установка экономического двигателя позволяла использовать на малом ходу гидролокатор «Тамир». Вооружение оставалось прежним, но на некоторых катерах вместо пулеметов ДШК по борту установили спаренные тумбовые установки «Colt». На катерах, оснащенных двигателем экономического хода, число больших глубинных бомб пришлось сократить до шести. Из средств связи имелись радиопередатчик «Скумбрия», радиоприемник УС-ЗС (УС-4). Экипаж 18 человек.

Всего на заводе № 5 НКСП построено 46 малых охотников Д-3 и 10 переоборудовано из торпедных катеров.

Среди недостатков катеров типа Д-3 отмечалось, что при установке артсистемы 70-К не был учтен возникший в результате этого дифферент на корму, увеличивавшийся на ходу. По этой причине автомат трудно проворачивался, а при скорости катера более 20 узлов из-за сильной вибрации наводка 70-К по горизонту сопровождалась рывками. Кроме того, имелись и конструктивные недостатки автомата 70-К. Из-за негерметичности соединения шарового погона и зубчатого венца, туда просачивалась вода. Накапливаясь в выточке неподвижного основания, она приводила к ржавлению установки, из-за чего периодически требовалась переборка всего сепаратора.

БРОНИРОВАННЫЕ МАЛЫЕ ОХОТНИКИ ПРОЕКТА 194

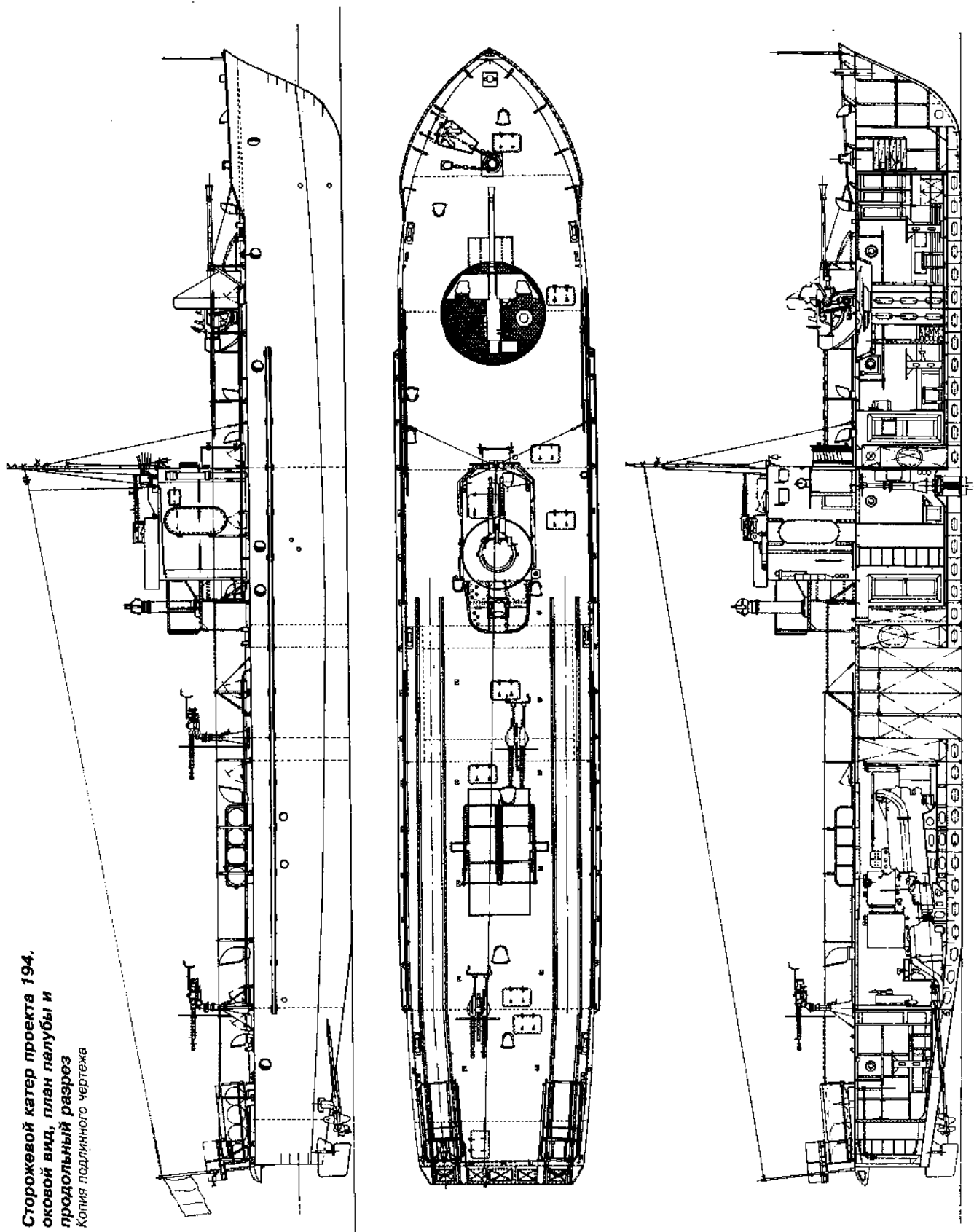
Потери, понесенные катерными силами КБФ в течение первого года войны, и оторванность от «большой земли» уже летом 1942 года заставили командование КБФ задуматься о возобновлении катеростроения в

блокадном Ленинграде. В июне Военный совет Ленинградского фронта, в подчинении у которого находились все городские предприятия, подтвердил важность решения этой задачи и разрешил использовать для этого мощности судостроительных заводов. На основании этого решения аппарат уполномоченного Управления кораблестроения ВМФ в Ленинграде капитана 1 ранга А.А. Якимова разработал задание и выдал заказы на проектирование бронированного малого охотника со стальным корпусом. Честь выполнения ответственного поручения выпала конструкторскому бюро завода № 196 «Судомех» (начальник КБ В. М. Мудров, главный инженер завода Ю. Г. Деревянко, ведущий конструктор А. Н. Тюшкевич). Проектирование началось в июле, эскизный проект, получивший номер 194, был утвержден 24 августа. 21 сентября Военный совет фронта утвердил постройку двух охотников со сроком сдачи головного уже 15 ноября. Этот срок в условиях блокады выдержать, конечно же, было нереально, и сдача катера флоту состоялась уже после вскрытия Финского залива ото льда 31 мая 1943 г. Не дожидаясь этого, еще 16 декабря постановлением ГКО № 2631 был утвержден план постройки и ремонта кораблей КБФ на 1943 год, согласно которому заводу «Судомех» предстояло заложить еще 17 новых корпусов. Строительство осуществлялось поточно-позиционным методом, при котором корпус собирался сначала из двух блоков, перемещавшихся на тележках от позиции к



Главный инженер
завода №196
Ю.Г.Деревянко

Сторожевой катер проекта 194.
 оковой вид, план палубы и
 продольный разрез
 Копия подлинного чертежа



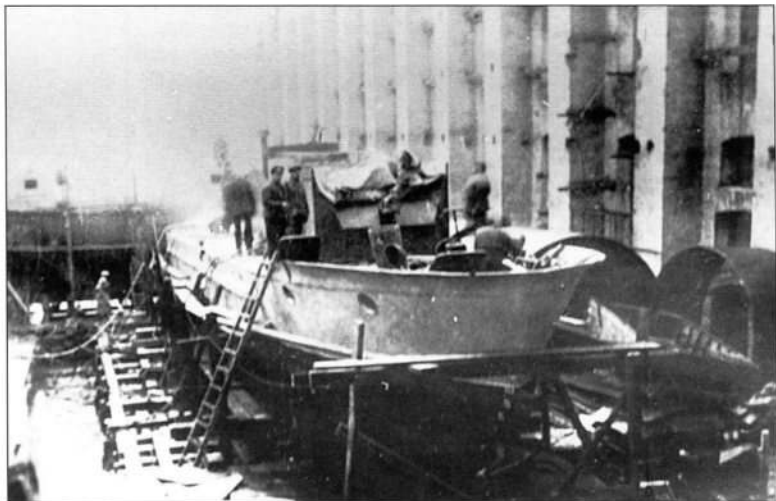
позиции. Продолжительность постройки одного катера составляла от 3 до 6 месяцев, что для блокадного города следует признать выдающимся достижением.

В новом катере были частично устранены недостатки, присущие его предшественникам: усилено вооружение, проведено бронирование наиболее важных помещений и постов. Однако БМО так же, как и МО-4, трудно было назвать специализированным противолодочным кораблем, да и задачи при разработке нового корабля ставились скорее присущие сторожевому катеру: дозорная служба, эскортирование кораблей и конвоирование судов, минные постановки, участие в высадке десантов и т.п.

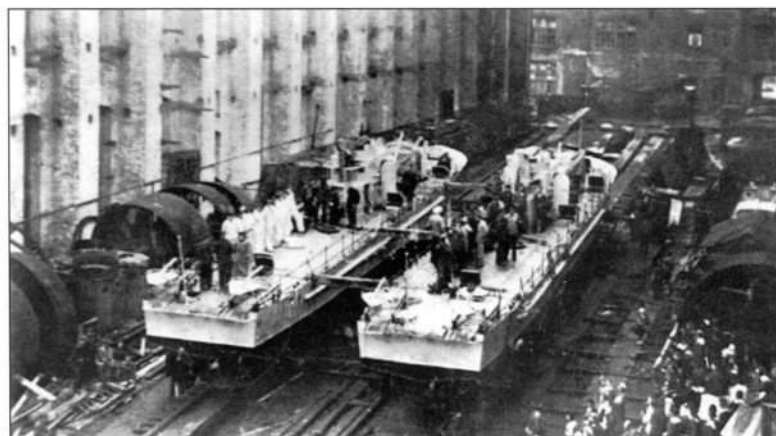
Охотники данного типа имели металлический сварной корпус с поперечной системой набора, плоским транцем, V-образными прямолинейными обводами со значительной килеватостью. Естественно, что подобные обводы, выбранные для упрощения производства, были далеки от идеала и создавали значительное волновое сопротивление. Корпус разделялся поперечными переборками на семь водонепроницаемых отсеков: 0-4 шп. – в отсеке располагались шкиперская, умывальник и галюн, 4-10 шп. – носовой 8-местный кубрик, 10-17 шп. – радиорубка, пост акустика, каюта командира, 17-24 шп. – камбуз, 6-ти местный кубрик, 24-30 шп. – топливный отсек, 30-41 шп. – моторный отсек, 41-48 шп. – кормовой 6-местный кубрик, ахтерпик. Люков в переборках между отсеками не было. Для повышения живучести в боевых условиях осуществлялось бронирование ходовой рубки, радиорубки, машинного отделения, погребов боезапаса, палубы. Катер имел осушительную и пожарную системы, а также паровое отопление помещений. Рулевое устройство включало два полубалансирных руля с управлением из рубки и аварийным управлением из кормового кубрика. В состав якорного устройства входили 75-кг якорь и ручная шпиль.

Энергетическую установку первоначально составляли два бензиновых двигателя «Паккард» общей мощностью 2400 л.с. и работавший на средний вал двигатель экономического хода ЗИС мощностью 43 л.с. На испытаниях катера сдачи 1943 года смогли дать проектные 22 узла.

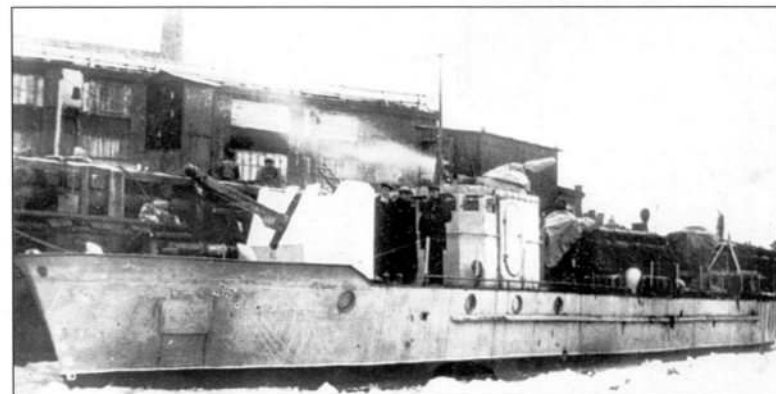
Особое внимание при проектировании было уделено увеличению огневой мощи охотника. По проекту вооружение должно было состоять из одного 37-мм автомата на носу, спаренной турели ДШК на рубке и двух спаренных тумбовых установок ДШК на корме. При таком варианте БМО выпускал бы в минуту 302 кг металла, в то время, как аналогичный показатель для



БМО в эллинге завода № 196



МО-4 составлял только 138,8 кг, а для сторожевых катеров на базе проекта Д-3 – 167 кг. Однако, до конца войны отечественная промышленность так и не смогла освоить производство ни спаренных турелей, ни спаренных тумбовых установок ДШК. По этой причине вместо них первые катера получили одинарную турель ДШК на рубке и два спаренных 12,7-мм пулемета «Colt» с водяным охлаждением позади нее. Противолодочное вооружение состояло из двух кормовых



БМО во время прохождения испытаний



БМО в достройке на заводе №196

бомбосбрасывателей, к которым имелось 16 больших глубинных бомб ББ-1. Вместо бомб и бомбосбрасывателей катера могли принимать до 10 мин КБ-3, для чего имелись минные скаты, пути и специальные крепления, правда, в боевых условиях БМО мины ставить не довелось. Над бомбосбрасывателями устанавливались корзины для дымовых шашек, запас которых по сравнению с МО-4 был увеличен с шести до 12. Кроме того, при необходимости в кормовой части могла ставиться тральная лебедка. Для обнаружения подлодок катер имел гидроакустическую станцию «Тамир». Кроме того, катер выгодно отличался от собратьев по классу по дальности плавания и автономности, хотя из-за вынужденного увеличения численности экипажа условия его обитаемости оставляли желать лучшего.

В кампании 1943 года катера продемонстрировали высокие боевые характеристики. Строительство их продолжилось по несколько откорректированному проекту. Вместо маломощного двигателя ЗИС установили американский «Континенталь» фирмы Кермач мощностью 93 л.с. Увеличили толщину листов корпуса и, кроме того, толщину обшивки днища в районе гребных винтов с 4 до 7 мм, поскольку из-за пульсирующей струи воды тонкая обшивка получала трещины. Также пришлось усилить теплоизоляцию. Наконец, в феврале 1944 года командующий КБФ вице-адмирал В. Ф. Трибуц направил заместителю наркома по кораблестроению адмиралу Л. М. Галлеру письмо, в котором просил не устанавливать, как предлагало КБ завода, вместо двух пулеметных спарок позади рубки второе 37-мм орудие, а заменить одну из них 45-мм полуавтоматом 21-КМ. Свое предложение он аргументировал тем, что «воздействие с воздуха ослабло» и «возрастает роль и значение артиллерии катеров в десантных операциях». В результате БМО оказался единственным в своем роде обладателем артвооружения, включавшим три разных калибра и четыре типа боеприпасов! Указанные изменения привели к росту экипажа с 18 до 24 человек и массы катера с 55,2 т до 59,5 т. Скорость снизилась, соответственно до 19-20 узлов, что с точки зрения Управления кораблестроения было для малых охотников совершенно неудовлетворительно. В результате проект

дальнейшего развития не получил, а был признан плодом «ленинградского судостроения», родившимся в критических условиях обстановки.

Вся серия бронированных морских охотников – 66 единиц – была построена в 1943-1945 гг. и служила исключительно на КБФ, причем до момента окончания войны состав флота успели пополнить 48 из них.

МАЛЫЕ ОХОТНИКИ ТИПА ОД-200

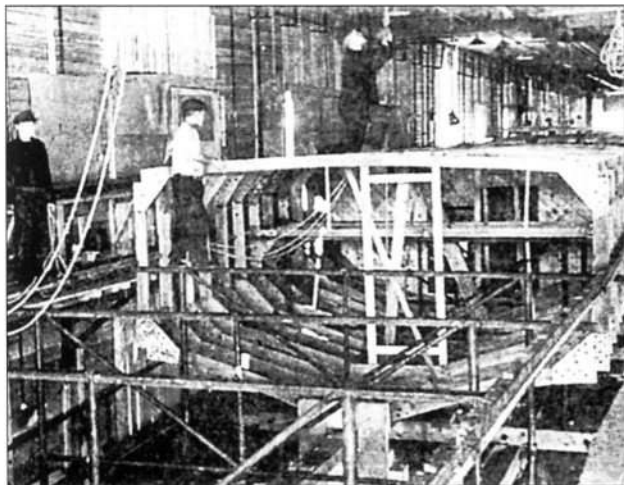
Проект малого охотника типа ОД-200 разработан в 1942 году коллективом филиала ЦКБ-32 при заводе № 640 (п. Сосновка; здесь же трудились многие специалисты из КБ завода № 5) в рамках создания унифицированного боевого катера, т.е. торпедного катера и малого охотника за подводными лодками на базе единого корпуса в металлическом и деревянном вариантах исполнения. При этом в качестве конструкционного материала для охотников изначально намечалось только дерево. Разработка этого проекта велась с учетом недостатков, выявившихся при эксплуатации МО-4, обладавших, по мнению Управления кораблестроения ВМФ, слабым вооружением, малой остойчивостью и недостаточной скоростью хода.

Еще 27 апреля 1942 г. заместитель наркома ВМФ адмирал Л. М. Галлер обратился к руководству Наркомсудпрома с предложением перейти от строительства пяти различных типов торпедных и сторожевых катеров к строительству одного типа в деревянном либо металлическом исполнении. Новому проекту присваивалось обозначение П-26, его главным конструктором стал Л. Л. Ермаш. За основу брался теоретический чертеж катера Д-3 (П-19), при этом моторная установка смещалась в корму на четыре шпации. Первоначально планировалось установить на катере моторы ГАМ-34БС, но почти сразу поступило указание переработать чертежи под установку моторов «Паккард». В варианте малого охотника катер должен был иметь два главных двигателя и два двигателя экономичного хода ГАЗ-11. 8 июля того же года состоялся совместный приказ НК ВМФ и НК СП о разработке технического проекта катера, который был утвержден 7 ноября 1942 г. как проект № 200. 20 января 1943 г. на заводе № 640 в Сосновке был заложен головной корпус. Между 5 и 27 октября 1943 года, базируясь на Баку, он прошел государственные испытания.



**Главный конструктор проекта П-26
Л.Л.Ермаш**

Малые охотники строились в деревянном корпусе (обозначение ОД-200 в отличие от металлических торпедных катеров по этому же проекту – ТМ-200) и имели водоизмещение 47,5 т, размеры 23,4х3,9х1,56 м. Первоначально двигательную установку составляли только два мотора «Паккард», но на катерах постройки 1945 года и более поздних их дополняли два экономичных двигателя фирмы Кермач по 85 л.с. Вооружение на головном катере состояло из одного 37-мм автомата 70-К и двух 12,7-мм пулеметов ДШК в бронированных «стаканах»-турелях позади мостика. Приемная комиссия отметила слабость вооружения катера в носовом секторе, рекомендував установить там 20-мм автомат «Эрликон» на тумбо-



Набор корпуса катера типа ОД-200



Спуск на воду ОД-200 на Сосновском ССЗ

вой установке. Несмотря на это, катера постройки 1943-1944 гг. вооружения на носу не несли, хотя некоторые получили его позднее во время ремонтов. Лишь с 1945 года все серийные катера несли на баке отечественный 25-мм автомат 84-КМ. После его монтажа с подкреплениями масса катера возросла на 1,1 т, а

скорость полного хода упала с 28 до 24,8 узлов. Противолодочное вооружение состояло из 2 бомбосбрасывателей, 12 больших или 24 малых глубинных бомб и гидроакустической станции «Тамир». В дополнение к дымовым шашкам катер оснащался дымовой аппаратурой ДА-7 с управлением из рубки, кроме того, он изначально располагал параван-тралом и аппаратурой автоматизированного управления курсом «Янтарь-2». Экипаж состоял из 21 человека. Охотники строились на заводе № 640 в Сосновке, а после войны также и на Московской судостроительной верфи.

Стремление к созданию универсального, а не специализированного катера, явилось причиной многих недостатков ОД-200, отмеченных уже в ходе войны по результатам боевого применения первой серии катеров:

- на ходах, начиная от 12-16 узлов, и при волне 3-4 балла автомат 70-К очень сильно заливало волной;
- неудачная конструкция барбетов ДШК, которые вследствие неравномерного расположения брони имели большой эксцентрический момент, преодоление которого требовало усилий и снижало плавность наводки, в связи с чем вести огонь по быстро движущейся цели было невозможно;
- недостаточный обзор из рубки через командирский люк, особенно в направлении кормы;
- неудобное, слишком низкое расположение компаса, штурвала и машинного телеграфа, затруднявшее их использование;
- непродуманное оборудование и бронирование места командира и рулевого;
- на экипаж около 20 человек было предусмотрено только 14 спальных мест. Из-за этого, а также из-за уменьшения объема жилых кубриков, катер имел худшую, по сравнению с МО-4, обитаемость.

В целом по результатам войсковых испытаний на Черном море комиссией флота был сделан вывод о том, что малые охотники ОД-200 не способны полноценно заменить катера типа МО-4. Тем не менее, до конца 1945 года на Сосновском заводе было построено более 80 катеров этого типа. Производство ОД-200 продолжалось и после окончания Великой Отечественной войны.



МО 231 типа ОД-200 из состава Каспийской флотилии

Тактико-технические элементы малых охотников

Характеристики	МО-1	МО-2	МО-4 П-10	МО-4 пр. 174	МО-5	МО-6 пр. 164	БК-02	Д-3 П-19	Д-3 П-19-ОК	БМО пр. 194	ОД-200 пр. 200
Длина наибольшая, м	26,0	26,2	26,9	26,9	29,0	26,8	26,8	22,1	22,1	24,76	23,4
Ширина наибольшая, м	3,84	3,95	4,01	4,01	4,01	4,0	3,8	3,7	3,7	4,2	3,9
Осадка наибольшая, м	1,15	1,28	1,37	1,7	1,05	1,4	1,9	1,77	1,7	1,6	1,56
Водоизмещение полное, т	51,1	51,0	56,5	59,2	58,0	66,0	58,0	39,3	40,2	57,3	47,5
Максимальная скорость, узлов	14,0	27,0	26,0	26,7	26,0	23,0	24,0	27	24	21,0	28
Дальность плавания, миль	400	430	495	250	495	700	285	500	500	495	600
									{1000 на дв. эконом. хода}	{1330 на дв. эконом. хода}	{1500 на дв. эконом. хода}
Запас топлива, кг	5100	5100	5200	5200	5200	5200	5200	5200	5200	5200	6000
Число, мощность (л.с.) и тип главных моторов	2х565	3х675	3х850	3х1200	3х850	3х1200	3х675	3х850	2х1200	2х1200	2х1200
	АМ-34К	ГАМ-34БС	Паккард	ГАМ-34БС	Паккард	АМ-34К	ГАМ-34БС	Паккард	Паккард	Паккард	Паккард
	Стерлинг- Викинг	или 3х850 ГАМ-34БС									
Число, мощность (л.с.) и тип моторов экон. хода	-	-	-	-	-	-	-	-	1х85 Кармингтон**	1х43 ЗИС	2х85 Кермач
									или Кермач**		
Артиллерийское вооружение (вариант, установленный на головном катере, последующие изменения см. в тексте)											
45-мм	-	2х1	2х1	2х1	2х1	2х1	2х1	-	-	-	-
37-мм	-	-	-	-	-	-	-	1х1	1х1	1х1	1х1
12,7-мм ДШК	2х1	2х1	2х1	2х1	2х1	2х1	2х1	2х1	2х1	1х1	2х1
12,7 мм «Colt»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2х2	-
Противолодочное вооружение											
ББ-1	-	8	8	8	8	8	8	8	6	16	12
БМ-1	20	12	24	24	24	24	24	8	8	-	24
Химическое вооружение											
МДШ	4	4	6	6	12	6	6	-	-	12	-
аппаратура ДА-Т4-БК								220 кг смеси	220 кг смеси		
аппаратура ДА-7											250 кг смеси
Минное вооружение	-	-	2 обр. 1926 или 4 обр. 1908 или 6 Р-1 или 4 МЗ-26*	-	-	-	-	-	-	10 КБ-3*	-
Радиосредства											
ПРД Бухта	1	1	1	1	1	1	1	-	-	1	-
ПРМ 5-РКУ	1	1***	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ПРМ КУБ-4	-	-	1	1	1	1	1	-	-	1	-
ПРД/ПРМ Ерш	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
ПРД Скумбрия	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1
ПРМ УС-4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Гидроакустические средства											
ШП Цефей-2	1	-	-	-	1	1*****	-	1	1*****	-	-
ШП Посейдон	-	1	1****	-	-	-	1	-	-	-	-
ГАС Тамир-1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
ГАС Тамир-9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1*****
Бронирование, мм	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Борт-10 палуба-8, рубка-12	барбетты ДШК-10
Материал корпуса	Дерево	Дерево	Дерево	Дерево	Дерево	Сталь	Сталь	Дерево	Дерево	Сталь	Дерево
Экипаж	20	20	20	23	21		20	18	18	24	21

* За счет снятия противолодочного вооружения.

** На катерах постройки 1944-1945 гг.

*** или ПРМ КУБ-4

**** или Цефей-2, или ГАС Тамир-1, или Дракон-134а

***** или ГАС Тамир-7

***** или ГАС Тамир-8

1941 год

До начала Великой Отечественной войны большая часть малых охотников, как было сказано выше, поступала с завода № 5 в морские части пограничных войск НКВД СССР. Однако Балтийский флот с 1938 года также получил некоторое количество МО-4. На 1 января 1941 г. в состав КБФ входили 19 охотников (включая один царской постройки типа «Никсон»), шесть из которых только в феврале были приняты флотом. Помимо пополнений случались и потери – 11 января при переходе из Таллина в Лиепаю МО № 111 был сильно сжат льдами, получил пробоины в нескольких отсеках и затонул.

Зимой 1940-1941 гг. катера прошли плановый ремонт и к началу навигации находились в высокой степени боевой готовности. Командный и рядовой состав всех катеров был кадровый, прошедший полный курс боевой подготовки. Экипажи были натренированы в совместном плавании, поиске подлодок и бомбометании, несении дозорной службы.

На 22 июня 18 имевшихся в наличии охотников распределялись по соединениям следующим образом (см. таблицу).

Такого незначительного количества было явно недостаточно для организации охраны водного района, и флот с первых часов войны испытал острую нехватку сторожевых катеров. Отчасти разрешению проблемы способствовала мобилизация частей морпогранохраны и включение их в состав КБФ. В соответствии с мобилизационным планом пограничные катера распределялись: 2-й ДСКА 2-го Балтийского отряда погрансудов – в состав Прибалтийской ВМБ (точнее, входившей в ее состав Либавской ВМБ*), 1-й ДСКА 2-го Балтийского отряда погрансудов – в ОВР ГБ КБФ (Таллин), 3-й ДСКА 2-го Балтийского отряда погрансудов – в ОВР Кронштадтской ВМБ, 1-й Балтийский отряд погрансудов – в Шхерный отряд, дивизион Отдельного отряда береговой охраны погранвойск (Ханко) – в ОВР ВМБ Ханко.

Принятые от пограничных войск малые охотники с 23 июня 1941 г. были распределены:

в ОВР Кронштадтской ВМБ и Шхерный отряд;

от 1-го Балтийского отряда погрансудов (Тронгсунд) малые охотники ПК-171, 172, 173, 174, 175, 176, 177;

В ОВР Главной базы: от 2-го Балтийского отряда погрансудов (Таллин) малые охотники ПК-200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 220, 221, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235.

* Несмотря на то, что город с 1940 г. назывался Лиепая, в штабных документах КБФ использовалось старое название – Либава, соответственно и ВМБ имела название Либавской. Точно так же старым наименованием Виндава именовался и город Вентспилс.

В ОВР ВМБ Ханко: от Отдельного отряда береговой охраны Ханко малые охотники ПК-236, 237, 238, 239.

После эвакуации из Лиепаи малые охотники 2-го дивизиона 2-го Балтийского отряда погрансудов ПК-212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, перешли в подчинение Прибалтийской ВМБ.

В отношении экипажей пограничных катеров штабом КБФ отмечалась хорошая подготовка, знание ими района плавания и богатый опыт несения дозорной службы на театре. Это обусловило назначение пограничных офицеров на должности командиров катерных соединений. Так, командир 2-го БОПС капитан 3 ранга А.Н. Перфилов стал командиром сформированного в конце июня в составе ОВРа Главной базы Истребительного отряда. Командирами дивизионов стали бывшие пограничники Я.Т. Резниченко, В.К. Яковлев и А.Д. Финочко, многие другие офицеры укомплектовали штабные и комиссарские должности отряда.

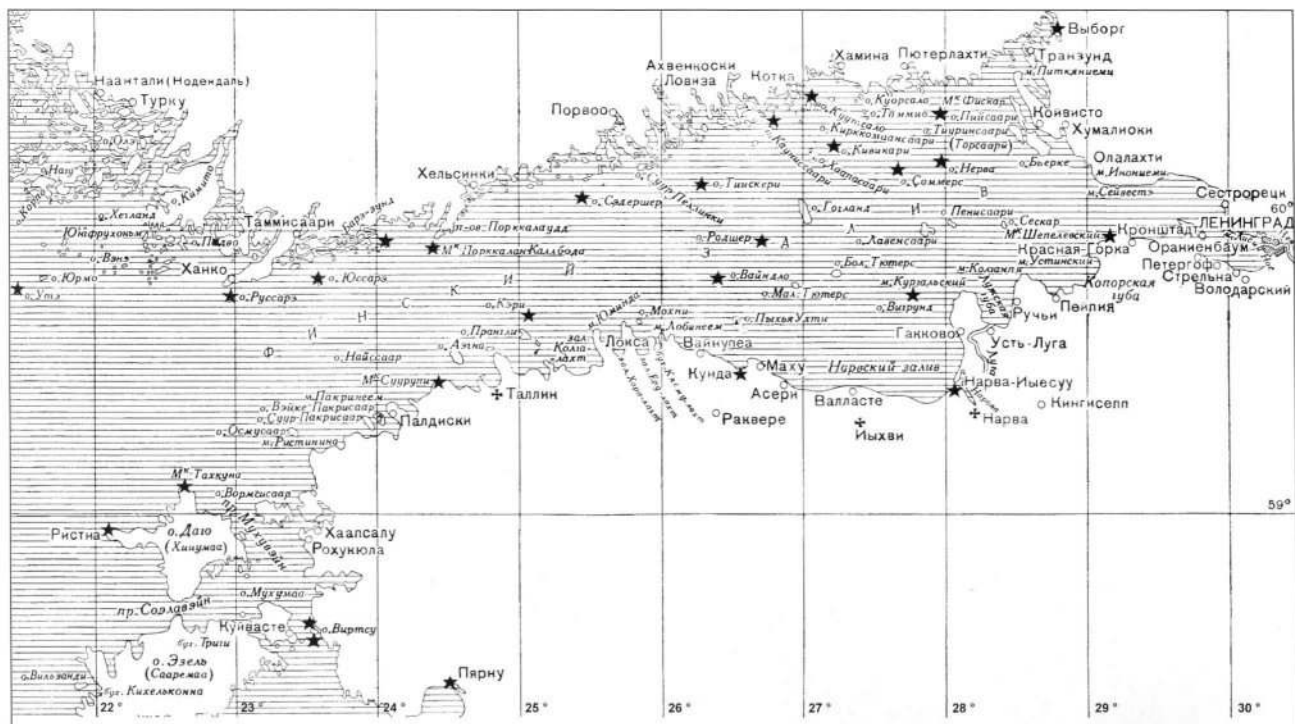
В то же время как недостаток отмечалась неотрабатанность таких элементов, как совместное плавание пограничных катеров, поиск ими подводных лодок, постановка дымовых завес, низкая натренированность в применении оружия командирами и экипажами. Эти недостатки были обусловлены спецификой пограничной деятельности и несогласованностью программ боевой подготовки пограничных и флотских соединений.

Дивизион	Тип	Место дислокации	Катера
1-й ДСКА	МО-4	ОВР ГБ Таллин	МО № 112, 113, 131, 132, 133, 141, 142, 143
2-й ДСКА	МО-4	ОВР КВМБ Кронштадт	МО № 121, 131, 132, 133*, СКА № 211 (тип «Никсон»)
Северный отряд опытовых кораблей НИМТИ	МО-4	Ленинград	МО № 122, 123
3-й ДСКА	МО-4	ОВР ВМБ Ханко Ханко	МО № 311, 312, 313

Примечания: 1. Здесь и далее в таблицах по боевому составу показаны только входившие в дивизионы сторожевые катера и малые охотники типов МО, Д-3, БМО и ОД-200. Катера других классов и типов, входившие в эти же дивизионы, не показаны.

2. В литературе, научных трудах и даже боевых документах периода Великой Отечественной войны имеются многочисленные ошибки в обозначении сторожевых катеров, обусловленные их многократными переименованиями, в результате чего нередко возникало дублирование используемых номеров. Чтобы избежать путаницы составители документов часто еще какое-то время использовали прежние наименования, а в ряде случаев и довоенные номера. Катера, поступившие от промышленности, в течение некоторого времени, несмотря на то, что имели официально присвоенное наименование, обозначались заводским номером. Окончательно проблему использования для катеров и старых и новых наименований удалось преодолеть к концу 1941 года, а проблему дублирования номеров – лишь в марте 45-го. В данном труде авторы постарались исправить подобные ошибки. Во избежание путаницы в тексте приводятся фактически присвоенные согласно имевшимся приказам номера катеров на описываемое время, за исключением случаев, где это оговорено особо.

* Катера МО № 131, 132, 133 из 2-го ДСКА планировались к переводу в формируемый 5-й ДСКА ОВРа Прибалтийской ВМБ с присвоением им номеров МО № 511, 512, 513. До начала Великой Отечественной войны проект данного приказа так и не был подписан.



**К. Н. Печатников,
артиллерист
2 БОПС**

По итогам прошедшей советско-финской войны и проведенных мероприятий по присоединению западных территорий командованием пограничных войск принимались меры по усилению подготовки пограничных катеров к отражения вооруженного вторжения. Достаточно подробно эти вопросы были изложены в приказе начальника погранвойск от 7 декабря 1940 г. «О задачах боевой подготовки», в котором от командиров морских частей требовалось овладеть «смелой, решительной, основанной на расчетах тактической борьбы с нарушителями границы, добиться полного тактического взаимодействия между погрансудами, береговыми постами и авиацией», отработать организацию связи и представление донесений на всех уровнях. В отношении подготовки командиров и экипажей пограничных кораблей и катеров предполагалось «сделать упор на правильный выбор средств для выполнения боевой задачи, быстроту расчетов на применение оружия, полную боевую готовность к использованию артиллерии, глубинных бомб, тралов, морских дымшашек».

Не менее важным источником пополнения стала промышленность. В июне-сентябре 1941 года на заводе № 5 НКСП были достроены и вошли в состав КБФ еще 31 МО-4 и один катер типа МО-5. Командирами и помощниками командиров катеров, вступающих в строй в июне и июле, назначались досрочно выпущен-

ные курсанты ВМУ имени Фрунзе, а рядовой состав комплектовался из Кронштадского флотского экипажа и числа выпускников Объединенной школы КБФ, ранее не имевших никакого опыта службы на кораблях. Особенно не хватало мотористов, которых пришлось переводить из частей ВВС. Сколачивание команд и слаженность соединений им пришлось отрабатывать уже в боевых походах. Хуже дело обстояло с экипажами охотников, вступающих в строй в августе и сентябре. В большинстве они комплектовались запасниками, а также моряками из экипажей потопленных кораблей. Типичную картину дает описание команды катера МО зав. № 217:

«25 августа 1941 г. катер вступил в строй. Находясь в Кронштадте, он был доукомплектован личным и командным составом, окончательно снабжен и воору-



На палубе МО-4. Идут политзанятия. 1940 г.



Катер типа МО-2 в походе. Предвоенный снимок



На палубе катера типа МО-4. Подпись на фотографии: «За прокладкой курса при выходе на охрану границы»

жен, подготовился к уничтожению дивизии. Командир катера лейтенант Сипайло, до этого плававший на Северном флоте помощником командира катера МО, район Балтийского моря хорошо не знал, помощник командира лейтенант Ежов, прибывший на катер 28 августа, не был в курсе организации службы на катерах, т.к. до этого плавал на ЭМ. Л/с катера, собранный с погибших кораблей и катеров МО Северного флота и прибывший из школ учебных отрядов, был недостаточно организован и не знал службы на катерах. Боевых выходов на катерах МО никто не имел».

Помимо катеров, вступивших в состав КБФ, ПК-222, ПК-223, а также новостройки с заводскими номерами 179-192, 194, 211 и 212 в июне-июле 1941 года убыли для службы на другие флоты. Вероятно, на тот момент специалистам ГМШ ВМФ казалось, что обладавший наибольшим числом охотников и мощной производственной базой Балтфлот без ущерба для себя может поделиться катерами с другими флотами. Однако, установившаяся с начала сентября 41-го блокада Ленинграда привела к резкому сокращению производственных мощностей тамошних заводов и к невозможности доставить туда катера, произведенные на

предприятиях в других регионах. Вследствие тяжелых потерь количество катеров неуклонно сокращалось и достигло своего минимума к завершению кампании 1942 года. Лишь с этого момента в результате трудового подвига ленинградцев КБФ начал получать новые охотники, что позволило не только покрыть неизбежные потери, но даже превысить численность по сравнению с летом 1941 года.

НАЧАЛО ВОЙНЫ (июнь — август 1941 г.)

ОСТАВЛЕНИЕ ФЛОТОМ БАЗ В ЛАТВИИ

19 июня по флоту была объявлена оперативная готовность № 2. 21 июня в 23.37 была объявлена готовность № 1. Еще до этого, начиная с мая месяца, базировавшиеся на Лиепая пограничные катера 2-го дивизиона 2-го БОПС (капитан-лейтенанта А. Д. Финачко) приступили к несению дозоров. Три участка располагались между Вентспилсом и мысом Акменрагс, мысом Акменрагс и бумом Бернати, бумом Бернати и Палангой на удалении 12 миль от берега.

К 22 июня 1941 г. в Лиепая дислоцировались 3-й и 4-й дивизионы подводных лодок, отдельный отряд торпедных катеров, 2-й дивизион 2-го Балтийского отряда погрансудов в составе катеров ПК-212 — ПК-219, ряд отдельных кораблей и судов. На заводе «Тосмаре» в ремонте стояли подводные лодки С-1, С-3, С-9, эсминец «Ленин». Утром 22-го для постановки в ремонт прибыл и тральщик Т-204 «Фугас». Уже около 4.00 22 июня был совершен налет на Лиепайский аэродром и военный городок. К полудню того же дня части оборонявшей город 67-й стрелковой дивизии вошли в соприкосновение с противником в районе Руцавы в 40 км к югу от Лиепая. Во второй половине суток начальник штаба КБФ контр-адмирал Ю. А. Пантелеев приказал всем соединениям флота произвести рассредоточение и развертывание их в связи с началом военных действий. Согласно приказанию предусматривалось отправить все корабли в Вентспилс и Усть-Двинск. В тот же день из Лиепая вышли подлодки С-9, М-77, М-78, «Калев», «Лембит», а также танкер «Железнодорожник», который сопровождал катер ПК-218. Субмарины М-79, М-81, М-83 и Л-3 были направлены для несения дозора вблизи базы. Дивизион «мошек» в первый день войны эскортировал в точки погружения



Катера 2 БОПС в походе, 1941 г.

выходившие в дозор подлодки, а с вечера и весь день 23-го сопровождал выходы тральщика «Фугас» на оборонительные минные постановки. При этом катера неоднократно своим огнем отражали налеты одиночных бомбардировщиков противника.

В течение 23 июня бомбардировки Лиенаи продолжались. Противник к полудню вышел к реке Барта в 15 км к югу от города и форсировал ее. Одновременно передовой отряд немецкой 291-й дивизии подошел к городу с востока. К исходу дня части 67-й стрелковой дивизии отошли на внутренний рубеж обороны непосредственно у Лиенаи. Немцы начали обходить город, завершая его окружение. В этой сложной обстановке общее руководство силами базы оказалось утрачено. Не зная обстановки и не имея указаний, многие командиры посчитали, что база пала, и действовали соответственно. В ночь на 24 июня часть находившихся в Лиенаи кораблей была взорвана, часть ушла в Вентспилс. В число последних вошел и 2-й дивизион 2-го Балтийского отряда погрансудов, катера которого, взяв на борт тяжело раненых и членов семей военнослужащих, составили эскорт транспортов «Рауна», «Кандава», «Меро», «Майя» и паровой шаланды «Амга».

То, что это не было трусливым бегством, а решением, принятым в условиях отсутствия информации, подтверждает следующий факт. По итогам обороны Лиенаи было проведено расследование, в котором, в частности, было зафиксировано: «Прибыв в Виндаву и узнав, что Штаб Либавской базы продолжал оставаться в Либаве, командир дивизиона морпогранотряда т. Финочек* обратился к командиру Виндавского порта – интенданту 1-го ранга т. Иванову с разрешением выйти с дивизионом катеров МО снова в Либаву. Последний, ссылаясь на приказание контр-адмирала Тройнина (командующий Прибалтийской ВМБ контр-адмирал Трайнин – прим. авт.), заявил: «Никуда вы не пойдете, оставайтесь в моем распоряжении». Поэтому весь дивизион катеров «МО» с 24 по 28 июня простоял без дела: два катера сопровождали в Ригу одну подлодку и отражали налет немецкой авиации на рейд».

Последняя фраза не совсем точно характеризовала деятельность катеров дивизиона. Катера ПК-213, ПК-216 действительно ночью и утром 25 июня обеспечивали переход из Вентспилса в Ригу подлодок С-7, «Калев» и «Лембит». Там они присоединились к прибывшему ранее ПК-218. Командованием Прибалтийской ВМБ катера использовались для несения ближнего дозора у Усть-Двинска, а вечером 26-го вышли для обеспечения минной постановки Отряда легких сил (эсминцы «Стойкий», «Сердитый», «Сторожевой» и «Энгельс») в Ирбенском проливе. В 22.20 к отряду присоединился тральщик Т-204 «Фугас», который был направлен в район постановки заранее с целью проведения минной разведки. Мин тральщик не обнаружил, зато был безрезультатно атакован парой немецких торпедных катеров. Командир тральщика лейтенант Гиллерман предупредил командира Отряда легких сил о присутствии противника в районе, но никаких дополнительных мер предосторожности тот не принял. В 02.27, когда отряд проходил близ Михай-

ловского маяка (Микельбака) внезапный взрыв расколол надвое эсминец «Сторожевой». Носовая часть корабля вместе с мостиком оторвалась и утонула, при этом погибло 79 членов экипажа, включая командира. Оставшаяся часть держалась на воде и даже могла дать ход. Охотники, посчитав, что корабль был торпедирован подлодкой противника, самостоятельно вышли из строя и пробомбили район. Тем временем остальные корабли продолжили движение к месту постановки и подверглись новому нападению той же группы «шнельботов», которая торпедировала «Сторожевой» и атаковала «Фугас». К счастью, новых потерь удалось избежать. Выполнив постановку, эсминцы вернулись к «Сторожевому», с которого охотники уже сняли большую часть экипажа. Увидев, что оставшаяся часть уверенно держится на плаву, командир ОЛС вице-адмирал Дрозд приказал «Энгельсу» взять ее на буксир и отвести в Курессаре (о. Сарема), что и было выполнено в сопровождении охотников, эсминца «Сердитый» и тральщика Т-204. Если не считать налетов одиночных самолетов и ложного контакта с подлодкой переход прошел успешно. Позже остов «Сто-



**Вверху: немецкий торпедный катер, 1941 г.
Внизу: повреждения эсминца «Сторожевой»**



* Так в документе, командир 2-го ДСКА 2-го Балтийского отряда погрансудов капитан-лейтенант А. Д. Финочко. Здесь и далее сохранена орфография и пунктуация цитируемых документов.



**МО-213 типа МО-2,
довоенное фото**

рожевого» был отбуксирован в Ленинград, а к концу войны он был восстановлен и вновь вошел в строй.

Тем временем главные силы дивизиона продолжали оставаться в Вентспилсе. Утром 26 июня один из катеров провел разведку вдоль берега, установив, что Лиепая плотно блокирована войсками противника с суши, а информация о высадке десанта в районе Павилоста не соответствует действительности. В то же время наступление войск противника от Лиепая на север прекратилось. Несмотря на, казалось бы, наступившую стабилизацию сухопутной обстановки, на следующее утро был получен приказ командующего КБФ о срочной эвакуации из Вентспилса. При этом малые охотники вывели из порта и успешно отконвоировали в бухту Тага-лахт (о. Сарема) транспорта «Майя», «Меро», «Марта», «Кримульда», грунтоотвозную шаланду «Амга», траулер «Треска», буксиры «Ванагс», «Рига», «Бета».

Если не считать обстрела своими береговыми батареями на подходе к пункту назначения, переход прошел без противодействия противника, чего нельзя сказать о его следующем этапе – переходе 29 июня из Тага-Лахт в Рогеколь. Вечером Финочко доложил в штаб Береговой обороны Балтийского района (БОБР): «В 16.20 на подходах к Созлазунду был атакован ПЛ и самолетом противника. ТР «Амга» торпедирован. Вступил в бой с ПЛ. Полагаю, потопил по наличию масла на поверхности воды. ТР «Марта» атакован самолетами. Бомбы упали в стороне. Возможны повреждения. Капитан снял команду. У меня получилось впечатление, что им снята команда, а ТР потоплен им. Остальные корабли в количестве 10 благополучно провел через Созлазунд. Сейчас нахожусь на Кассарском плесе. 1 МО охраняет, 2 МО в дозоре на месте происшествия. Потери по предварительным данным: из команд было 36, погибло 10, ранено 7 чел., остальные живы». К сожалению, недостаточная подготовленность не позволила офицеру правильно определить причину потери шаланды «Амга». Фактически она была не потоплена подлодкой, а подорвалась на заграждении, состоявшем из неконтактных мин, которое было скрытно выставлено немецкими торпедными катерами в ночь начала войны. В штабе доклад тоже не перепроверили, в результате чего 1 июля на этом же минном поле погиб тральщик «Иманта», посланный для обвеховывания затонувших судов, а позднее еще несколько кораблей.

Одновременно с Лиепаей и Вентспилсом 27 июня была оставлена и Рига. Днем 28 июня по прибытии сил Прибалтийской ВМБ в Моонзунд из состава по-

граничного дивизиона была сформирована ОХР маневренной базы Триги с задачей охраны пролива Созла-Вайн и обеспечения выхода через него кораблей.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ

Большинство малых охотников, имевшихся в составе флота в рассматриваемый период, действовало в Финском заливе в составе ОВРов Главной и Кронштадтской военно-морских баз. Это обуславливалось несколькими факторами. Во-первых, через залив проходили важнейшие коммуникации флота, связывавшие его восточные и западные базы, а задачей охотников, соответственно, являлась их защита. Во-вторых, над южным – советским – побережьем залива с севера нависало побережье Финляндии. Хотя официально военные действия против этой страны начались лишь 26 июня, еще до начала войны она предоставила свои воздушные и морские базы в распоряжение немцев, да и сама с первых дней участвовала в необъявленной войне против СССР. В частности, в ночь на 22 и 24 июня, т.е. до официального вступления Финляндии в войну, финские подлодки выставили вблизи советского побережья пять минных заграждений, куда вошло 98 мин (больше, чем подлодки КБФ поставили за весь 1941 год!). В целом же группировка противника состояла из финского «Специального отряда флота», куда входили минные заградители «Ruotsinsalmi» и «Riilahti», флотилия торпедных катеров (семь единиц, из которых к активным действиям могло привлекаться четыре – «Syöksy», «Nuoli», «Vinha» и «Raju»; кроме того в состав флотилии вошли четыре сторожевых катера, оснащенных бугельными торпедными аппаратами VMV-9, 10, 11, 17), группа сторожевых катеров (VMV-5, 6, 8, 12) и флотилия подлодок (Vetehinen, Vesihäisi, Iku-Turso, Vesikko, Saukko). Немецкая составляющая вражеской группировки была представлена минными заградителями «Cobra», «Konigin Luise», «Kaiser», 1-й флотилией торпедных катеров (S-26, 39, 40, 101, 102, 103; позже к ним присоединились S-27, 28) и 2-й группой 5-й флотилии моторных тральщиков (R-56, 57, 58, 60, 61; позже присоединился R-62). Почти все из вышепоименованных кораблей и катеров могли привлекаться для постановки активных минных за-



Немецкий «раумбот»



Финские сторожевые катера VMV-5 и VMV-6, 1941 г.

граждений, а подлодки и торпедные катера – для проведения торпедных атак. Наличие сильной группировки ВМС противника, ориентированной на ведение против нас «малой войны на море», требовало развертывания системы дозоров севернее линии коммуникаций. Помимо этого, малые охотники привлекались к эскортированию боевых кораблей при их межбазовых переходах и выходах на оборонительные минные постановки.

Впрочем, все аспекты сложившейся обстановки выяснились далеко не сразу. Первоначально казалось, что Краснознаменный Балтийский флот господствует в Финском заливе, и стоит лишь протралить поставленные противником в ночь начала войны минные заграждения, как угроза коммуникациям отпадет. Этим, а также отсутствием глубокой проработки вопросов дозорной и конвойной службы и можно объяснить задержки в решении этих весьма важных задач.

В первые дни войны, еще до завершения мобилизации частей морпогранохраны, малые охотники КБФ привлекались лишь для несения ближних дозоров у Таллина и Кронштадта. Катер МО № 131 (мл. л-т М.Д. Макаренко) стал одним из первых кораблей ВМФ СССР, открывших огонь по противнику в Великой Отечественной войне. В 03.40 22 июня он обнаружил группу неизвестных самолетов, подходивших к Кронштадту. Опознав в них немцев, Макаренко сообщил о приближении врага по радио, а затем приказал обстрелять. Хотя катеру не удалось сбить ни одного «юнкерса», большинство из сброшенных ими мин легло в стороне от Ленинградского морского канала, а имен-

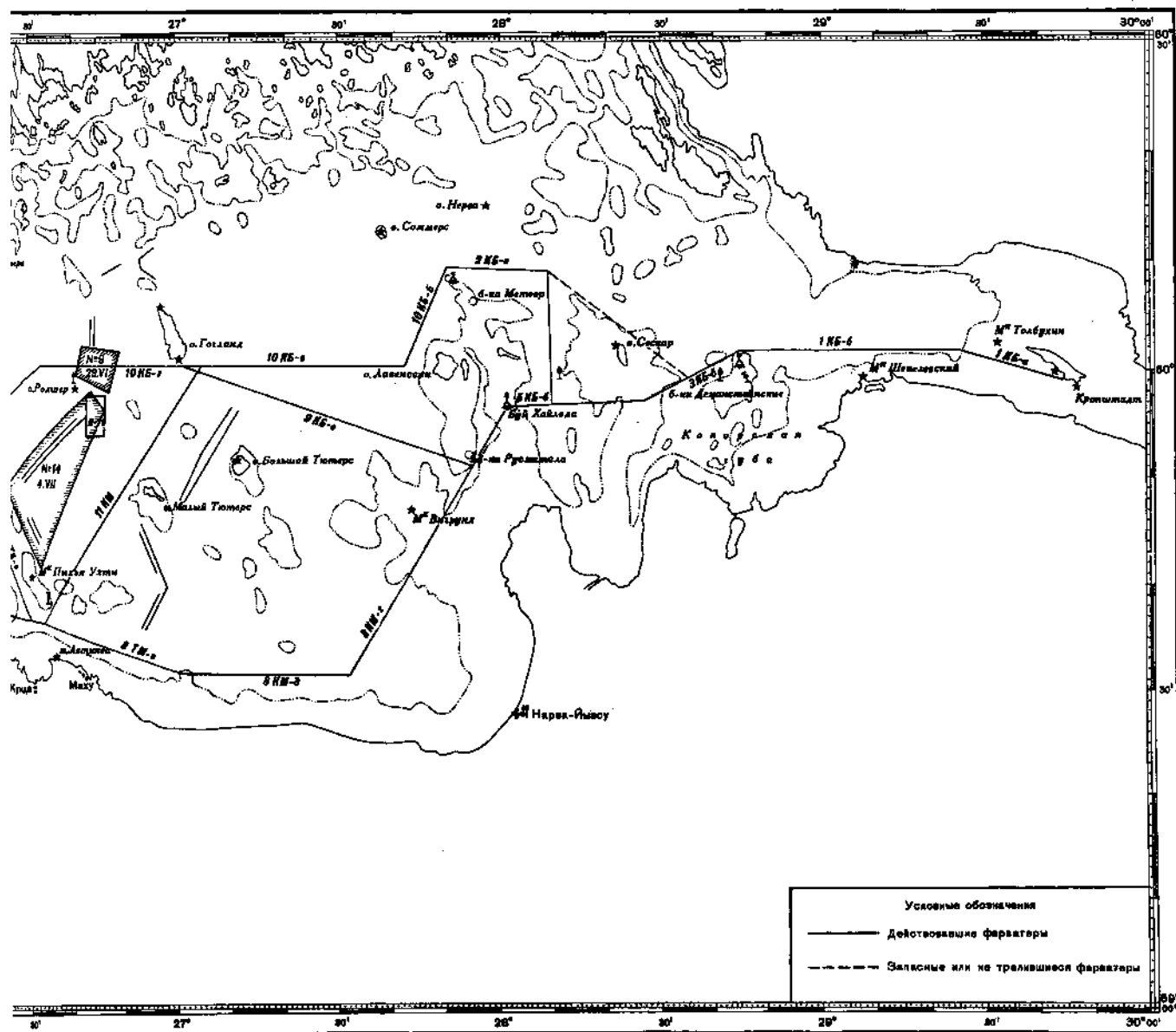
но его минирование и являлось главной задачей противника.

Помимо ближних, в начале войны существовали еще и дальние дозоры – на входе в Финский залив их несли подлодки типа «М» и быстроходные тральщики. В течение первых дней после начала войны эта система дополнилась несколькими подвижными дозорами, под которыми понимались небольшие по составу поисковые группы катеров, патрулировавшие операционные зоны военно-морских баз. Так, например, в ночь на 26 июня в базовом дозоре у Таллина находились три катера, а еще два дежурили в поддержке дозора. ОВР Кронштадтской ВМБ развернул четыре катерных дозора: на Красногорском рейде, между Нарвой и островом Лавенсаари, между островами Соммерс и Куускери, между мысом Ристиниеми и островом Рондо. План дозоров отсутствовал, а выход, продолжительность и место несения дозора для каждой группы катеров устанавливалось особым указанием. Конвойной службы до войны не существовало, а первые конвои пошли на театре только 23 – 24-го числа. Участия в них «мошки» первоначально не принимали, зато 1 июля восемь охотников обеспечивали переход из Таллина в Кронштадт линкора «Октябрьская революция».

По всей видимости, на первые дни войны пришлось гибель пограничного катера ПК-235 2-го Балтийского отряда погрансудов. В течение войны на неоднократно запросы Главного управления пограничных войск по поводу дислокации и состояния пограничных судов, принятых флотом в 1941 году, штабом КБФ в отношении ПК-235 лаконично указывалось: «Сведений о нахождении в составе КБФ нет». В сохранившихся с 1941 года документах выяснить что-либо о нем также не удалось. Имеется некоторая вероятность, что именно о нем упоминается на стр. 20 «Хроники Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере», выпуск 1, со ссылкой на дело 1237, л. 19-21, где указано, что «25 июня 1941 г. ПЛ противника в районе маяка Шепелевский потопила наш СКА «МО». В пользу этой версии говорит и то, что другие малые охотники в указанное время в данном районе погибнуть не могли, поскольку значатся в более поздних документах. Правда, вызывает вопросы причина гибели. Ни немецкие, ни финские подлодки в указанное время в том районе торпедных атак не совершали, поэтому речь идет, скорее всего, о подрыве на mine. Правда, и вражеских мин у Шепелевского маяка на тот момент стоять не могло.



Финский сторожевой катер VMV-5, июль 1941 г.



Из опроса командира выяснилось, что бомбометание осуществлялось весьма неточно, а эффект от взрывов малых бомб практически отсутствовал. Словно стараясь загладить этот неудачный дебют, только до конца июня охотники ОВР Главной базы доложили об уничтожении трех вражеских субмарин (26 июня ПК-206 у о. Найсар и МО № 131 у входа в бухту Хара-лахт, 27 июня ПК-207 у м. Юминданина). Всего же за кампанию 1941 года малые охотники произвели 58 противолодочных атак, которые, согласно донесениям, в восьми случаях завершались уничтожением подводного противника. Из этого числа 23 атаки выполнены малыми охотниками при отражении нападений на конвои и 35 – при поиске подводных лодок. Сразу стоит отметить, что большинство атак производились по визуально обнаруженным «перископам» или данным крайне несовершенной гидроакустической аппаратуры. Не удивительно, что почти

во всех случаях речь шла о ложных контактах, в то время, как реальные лодки оставались практически не обнаруживаемыми.

Согласно подготовленному управлением боевой подготовки ВМФ «Опыту боевого использования средств ПЛО ВМФ (за 1941 год)» указывалось, что малые охотники, несмотря на малую автономность и неэкономичность их двигателей, в целом оправдывают себя как специальный класс кораблей для борьбы с подводными лодками противника, при этом признавалась необходимость замены «примитивных» шумопеленгаторов типа «Посейдон» на гидроакустическую аппаратуру «Тамир». В качестве рекомендаций командирам катеров командованием ОВР обращалось внимание на то, что не следует покидать район атаки сразу же после появления признаков потопления, так как могло иметь место только повреждение лодки. С

учетом большой живучести субмарин рекомендовалось сбрасывать весь запас бомб, тем более, что воздействие взрыва малых бомб БМ-1 оценивалось как малоэффективное. И все же на основании многочисленных победных докладов делался вывод о соответствии катеров типа МО целям борьбы с подлодками и правильности рекомендованных методов и приемов поиска и атак лодок противника.

Первый контакт «мошек» с надводным противником также состоялся в рамках противолодочной борьбы. В ночь на 24 июня из Таллина для уничтожения «подлодки», проникшей в бухту Хара-лахт, вышло звено в составе катеров МО № 131, 133, 142. В 02.40 в районе маяка Кокшер они обнаружили два вражеских катера, по которым, после запроса опознавательных, открыли огонь. Враг ответил тем же, но вскоре, пользуясь преимуществом в скорости, вышел из боя. Как оказалось, в этом случае нашим противником являлись немецкие S-26 и S-102, пытавшиеся проникнуть на внешний рейд Таллина для атаки наших кораблей. Через пять минут после начала стрельбы на S-102 вышла из строя одна из двух 20-мм пушек, после чего немцы скрылись за дымовой завесой. Впоследствии артиллерийское вооружение «шнельботов» было значительно усилено, благодаря чему они превратились в одного из самых опасных противников для наших охотников.

Еще больше, чем на поиски торпедных катеров, противник рассчитывал на активные минные постановки. В ночи на 26, 27, 30 июня и 5 июля немецкие и финские корабли выставили четыре минных поля, причем одно из них – «Valkjärvi» в ночь на 30 июня – на коммуникации Таллин – Кронштадт севернее мыса Юминданина. Впоследствии оно легло в основу вражеского заграждения «Juminda», принесшего нам столько бед во время «Таллинского перехода». Вражеские силы были обнаружены лишь единожды, во время постановки «Valkjärvi», береговыми постами, когда слишком близко подошли к берегу. На их перехват из Таллина выходили два эсминца, но застать противника в море они уже не успели. Все это лишний раз наталкивало на необходимость развертывания полноценной системы дозоров, но в штабе КБФ тогда об этом еще не задумались.

Вообще же в первые недели войны из-за белых ночей и господства авиации КБФ в небе Финского залива надводные корабли и катера противника использовали свои боевые возможности не более, чем на треть. Зато после открытого вступления Финляндии в войну, активизировались вражеские подводные лодки. Впрочем, большинство контактов, как и прежде, приходились на ложные обнаружения, а в тех случаях, когда катерам противостоял реальный противник, они его обнаруживали далеко не всегда.

Так, 29 июня финская подлодка «Saukko» попыталась атаковать дозорные охотники, стоявшие на рейде острова Соммерс. Катера ее не заметили, но атака лодки сорвалась из-за выявившейся неисправности перископа. 1 июля ситуация повторилась точно с таким же результатом. 2 июля «Vesihäisi» безрезультатно атаковала на Восточном Гогландском плесе конвой в составе транспортов «Вторая пятилетка» и «Вайндло», который сопровождал быстроходный тральщик Т-210. Торпеда прошла под «Вайндло», после чего единст-

венный корабль охранения безрезультатно сбросил несколько глубинных бомб. После этой атаки в море вышло несколько катерных поисковых групп. Одна из них в ночь на 3 июля попала на минную банку субмарины «Iku-Turso», в результате чего подорвался МО № 143. Кормовая оконечность с ахтерпиком и кают-компанией была оторвана, взрывом была сильно повреждена переборка в кормовом моторном отсеке, который заполнился водой. Через полтора часа после подрыва катер затонул с дифферентом, близким к 90 градусам. Весьма характерно, что мины в этом районе обнаруживались катерным дозором еще 24 июня, но тогда их сочли плавающими и не придали этому факту значения.

Тем же утром 3 июля, но несколькими часами позже, лодка «Saukko» с третьей попытки все-таки выпустила одну торпеду по причалу острова Соммерс. Взрыв ущерба не нанес, но выдал присутствие врага. Субмарина подверглась бомбометанию с двух охотников (их номера не установлены), но повреждений не получила. Вместо этого экипаж подлодки получил отравление угарным газом от выпущенной торпеды, а сам корабль пострадал от задевания за грунт.

Одновременно финское командование отправило в море две другие подлодки, которые попытались нарушить наши коммуникации западнее и восточнее Гогланда. Несмотря на то, что заканчивалась вторая неделя войны, штаб флота все еще не сделал систему конвоев обязательной для перехода всех судов. В результате незадолго до полудня 3 июля шедшие одиночно из Таллина в Кронштадт транспорта «Луначарский» и «Выборг» в районе острова Вайндло были обнаружены субмариной «Vetehinen». Чувствуя полную безнаказанность, финские подводники всплыли, чтобы расстрелять суда из палубного орудия. Правда, когда после нескольких выстрелов пароходы повернули к острову, противник не решился их преследовать и погрузился. Получив сообщение о нападении, оперативный дежурный штаба КБФ направил к Вайндло охотник МО № 131, патрулировавший в районе мыса Юминданина. Тот прибыл в район нападения спустя 3 часа и сбросил наугад несколько глубинных бомб. Этого оказалось достаточно, чтобы финская лодка легла на грунт, а ее командир решил завершить поход. Тем же вечером «Vetehinen» ошвартовалась в базе. Охотник же стал в засаду у острова и начал нести гидроакустическую вахту. Ночью сигнальщик обнаружил нечто, показавшееся ему «всплывшей субмариной». МО №131 сбросил несколько серий бомб, а затем, получив новое целеуказание от поста СНиС, начал «отрезать дорогу» подлодке к финскому берегу, загоняя ее на наше минное поле. В 03.20 4 июля акустик услышал два подводных взрыва, которые были приняты командиром катера за признаки «потопления» подводного противника. Бессмысленность подобной охоты в условиях отсутствия конвоирования особенно наглядна на фоне действий реального, а не вымышленного врага – около 14.30 3 июля другая подлодка – «Vesikko» – торпедировала и потопила на Восточном Гогландском плесе никем не охраняемый «Выборг». Прибывшие спустя некоторое время на место событий четыре наших торпедных катера безрезультатно пробомбили район и смогли лишь подобрать экипаж судна.

Впрочем, это была не единственная потеря, понесенная в результате штабной некомпетентности в вопросах организации конвойной службы. В ночь на 4 июля из Таллина на Ханко был проведен крупный конвой, на судах которого на полуостров была доставлена пулеметная рота, оружие и много боеприпасов. Эскорт конвоя не остался дожидаться разгрузки судов, а убыл в главную базу. Когда вечером 4-го командование ВМБ Ханко запросило, чем сопровождать суда обратно, начальник штаба КБФ контр-адмирал Пантелеев ответил: «Прикрывать своими СКА «МО». Но далеко не все из семи катеров 3-го дивизиона находились в исправном состоянии, да и выходили суда назад не единым конвоем, а группами. Одна из них в ранние часы 7 июля была атакована финскими торпедными катерами «Vinha» и «Syöksy». Шхуна «Лямаа», которую атаковали катера, имела малую осадку, в результате чего выпущенные торпеды прошли под целью. Несмотря на это, потери избежать не удалось – воспользовавшись отсутствием эскорта, катера потопили шхуну, сбрасывая глубинные бомбы на расстоянии 10 метров перед ее форштевнем.

Однако, и этот случай не стал последним в череде критических ситуаций, вызванных упущениями в работе штаба КБФ. В ночь на 10 июля к эстонскому побережью подошла большая группа вражеских катеров. Поскольку дозоры в этом районе отсутствовали, противник заблаговременно замечен не был. Финские катера высадили на берег 38 эстонских диверсантов группы «Эрна», прошедших подготовку под руководством офицеров абвера, а также выставили минное заграждение из неконтактных мин на прибрежном фарватере. Пять немецких катеров уничтожили торпедами поврежденный ранее в результате подрыва на мине латышский пароход «Расма», а позже атаковали крупный конвой, шедший под символическим охранением из бухты Кунда в Кронштадт. Поскольку катера не были обнаружены немногочисленным охранением даже после нападения, тот факт, что в цель не попала ни одна из выпущенных немцами 16 торпед, не может расцениваться иначе, чем чудо! В ночь на 11 июля мины на прибрежном фарватере без помех с нашей стороны выставили финские катера и подлодка «Ikuturso». На следующую ночь к заграждению «Juminda» добавилось еще 30 мин, выставленных «раумботами».

Наконец, в ночь на 14-е противник решил провести еще одну крупную операцию (всего в ней приняли участие 11 немецких и 14 финских катеров), совместив высадку диверсантов с постановкой мин и поиском конвоев. Перед выходом, благодаря радиоперехвату, немцы получили данные о двух конвоях, вышедших из Таллина на восток, но немецкий командующий посчитал, что это к лучшему, поскольку дает возможность «шнелльботам» реализовать свой торпедный потенциал. В реальности врага ожидало жестокое разочарование. Сначала группа финских катеров, перевозившая диверсантов, врезалась в первый конвой и была вынуждена ретироваться под огнем эсминца «Сметливый». Затем эсmineц «Артем» из состава второго конвоя обнаружил и обстрелял группу немецких торпед-



Финская подводная лодка «Vesikko», 1941 г.

ных катеров, которая производила поиск цели после окончания минной постановки «раумботов». Один из снарядов взорвался в 5 метрах от флагманского катера, вынудив неприятеля ретироваться. Через час звено «шнелльботов» наткнулось на третий конвой, шедший в Таллин из Кронштадта. Его охранение – быстороходный тральщик Т-215 с поставленным тралом и два катера МО (их номера установить не удалось), явно не соответствовало составу конвоя – ледокол «Суур Тылл», транспорт «Казахстан» и крупный буксир. Сначала S-27 и S-28 скрытно выпустили по судам четыре торпеды, но успеха не добились. Вскоре к ним присоединились главные силы 1-й флотилии – S-26, 39, 40 и S-101. Почти час «шнелльботы» шли параллельным с конвоем курсом, готовя новую атаку. Наконец в 04.10-04.15 они напали одновременно с нескольких направлений. Неизвестно, чем бы это могло кончиться, если бы не решительные действия малых охотников. Катера смело пошли на сближение с противником, ставя на пути у вражеских «торпедоносцев» огневую завесу. Не выдержав огня, немцы отстреливались с дистанции 25-30 каб. Т-215 и транспорту «Казахстан», на которые шли восемь торпед, энергичным маневрированием удалось уклониться, и противник был вынужден снова вернуться в базу ни с чем. Однако его неуспех скорее объяснялся не отличной организацией конвойной службы, а счастливой звездой, оберегавшей Т-215 и «Казахстан» до конца войны (кстати сказать, «Казахстан» оказался единственным крупным судном, уцелевшим в «Таллинском переходе»).

Почему же наше командование так долго не уделяло нужного внимания обороне коммуникаций? По всей вероятности, все внимание штаба флота на тот момент было приковано к развитию обстановки на сухопутном фронте в Эстонии, а также разработке планов отхода флота из Таллина в восточную часть Финского залива. Когда вечером 8 июля воздушная разведка донесла о приближении моторизованных колонн противника к Пярну и Марьяма (60 км к югу от Таллина), командование и штаб КБФ перешли на стоявшие в Таллине боевые корабли и начали спешно готовить эвакуацию. В панике флотское имущество грузилось на суда, а все, что нельзя было вывезти, уничтожалось. В конечном итоге, выяснилось, что передовые отряды противника, достигшие Марьямаа, выдохлись, и их продвижение остановлено нашими частями. Вечером 9 июля нарком Н. Г. Кузнецов, узнавший о планах самовольного оставления Таллина, запретил эвакуацию без его разрешения. По результатам событий был снят с должности член Военного совета КБФ М. Г.



Начальник штаба КБФ контр-адмирал Ю.А.Пантелеев

Яковенко, а ряд начальников меньшего ранга отдан под суд за панику и неверные решения, допущенные при оставлении Лиена и Риги. Несомненно, соответствующие внушения получили и другие лица из руководства флотом. По-видимому, лишь после того, как в штабе КБФ поняли, что флот остается в Таллине всерьез и надолго, там приступили к организации траления, конвойной и дозорной службы. Именно в середине июля был принят целый ряд решений, определивших порядок выполнения этих важных задач на ближайшие полтора месяца.

Во-первых, в составе ОВР Главной базы была организована маневренная база в бухте Кунда, отвечавшая за траление, дозоры и проводку конвоев от меридиана острова Мохни до северной части Нарвского залива.

Во-вторых, указаниями от 14 и 17 июля были определены линии дозоров для ОВР ГБ, ВМБ Кунда и Кронштадт. 14 июля вступил в силу новый план, согласно которому для регулярного обслуживания существовавших ранее пяти линий дозоров Главной базы были выделены определенные корабли. В конечном итоге к 3 августа между Таллином и Кронштадтом было учреждено 22 линии дозора. Семь из них обслуживались силами ГБ и ВМБ Кунда, а 15 – ВМБ Кронштадт (в том числе три – силами Шхерного отряда). Кораблей для обслуживания стольких линий не хватало. Так, для поочередного несения дозора на линии Осмуссар – Найссар протяженностью 35 миль были назначены два быстроходных тральщика, а на линии Найссар – Аэгна сторожевые корабли «Аметист» и «Касатка». На линию Кери – Вайндло (протяженностью 44 мили) предполагалось высылать в дозор два катера МО, но так как их обычно не хватало, то практически посылался только один катер. В поддержке у него должны были поочередно находиться миноносец «Яков Свердлов», «Карл Маркс» (до начала августа находился в ремонте и временно замещался эсминцем «Володарский») или сторожевой корабль «Буря», но последний вскоре пришлось послать в район ответственности БОБР. На линии Найссар – Сурупи дозор несли два катера МО, а на линию Вайндло – Кунда – Нарвский залив были выделены два катера МО и два, вместо четырех, мобилизованных сторожевых корабля. В целом плотность дозоров в районе Главной базы была далеко не достаточной, но повысить ее не представлялось возможным. Еще хуже ситуация с дозорами была в Кронштадской ВМБ, которая располагала одним дивизионом катеров МО и одним дивизионом катеров типа КМ. Там к несению дозоров и их поддержке пришлось широко привлечь малоприспособленные для этой цели торпедные катера.

Особенностью организации дозорной службы в первые месяцы войны являлось то обстоятельство, что в штабе флота в качестве вероятного противника, пытающегося проникнуть в наши воды, рассматривали в первую очередь десантные соединения и отряды крупных боевых кораблей. Соответственно, в дозоры старались посылать эсминцы, быстроходные тральщики, в крайнем случае тральщики, сторожевые корабли и канонерские лодки, мобилизованные из буксиров, и лишь при отсутствии оных малые охотники. В связи с постоянной нехваткой крупных кораблей, такое вынужденное использование МО на практике стало регулярным. Вскоре выяснилось, что противник старается ис-

пользовать в нашей операционной зоне почти исключительно только подлодки и катера. Единственным исключением являлись минные заградители, которые хорошо обеспечивались опять же катерами. В этих условиях использование в дозорах крупных кораблей не являлось необходимым. С другой стороны, как это ни парадоксально звучит, малые охотники продемонстрировали намного большую боевую устойчивость по сравнению с более крупными коллегами. Они были практически неуязвимы для торпед и якорных мин, а бомбардировщики противника в кампанию 1941 года редко рассматривали катера в качестве достойных целей. По своему артиллерийскому вооружению по состоянию на 1941 год МО были сильнее любого катера противника, так что последние не стремились навязывать им бой. Все это предопределило быстрый переход ведущей роли в дозорах к «мошкам».

В этот период дозоры неслись без какой-то отработанной документации, взаимного перекрытия зон ответственности. Часто отсутствовала возможность вызова поддержки дозора, не было связи с береговыми батареями. И все-таки, даже в таком виде система дозоров значительно затруднила действия противника по минированию наших фарватеров.

Налаживалась и конвойная служба. 13 июля вышла директива начальника штаба КБФ № 10п/87сс об организации траления в операционной зоне флота. Помимо траления, ею же определялся и состав сил, выделяемых для проводки кораблей и судов. На участке от острова Осмуссар до Моонзунда к проводкам привлекались семь «мошек», от Осмуссара до Нарвского залива – 16, от Нарвского залива до Кронштадта – восемь. Это сразу же отразилось на интенсивности использования охотников в качестве эскортных кораблей. Если в июне малые охотники, совершив 33 катеро-выхода, участвовали в проводке всего восьми конвоев (в них входили 35 кораблей и судов), то в июле в проводке 68 конвоев, включавших 216 судов, участвовал 171 охотник. В августе для проводки 55 конвоев со 168 судами катера совершили 136 выходов. Кроме того, за июнь-сентябрь 1941 года при постоянном противодействии противника было выведено в море 52 и встречено при возвращении из походов 43 подводные лодки.

Поскольку в первые месяцы войны конвои шли почти ежедневно, соответственно, малые охотники использовали с такой же частотой. Часто катера, только пришедшие с моря, сразу заправлялись топливом, пополняли запасы и выходили в очередной конвой. При сопровождении кораблей и судов МО обеспечивали противокатерную, противолодочную и противовоздушную оборону.

Порядок действий малых охотников, как правило, был следующим. Перед началом выхода конвоя МО выходили первыми из базы расходящимся веером и переменными курсами обследовали район. Как только из гавани показывалась голова конвоя, а тральщики, идущие впереди, ставили тралы, катера занимали свое место в порядке, обычно по обе стороны колонны транспортов. Большая часть катеров при этом держалась мористее. В случае атаки конвоя торпедными катерами или подводными лодками МО шли на сближение с противником, чтобы огневым воздействием помешать прицельно выпустить торпеды. В целом,

несмотря на слабость вооружения, малые охотники зарекомендовали себя при проводке конвоев весьма неплохо.

В сложившихся обстоятельствах малые охотники быстро выдвинулись на одно из первых мест по востребованности на флоте. В документе, подписанном 23 июля 1941 г. Военным советом КБФ и адресованном секретарю ЦК ВКП(б) – члену Военного совета Северо-Западного направления А. А. Жданову, нарком ВМФ и заместителю главкома войсками Северо-Западного направления по морской части, подчеркивалось, что реальной угрозой для легких сил противника, «являются наши «МО»... Расход этих катеров колоссальный, поступлений нет, износ большой, есть опасность в августе остаться без катеров. Прошу Вашего ходатайства Правительства, если нельзя наладить массовый выпуск «Д-3», то хотя бы катеров «МО» получить столько сколько требуется...».

Под «расходом катеров» Военный совет подразумевал не столько потери малых охотников, которые к тому моменту были еще незначительными, сколько износ главных двигателей, из-за чего от 50 до 70 % наличного состава катерных дивизионов не могло использоваться, поскольку стояло в ремонте.

Изменение отношения флотского командования к «мошкам» выразилось и в разработке приказа о составе ОВРов военно-морских баз от 25 июля 1941 г., которым фактически проводилась реорганизация катерных сил после окончания мобилизации флота.

Установленная таким образом организация сил просуществовала на бумаге до перебазирования флота из Таллина в Кронштадт, т.е. до начала сентября. Фактически же большая часть пунктов настоящего приказа не была выполнена. Так, например, не были сформированы штабы Истребительного отряда Кронштадтской ВМБ и управление 7-го ДСКА. Полностью перешел на новую нумерацию только 5-й дивизион в Кронштадте, в то время как катера, дислоцировавшиеся в Таллине, продолжали значиться под старыми и новыми номерами, а остальные и вовсе остались име-

новаться по-старому, тем более, что следовавшие вскоре частные указания (формирование дивизиона катеров-заградителей и выделение 16 катеров Ладожской флотилии – в оба соединения катера были включены под старыми номерами) в значительной степени нарушили эту стройную организацию.

Но вернемся к рассмотрению боевых действий в акватории Финского залива. В ночи на 20 и 21 июля наши дозорные корабли – тральщик Т-202 и эсминец «Яков Свердлов» соответственно – дали отпор вражеским катерам, пытавшимся действовать у эстонского побережья. Хотя во втором случае противнику все-таки удалось поставить мины, они были сброшены не совсем там, где это требовалось по приказу. Более того, командующий немецкими ВМС в Финляндии капитан 1 ранга Бютов пришел к выводу, что до тех пор, пока наступающие в Эстонии немецкие войска не выйдут к побережью Финского залива, дальнейшие действия в этом районе бесперспективны. В результате с 21 июля по 7 августа немецкие корабли и катера, базировавшиеся на финские базы в заливе, не вышли в море ни разу! Финны проявили чуть больше упорства, но после того, как их катера неудачно попытались атаковать конвой в ночь на 1 августа, тоже отказались от продолжения действий у эстонского побережья и сосредоточили усилия своих катеров и подлодок на разрушении коммуникации Таллин – Ханко. Впрочем, резкий перенос центра тяжести боевых действий не принес противнику ожидаемого успеха.

Днем 3 августа в районе Палдиски финская подлодка «Vetehinen» атаковала с большой дистанции отряд наших боевых кораблей, шедших под охраной двух малых охотников, но промахнулась. Спустя двое суток другая лодка – «Vesihiiisi» – выпустила две торпеды по конвою (ТР «Хильда», тральщики «Менжинский» и № 45), шедшему на Ханко. МО № 212 (быв. ПК-221, ст. лейтенант А. А. Анпилов) и МО № 107 (быв. № 142, лейтенант А. А. Обухов), сопровождавшие конвой, заметили торпеды и контратаковали. МО № 212 сбросил 4 больших и 12 малых глубинных бомб, после чего на

Организация катерных сил КБФ согласно приказу от 25.07.1941 г.

Дивизион	Тип	Старые наименования катеров	Новые наименования катеров
ИО ОВР Главной ВМБ (Таллин)			
1-й ДСКА	МО	МО № 112, 113, 131, 132, 133, 141, 142, ПК-232, 206, 210, 211, 227, зав. № 193, 195, 197	МО № 101-115
2-й ДСКА	МО	ПК-201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 209, 220, 221, 225, зав. № 199, ПК-200	МО № 201-205, 207-214
Конвойные силы			
7-й ДСКА	МО	ПК-174, 175, 176, 177, 228, 230, 231	МО № 701-707
ИО ОВР Кронштадтской ВМБ			
5-й ДСКА	МО	МО № 131, 132, 133, зав. № 198, 201, 202, 203, 205, 206, 207, СКА № 211 (тип «Никсон»)	МО № 501-511
ОВР ВМБ Ханко			
3-й ДСКА	МО	МО № 311, 312, 313, ПК-236, 237, 238, 239	МО № 301-307
ОВР БОБР			
4-й ДСКА	МО	ПК-212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 224, 226, 229, зав. № 196	МО № 401-411
Дозорно-тральные средства Шхерного отряда			
Группа СКА	МО	МО № 121, 122, 123, ПК-171, 172, 173	МО № 931-936
Катера, не упомянутые в приказе			
	МО	МО-5, ПК-219, 233, 234, 261, 262, зав. № 200, 204	

поверхности появился большой воздушный пузырь. Данный эпизод был также засчитан как победа, хотя «Vesihiiisi» получила незначительные повреждения – вышли из строя указатели рулей в боевой рубке и разбилась несколько лампочек.

Утром 8 августа эти же катера вышли в Таллин с обратным конвоем. В нем кроме «Хильды» был и второй транспорт – «Калпакс», что сразу же привлекло внимание финского штаба, решившего использовать в дневной атаке на суда четыре пары катеров. Нападение первой пары (VMV-11, 17) в 12.41 было отбито прикрывавшими караван истребителями И-153 13-го авиаполка. В результате штурмовых атак на VMV-17 погибло двое, включая командира, на VMV-11 один матрос был ранен. От ответного огня финнов истребители получили повреждения и вторую атаку в 13.40-14.05 уже пришлось отбивать «мошкам» конвоя, поскольку два мобилизованных тральщика шли с парным тралом и не могли принять активного участия в отражении нападения. Четыре вражеские катера («Nuoli», «Syöksy», VMV-9, 10) шли строем фронта, а после трех залпов с малых охотников разделились на две группы. Малые охотники двинулись навстречу противнику и распределили огонь по всем целям. Катера одной из вражеских групп еще раз попытались выйти в торпедную атаку, но после двух залпов МО отвернули и скрылись в шхерах. Большую роль в срыве нападения приняли так же сопровождавшие конвой истребители и летающие лодки МБР-2, сумевшие нанести финнам повреждения пушечно-пулеметным огнем. Спустя 2 часа, когда кара-

Калька боя с торпедными катерами противника 8 августа 1941 г. на переходе Ханко-Таллин



Сторожевой катер ПК-173 типа МО-2



буц информировал штаб направления, что «выделение указанного количества катеров из Кронбазы заставит сократить количество дозоров с 7 до 5, что ослабит наблюдение восточной части [Финского залива]», а «для сохранения надежности конвоев вынужден буду сократить количество рейсов, что отразится на уменьшении темпа перевозок». Из состава Шхерного отряда полностью изымались все охотники, что также отразилось на несении дозоров в Выборгском заливе, хотя противник там активности в то время не проявлял.

А именно в это время нагрузка на дозоры и конвойные силы значительно возросла. Дело в том, что 7 августа немецкие войска, наступавшие в Эстонии, вышли к берегу Финского залива в районе бухты Кунда. Оказалась потеряна маневренная база дозорных сил и многочисленные береговые посты СНИС. Компенсировать это могло только усиление системы дозоров. Поскольку снабжение Таллина теперь осуществлялось только морем, потребовалось ужесточить график перевозок. Хуже всего, что теперь они должны были осуществляться не по прибрежному южному (обозначение 12-ТБ, 13-ТБ), а по центральному (10-ТБ) фарватеру, который был гораздо ближе к финским шхерам и, соответственно, притаившимся там силам противника. Неприятель давно ждал этого момента, чтобы возобновить свои работы по созданию минного поля «Juminda», и теперь стал ходить на постановки каждую погожую ночь. Если не спасти, то, по крайней мере, замедлить неблагоприятное развитие ситуации могла бы резкая перегруппировка тральных и дозорных сил в центральную часть Финского залива, но этого, увы, не случилось.

После выхода противника на южный берег залива дозорная служба в районе Главной базы осуществлялась по слегка скорректированному старому плану (с 14 августа осталось только шесть линий дозора), согласно которому на угрожаемый участок между островами Кери и Мохни протяженностью в 44 мили приходился лишь один дозор. Службу в нем по очереди несли мобилизованные сторожевые корабли «Касатка» и

«Аметист» (последний требовал срочной постановки в док) или малые охотники. 3 августа дежуривший там МО № 131 неоднократно подвергался атакам авиации и согласно докладу сбил один самолет. При следовании в базу 10 августа этот же охотник в 11.05 сначала увидел пролетевшие мимо наши МБР-2, а затем в районе маяка Калбодогрунд заметил дым. Подойдя ближе, командир катера лейтенант Г. С. Благодарев обнаружил сидящий на воде МБР-2 и три обстреливающих его истребителя «фоккер». МО № 131 открыл огонь по самолетам противника, которые, не приняв боя, ушли в сторону финского берега. В 12.46 с севера показался финский катер, двигавшийся к самолету. Заметив малый охотник, финны ушли в шхеры. Подойдя к самолету ближе, Благодарев обнаружил и остов второй, уже сгоревшей летающей лодки. Катер принял на борт пять человек из экипажей обоих самолетов и взял уцелевший на МБР-2 буксир. На переходе в Таллин малый охотник был атакован двумя «фоккерами», которым удалось поджечь катер и самолет. Пожар на катере был потушен, а МБР-2 сгорел. В 20.15 охотник доставил экипажи самолетов в базу.

Чуть раньше вражеская авиация нанесла нам другую чувствительную потерю. 8 августа в бухте Локса был потоплен прибывший туда для поддержки дозоров эсминец «Карл Маркс» и сопровождавший его охотник ПК-229. Находившийся в дозоре сторожевик «Аметист» ушел для оказания помощи экипажам погибших кораблей, оставив район без наблюдения. В результате в ночь на 9-е противник безнаказанно выставил севернее мыса Юминданина новое заграждение. Это же повторилось и в ночи на 11 и 12 августа, когда дозоры нами и вовсе не выставлялись. Вечером 12-го в район, за неимением других кораблей, был направлен мобилизованный тральщик № 41. В ту ночь немецкий и финский отряды заградителей собирались осуществить две постановки. Этот замысел удался только в отношении немецкого отряда. Финский отряд сначала попал в густой туман, а затем с охранявших отряд «шнельботов» был получен сигнал об обнаружении



Немецкий минный заградитель «Cobra» на якорной стоянке в шхерах в районе Хельсинки

кораблей противника и прекращении операции. Фактически же «кораблями» оказался тральщик № 41, который был потоплен сосредоточенным огнем шести немецких катеров в течение 50-минутного боя. Ему на смену днем 13-го вышел сторожевой корабль «Касатка», но уже спустя полтора часа из-за неисправности он был вынужден вернуться в базу. В противном случае «Касатка», скорее всего, повторил бы судьбу тральщика, поскольку в ночь на 14-е финские заградители в обеспечении немецких катеров вывалили очередную порцию мин. В ночь на 16 августа, несмотря на 4-балльное волнение, помешавшее нам выставить катерный дозор, немцы и финны поставили сразу пять заграждений из мин и минных защитников. Лишь только в 23.50 этих суток из Таллина в район Кери – Мохни вышли охотники МО № 209, 210. Поскольку немецкие «раумботы» не упустили возможности усилить заграждение «Juminda» и в ночь на 17 августа, состоялась встреча противников. Прошла она на удивление миролюбиво – наши катера дали опознавательный сигнал, на который немцы не ответили и отошли курсом на север. Охотники их не преследовали, огня не открывали и даже, насколько известно, не сделали сообщения об обнаружении. Затем перерыв на время доставки в Хельсинки новых мин взяли немцы. Постановки возобновились в ночь на 20-е, когда в дозоре дежурили МО № 207, 707 под руководством командира звена ст. лейтенанта Козлова. На этот раз, обнаружив противника, наши катерники действовали более решительно. Огонь был открыт без промедления, последовал доклад командованию. К сожалению, неприятелем на этот раз оказались не постановщики мин, а прикрывавшие их торпедные катера S-27 и S-28. Они

прикрыли «раумботы» дымовой завесой, а сами отошли на полной скорости в северо-восточном направлении, создав у дозора иллюзию срыва постановки, чего на самом деле не было. Стоит подчеркнуть тот факт, что в постановке 20 августа впервые с момента создания заграждения «Juminda» немцы ставили мины, имевшие углубление не 3, а 1,5 метра, то есть представлявшие опасность не только для крупных кораблей, но и для тральщиков и катеров.

В 14.05 20 августа обе «мошки» вернулись в Таллин, но поскольку менять их оказалось нечем, спустя шесть часов вышли в дозор снова. В 23.25 в северном направлении наши сигнальщики обнаружили силуэты кораблей и катеров противника. Как было установлено позднее, это был отряд в составе минных заградителей «Кобра», «Кенигин Луиза», финского «Риилаhti» и шести «раумботов». Головной МО № 707 с командиром звена поставил дымовую завесу и, увеличив ход, отвернул вправо и вскоре скрылся из виду. МО № 207 запросил у отряда опознавательный сигнал, в ответ с кораблей была выпущена красная ракета и открыт огонь. За три минуты только что окончивший постановку немецкий минзаг «Кобра» безрезультатно выпустил по катеру 10 88-мм и 27 37-мм снарядов. Командир малого охотника доложил о противнике в базу и вышел из зоны поражения в юго-западном направлении, продолжая издали наблюдать за отрядом. К со-

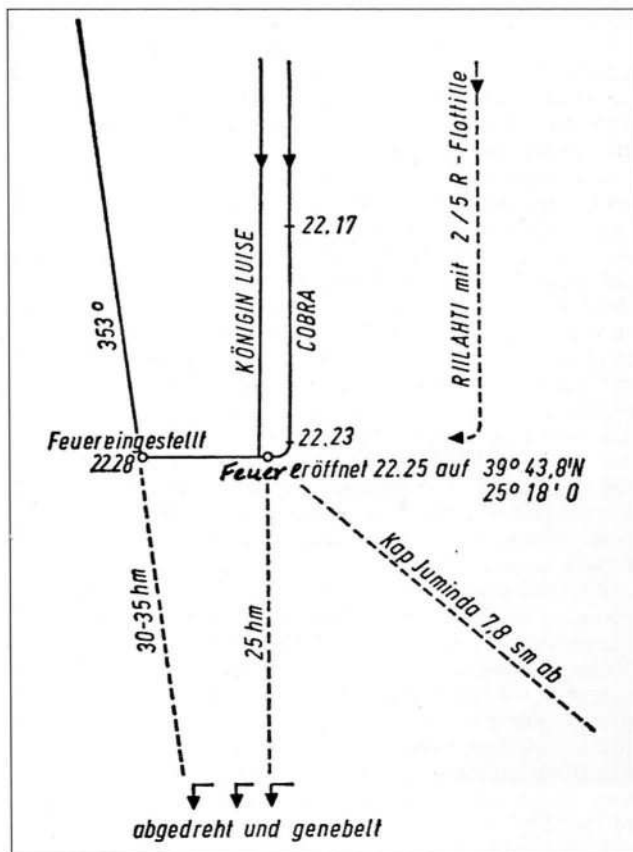


Схема боя немецкого минного заградителя «Кобра» с советскими сторожевыми катерами 20 августа 1941 г.

жалению, ему не удалось установить факт минной постановки. Через некоторое время из-за ухудшения видимости враг скрылся из вида. В 2 часа ночи дозор получил приказ провести поиск эстонского мотобота, дезертировавшего с острова Прангли, и направился по направлению к финским шхерам. С рассветом МО № 207 обнаружил на походах к Хельсинки «раумботы» R-56 и R-57, выделенные из состава соединения заградителей для контрольного траления. Наш катер открыл огонь, а противник, не приняв боя, скрылся под прикрытием дымовой завесы. В 09.30 МО № 207 лег на курс 77° для соединения с МО № 707. Около 10.00 был обнаружен наш конвой, шедший в Кронштадт в составе пяти тральщиков, транспорта № 503, ГИСУ «Норд», буксира с баржами, спасательного судна и трех катеров охранения. Присоединившись к конвою, катера некоторое время шли на восток. В 11.20 МО № 207 обнаружил всплывшие «буйки» (фактически речь шла о минных защитниках взрывного действия), предупредил конвой и расстрелял два из них. В 11.30 состоялся налет семи Ю-88, потопивших гидрографическое судно «Норд». Катер подобрал с него 25 человек и ушел в Таллин. Командованием были отмечены настойчивые и смелые действия командира катера старшего лейтенанта А. П. Воробьева.

В ночи на 22-е и 23-е ни наши, ни вражеские катера в море не выходили из-за шторма. К вечеру 23 августа волнение незначительно снизилось и тогда командование направило в дозор МО № 106 (быв. № 141) и МО № 203. В 22.50, почти сразу после прибытия в район поля «Juminda», «203-й» подрывался на mine. Судя по координатам, это произошло на финском заграждении, где стояли мины с углублением в 3 метра от поверхности. В обычных условиях катер подрываться бы не смог, но при сильном волнении он, по-видимому, «нырнул» в водяную яму, к тому же старые финские мины плохо держали глубину и зачастую всплывали на поверхность. От взрыва катеру оторвало кормовую часть по носовое машинное отделение, но передняя часть удерживалась на плаву 2 часа, прежде чем затонула. МО № 106 подобрал 11 краснофлотцев и вернулся в Таллин. С этой ночи вплоть до ухода флота из эстонской столицы дозор севернее мыса Юмдиндана больше не выставлялся. Это позволило немцам выставить безнаказанно в течение трех последующих ночей еще семь линий мин и минных защитников. Всего с момента первой постановки у мыса Юмдиндана в ночь на 30 июня до 28 августа противник выставил на поле «Juminda» 1722 мины и 771 минный защитник.

К сожалению, система дозоров оказалась недостаточно эффективной, чтобы предотвратить проникновение вражеских кораблей на наши коммуникации и минирование ими фарватера 10-ТБ, что в дальнейшем привело к тяжелым потерям во время печально известного «Таллинского перехода», речь о котором пойдет ниже. Вины экипажей малых охотников в том нет. Само командование флота понимало, что для эффективного несения дозоров в сложившихся условиях флоту требовалось не менее 20-30 сторожевых кораблей, канонерских лодок и малых охотников, но взять их было неоткуда. В результате в центральной части Финского залива сложилась ситуация, когда проводка каждого конвоя превращалась в настоящую прорыв

через минное поле значительной протяженности под огнем немецких и финских береговых батарей, а также регулярными налетами бомбардировщиков.

Наглядным примером этого стала проводка конвоя из Таллина в Кронштадт 24-25 августа. В 10.23 24-го из Таллина вышел конвой в составе шести мобилизованных тральщиков, танкера № 11, транспортов «Жданов», «Эстиранд», ГИСУ «Гидрограф», плавбазы «Аэгна», ледокола «Октябрь», эсминца «Энгельс», малых охотников МО № 201 (ст. лейтенант В. И. Басов) и МО № 113 (зав. № 193). В районе маяка Кери суда были атакованы самолетом Ю-88. Две бомбы попали в «Эстиранд», который вышел из строя и пошел к острову Кери. Когда МО № 201 по приказанию командира конвоя подошел к транспорту, тот уже сидел на мели у острова и передал, что имеет раненых и нуждается в помощи. МО № 201 доставил это сообщение зам. командира конвоя. В 16.55, когда противник открыл артиллерийский огонь с мыса Юмдиндана, малые охотники поставили дымовую завесу. Прямых попаданий в суда не было, но один 170-мм снаряд взорвался у борта танкера. В 17.05 эсминец «Энгельс» подрывался на mine, МО № 201 подобрал из воды трех человек, выпавших за борт при взрыве. Тем временем другой охотник обстрелял показавшиеся на севере немецкие торпедные катера S-26, 27, 28, вышедшие из Хельсинки специально для нападения на потрепанный караван. Противник временно отказался от своего намерения и скрылся за дымовой завесой. Вскоре «Октябрь» взял эсминец на буксир. Малый охотник вблизи точки подрыва обнаружил еще две плавающие мины и расстрелял их. В 17.35, уже двигаясь на буксире, «Энгельс» подрывался кормой на второй mine. МО № 201 и МО № 205 подошли к борту эсминца и стали снимать с него людей. Когда МО № 201 принял 36 человек, в том числе командира и военкома, «Энгельс» перевернулся и стал уходить под воду. Малый охотник стал догонять ушедший вперед конвой, который в этот момент снова был атакован авиацией. В 18.07 в танкер № 11 попало несколько бомб, и он стал погружаться с креном на левый борт. После того, как по приказу командира конвоя МО № 201 вступил в охранение госпитального судна «Жданов», с севера показались три неприятельских торпедных катера. В 18.37 малый охотник открыл огонь и пошел им навстречу. Катера противника отвернули и вновь скрылись в северном направлении. В 19.30 последовал очередной налет семи Ю-88, было сброшено около 30 бомб, но ни одна из них, к счастью, в суда не попала. С наступлением темноты конвой фактически распался: тихоходные тральщики с тралами ушли вперед, за ними шел «Жданов» с катерами МО, а позади — три остальных судна, задержавшихся для спасения пассажиров танкера. Когда они покидали район, с севера снова показались «шнелльботы», но они, по счастливому стечению обстоятельств, судов не заметили. Как видите, в данном небольшом эпизоде конвоирования в течение всего 10 часов малым охотникам пришлось выполнять почти все стандартные задачи эскорта конвоя: осуществлять противовоздушную, противокатерную, противоминную оборону, ставить дымовую завесу, оказывать помощь терпящим бедствие судам. К сожалению, как мы убедились на этом примере, далеко не всегда их старания позволяли избежать потерь, подчас весьма тяжелых.

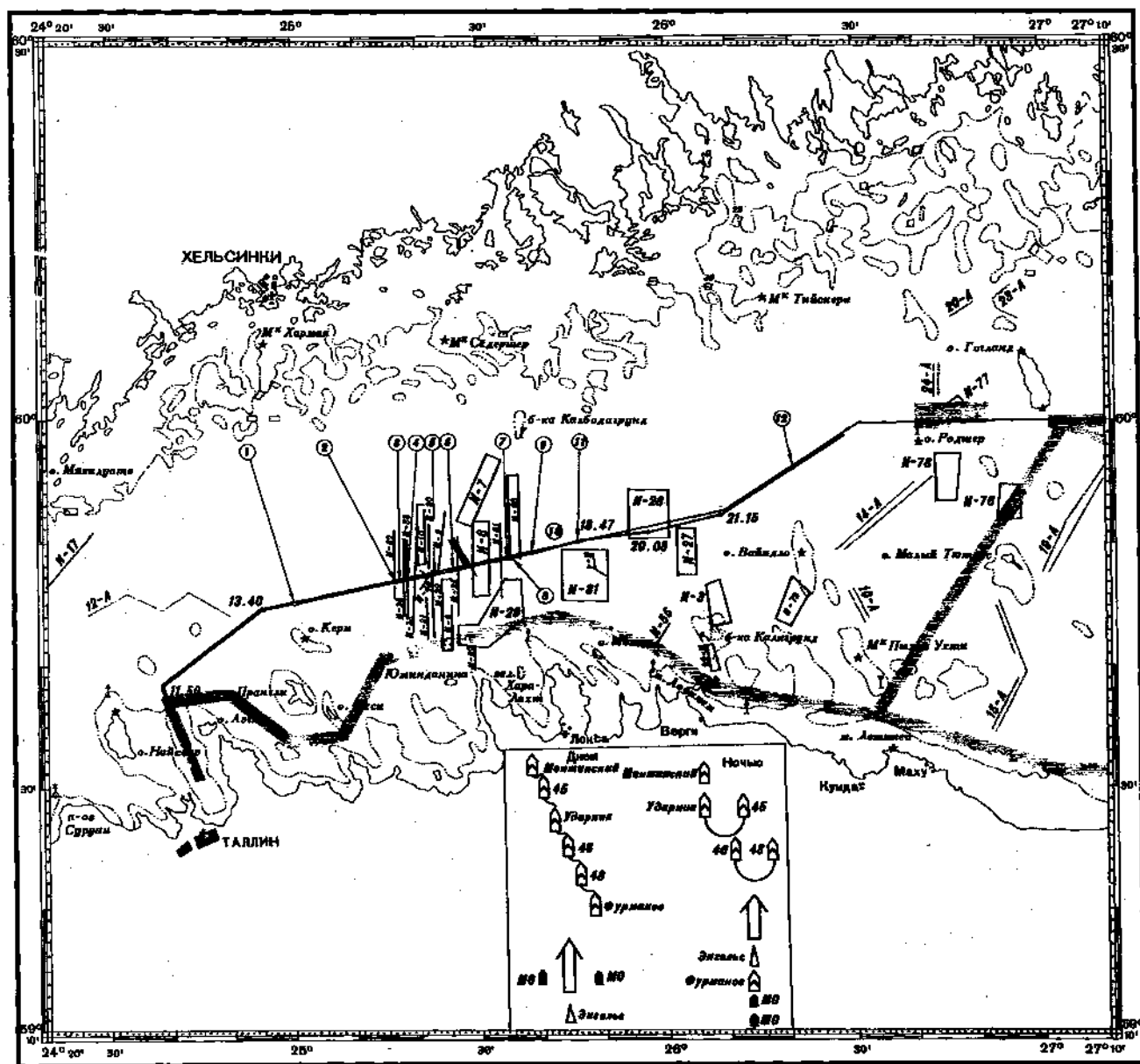


Схема проводки конвоя за тралом 24-25 августа на участке Таллин-Гогланд (на схеме показан путь ведущего транспорта)

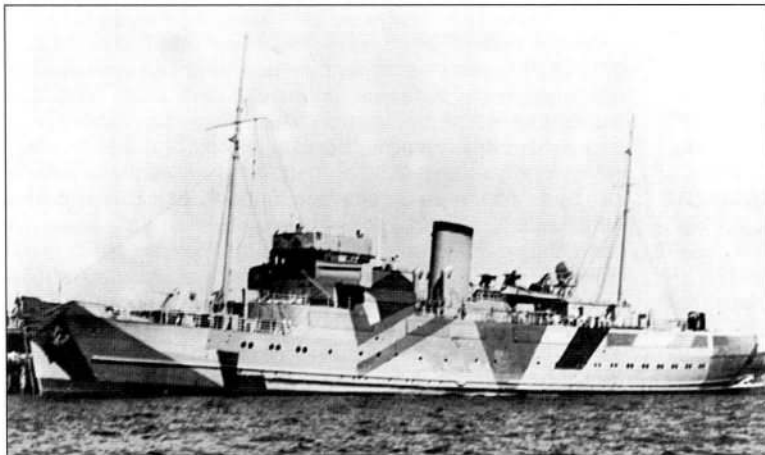
1. 24 августа 14.45 Транспорт «Эстиранд» поврежден взрывами двух авиабомб, отвернул к о.Кери
2. 24 августа 15.45 Взрыв мины в трале тральщика №45
3. 24 августа 15.50 Тралом тральщика «Менжинский» подсечена мина
4. 24 августа 16.10 Тралом тральщик №46 подсечены две мины
5. 24 августа 16.25 и 16.40 Артиллерийский обстрел конвоя с м.Юмиданина
6. 24 августа 16.45-16.50 Тралами тральщиков «Ударник» и «Менжинский» подсечены три мины
6. 24 августа 17.05 Миноносец «Энгельс» подорвался на mine, в 17.30 взят на буксир ледоколом «Октябрь», в 17.34 вторично подорвался на mine и в 17.53 затонул
7. 24 августа 17.30 Открыт огонь по катерам противника. Прикрывшись дымовой завесой, катера отошли на север
8. 24 августа 17.35 В тралах тральщиков всплыли четыре мины и четыре минных защитника
9. 24 августа 18.07 Тяжело №11 тяжело поврежден взрывами авиабомб
10. 24 августа 19.40 Место гибели танкера №11
11. 24 августа 18.25-18.33 Отбита атака трех торпедных катеров противника
12. 24 августа 22.15 Трал тральщика «Менжинский» с застрявшей в нем mine обрублен

МИННАЯ ВОЙНА

В связи с началом войны с Финляндией и возникшей в связи с этим угрозой появления кораблей противника в тылу расположенной в устье Финского залива Центральной минно-артиллерийской позиции, 27 июня приказом командующего КБФ была сформирована Восточная позиция. В состав ее сил, наряду с минными заградителями, вошел дивизион малых охотников в составе МО зав. № 193, 195, 197, 199, 200, 208, 209, 210 и МО-5, пять из которых были оснащены минными рельсами и скатами. Катера дивизиона не только эскортировали минные заградители при осуществлении оборонительных постановок, но и сами ставили мины у берегов противника. Правда, пальма первенства в деле постановок с охотников принадлежала не дивизиону Восточной позиции, а 1-му дивизиону 2-го БОПС, базировавшемуся на Таллин. Его первая постановка состоялась в ночь на 3 июля на подходах к Хельсинки. Всего в течение июля и августа охотники выставили 21 минную банку (166 мин).

Вот описание одной из постановок мин, проводившихся в июле 1941 года. Предварительно руководством ОВР было подготовлено наставление по минным постановкам и таблицы условных сигналов, разработанный ордер на переход, бой и минную постановку. Перед выходом операция была разыграна с командирами катеров на карте, что позволило им уяснить действия на различных этапах операции. Погрузив в Копли-лахт на четыре катера мины, отряд вышел из базы с заходом солнца, имея лидирующим торпедный катер со штурманом на борту. Обогнув остров Аэгна и пройдя вдоль берега между островами Энси и Раммусаар, катера направились к финскому берегу. На переходе отряд, имея встречную волну при северном ветре, шел в строе кильватера 16-узловым ходом. За 30 минут до подхода к месту постановки крепления были сняты, мины окончательно подготовлены. Около 02.00 ведущий катер, уклонившись вправо, дал сигнал о подходе к назначенной точке. Катера, уменьшив ход, по сигналу головного катера изменили курс на 90°, пе-

№ Участвовавшие катера	Дата	Район, точка начала постановки	Число и тип мин	Номера банок по документам штаба КБФ	Минные интервалы и углубление, м
1. ПК-210, 211	3/4.07	Подходы к Хельсинки Ш=60°00,4, Д=24°54,2	4 мины обр. 1926	1	60/3,5
2. ПК-206, 227, 232	3/4.07	Подходы к Хельсинки Ш=60°00,4, Д=24°57,8	6 мин обр. 1926	2	60/3,5
3. ПК-206, 211	5/6.07	Поркалла-Удд Ш=59°53,0, Д=24°24,6	4 мины обр. 1926	3	60/3
4. ПК-203, 210	5/6.07	Поркалла-Удд Ш=59°53,0, Д=24°18,8	4 мины обр. 1926	4	60/3
5. ПК-206, 210, 211, 232	10/11.07	о. Эрэ Ш=59°43,6, Д=22°16,0	8 мин обр. 1926	6	75/2,5
6. МО №193, 195, 197, 199, 200, 204	10/11.07	о. Вейткари Ш=60°15,0, Д=27°17,1	10 мин обр. 1926	8	280/3
7. ПК-206, 210, 211, 232	12/13.07	Поркалла-Калбода Ш=59°50,2, Д=24°13,4	8 мин обр. 1926	10	75/2
8. МО №193, 195, 197, 199, 200, 204	12/13.07	башня Луппи Ш=60°13,1, Д=27°04,2	10 мин обр. 1926	11	85/5
9. ПК-206, 210, 211, 232	13/14.07	Поркалла-Калбода Ш=59°53,0, Д=24°10,1	8 мин обр. 1926	13	85/2,5
10. ПК-206, 210, 211, 232	18/19.07	Борго Ш=60°07,5, Д=25°31,5	8 мин обр. 1926	15	85/2,5
11. ПК-206, 210, 211, 232	19/20.07	Борго Ш=60°07,2, Д=25°31,2	8 мин обр. 1926	16	85/2,5
12. МО №195, 197, 199, 200, 204	21/22.07	о. Хаапасари Ш=60°13,2, Д=27°09,8	10 мин обр. 1926	19	90/2,5
13. МО №195, 197, 199, 200, 204	24/25.07	о. Эттилетто Ш=60°12,1, Д=26°59,6	10 мин обр. 1926	22	72/2,5
14. ПК-206, 210, 211, 232	28/29.07	Подходы к Хельсинки Ш=60°03,4, Д=24°56,9	8 мин обр. 1926	24	75/2,5
15. ПК-206, 210, 211, 232	29/30.07	Подходы к Хельсинки Ш=60°02,6, Д=24°55,2	8 мин обр. 1926	25	75/2,5
16. МО № 197, 204, ПК-210, 211	7/8.08	Ирбенский пр-в Ш=57°37,5, Д=22°01,6	8 мин обр. 1926	32	75/2
17. ПК-232, 206	7/8.08	Ирбенский пр-в Ш=57°38,3, Д=22°02,0	4 мины обр. 1926	33	75/2
18. Два МО	8/9.08	Ирбенский пр-в Ш=57°39,8, Д=22°10,0	4 мины обр. 1926	34	75/2
19. МО № 197, 204, ПК-206, 232	11/12.08	р-н м-ка Микельбака	8 мин обр. 1926		
20. МО № 197, 204, ПК-206, 232	12/13.08	р-н м-ка Микельбака	8 мин обр. 1926		
21. ПК-218 и 2 СКА КМ	31.08	между о. Абука Ш=58°11,0, Д=22°28,0 и п-вом Сырве	20 мин обр. 1926	79А	-/2



Немецкий минный заградитель «Konigin Luise». Снимок сделан за три месяца до гибели корабля, в мае 1941 г.

рестроились строем уступа вправо с расстоянием между охотниками в 0,5 каб (по траверзу), имея форштевень на траверзе кормы впереди идущего. Подойдя 8-узловым ходом к линии фарватера, по сигналу с головного, правый крайний катер начал ставить мины, затем остальные по очереди. Мины выставлялись через равные промежутки времени. После окончания постановки, по сигналу головного, катера легли на курс 180° и пошли к южному берегу Финского залива.

Интересно отметить, что, как правило, в состав группы охотников-заградителей Восточной позиции включались один – два торпедных катера, которые ставили минные защитники, а в состав группы заградителей ОВРа Главной базы – один – два торпедных катера с торпедами на случай встречи с крупными кораблями противника. Таких встреч не состоялось, и единственный контакт с надводным неприятелем произошёл в ранние часы 19 июля, когда ПК-206, 210, 211, 232 и торпедный катер № 51 возвращались с минной постановки у Борго. В районе острова Кери они встретили финские катера «Nuoli», «Vinha», «Raju», VMV-8, 12. Наш отряд открыл огонь, после чего финны сразу же вышли из боя и легли на обратный курс. Согласно донесению противника, ему противостояли два сторожевых корабля типа «Буря» в сопровождении нескольких катеров. Наш доклад, где сообщалось о потоплении двух из четырех вражеских «москитов», точностью тоже не отличался. Тем не менее, действия охотников-заградителей командованием флота были признаны в целом успешными.

Справедливости ради нужно сказать, что охотники были далеко не лучшими постановщиками мин. Помимо вышеизложенных проблем с остойчивостью и навигацией катеров, имелось еще одно обстоятельство, а именно отсутствие маломощных двигателей экономического хода. В большинстве случаев катера обнаруживались финскими береговыми постами, что лишало постановки скрытности и сразу указывало противнику места, где следует проводить траление. Вражеская система наблюдения работала четко, но все же допустила один сбой – зато какой! Вечером 25 сентября на подходах к Хельсинки подорвался на катерной мине и затонул немецкий минный заградитель «Konigin Luise» – один из трех немецких минзагов, создавших минное поле «Juminda». 40 погибших немецких моряков лишь в незначительной мере покрыли те потери, которые на-

несли нам вражеские мины во время «Таллинского перехода». Наиболее вероятно, что корабль стал жертвой самой первой постановки, произведенной в ночь на 3 июля группой из трех бывших пограничных катеров. Интересно отметить, что в ходе нее сами катера не были замечены береговыми постами противника, но враг услышал шум их авиамоторов и открыл беспорядочную зенитную стрельбу.

В начале августа, после переформирования Восточной позиции в Минную оборону КБФ, ее силы были переведены в Таллин. 9 августа было принято решение о формировании в составе Минной обороны дивизиона катеров-заградителей, куда вошли МО-5, а также оборудованные минными рельсами МО зав. № 195, 200, ПК-227, зав. № 197, 204, ПК-232, ПК-206, ПК-210, ПК-211. Согласно приказу им присваивались новые номера ЗК-1 – ЗК-9 соответственно, но фактически этот пункт приказа остался не реализован, и катера продолжали плавать под старыми номерами. В августе катера дивизиона, базируясь на Моонзундские острова, несколько раз ставили минные банки в Ирбенском проливе на немецкой коммуникации Лиепая – Рига. В связи с многочисленными постановками там кораблей других классов, определить истинные успехи не представляется возможным. Во время постановки 13 августа МО зав. № 197 (лейтенант Кортон П.С.) сам получил тяжелые повреждения от подрыва на мине, но был отбуксирован в Мынту, где сел на грунт. После заделки пробоин катер был снят с мели силами экипажа. В связи с резким ухудшением сухопутной обстановки в Эстонии, в 20-х числах августа катера дивизиона были отозваны в Таллин, и позднее приняли участие в «Таллинском переходе».

АКТИВНАЯ ОБОРОНА ХАНКО

Большой вклад малые охотники внесли в оборону ВМБ Ханко, продолжавшуюся с 22 июня по 2 декабря 1941 г. Из малых охотников ОВРа – МО № 311 (лейтенант П. М. Бубнов), 312 (лейтенант И. В. Ефимов), 313 (лейтенант А. И. Ганев) и пограничного отряда – ПК-236 (лейтенант М. Н. Феофанов), 237 (лейтенант И. М. Козлов), 238 (лейтенант В. И. Беляев), 239 (лейтенант А. И. Терещенко) был сформирован 3-й дивизион сторожевых катеров под командованием пограничника ст. лейтенанта Г. И. Лежепекова, базировавшийся на острове Густавсверн.

С начала войны катера ОВР Ханко несли три дозора на подходах к полуострову с запада, востока и юга. В период обороны малые охотники выполняли задачи встречи и обеспечения выхода транспортов из базы. Непосредственно во время выхода конвоев проводилось скользящее бомбометание на фарватерах. 28-29 июня, 1, 8, 9 июля малые охотники прикрывали постановку минных заграждений в заливе Госсерсбуктен, в районах островов Моргонланд, Думаршер, Руссаре. 29 июля буксир ОР-1 и ПК-239 выставили еще несколько минных банок.



Высадка десанта на о.Хорсен

В июле гарнизоном базы был проведен ряд операций по захвату прилегающих к полуострову островов. В этих десантах самое активное участие приняли катера ОВР. С 10 июля ПК-237 и ПК-239 оказывали огневую поддержку частям, высаживавшимся на острова Хорсен, Кугхольм, Старкерн. 14 июля с катеров ОР-2, 3 и ПК-236 были высажены группы, занявшие Хесте, Грислом, Лонгхольм.

15 июля группа пограничников в составе 45 человек под командованием лейтенанта Шапкина и младшего политрука Роговца, доставленная на катерах ОР-7, 8, ЗИС № 2 при поддержке МО № 311, 313 произвела рейд на Моргонланд. На острове группа захватила в плен шестерых финских солдат, перерезала телефонный кабель с материком, сожгла деревянные постройки. Благодаря внезапности нападения, противник был настолько деморализован, что не смог оказать эффективного сопротивления.

18 июля в операции по захвату островов Хестэ, Грислом, Лонгхольм и Вракхольм отрядом под командованием майора Н. С. Кузьмина участвовали катера ОР-2, 3, СХ-1, 2, 6. ПК-236 осуществлял огневую поддержку десанта. 20 июля 30 десантников под командованием лейтенанта Шапкина на ОР-6, 8, ЗИС № 1 при поддержке МО № 311 провели разведку боем на острове Мальтшер, оказавшимся незанятым противником.

С острова Бенгтшер и, особенно, с башни его маяка хорошо просматривались подходы к Ханко, контролировалось движение советских судов, корректировался огонь артиллерии по полуострову и проходящим судам. Гарнизон Бенгтшера состоял из 35 человек под командой лейтенанта Лютера. Финны располагали тремя пулеметами «Маузер» и 20-мм пушкой «Мадсен».

Командованием ВМБ Ханко была поставлена задача захватить остров и уничтожить маяк. Согласно опросам захваченных ранее финских пленных считалось, что на Бенгтшере находятся только пост наблюдения и корректировки численностью не более 6-7 человек, поэтому для операции было выделено относительно небольшое количество бойцов.



**Командир ПК-237
лейтенант
И.М.Козлов**

Сторожевой катер ПК-237 типа МО-2 у Ханко



Маяк о. Бенгтшер



26 июля в 00.30 с Ханко вышли МО № 311, МО № 312 и ПК-238 с десантниками. Катера подошли к острову незамеченными. Около 02.00 МО № 312 высадил на Бенгтшер 30 человек с тремя ручными пулеметами под руководством лейтенанта П. В. Курилова и старшего политрука А. И. Румянцева. В составе группы были подрывники ВМБ Ханко под командованием лейтенанта Удалова, имевшие две большие глубинные бомбы (на МО № 311) для подрыва маяка. После высадки катера отошли на расстоянии мили от острова.

Финский часовой на берегу был бесшумно снят десантниками. Заметив русских, часовой в башне маяка подал сигнал тревоги. Лейтенант Лютер и наводчик Сандберг выбежали из здания маяка, чтобы оценить ситуацию. Им удалось бросить несколько ручных гранат, но под огнем они вынуждены были отступить внутрь маяка. Пулеметы с башни маяка открыли огонь по малым охотникам, на что МО № 312 и ПК-238 ответили из «сорокопятак». В 02.09 гарнизон маяка по телефону запросил поддержку береговых батарей. Финское командование направило в район канонерские лодки «Uusimaa», «Nameenmaa» и сторожевой катер VMV-13, а в 02.21 огонь по нашим катерам открыли две финские береговые батареи с о. Свартшер. В свя-



Командный пункт капитана Б.М.Гранина на полуострове Ханко, август 1941 г.

зи с постоянным маневрированием охотников попадания в них не было. Тем временем гарнизон острова укрепился в здании маяка и отражал атаки советских десантников.

В 02.30 наши бойцы дали катерам сигнал зеленой ракетой подойти для выгрузки глубинных бомб. Около 03.00 МО № 311, МО № 312, ПК-238 попытались приблизиться к острову, но под сильным огнем с маяка и батарей были вынуждены отойти вновь. Позднее малые охотники еще несколько раз пытались приблизиться к берегу, но каждый раз их встречали сильным огнем. На поданный с катеров десанту сигнал красной ракетой принять бомбы ответа не последовало.

В 02.42, в связи с тяжелым положением, защитники маяка попросили батареи обстрелять остров шрапнелью. Разрывами снарядов была повреждена верхняя часть маяка, с гарнизоном пропала телефонная связь. В 04.30 по острову открыла огонь советская береговая артиллерия. В это же время с северо-запада к Бенгтшеру подошли канонерские лодки «Uusimaa», «Nameenmaa», катер VMV-13. Их огонь сначала сконцентрировался на охотниках, а затем был перенесен на десантников. С 05.20 наши катера стали подвергаться атакам финских истребителей. Все это заставило охотники отойти на восток. Одновременно финские канонерки атаковали наши истребители с Ханко, нанеся им некоторые повреждения.

В 05.35 финский гарнизон под натиском десантников, захвативших один из пулеметов, запросил по радио немедленной помощи. Финские канлодки, которым было приказано обеспечить высадку десанта, перешли к северной стороне острова. В 06.35 VMV-13 высадил на остров сводную группу из экипажей канлодок в составе 12 человек. «Мошки» попытались контратаковать, но попали под огонь канонерок. От близких разрывов снарядов на ПК-238 начался пожар. В 07.00 гарнизон острова сообщил своему командованию, что советский десант занял первый этаж здания маяка, а верхние этажи по-прежнему в руках финнов. В это время к месту боя подошел вызванный по радио на помощь ПК-239 с командиром ОВР капитаном 2 ранга М. Д. Полегаевым на борту. Командир ОВР поставил катерам задачу: под прикрытием дымовой завесы, которую должен был поставить МО № 311, идти на сближение с финскими канлодками с целью воспрепятствовать высадке финского десанта, оттеснить финские корабли и снять наших бойцов с Бенгтшера. Малые охотники приблизились к острову и снова попали под плотный огонь. МО № 311 и ПК-238 подошли к южной стороне острова. В 07.02 ПК-238, ранее уже поврежденный и горевший, получил попадания снарядов с «Uusimaa» и в 08.30 затонул. Катер VMV-13 поднял из воды 16 пленных. Остальные малые охотники также получили многочисленные повреждения. Над островом шел бой советских и финских самолетов.

В 08.30 финны начали высадку на остров своего десанта в количестве 42 человек. Малые охотники пытались атаковать корабли противника, но безуспешно, что неудивительно, учитывая разницу в огневой мощи между нашими катерами и канонерскими лодками. Советские бойцы, попавшие под перекрестный огонь защитников маяка и неприятельского десанта, с 10.00 были вынуждены отступить с первого этажа здания. Они заняли позиции на южной и северной сторонах

Сторожевые катера ПК-239 (тип МО-4) и ПК-237 (тип МО-2) отряда береговой охраны Ханко

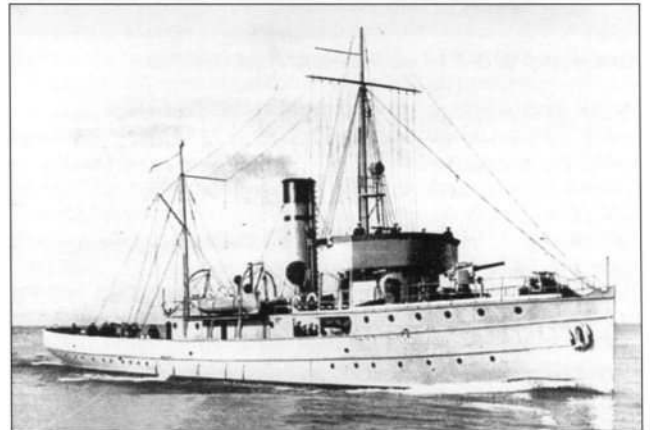


острова, пытавшийся их атаковать противник понес серьезные потери. Однако в итоге финны при поддержке огня канонерских лодок смогли забросать наших бойцов гранатами. В 10.10 МО № 311, 312, ПК-236, 237, 239 подошли к острову, но десантников не обнаружили. На берегу были видны тела наших и финских солдат. При этом катера вновь были обстреляны с Бенгтшера и других островов. После этого они ушли в базу.

Всего финны в этой операции потеряли 43 человека убитыми и 63 ранеными. Советские моряки в результате операции потеряли 30 десантников и ПК-238 со всем экипажем. На МО № 311 был убит один краснофлотец и пятеро ранено, повреждены корпус, двигатель, прожектор и радиопередатчик. ПК-239 имел многочисленные пробоины от пуль, снарядов и осколков, три человека получили ранения. На МО № 312 был поврежден форштевень и ранен один краснофлотец, а ПК-236 и 237 получили по несколько пулевых пробоин. Несомненно, что причиной неудачи высадки послужило отсутствие разведанных о численности и вооружении гарнизона, а также неготовность оказать десанту немедленную поддержку со стороны авиации и батарей.

В ночь на 30 июля малые охотники приняли участие в огневой поддержке десанта, занявшего остров Гуннхольм. Упорный бой с финским гарнизоном продолжался более трех часов, все это время катера вели огонь непосредственно по позициям противника и отражали попытки неприятеля высадить на Гуннхольм подкрепления, а также провести эвакуацию с острова.

16 августа в 11.30 ПК-237, МО № 312, 313 под командованием командира ОВР капитана 2 ранга М. Д. Полегаева и командира 3-го ДСКА старшего лейтенанта Г. И. Лежепекова участвовали в поддержке наших стрелковых частей, подавлении огневых точек и обеспечении высадки десанта на о. Эльмхольм. При



Финская канонерская лодка «Uusimaa», июнь 1941 г.



Моряки советского катера на борту финской канонерской лодки «Uusimaa» у Бенгтшера



Командир МО-311 лейтенант П.М.Бубнов

подходе к указанному району малые охотники подверглись сильному обстрелу. МО № 312 провел огневой налет по огневым точкам и скоплениям противника на о. Стурхольм. МО № 313 был отнесен артиллерийским и минометным огнем противника от юго-восточной оконечности Медена. ПК-237 высадил десантную группу на близлежащие острова Патшер и Ссура-Слушер, но противника там не оказалось. В 17.30 МО № 312 обстрелял два катера противника в районе о. Кугхольм. Затем, по заявке десанта в 20.55 малые охотники обстреляли верхушки деревьев на о. Эльмхольм, откуда вели огонь снайперы, а в 21.18 подавили огневые точки на о. Стурхольм. За время операции малые охотники своим огнем повредили один катер и две шлюпки противника. Утром 17 августа МО № 312 и ПК-237 вернулись в базу, а МО № 313 остался в дозоре.

В связи с уходом главных сил КБФ из Таллина задача ВМБ Ханко была изменена на организацию надежной обороны и подготовку к отражению возможного штурма противника. Для охотников это означало окончание участия в десантах и переключение на задачу несения дозорной службы.

ДЕЙСТВИЯ В РИЖСКОМ ЗАЛИВЕ И В РАЙОНЕ МООНЗУНДСКИХ ОСТРОВОВ

После эвакуации из Лиепаи и Риги со 2 июля оборона Рижского залива и островов была возложена на командование эвакуированной сюда Прибалтийской ВМБ, а после ее расформирования 10 июля – на команданта Береговой обороны Балтийского района генерал-майора А. Б. Елисеева, в распоряжении которого перешел 2-й дивизион 2-го Балтийского отряда по-

грансудов, преобразованный 25 июля в 4-й дивизион СКА КБФ. Правда, фактически в составе дивизиона остались лишь четыре катера – ПК-215 – ПК-218, а остальные оказались разбросаны по всему Балтийскому театру, включая Ладожское озеро.

Перед ОВР БОБР командованием флота были поставлены следующие задачи:

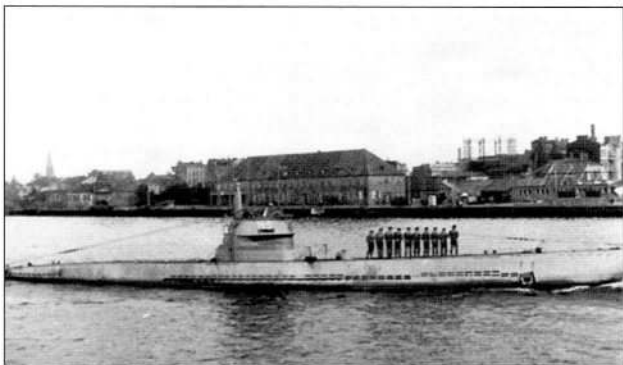
- не допустить прорыва легких сил противника в Моонзунд, Кассарский, Роухюльский плесы из Балтийского моря и Рижского залива;
- обеспечение боевой деятельности кораблей и подводных лодок;
- встреча и сопровождение конвоев, обеспечение коммуникаций, систематическое и контрольное траление.

Несение дозорной службы на линиях западнее пролива Созла-Вяйн, в проливах Хари-Курк и Виире-Курк. Охрана водного района БОБР обеспечивала силами сторожевых катеров, тральщиков, вооруженных буксиров и малых охотников. Но поскольку охотников было мало, на первом этапе они преимущественно решали задачи конвоирования судов и эскортирования подлодок, осуществлявших до начала августа выходы в Балтийское море через пролив Созла-Вяйн. За июль-октябрь в зоне ответственности БОБР было проведено 38 конвоев, которые включали 320 судов. При этом было потеряно 12 транспортов: пять от налетов авиации, четыре от артиллерийско-минометного огня с берега, один подорвался на mine, один выброшен штормом на берег и два подорваны своим личным составом ввиду угрозы захвата противником. К конвоированию судов в основном привлекались катера из ОВР Главной базы, так 26 июля при бомбардировке судов в бухте Триги от прямого попадания авиабомбы погиб МО № 113. Взрывом бомбы ему оторвало носовую часть по переборку бензоотсека. Хотя катер остался на плаву, его не стали восстанавливать.

В 20-х числах июля из-за нехватки охотников встречу и эскортирование выходивших через Созла-Вяйн подлодок осуществляли только катера-тральщики типа «рыбинец». Утром 21 июля в районе маяка Кыпу немецкая субмарина U-140 торпедировала одну из двух выходивших «малюток» М-94. Высланный из Триги катер ПК-219 не только подобрал спасшихся членов экипажа, но и произвел поиск вражеской подлодки. Сброшенные им бомбы легли недалеко от цели, в результате чего на U-140 вышел из строя один из клапанов вентиляции, получили повреждения горизонтальные рули, нарушилась герметичность сальника кормо-



Катера типа МО-4 на Балтике, июль 1941 г.



Немецкая подводная лодка U-149

вых горизонтальных рулей, сместились линии обшивки валов. После возвращения из похода субмарина была вынуждена стать в док и больше в боевых действиях на Балтике участия не принимала. После этого случая командование ОВР стало выделять для встречи наших подлодок малые охотники. Вечером 2 августа их профилактическое бомбометание сорвало атаку немецкой U-142 на вернувшуюся из боевого похода нашу С-11. К сожалению, спустя полтора часа в устье пролива советская подлодка попала на минное заграждение, где раньше погибли шаланда «Амга» и тральщик «Иманта», подорвалась и затонула.

В начале августа обстановка в районе Моонзундских островов начала изменяться. Массированные минные постановки немецкой авиации в районе Триги и пролива Моонзунд привели не только к потерям, но и прекращению проводки тут подводных лодок, сокращению числа надводных кораблей, действовавших в Рижском заливе и Ирбенском проливе. Катерами ОВР производилось постоянное траление фарватеров и рейдов. Путем глубинного бомбометания с катеров было уничтожено 29 донных мин, но этих усилий оказалось недостаточно.

Участвовали охотники и в высадке десанта. Для обеспечения действий наших кораблей и катеров в Рижском заливе командующий КБФ приказал 6 августа 1941 г. высадить десант на о. Рухну, занять его и укрепиться. После занятия острова предполагалось установкой на нем береговых батарей, постановкой минных заграждений и действиями миноносцев и торпедных катеров, прикрываемых береговой артиллерией, препятствовать перевозкам противника. Кроме того, с занятием острова увеличивалась зона наблюдения за Рижским заливом. Рухну, при наличии на нем береговых и противокатерных батарей, мог служить некоторым укрытием в районе ожидания катеров и миноносцев.

Непосредственное руководство операцией было возложено на командира ОВР капитана 3 ранга В. А. Овчинникова. В период подготовки операции разведкой было установлено, что Рухну немцами не занят. Высадить предполагалось одну стрелковую и одну инженерную роту, 45-мм противотанковую батарею, 6-орудийную 45-мм противокатерную батарею и понтонный взвод.

Первая группа десантного отряда в составе тральщика Т-213, ПК-203, 206, 220, 200 приняла на борт стрелковую роту, инженерный взвод, четыре 45-мм

орудия, в 23.00 вышла из бухты Кейгусти на о. Сарема и к 04.00 6 августа подошла к месту высадки на восточном берегу. МО № 203 произвел разведку пристани и высадил на Рухну группу первого броска в количестве 50 человек шлюпкой без противодействия противника. Затем по сигналу с берега были высажены остальная часть первой группы. С рассветом тральщик был атакован Ю-88, сброшенные бомбы повредили рулевое управление и опрокинули шлюпку с бойцами. В результате утонуло 2 краснофлотца и два десантника.

Вторая группа в составе Т-214 и четырех ТКА с ротой бойцов начала высадку одновременно с первой группой с западной стороны острова. В ходе высадки тральщик сразу сел на банку, но смог самостоятельно сняться. В 09.40 высадка была успешно закончена, и к 12.00 корабли десанта благополучно прибыли в б. Кейгусти. 8 августа на Рухну были дополнительно высажены в 03.45 с ПК-203 и 206 – 30 краснофлотцев, в 13.30 с ПК-200 и 220 – две 45-мм пушки и еще одна группа десантников.

Полностью реализовать замыслы командования в отношении использования о. Рухну не удалось, поскольку в связи с продвижением противника дальше на восток и оставлением Таллина высаженные подразделения 7 сентября были возвращены на о. Сарема.

26 августа в связи с готовившейся эвакуацией Таллина силами флота пришлось уйти из Моонзунда. Здесь оставались только корабли и катера ОВРа, а также отряд торпедных катеров. Подготовка к операции по выводу состояла в очистке фарватера Хари-Курк от мин. Глубинным бомбометанием с МО было уничтожено 5 мин, после этого фарватер был протравлен контактными тралами. В 03.00 караван снялся с якоря. ПВО судов обеспечивали эсминцы, малые охотники, ПМО – четыре тральщика 8-го ДТШ. В первой группе судов были три тральщика, СС «Сатурн», эсминцы «Суровый» и «Артем», два малых охотника. Во вторую группу вошли тральщики № 85, 86, 88, 89, лебедок «Тазуя», транспорта и малые суда. На переходе был отбит налет авиации, конвой без потерь прибыл в Таллин.

ТАЛЛИНСКИЙ ПЕРЕХОД

Генеральный штурм эстонской столицы начался 20 августа. Уже к исходу 25-го в пределах досягаемости огня неприятельской артиллерии оказались город, гавани и корабли на рейде. Стало ясно, что дальше удерживать противника не удастся, тем более, что части 10-го стрелкового корпуса и морской пехоты потеряли до 50% личного состава.

26 августа Военный совет Северо-Западного направления издал директиву, разрешавшую флоту произвести эвакуацию из Таллина. Не останавливаясь на общих моментах организации и хода операции, прекрасно изложенных в труде Р.А. Зубкова*, мы постараемся осветить участие в ней малых охотников.

Корабли и суда, совершавшие переход из Таллина в Кронштадт 28-29 августа 1941 года были разделены на несколько отрядов: главные силы, отряд прикры-

*Зубков, Р. А. Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота (август – сентябрь 1941 г.) – М.: Кучково поле, 2012.

Эсминец типа 7У на рейде Таллина



Наименование соединения	Катера	Потери
отряд главных сил	МО № 101 (быв. МО № 112), 103 (быв. МО № 131), 105 (быв. МО № 133), 107 (быв. МО № 142), 202 (быв. ПК-202), 204 (быв. ПК-204), ПК-233	ПК-233
отряд прикрытия	МО № 207 (быв. ПК-207), ПК-212, 213, МО № 510	
арьергард	МО-5, МО зав. № 195, 197, 204, ПК-210, 211, 232	зав. № 197
конвой № 1	МО № 208 (быв. ПК-208), 507	
конвой № 2	ПК-214, МО зав. № 200	
конвой № 3	МО № 501, 502	
отношение к отрядам не установлено	МО № 210 (быв. ПК-220)	

и катера противодействовали на каждом шагу».

В течение всего прорыва малые охотники вели профилактическое бомбометание, ставили дымовые завесы для прикрытия кораблей и судов, участвовали в противокатерной, противолодочной и противовоздушной обороне, расстреливали плавающие мины, а также занимались спасением людей с тонущих судов.

Конвои и отряды боевых кораблей вышли с таллинского рейда между 12 и 17 часами. До наступления темноты суда отразили несколько налетов немецкой авиации и подверглись обстрелу береговых батарей с мыса Юминданина. При этом около 19.40 был потоплен случайным попаданием тяжелого снаряда ПК-233. Катеру-тральщику № 1209 удалось спасти лишь трех человек из его экипажа. Спустя несколько десятков минут отряд главных сил, совершавший обгон 1-го конвоя, попал на плотное минное заграждение и с небольшим интервалом потерял подлодку С-5 и эсминец «Яков Свердлов».

тия, арьергард и четыре конвоя судов. Малые охотники были распределены между ними согласно приводимой таблице.

Н. Г. Кузнецов писал об этой операции: «Переход кораблей Балтийского флота в Кронштадт в конце августа 1941 года трудно назвать эвакуацией гарнизона. Это был, по сути дела, прорыв Балтийского флота в Кронштадт Финским заливом, оба берега которого находились в руках противника. Корабли действительно «прорывались» – ведь минные поля, немецкая авиация

и катера противодействовали на каждом шагу».

Из отчета командира 1-го ДСКА Истребительного отряда капитан-лейтенант М. В. Капралова: «Катер 142 в очень тяжелых условиях начал подбирать людей из нефти и обломков и, самое неприятное, с буйков

Эсминец «Яков Свердлов»



минного заграждения приходилось снимать людей. Команда катера, пренебрегая личной опасностью, все, как один, работала по спасению личного состава, молча, без паники. Люди, один за другим, поднимались на катер. В воздухе раздавались голоса наблюдателей о плавающих минах то по корме, то по носу, то с правого, то с левого борта, то голоса людей, зовущих о помощи. Люди были подобраны, когда уже совсем стемнело. 142 катер подобрал [из воды] 57 человек, 112 – 43 человека, катер 510 – 12 человек».

Из рапорта командира погибшего эсминца «Яков Свердлов» капитана 2 ранга А. М. Спиридонова: «При спасении команды следует отметить действие МО № 112 и комдива МО капитан-лейтенанта т. Капралова. Особо скверно действовал катер МО № 510, который спас 12 человек только под угрозой расстрела его командиром МО № 112».

В 23.05 отряд главных сил, завершив форсирование поля «Juminda», стал на якорь в 8 милях севернее острова Вайндло. Тем временем, остальные отряды кораблей и конвои оказались в самой гуще весьма драматических событий.

Отряду прикрытия долгое время удавалось избегать серьезных испытаний. Но с наступлением сумерек он сошел с фарватера и попал в не тралившуюся ранее часть поля. В 21.40 мина взорвалась в параване флагманского корабля отряда – лидера «Минск». Кораблю были причинены серьезные повреждения, но вскоре энергично и умело проведенными мероприятиями поступление воды было приостановлено, началось осушение затопленных отсеков. Ночная стоянка на якоре не предусматривалась планом перехода флота, тем более, что еще вечером командовавший отрядом начштаба флота Пантелеев приложил максимум усилий, чтобы догнать отряд главных сил, ушедший теперь далеко на восток. В 22.15 эсминец «Скорый» получил приказ взять лидер на буксир. Корабль обошел «Минск» с левого борта и дал задний ход, чтобы подойти кормой к носу поврежденного корабля. Поскольку все это маневрирование осуществлялось непосредственно на минном поле, последовал закономерный результат. Из донесения командира ПК-212: «...В 22.30 слева на КУ=25° в 3-х кб. от нас раздался взрыв на «Скором»... В 22.35 я двинулся к месту погружения эсминца и немедленно приступил к спасению личного состава. К 23.50-24.00 нам удалось спасти и передать на лидер «Минск» около 35 человек». Кроме того, 41 моряка спас ПК-213.

Спустя час на минах погибли все три эсминца, входивших в состав арьергарда. Ю.В. Ладинский, являвшийся в то время флагманским штурманом Минной обороны КБФ и находившийся вместе со штабом на эсминце «Калинин», вспоминал: «Около 22 часов [«Калинин»] достиг примерно меридиана мыса Юмinda. И тут перед глазами сверкнула молния. Звук взрыва я не услышал. Меня сильно толкнуло взрывной волной и сбросило с компасного мостика вниз, на левое крыло надстройки. Какое-то время, наверное, я лежал в беспомощности, оглушенный... Эсминец недвижим. По тому, как наклонен настил палубы, определяю, что у корабля дифферент на нос и крен на правый борт. Значит, пробоина где-то в носу справа. Велика ли она, останется ли корабль на плаву? Между тем слышу четкие команды, топот ног по палубе. Экипаж действует

по аварийному расписанию, борется с водой, борется за живучесть корабля. В это время к нам подходит катер «МО-211» [ПК-211]. Его командир старший лейтенант Александр Анпилов спрашивает в мегафон, какая нужна помощь. Контр-адмирал Ралль, уже обретший способность действовать, приказывает Анпилову снять с «Калинина» тяжелораненого начальника нашего штаба и передать его на другой эсминец для оказания срочной медицинской помощи... Вскоре катер, приняв от нас двух человек, отходит от борта и направляется к «Володарскому». ... МО-211 задерживается около «Володарского» на две-три минуты, пока переносят раненого, и сразу отходит от корабля. И в тот же момент раздается сильнейший взрыв. Я вижу, как на том месте, где стоял «Володарский», поднимается огромный факел огня, взлетают в воздух какие-то обломки ... огонь стелется по воде – это горит нефть, выброшенная из цистерн эсминца. И в этом огне мечется катер МО-211. Я не вижу, что на нем происходит, но понимаю, что он в большой опасности. Моторы катера работают на бензине, а много ли надо, чтобы он вспыхнул... Катер, однако, недолго остается в огне, дает полный ход и направляется к нам... Не успел еще МО-211 подойти к нам, как раздался новый мощный взрыв. Это там, где стоит «Артем». Он быстро кренится, оседает. Видно, что и этот эсминец поражен насмерть. Через несколько минут он скрывается в воде... Присутствие у борта МО-211 как раз кстати. Мы передаем на него в первую очередь контуженных и раненых – контр-адмирала Ралля, бригадного комиссара Кокина, капитан-лейтенанта Гапковского, других моряков, морских пехотинцев. Остальных людей снимают с палубы подошедшие к эсминцу торпедные катера и катера МО арьергарда, а также тихоходный тральщик Т-74 – бывший озерный буксир...» Всего несколько строк раскрывают, в каких условиях действовали малые охотники во время перехода. Кроме того, с эсминца «Артем» катер МО зав. № 204 спас 27 человек, а ПК-232 26 человек. Еще 42 краснофлотца были спасены с «Калинина» охотником ПК-211, 23 с «Володарского» – МО-5.

Во всей этой заварухе никто не заметил гибели МО зав. № 197. Его судьбу удалось установить только благодаря единственной записи в вахтенном журнала катера-тральщика № 1204: «20.00 28.08.1941 г. Подобранные люди с «Верони» 3 человека и с катера МО [1]97 10 человек».



**Командир 1-го
ДСКА капитан-
лейтенант
М.В.Капралов**



**Командир ПК-221
лейтенант
А.А.Анпилов**



Транспорт «Казахстан»

Не менее тяжкие испытания выпали на долю конвоев. Вот лишь небольшая выдержка из описания действий МО № 502, входившего в состав каравана № 3: «[28.08] 21.57 – по корме сильный взрыв с большим снопом искр: подорвался ТР, название которого определить невозможно из-за темноты (видимость около 1 кб). Подошли к месту взрыва. Кроме плавающих буйков от трала Шульца, нефти, досок и щепок ничего не обнаружено. В 23.30 подорвался ТР «Луга». Подобрали 17 человек, плававших в воде. 29.08 05.39 на катер прибыл пом. нач. штаба КБФ кап. 2 р. Черный и с ним 3 командира, в то же время с «МО-501» получено приказание ... идти к ТР «Луга» и затопить его арт. огнем, т.к. его дрейфует к берегу противника... 05.58 подошел к ТР «Луга» и произвел 20 выстрелов фугасными снарядами в район ватерлинии. Результат малоэффективен, т.к. пробоины незначительные. Время потопления затягивается. Принято решение затопить ТР подрывом... В 06.34 с мыса Юминда-Нина береговая батарея открыла огонь по ТР «Луга». Один снаряд попал в район полубака и вызвал пожар. Через несколько минут после поджога ДБШ взорвались подвешенные патроны и ГБ. ТР начинает погружаться с креном на п/б и дифферентом на нос... В 07.43 подорвался СКР «Снег»... В воде плавают люди. Силой оружия катер заставил проходящие мимо катера и буксир подобрать людей... В расстоянии 1 кб от места гибели обнаружены 2 плав. мины, ряды выставленных минных защитников, буйки от трала Шульца. В 09.07 впереди по курсу подорвался и затонул ТР «Балхаш». Подошли к катеру КМ «О-4», сняли с него 20 человек раненых, а его послали подбирать плавающих людей. Ввиду большого количества досок и обломков движение катера затруднено... В 12.03 в результате атак самолетов пр-ка загорелись ТРТР «Тобол» и «Казахстан». Катер силой оружия направил к горящим ТРТР буксир № 15, 5 катеров «Р» и «КМ». Корабли каравана не соблюдают ордера и идут самостоятельно». С этих и других погибших судов было спасено: ПК-210 – 56 человек, ПК-220 – 48 человек, МО № 207 – 59 человек, МО № 501 – 56 человек, МО № 502 – 40 человек.

К утру 29 августа большинство «мошек» оказалось в составе отрядов боевых кораблей, которые с восходом солнца снялись с якорей и полным ходом пошли в Кронштадт. С потрепанными конвоями оставались только МО-5, МО № 507, 208, 210 (с 1-м конвоем), МО зав. № 200, ПК-214 (со 2-м) и МО № 501, 502 (с 3-м). У катеров 1-го конвоя бензин был на исходе, и всем им пришлось уйти для дозаправки на остров Гогланд.

Весь день с судами оставались лишь четыре охотника 2 и 3-го конвоев. Тяжесть выпавших на их долю испытаний прекрасно демонстрирует фрагмент из «Описания боевых действий СКА МО зав № 200»:

«В 05.00 передал на все корабли конвоя: «Сняться с якоря». Караван построился в кильватерную колонну. В 07.00 обошли весь караван. В 07.05 караван дал ход. Южнее идет караван № 3. Нахожусь на правом борту каравана, постоянного места не имеем, так как все время приходится по приказ. ком. конвоя подходить то к одному, то к другому кораблю. 07.50. Боевая тревога, атака самолетов противника. Открыли огонь. Сброшены бомбы на суда каравана № 3. Сделали 13 выстрелов. Попаданий в корабли нет. Самолеты ушли на юг. 0800 Нахожусь в Φ сч = 59°50' N λ сч = 25°35' Ost. Подорвался один из транспортов каравана № 1 и быстро погрузился в воду. До него 30-40 кб. 09.55. Атака самолетов пр-ка, открыли огонь, бомба попала в тр-т «Казахстан». Проходим обстреливаемый с мыса Юминданина и о-ва Мохни район. Попаданий в корабли нет. Катер МО-302 (из состава конвоя № 3; во время прорыва именовался МО-502) начал сбрасывать глубинные бомбы и ставить дымзавесу. Подорвался скр «Снег» и через 15 м затонул. Самолеты ушли на SO. Израсходовали 40 выстрелов. Проходим траверз Мка Вайндло. 10.00 Подорвался неизвестный тр-т каравана № 3 и быстро затонул. Спросили разрешения у ком. конвоя на спасение людей, последовал ответ: «Людей спасать не будем специально, т.к. на караван только один катер, надо руководить караваном». 12.20. Боевая тревога, атака самолетов пр-ка «Ю-88», открыли огонь. Сброшено до 30 бомб. Еще одно попадание в «Казахстан». Самолеты ушли на южный берег. Сделали 40 выстрелов. 13.05. Вновь атака самолетов пр-ка. Открыли огонь. Самолеты бомбят караван. Повреждены тр-ты «Иван Папанин», «Шауляй», «Казахстан». Тр-т «Казахстан» движется задним ходом, сильно отстал от каравана. Самолеты ушли на S побережье, как и все предыдущие в р-н Кунды. Приказано всей команде находиться на верхней палубе. Все корабли нашего каравана постепенно разбрелись в разные стороны. В



Тонет советский транспорт. Фото сделано с немецкого бомбардировщика 28 августа 1941 г.

строю кильватера идут только к/л «Москва», сетевики «Онега», «Вятка», два буксира и тщ. Причина: повреждены от бомбежки. 14.30. Атака самолетов пр-ка, открыли огонь. Имеются попадания в неизвестные транспорты. Самолеты ушли на S берег залива. Прекратили огонь израсходовали 130 выстрелов. С 14.50 до 19.30 – непрерывные атаки самолетов пр-ка, которые начали бомбить малые корабли. Атаки их на к/л и сетевики не удались. Самолеты атакуют катера МО. 4 бомбы по 50 кг легли около нашего катера, две с правого, две с левого борта. Повреждений нет. Боезапас с трассир. снарядами весь израсходован. Ком. конвоя приказал, по возможности, стрелять фугасным и практическим боезапасом. 19.10. Для прикрытия катера и каравана поставили дымзавесу. На N^{де} барражирует 1 МБР. 19.55. Р-н о-ва Лавенсаари. С левого борта замечен катер МО-214. Подошли к катеру 214. К-р конвоя вместе со штабом перешел на катер МО-214, так как у нас на исходе бензин. Приказано идти заправляться горючим и боезапасом на о-в Лавенсаари, если быстро заправимся, то догнать караван, в крайнем случае, выйти утром следующего дня в Кронштадт. 20.00. Пришвартовались к пирсу на о-ве Лавенсаари». Конечно же, слабое зенитное вооружение немногочисленных охотников не могло в условиях отсутствия прикрытия караванов с воздуха обеспечить безопасность судов. К исходу 29 августа 18 из 20 вышедших из Таллина транспортов были потоплены или получили тяжелые повреждения и были добыты авиацией противника

Катера типа МО (МО-131, -132 и -199) в бухте о-ва Гогланд, 1941 г.

в ближайшие дни. Ту же судьбу разделили и многие из вспомогательных кораблей флота.

Однако, катерами, непосредственно входившими в состав отрядов боевых кораблей и конвоев, список участников не исчерпывался. Директивой командира Кронштадтской ВМБ № 106/1281сс от 26.08.41г. силам базы и сформированного гогландского отряда прикрытия (контр-адмирал И. Г. Святлов) предписывалось обеспечить отход флота из Таллина в Кронштадт в районе восточного и западного гогландских плесов, от меридиана 26°30 до меридиана 28°10, с основными задачами прикрытия транспортов и кораблей от атак торпедных катеров и подводных лодок противника, оказания помощи терпящим бедствие судам и снятия с них людей, эвакуации спасенных и высадившихся с Гогланда в Кронштадт. Непосредственно в состав гогландского отряда входили МО № 132, 141, 503, зав. № 193, ПК-177, 201, 221, 231. 29 августа эти катера с утра и до вечера пытались прикрыть транспорта, тонувшие под ударами авиации у острова Гогланд, и занимались спасением людей. Только что вступившие в строй катера зав. № 217, 218, 219, 220, 221 днем 29-го встретили остатки конвоев в районе острова Лавенсаари и конвоировали их в Кронштадт.



**Контр-адмирал
И. Г. Святлов**



Организация катерных сил КБФ в сентябре – декабре 1941 г.

Дивизион	Тип	Старые наименования катеров	Новые наименования катеров в соответствии с приказом от 7.09.1941 г.
Истребительный отряд ОВР КБФ (Кронштадт)			
1-й ДСКА	МО	МО № 131, 132, 133, 141, 142, МО зав. № 224, 225, 226, ПК-231, 176, 172, 217, МО-5	МО № 101-109, 110**, 111-113
2-й ДСКА	МО	ПК-201, 227, 232, 204, зав. № 193, ПК-206, зав. № 195, 200, 204, ПК-210, 211, 221, 219	МО № 201-203, 204**, 205**, 206-212, 213**
3-й ДСКА	МО	МО № 501-503, 507, 508, 510, зав. № 221, 217-220, СКА № 511 (тип «Никсон»)	МО № 301-312
4-й ДСКА	МО	ПК-228, 202, 200, 220, 212, 213, 207-209, 214, 224, 226, 230	МО № 401-413
ОВР ВМБ Ханко*			
ДСКА (быв. 3-й)МО	МО	МО № 311***, 312***, 313, ПК-236, 237, 239	
ОВР БОБР*			
ДСКА (быв. 4-й)МО	ПК-215, 216, 218		
ЛВФ*			
-	МО	зав. № 196, 198, 201, ПК-205, зав. № 206, 216, ПК-261	
МОЛОР* (с 29.09.1941 г. – Ленинградская ВМБ)			
-	МО	МО № 112, 122, ПК-177; Кроме того, выделены из состава ОВРа КБФ и ЛВФ – ПК-171, 175****, 262, МО № 121**, 123**, зав. № 199, 208, 209, 210, 213****, 214, 215****, 227, 228	

Помимо этого, была предпринята попытка усилить катерные силы КБФ за счет катеров Ладожской флотилии, разрешение на что могло дать только командование Северо-западного направления. Оно пошло навстречу и днем 28-го в Кронштадт из Ленинграда прибыли ПК-171, 172, 219, 224, 262, зав. № 213, 214, 215. По Неве они прорывались уже под огнем вышедших на ее южный берег немецких войск, из-за чего ПК-171 и МО зав. № 213 имели повреждения от артогня. К сожалению, из-за штабной неразберихи, царившей в эти дни, командующий флота не получил сообщения о выделении этих сил, в связи с чем задача им на прикрытие шедших из Таллина судов не была поставлена.

Таллинский переход, в ходе которого КБФ лишился 19 боевых кораблей и катеров, 18 транспортов и 25 вспомогательных судов, несомненно, оказался одной из самых драматических страниц в истории войны на Балтике. Погибло около 15 тысяч человек или 36 % эвакуируемых и личного состава перевозивших их кораблей. Эта цифра была бы значительно больше, если бы не самоотверженные действия экипажей малых охотников, приложивших немалые усилия, чтобы спасти и суда, и людей.

ВТОРОЙ ЭТАП КАМПАНИИ (сентябрь – декабрь 1941 г.)

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ ФИНСКОГО ЗАЛИВА

После оставления Таллина операционная зона КБФ сузилась до восточной части Финского залива. Оставались на положении «анклавов» ВМБ Ханко с перешедшим в ее состав гарнизоном острова Осмуссар, Моонзундские острова с дислоцировавшейся на них Береговой обороной Балтийского района, острова Гогланд, Соммерс, Лавенсари и Сескар в восточной части залива, но в стратегическом плане это мало что меняло. Тем более, что 8 сентября противник перерезал сухопутную связь Ленинграда с остальной страной и вел ожесточенный штурм города. В штабе флота был даже составлен план затопления всех кораблей

* С сентября 1941 г. вместо обозначения «ПК» за всеми бывшими пограничными катерами в составе ВМБ Ханко, БОБР, ЛВФ и МОЛОР без официального приказа закрепилось обозначение «МО» с сохранением пограничного номера. То же самое произошло по отношению к заводским номерам новых катеров, которые негласно были узаконены в качестве тактических.

** Приказом от 19.09.1941 катер выделен в состав специального отряда катеров при Военном совете Ленинградского фронта.

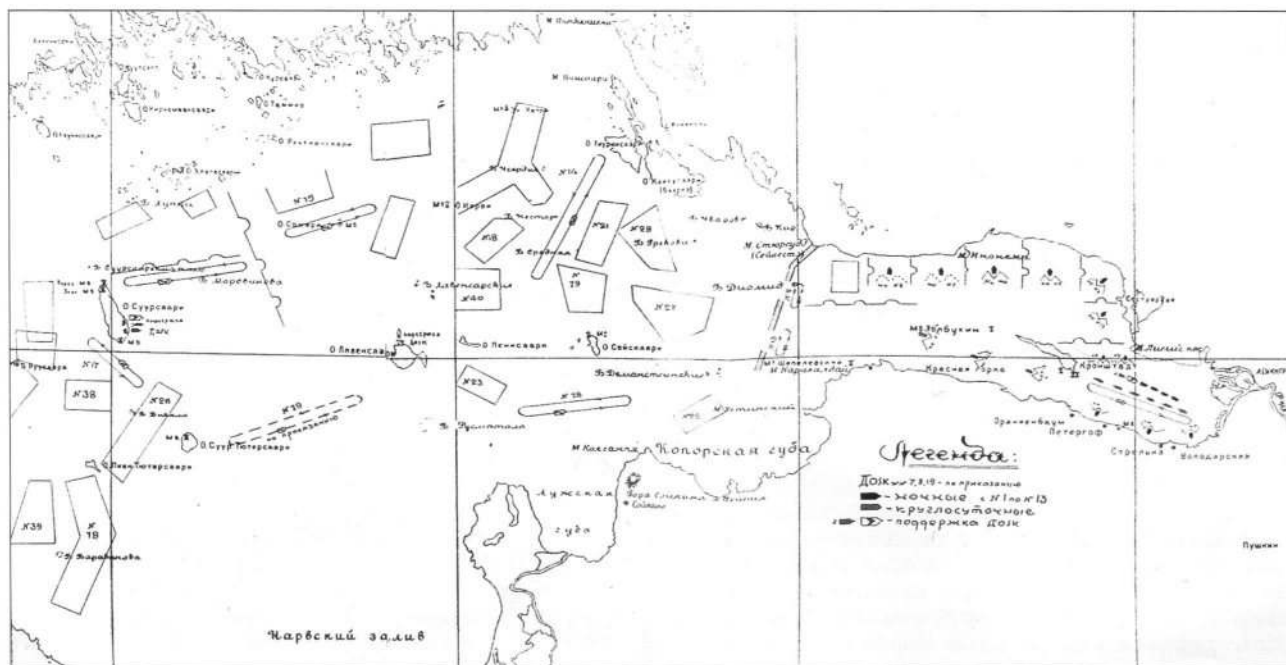
*** После окончания эвакуации Ханко приказом от 19.12.1941 оба уцелевших катера ОВРа ВМБ Ханко включены в состав 3-го ДСКА ИО ОВР КБФ с присвоением номеров: МО № 313 (быв. МО № 311) и МО № 314 (быв. МО № 312).

**** В конце 1941 г. перевезены по железной дороге на Ладожское озеро и включены в состав ЛВФ.

на случай падения «города на Неве», но им, к счастью, воспользоваться не пришлось.

Одновременно предпринимались меры по реорганизации сохранившихся сил и налаживанию их боевой деятельности в новых условиях. Приказом Командующего КБФ № К/003 от 7.09.1941 г. был сформирована Охрана водного района Балтийского флота, в состав которой вошли тральные, заградительные и противолодочные силы, ранее бывшие в составе Минной обороны, ОВР Главной базы и ОВР Кронштадтской ВМБ. Помимо них катера сохранялись и в других объединениях флота.

После передислокации флота в Кронштадт в войне на Балтике начался новый период, занявший, фактически, три полных года. Главной задачей флота противника являлась защита своих коммуникаций на Балтике, которую он старался выполнить активными способами – в первую очередь, заблокировав силы КБФ в восточной части Финского залива. В этих условиях командование Балтфлота, помимо решения задачи поддержки сухопутных войск, стоявшей в 1941-1943 гг. на первом месте, старалось продолжать нарушение коммуникаций противника, главным образом, подводными лодками. Что, в свою очередь, требовало создания и поддержания в восточной части залива благоприятного оперативного режима. Под этим подразумевалось, в том числе, и создание системы базирования легких сил флота на островах, организация конвойной



службы между ними и Кронштадтом, развертывание системы дозоров, проведение оборонительных минных постановок. Во всем этом активное участие приняли катера Истребительного отряда.

Начиная с сентября, дозорная служба была организована в восточном районе, имевшем границы: меридиан маяка Стирсудена, меридиан $29^{\circ}35,0$, северный и южный берега Финского залива, и западном районе с границами: меридиан западной кромки о. Гогланд, меридиан маяка Стирсудена, параллель $60^{\circ}20,0$, параллель $59^{\circ}54,0$.

В состав восточного района входили дозорные линии: № 1-13. Основными задачами восточных дозоров были: предотвращение прорыва катеров противника к острову Котлин, обеспечение плавания кораблей по Морскому каналу, наблюдение за минными постановками с самолетов и недопущение высадки десантов противника в тыл оборонительной полосы Ленинграда. На линиях № 1-6, 11-13 выставлялись только ночные дозоры, на № 9, 10 – круглосуточные, на 7 и 8 линии дозоры выставлялись только в случае необходимости по приказу штаба КБФ.

В состав западного района входили дозорные линии: № 14-19. Основной задачей западных дозоров было своевременное обнаружение и предупреждение командования о появлении кораблей, катеров и десантных сил противника, прорывающихся к Главной базе, которой после эвакуации Таллина стал Кронштадт, и на острова. Все дозоры были первоначально круглосуточными, дозор № 19 выставлялся только в случае необходимости по приказу штаба КБФ. В связи с тем, что линия дозора № 17 просматривалась нашими постами СНИС с Гогланда, он стал выставляться только ночью. В конце сентября, в связи со сложной минной обстановкой, была смещена дозорная линия № 15 и снят дозор № 14.

Дозоры № 3, 5, 6, 7, 8, 11 несли малые охотники, № 1, 2, 13 катера типа КМ, ЛВР, гидрографические боты.

Схема организации дозорной службы в Финском заливе ОВРа КБФ с 1 сентября по 15 декабря 1941 г.

Западные дозоры несли, в основном, сторожевые корабли и тральщики. В Морском канале для дозорной службы использовались катерные тральщики типа Р и «Ижорец», а также малые рейдовые катера. Для поддержки дозоров находились в готовности один сторо-



Расчет командира орудия старшины 1 ст. В.Е. Трубова готов к отражению налёта. Балтика, октябрь 1941 г.

Финские торпедные катера



жевой корабль в районе м. Толбухин и три малых охотника в базе. Кроме того, на аэродроме дежурило звено самолетов МБР-2, а также назначались дежурные артиллерийские средства и прожектора.

С 12 сентября в связи с угрозой минных постановок противника с воздуха в Морском канале были дополнительно выставлены 6 катеров через каждые 20 кабельтовых с задачей наблюдения за местами падения мин. С 22 сентября от юго-восточного угла Военной гавани до западной оконечности закрытой части Морского канала с той же целью были выставлены еще 9 дозоров на расстоянии 9-12 кабельтов друг от друга. С 25 сентября после захвата немцами побережья в районе Урицк – Петергоф и с появлением угрозы высадки десантных групп в тыл нашей обороны в этом районе были поставлены еще три дозора. С 29 сентября в связи с прорывом врага в район Стрельна – Петергоф для поддержки восточных дозоров на ночь в районе Петергофского буя выставлялся один тральщик и два малых охотника.

Противник в последние месяцы 1941 года предпринял лишь несколько попыток проникнуть в контролируемые нами воды. В ночи на 9 и 11 сентября группы «рауботов» выставили мины в районах северо-восточнее о. Сескар и восточнее о. Гогланд. Поскольку немцы не имели точных данных о сети наших фарватеров, обе постановки вреда не причинили, в то время, как в первом выходе тяжелые повреждения от подрыва на mine получил R-58. В ночь на 14-е от взрыва собственных глубинных бомб в Хельсинки погибли сразу три моторных тральщика. Оставшиеся целиком переключились на траление фарватеров между Таллином и Хельсинки, а позднее - на обеспечение выходов минных заградителей, усиливавших поле «Juminda» в связи с ожидавшейся немцами попыткой прорыва кораблей КБФ в Швецию. Торпедные катера противника также не проявляли особой активности. Немецкие в ночь на 14 сентября попытались выставить мины на фарватере у острова Сескар, но столкнувшись с нашими дозорами в условиях плохой види-

Финский торпедный катер «Нуоли», октябрь 1941 г.



мости, потеряли ориентировку и вернулись на базу. Финские действовали более успешно. В ночь на 2 сентября при эвакуации наших войск из Койвисто торпедой был потоплен транспорт «Мееро», а в ночь на 22-е у Гогланда - находившийся в дозоре тральщик № 41 (по новой нумерации). Наконец, вечером 1 октября финские «торпедоносцы» атаковали наши корабли на открытой якорной стоянке Гогланда, но, к счастью, их торпеды прошли мимо.

Боевых столкновений с катерами противника в последние месяцы года практически почти не было. Лишь 22 октября МО № 101 (лейтенант Г. С. Благодарев) в районе Бьерке имел кратковременную перестрелку, но, кто именно был его оппонентом, установить не удалось.

С начала сентября почти все побережье Финского залива, как по северному, так и по южному берегу стала контролироваться противником, поэтому каждая проводка конвоя из Кронштадта до острова Гогланд требовала особого внимания. Сообщение с Гогландом проходило по единственному фарватеру, расположенному к северу от островов Сескар и Лавенсари. После занятия финнами м. Сейвисте и Сестрорецка, противник мог противодействовать движению конвоев артогнем береговых батарей из районов Сейвисте и мыса Иноними. 17 сентября противник вышел на побережье в районе Урицка, Стрельны и Нового Петергофа, угрожая полностью прервать сообщение Кронштадта с Ленинградом и Ораниенбаумом, поскольку теперь Морской канал простреливался даже артиллерией среднего калибра. Сами Кронштадт и Ораниенбаум также находились под систематическим обстрелом.

После того, как линия фронта стала проходить в окрестностях Ленинграда, конвоев стало значительно меньше. Тем не менее, за шесть с небольшим месяцев 1941 года малые охотники 361 раз выходили для проводки 139 конвоев, включивших 442 корабля и судна. Значительное количество выходов малых охотников в сентябре и октябре были посвящены эскортированию минных заградителей, которые согласно плану штаба флота спешно оборудовали тыловую минно-артиллерийскую позицию.

Малые охотники принимали активное участие и в эскортировании подлодок. Первоначально лодки самостоятельно совершали скрытый переход из Кронштадта до острова Гогланд, а затем так же скрытно выходили на позиции в Финском заливе и за его пределами. После того, как возникло подозрение, что обе высланные на позиции у берегов Германии «щuki» погибли, так и не сумев выйти из залива (позднее оказалось, что одна из субмарин уцелела, но ее радиogramмы в базе не получали из-за неправильно выданных на поход радиоданных), в начале октября была разработана специальная операция по проводке группы подлодок через минное заграждение у мыса Юминданина. В качестве эскорта подлодкам С-8, Щ-322, Щ-323 выделялись тральщики Т-203, 207, 209, 210, 214 и малые охотники МО № 207, 208, 212, 304, 310, 311. Увы, в ходе проведения операции не обошлось без потерь.

12 октября МО № 311 (лейтенант И. П. Боков) на переходе в составе эскорта подлодок был тяжело поврежден при подрыве на минном защитнике, катеру оторвало носовую часть, больше трети команды вышел



**Комиссар 2-го
ДСКА
С.С. Жамкачян**

из строя. Был ранен командир малого охотника, военком дивизиона ст. политрук С.С. Жамкачян взрывом был сброшен на палубу с мостика и контужен. Командиром дивизиона старшим лейтенантом И.А. Бочановым была организована борьба за живучесть, удалось запустить двигатели, и катер задним ходом направился к острову Гогланд. Через два часа к малому охотнику подошел тральщик Т-217 и взял его на буксир, команда катера перешла на тральщик. При увеличении

хода буксирный конец лопнул, и катер был потерян в темноте. В штабе флота решили, что катер затонул, но живучесть, которой славились «мошки» на этот раз сыграла недобрую службу. В 17.25 того же дня остов МО № 311 был обнаружен немецким раумботом R-63, взят на буксир и к 19.30 отведен в бухту Локса. На следующий день немцы пытались отбуксировать его в Таллин, но в связи с сильным волнением вернулись в Локсу, где сдали охотник местным военным властям. По всей видимости, там он и затонул окончательно. Еще раньше – вечером 11 октября – при построении отряда в походный ордер МО № 310 попал под таранный удар Щ-322 и был отправлен к острову Гогланд. Он прибыл в базу, но из-за сильной течи спустя сутки затонул. 20 октября его подняли, но в декабре при оставлении Гогланда в связи с невозможностью буксировки были вынуждены взорвать. Несмотря на эти потери, главная задача была решена – подлодки были успешно проведены через заграждение у Юминданина. К сожалению, две из них из похода так и не вернулись. Позднее такие специальные операции больше не предпринимались, а лодки выводились в Балтику совместно с конвоями, следовавшими на Ханко.

Вообще же главной причиной потерь «мошек» в этот период являлась авиация противника, для которой расстрел бензиновых катеров со слабым зенитным вооружением не представлял больших трудностей.

10 сентября в районе Питкяниеми в Выборгском заливе финскими истребителями был расстрелян дозорный ПК-234. 27-го МО № 305 на переходе из Кронштадта на о. Соммерс получил повреждения от пулеметно-пушечного огня четырех Ме-109. На следующий день во время стоянки у пирса он был вторично атакован девятью самолетами. При этом погибли шестеро, 12 получили ранения, а сам катер сгорел. 7 октября МО № 413 (лейтенант П. Е. Казаев) в Морском канале при авианалете противника получил серьезные повреждения. 21-го МО № 206 (лейтенант В. Я. Равдугин) в районе Шепелевского маяка подвергся атаке 6 самолетов. В ходе боя пулеметчик Седов сбил одного из нападавших, но сам был смертельно ранен. От обстрела возник пожар, краснофлотец Васильев начал сбрасывать за борт глубинные бомбы, но в это время

произошел взрыв, в результате которого был тяжело ранен командир катера (впоследствии скончался), часть экипажа погибла. В командование вступил помощник командира лейтенант Н.Д. Лунев. Моряки смогли потушить пламя, заделать пробоины и довести катер до базы. Тем не менее, 29 октября МО № 206 снова подвергся массированному налету. Один снаряд разорвался в бензоотсеке, начался пожар, погибли трое моряков, а десять других получили ранения. Ввиду невозможности буксировки малый охотник был затоплен в районе Шепелевского маяка. 2 ноября МО № 410 в дозоре в районе банки Диомид подвергся атаке группы финских «фоккеров». В бою с ними погиб командир катера ст. лейтенант Г. Ф. Минин и еще двое моряков, ранения получили шесть человек. Катер получил серьезные повреждения и выбросился на камни, с которых вскоре был снят и отбуксирован в Ленинград для ремонта.

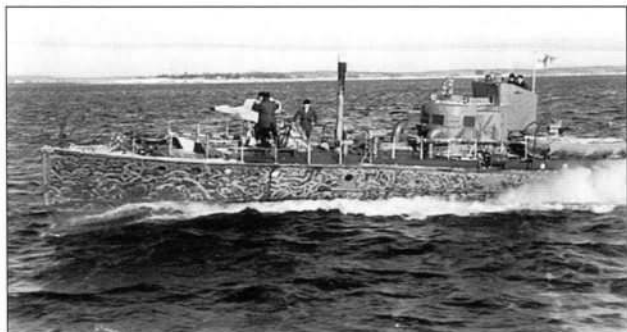
По докладам командиров катеров за 1941 год ответным огнем было сбито 23 самолета неприятеля, при



**Командир катера
МО-206 лейтенант
В.Я. Равдугин**



**На палубе МО-212 (командир А.А. Ампилов):
командир отделения С.Л. Филь, краснофлотцы
В.М. Леушин и А.А. Шилов, 27 октября 1941 г.**



Финский сторожевой катер VMV-6, ноябрь 1941 г.



Подъем финского тральщика «Porkkala» летом 1942 г.

этом средний расход боезапаса на сбитый самолет составил 1065 45-мм снарядов и 4784 патронов, что нельзя назвать скромными цифрами. Фактически он был еще большим, поскольку значительная часть заявок на сбитые самолеты не подтверждается материалами противника.

Помимо дозоров и эскортирования боевых кораблей малые охотники продолжали участвовать в активных минных постановках. Осуществлялись они на подходах к финским шхерам с использованием оправдавших себя летом тактических приемов. Несмотря на относительно небольшое число поставленных мин, постановки имели успех – на банке в проливе Бьеркезунд 28 ноября погибло финское посыльное судно тральщик «Porkkala».

Не остались охотники в стороне и от поддержки сухопутных войск. Наиболее активно они действовали в этом качестве у побережья Карельского перешейка, поскольку огневая мощь финских войск намного усту-

пала немецкой и позволяла действовать у берега и в светлое время суток. 5 сентября с МО № 107 и трех катеров типа КМ, имевших на буксире по шестивесельному ялу, в районе м. Инониemi высаживалась разведгруппа в составе 24 человек. В 03.10 отряд вышел из Кронштадта, в 06.30 при подходе к берегу на шлюпках десантники попали под сильный пулеметно-артиллерийский огонь. С первой шлюпки бойцы смогли высадиться, остальные повернули обратно. Малый охотник огнем подавил 2 пулемета и скорострельную пушку и прикрыл дымзавесой отход шлюпок и катеров КМ. После того, как с берега по группе был открыт огонь четырехорудийной батареей, катера были вынуждены уйти в Кронштадт. В итоге операции восемь человек не вернулись с берега, один погиб и четверо получили ранения.

Несколько раз малые охотники привлекались к обстрелам частей противника. 10 сентября МО № 310 обстреливал автоколонну и живую силу неприятеля в районе Териоки и батарею на м. Инониemi. 11 и 12-го МО № 212 (ст. лейтенант А. А. Ангиллов) производил разведку боем огневых точек противника в районе Териоки – Инониemi – Лайвисто, при этом получил 13 пробоев от осколков снарядов. 15-го МО № 209 обстреливал автоколонну и живую силу противника в районе Териоки. 18-го числа МО № 206 (лейтенант В. Я. Равдугин) обстреливал противника в районе Сейвисто-Териоки. 5 октября МО № 405 (лейтенант Н. И. Каплунов) производил разведку боем огневых точек противника в районе Териоки. Остается добавить, что несмотря на то, что эффект от обстрелов 45-мм артиллерией катеров без корректировки огня был скорее чисто психологическим, малые охотники, как могли, оказывали помощь обороняющимся советским частям.

УЧАСТИЕ В ДЕСАНТАХ В РАЙОН ПЕТЕРГОФА И СРЕЛЬНЫ

Памятной страницей в истории Истребительного отряда стало участие в трех крупных десантах в районе Стрельна – Петергоф, предпринятых по приказу командующего Ленинградским фронтом генерала армии Г. К. Жукова с целью восстановления сухопутной связи между Ленинградом и Ораниенбаумским плацдармом. В проведенных 3-8 октября десантах принимали участие МО № 125, 202, 203, 207, 208, 210, 307, 403, 412 под общим командованием командира 2-го ДСКА ст. лейтенанта Я.Т. Резниченко, катер типа ЗК И-39 и катера 1-го дивизиона КМ Истребительного

Минные постановки, выполненные сторожевыми катерами КБФ в конце 1941 г.

№	Участвовавшие катера	Дата	Район, точка начала постановки	Число и тип мин	Номера банок по документам штаба КБФ	Минные интервалы и углубление, м
1.	МО № 202, 208, 209, 211	9/10.09	прол. Бьерке-зунд Ш=60°20,7, Д=28°39,7	8 мин обр. 1926	57	72/2
2.	МО № 202, 203, 209	25/26.09	к сев.-зап. от о. Руонти Ш=60°28,4, Д=28°19,7	6 мин обр. 1908/39	63	72/2
3.	МО № 202	28/29.09	к востоку от о. Лазарева Ш=60°28,5, Д=28°08,8	4 мины обр. 1908/39	64	90/2
4.	МО № 206, 208, 209, 210	28/29.09	к востоку от б. Суурматала Ш=60°27,4, Д=27°56,7	8 мин обр. 1908/39	65	90/2
5.	МО № 201, 210, 212	16.10	к северо-востоку от о. Сомерс, Ш=60°16,2, Д=27°45,5	12 МЗ-26	59А	180/5

отряда под командованием капитан-лейтенанта М. К. Туркова.

12 сентября противник перерезал железную дорогу и спустя два дня вышел на побережье Финского залива, заняв Урицк, Стрельну, Новый Петергоф. Кроме того, что неприятель блокировал части 8-й армии на Ораниенбаумском плацдарме, теперь он мог обстреливать береговой артиллерией из района Стрельны фарватер Кронштадт – Ленинград. Для деблокаровки 8-й армии командование Ленинградского фронта спланировало операцию по нанесению одновременных ударов ее войсками из района Петергофа и во встречном направлении от Лигово частями 42-й армии. Для оказания помощи наступающим 3, 5, 7 и 8 октября был высажен ряд десантов у Нового Петергофа и в районе Виллово.

3 октября в 04.50 был высажен десант в парк Нового Петергофа у будки рыбаков. Первая группа в составе усиленной стрелковой роты 6-й бригады морской пехоты на 16 шлюпках, шедших на буксире у четырех катеров ЗИС, с отрядом поддержки в составе трех малых охотников была высажена без потерь. Для отвлечения противника от истинного пункта десантирования в это же время два малых охотника, два катера типа КМ и два катера ЗИС в районе Стрельны имитировали высадку ложного десанта, маневрируя и обстреливая берег под прикрытием дымовой завесы. Несмотря на успешную высадку, десант боевую задачу выполнить не смог, вся рота погибла.

5 октября одновременно высаживались два десанта. Кронштадтская ВМБ высаживала десант в районе Петергофа с задачей содействия наступлению частей 8-й армии. С 04.20 до 05.05 десантным отрядом в составе бронекатера, пяти малых охотников (МО № 202, 203, 207, 208, 210), 25 катеров и шести шлюпок под общим командованием капитана 2 ранга Г. С. Абашвили началась высадка подразделений полковника Ворожилова в составе 520 человек в районе Александровского парка в Новом Петергофе. Отряд высадки был разбит на пять групп, в которых были по одному лидирующему МО, четыре КМ с десантом и одному дымзавеснику. Еще два катера типа КМ буксировали по три шлюпки с боезапасом для десанта. Отряд огневой поддержки десанта включал три быстроходных тральщика и один бронекатер. Для отвлечения неприятеля был выделен демонстративный отряд – малый охотник, сторожевой корабль «Коралл» и пять катеров типа КМ, которые должны были имитировать высадку десанта в районе Стрельны.

Подход катеров к месту десантирования был прикрыт дымовыми завесами. Высадка прошла успешно, немцы обнаружили ее, когда первая рота моряков подошла к берегу. Остальные четыре роты высаживались уже под огнем. Малые охотники оказывали десанту огневую поддержку, при этом, как считалось, МО № 210 подавил огневую точку, обстреливавшую 4-ю роту. В период операции огнем противника были потоплены катера № 902 и ВР-4. Из состава экипажей катеров десантного отряда было убито два и ранено три человека. Сразу же после высадки связь с десантом была потеряна, а фактически, по немецким данным к рассвету он был полностью уничтожен. Перед высадкой десанта огневой подготовки «чтобы не демаскировать наши намерения» проведено не было.

Артиллерийская поддержка началась уже после высадки, и, поскольку связи с десантом не было, огонь велся по площадям.

В 13.00 МО № 412, 202, 206, 209 с приданным бронекатером произвели разведку и пытались высадить на берег группы для установления связи с десантом. Однако, встреченные сильным артиллерийско-минометным огнем неприятеля, катера к берегу подойти не смогли. МО № 412, на котором находился командир дивизиона ст. лейтенант Я. Т. Резниченко, получил два прямых попадания из 75-мм полевого орудия. Осколками было убито четыре моряка и два разведчика, катер загорелся и во избежание затопления выбросился на береговую отмель. Подошедшие на помощь малые охотники сняли уцелевших членов экипажа, а сам катер в связи с невозможностью буксировки на следующий день был взорван.

В ночь на 6 октября один малый охотник и три катера КМ высадили разведывательную группу в составе пяти человек для установления связи с десантом и 20 человек с боезапасом. В следующую ночь с катеров были высажены еще две разведгруппы. С той же целью направлялись группы разведчиков со стороны ораниенбаумского плацдарма. Но все попытки найти высаженных десантников, продолжавшиеся до 9 октября, были безрезультатными. Связь, несмотря на то, что бойцы имели несколько радиостанций, установить не удалось, десант был полностью уничтожен, как и посланные для установления связи с ним разведгруппы.

Второй десант высаживался 5 октября с 05.07 до 05.55 в интересах 42-й армии, наступавшей с востока. Силами Ленинградской ВМБ были высажены 365 бойцов 20-й стрелковой дивизии НКВД в районе Виллово. Главной целью этой акции было отвлечение сил противника от района высадки десанта Кронштадтской ВМБ у Петергофа. Десантный отряд включал два малых охотника, 14 моторных катеров разных типов и 25 шлюпок. Для связи и снабжения десанта использовались семь разъездных катеров типа КМ, НКЛ, УГ и два бронекатера. Кроме того, непосредственную огневую поддержку осуществляли четыре малых охотника. Поддержку десанта вели эсминцы «Сметливый», «Стойкий», 19-я железнодорожная батарея. Непосредственно перед высадкой наша авиация произвела налет на район десантирования. Высадка бойцов была встречена огнем, но десант вышел на берег, потеряв всего 2 человек убитыми и 3 утонувшими. В связи с

Тела погибших десантников на пляже Нового Петергофа, немецкое фото



противодействием противника и плохой организацией четыре катера ЗИС с восемью шлюпками не высадили 130 человек. Из-за сильного огня неприятеля три катера с продуктами и боезапасом разгрузить также не удалось. Сразу после высадки связь с десантом прекратилась, он был уничтожен, как и предыдущие.

В ночь на 7 октября в район Викоолово в качестве пополнения были десантированы 130 бойцов 20-й стрелковой дивизии НКВД, не высаженных 5 октября, а также группа связистов в составе 17 человек. Десантный отряд включал шесть катеров ЗИС, 12 гребных катеров и шлюпок. В отряд непосредственной огневой поддержки вошли два малых охотника. Десант сразу был встречен сильным огнем противника, при высадке, прошедшей с 03.25 до 03.50, были убиты 4 человека, ранено 2, потоплены один катер ЗИС и шлюпка. Эту группу бойцов также постигла судьба высаженных ранее.

С 22.30 7 октября до 06.00 8 октября катера МО № 203, 206, 209, 212, семь катеров типа КМ при поддержке трех дымзавесчиков КМ и тральщиков Т-203 и Т-217 произвели имитацию высадки десанта с целью отвлечь войска противника от десантников, которые, как предполагалось, все еще сражались южнее Петергофа. Катера были разбиты на две группы, которые под прикрытием огня тральщиков по очереди приближались к берегу, демонстрируя намерение высадить десант. Наши катера были встречены сильным огнем противника, в результате чего катер ВР-5 был поврежден и взят на буксир.

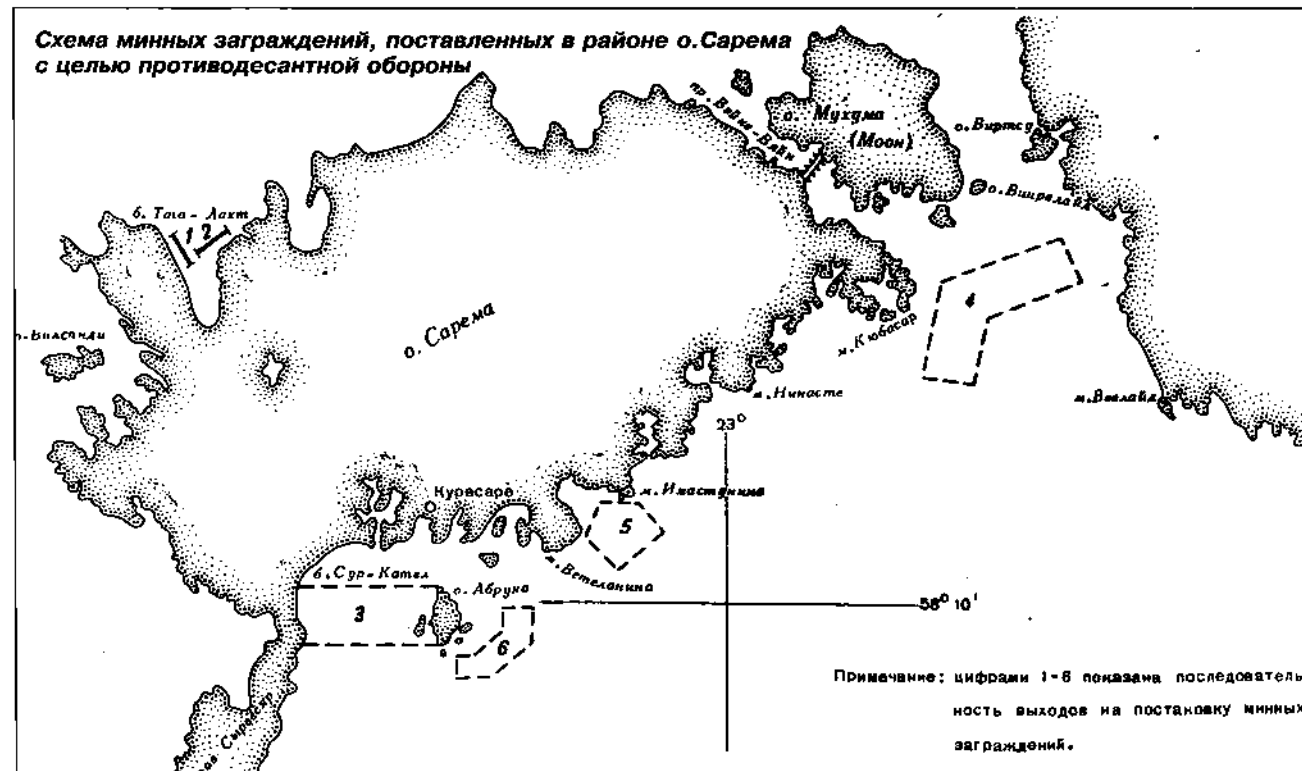
Тем временем – в 04.15 8 октября – был высажен очередной десант 20-й стрелковой дивизии НКВД (431 человек). В этом участвовали 22 моторных катера

различных типов и восемь шлюпок в сопровождении пяти малых охотников. Огневую поддержку осуществляли эсминец «Сметливый», две железнодорожные батареи и авиация. В районе высадки непосредственную огневую поддержку оказывали МО № 177, 307, 309. Во время высадки в связи с сильным огнем немцев часть десантников высаживаться отказалась, в итоге на берегу оказалось 234 человека, а 182 возвратились обратно. Противником были потоплены два катера ЗИС и две шлюпки. После высадки для связи и наблюдения в районе был оставлен МО № 307. Однако и этот десант был уничтожен противником в короткий срок.

Во всех случаях непосредственная огневая поддержка десанта при высадке возлагалась на малые охотники, которые из 45-мм пушек прямой наводкой пытались подавлять огневые точки на берегу. Конечно, этого было явно недостаточно. Кроме того, выяснилась плохая приспособленность МО-4 к высадке десантов на необорудованное побережье. Помимо того, что осадка катера составляла 1,4 метра, выступавшие за линию киля рули и винты, заставляли командиров катеров избегать риска их повреждения и не заходить на глубины менее 1,7-1,8 метров, что для десантников с полной выкладкой было слишком глубоко.

ОБОРОНА МООНЗУНДА

После падения Таллина гарнизон Моонзундских островов оказался в глубоком тылу противника. Враг не скрывал своих намерений в ближайшее время овладеть архипелагом, вводя в заблуждение лишь относительно направления главного удара. К концу августа в распоряжении коменданта БОБР остались два траль-



щика, малые охотники МО № 215, 216, 218 (бывшие пограничные ПК-215, 216, 218) и дивизион торпедных катеров.

Первоочередной задачей являлось проведение оборонительных минных постановок. К ним из состава сил ОВРА привлекались оборудованные своими силами ПК-218, два катера КМ, шхуна «Хелена» и самодельный минный плотик из трех понтонных лодок А-3, на которых были установлены минные рельсы и скаты. 31 августа малый охотник и катера КМ выставили 20 мин между о. Абука и полуостровом Сырвеси. 3 сентября шхуна «Хелена» поставила у пролива Виирекурк 50 мин, 8 и 10 сентября катера КМ с помощью минного плотика выставили еще 32 мины. У катеров, находившихся в базах, не обладавших сильной ПВО, шансов уцелеть в условиях подготовки противником штурма островов практически не было. 5 сентября МО № 215 и № 218, выделенные для обеспечения противодесантной обороны, затонули на рейде Куйвасту: МО № 215 в результате авианалета противника, а МО № 218 от подрыва на донной мине. На «215-м» погибло командование 2-го дивизиона 2-го Балтийского отряда погрансудов: командир дивизиона А. Д. Финачко, комиссар А. О. Макаров, начальник штаба К. Н. Варламов. МО № 216 вместе с катерами КМ № 1306, 1307, 1309, 1310, 1318 были потоплены авиацией на рейде Триги 16 сентября. Еще за два дня до этого немцы высадили десант на остров Муху, а спустя три дня провалились с него по Ориссарской дамбе на главный остров архипелага – Сарема. 30-го советские части отошли на последнюю линию обороны на крайнем южном полуострове Сырве, где продержались до 3 октября. Командование БОБР решило оставшихся людей эвакуировать двумя эшелонами. В ночь на 4 октября торпедные катера перебросили на о. Хиума 170 человек, в том числе коменданта БОБР генерала А. Б. Елисеева. Снять оставшихся бойцов из-за свежей погоды и сильного противодействия противника не удалось, хотя бои на острове продолжались до 5-6 октября.

12 октября немцы высадили десант на северном острове архипелага – Хиума. К 17-му гарнизон отошел на рубеж Тарасте – Мудасте, однако там закрепиться не удалось, и 19-го защитники острова отступили к Лехтма и Тахкуна. Командование ВМБ Ханко попыталось проинформировать оттуда эвакуацию остатков гарнизона.

12, 15, 18, 19 октября командование ВМБ Ханко направляло мотоботы для эвакуации наших бойцов с острова. 16 октября вышли ГИСУ «Волна» и шхуна «Эрна», однако из-за сильного волнения «Эрна» вернулась обратно, а «Волна», дошедшая до Осмуссара, была выброшена штормом на камни.

В 22.00 19 октября ПК-237, 239, МО № 311, 313 под общим командованием ст. лейтенанта Г.И. Лежепекова вышли с Ханко к Хиума. В районе Руссаре ПК-239 отстал от группы и вернулся в базу. ПК-237, МО № 311, 313 во время перехода неоднократно подвергались атакам самолетов, но благополучно возвратились утром 21-го, доставив 94 человека. Вместе с ними пришли два торпедных катера с командованием БОБРа и Северного укрепленного сектора.

Утром 20 октября в свой второй поход отправился ПК-239 (лейтенант А. И. Терещенко, на борту командир звена ст. лейтенант Шевченко). Ему было предписано следовать к пристани Лахтме, чтобы снять воен-

кома Северного укрепленного сектора полкового комиссара М. С. Биленко и находившихся там бойцов. При подходе к пристани малый охотник подвергся минометному и артиллерийскому обстрелу. Сразу погиб командир катера, были тяжело ранены ст. лейтенант Шевченко, политрук Погребинский и рулевой краснофлотец Андруцкий, осколками пробило борт. Командование принял помощник командира младший лейтенант С.Г. Гончарук. ПК-239 под сильным огнем не смог подойти к берегу и вынужден был начать возвращение на Ханко. В районе банки Аполлона он был перехвачен осуществлявшими блокаду острова Хиума немецкими «раумботами» R-77, 79, 80, 82, 173. Это был один из самых тяжелых боев, выпавших на долю морских охотников за все время войны на Балтике. Вот как описывает его противник в журнале боевых действий 2-й флотилии моторных тральщиков:

«В этот момент с востока на большой скорости был замечен подходящий под защитой дымовой завесы русский торпедный катер... R-173 и R-82 первым и вторым вышли в атаку с 800 м, остальные катера с 1200-1500 м, накрыв его залпами 20-мм автоматических пушек С/30. Наблюдалось много несомненных по-

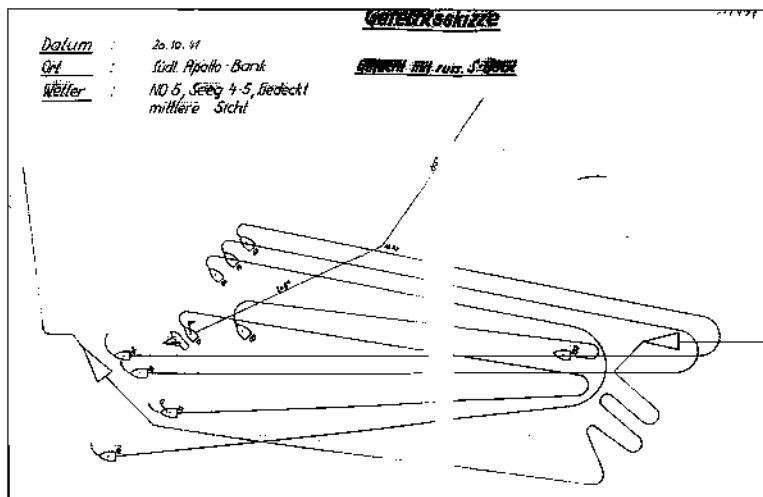


**Командир 2-го
дивизиона 2-го
БОПС
А.Д.Финачко**



Немецкие «раумботы» 2-й флотилии





**Немецкая схема боя 20 октября 1941 г.
Крупным треугольником на схеме
обозначен ПК-239**

паданий в нос и корму противника, и после второго захода искусно закрывавшегося дымом и маневрирующего врага было определено, что он теперь стреляет только из одной пушки калибром 3,7- или 4-см, тогда как ранее точно было видно дульные вспышки и хорошо ложающиеся всплески двух тяжелых автоматических пушек. Кроме того, у него стреляли еще два либо один 1,2-см пулемет и легкие пулеметы. После второй атаки R-173, который вел бой с выдающейся отвагой, он отвернул и с него сообщили, что командир выведен из строя – прострелено легкое. Теперь три тральщика преследовали постоянно прикрывавшегося дымом и стреляющего врага, который пытался прорваться на юго-запад. Однако он был перехвачен флагманским тральщиком и яростно обстрелян, достигнуто попадание в носовую часть. В носовой части наблюдалось появление дыма. Тем не менее, за счет превосходящей скорости русским удалось уйти на юго-запад. Они стреляли теперь только из одной тяжелой пушки, легкие пулеметы должны были выйти из строя. Когда враг лег на северный курс, казалось, что появился шанс для еще одной атаки. Тральщики, кроме R-173, пошли на макс. скорости по полукругу на противника. Северный фланг пытался отрезать путь на север. Поэтому русские повернули на северо-западный курс и пошли под жестким обстрелом четырех тральщиков на большой скорости, все время стреляя, пока даже их тяжелая пушка не перестала доставать. Я решил в 15.45 прервать преследование из-за большой скорости противника... Кроме командира R-173 штойермана Штельмахера, состояние которого не внушает опасений, потерь в личном составе не было... Катера получили много прострелов и попаданий осколков, но серьезного ущерба они не понесли.

Тип русского торпедного катера или быстроходного прибрежного сторожевого катера не определен. В любом случае, поражает его мощное вооружение, несмотря на высокую скорость хода. Размер несколько больше, чем у немецкого моторного тральщика. Осадка должна быть значительно больше, т.к. катер сидел на море значительно спокойнее. Бак сильно поднят, так что носовая башенка в отличие от носовой пушки С/30 на моторных тральщиках остается совершенно

сухой. Это очень значительное преимущество, которое не следует забывать при постройке тральщиков.

У противника должны быть большие потери в личном составе и вооружении. Стоит отметить отвагу и умелое кораблевождение с дымовыми постановками».

В отношении последнего предположения командир немецкой флотилии был недалек от истины – от огня автоматических пушек ПК-239 получил многочисленные повреждения. Вышли из строя два двигателя, были разбиты компас и рация. И все-таки, несмотря на это, ему удалось прорваться сквозь строй врагов. К 01.47 22 октября ПК-239 на оставшемся двигателе дошел до Ханко, но войти в гавань смог только с помощью буксира ОР-1. За отвагу и мужество С. Г. Гончаруку было досрочно присвоено воинское звание «лейтенант», многие члены экипажа удостоились правительственных наград.

Последней с о. Хиума 22 октября пришла шхуна «Мария», доставившая 60 человек. Всего до 22 октября катерами и мотоботами удалось вывезти на Ханко 570 человек.

В своей книге «Курсом к победе» Николай Герасимович Кузнецов дал высокую оценку подвига моонзунцев: «Итак, полтора месяца сравнительно небольшой гарнизон Моонзундских островов сражался в глубоком тылу врага. В самые напряженные дни обороны Ленинграда он отвлек на себя две вражеские дивизии с частями усиления (свыше 50 тысяч человек), а также значительные силы авиации и флота гитлеровцев. Борьба за Моонзундский архипелаг являлась фактически борьбой за обеспечение фланга фронта, упиравшегося в Балтийское море. Главный морской штаб отлично понимал это. Точка зрения ГМШ: стараться удерживать такие фланговые участки, как Моонзунд, «до последней крайности» – была мне известна, и я полностью разделял ее. Все мы понимали, что подобные действия сопряжены с риском гибели гарнизонов, но интересы общей борьбы с врагом приходилось ставить превыше всего».

ЭВАКУАЦИЯ ГАРНИЗОНОВ ХАНКО И ОСТРОВОВ ФИНСКОГО ЗАЛИВА

После выхода немецких войск к побережью Финского залива и оставления Таллина ВМБ Ханко оказалась в глубоком тылу и уже не могла решать своей главной задачи – держать закрытым для надводных кораблей противника вход в Финский залив. Сухопутная оборона базы не вызвала поводов для беспокойства, но перспектива установления в Финском заливе ледяного покрова существенно усложнила бы ее и, кроме того, сделала бы невозможным проводку конвоев со снабжением. Все это обозначало необходимость эвакуации базы до начала ледостава. Аналогичное решение было принято и в отношении ряда островов в восточной части залива. 27 октября директивой № 10п/580сс Военный совет КБФ приказал начать эваку-

ацию гарнизонов островов Гогланд, Родшер, Большой Тютерс, Соммерс, Бьерке, Пийсари и Тиуринсари. Как показало время, уход с островов значительно усложнил развертывание сил флота на Балтике в кампаниях 1942-1944 гг. Уже зимой – летом 1942 года были предприняты попытки вернуть Гогланд и Соммерс, но они оказались неудачными. Впрочем, все это выяснилось лишь потом, а в условиях осени 41-го это казалось единственно верным решением. Активное участие в эвакуации приняли малые охотники и сторожевые катера.

В ночь на 30 октября планировалось эвакуировать гарнизоны с Большого Тютерса и Гогланда в Кронштадт. Общее руководство операцией по эвакуации островов было возложено на командира ОВР КБФ капитана 2 ранга И. Г. Святова. Эвакуацией с Гогланда непосредственно руководил начальник штаба ОВР капитан 2 ранга Ю. В. Ладинский, с Большого Тютерса – капитан 3 ранга Никитченко. Перевозке подлежало: с Гогланда 3500 человек, 20 орудий, 2500 т грузов, 90 лошадей; с Большого Тютерса – 680 человек, 7 орудий, 700 т грузов, 8 лошадей.

Первый отряд транспортов и тральщиков в обеспечении малых охотников ввиду свежей погоды вышел из Кронштадта только в 16.30 29 октября и прибыл на Гогланд следующим утром. Ввиду невозможности одновременного подхода всех плавсредств к месту погрузки, посадка людей и прием грузов производились последовательно. Из-за отсутствия погрузочных средств работы шли вручную, очень медленно. На Большом Тютерсе из-за малых размеров ковша погрузка также затянулась. Обратные суда с Гогланда выходили поочередно по мере их загрузки, начиная с 03.55 31 октября до утра 5 ноября. С Большого Тютерса 30 октября конвой ушел сначала на Гогланд, а оттуда 3 ноября – в Кронштадт. Значительно осложнило эвакуацию то, что личного состава и грузов на островах оказалось значительно больше, чем было заявлено первоначально.

Тем временем обстановка изменилась – в связи с начавшейся эвакуацией Ханко Гогланд был превращен в маневренную базу, и его эвакуация была приостановлена до начала декабря.

Одновременно началось подготовка к эвакуации ВМБ Ханко. Сначала директивой от 23 октября начальник штаба КБФ поручил отряду траления разработать операцию по доставке грузов на Ханко силами базовых тральщиков с одновременным проведением минной разведки в центральной части Финского залива. Несмотря на потерю Т-203 результаты похода были признаны удовлетворительными, и уже 27 октября Военный совет флота поручил штабу эскадры приступить к проведению эвакуации. Время подгоняло, и потому указание было отдано устно, а соответствующая директива появилась только 7 ноября после получения разрешения Ставки ВГК. Ей предписывалось осуществить операцию между 8 и 11 ноября. Руководителем эвакуации был назначен вице-адмирал В.П. Дрозд. Основным условием успешного проведения была скрытность, и потому переходы в основном осуществлялись в темное время суток.

Наибольшую опасность для отрядов кораблей представляли минные поля. К поставленным минным заграждениям противник продолжал добавлять новые,



Командир ОВРа военно-морской базы Ханко капитан 2 ранга М.Д.Полегаев и командир МО-239 младший лейтенант А.И.Терещенко

стараясь заградить ими используемые фарватеры, начертание которых устанавливалось наблюдением с северного и южного берегов. При этом в темное время суток проводка кораблей за тралами значительно усложнялась, резко возрастал риск столкновений, или наоборот, потери друг друга в темноте, суда выходили за пределы протраленных фарватеров и не замечали подсеченных мин. Кроме того, путь конвоев проходил мимо 305-мм двухорудийной башенной батареи на острове Макилуото с большой дальностью стрельбы (до 42 км) и 170-мм батареи на мысе Юминданина на южном берегу. Оставалась высокой и угроза нападения легких сил противника. Погодные условия поздней осени с частыми штормами также создавали дополнительные трудности для наших моряков, особенно тяжело приходилось малым охотникам, возвращавшихся в базы покрытыми коркой льда. В силу вышеизложенного, каждый поход на Ханко можно расценивать как настоящий подвиг.

Малые охотники, выполнявшие задачи противолодочной, противокатерной, противовоздушной обороны, а также ставившие дымовые завесы для прикрытия конвоев от обстрела и спасавшие людей с гибнущих кораблей, участвовали практически во всех походах на Ханко в ноябре-декабре 1941 года. Вот лишь наиболее яркие эпизоды этой эпопеи.

В ночь на 5 ноября МО № 210, 307, 407 вместе с тральщиком Т-205 спасли 350 человек с погибшего на минах эсминца «Сметливый».

В ночь на 12 ноября на подходах к острову Кери в параванах лидера «Ленинград» взорвались две мины, в результате чего был затоплен ряд отсеков. В 01.25 с лидера дали радио командиру отряда: «По состоянию корабля считаю необходимым выде-



Вице-адмирал В.П.Дрозд

Состав	Командир конвоя	Выход от Гогланда	Противодействие	Прибытие на Ханко
T-203, 210, 216, 217, 218, 3 МО	кап. 2 ранга В.П. Лихолетов	18.07 24.10.1941 с Лавенсари	затонул при подрыве на mine T-203	08.17 25.10.1941 (T-217 и МО № 212 вернулись на Гогланд) 07.00 02.11.1941
ЗМ "Марти", ЭМ "Стойкий", "Славный", ТЩ T-207, 210, 215, 217, 218, 5 МО	вице-адмирал В.П. Дрозд	18.30 01.11.1941	-	
ЭМ "Суровый", "Сметливый", ТЩ T-205, 206, 207, 211, МО № 210, 307, 309, 407	кап. 2 ранга В.М. Нарыков	19.00 03.11.1941	артобстрел батареи с о.Макилутто	08.30 04.11.1941
ЛД "Ленинград", ЭМ "Стойкий", ТЩ T-204, 207, 211, 215, 218, МО № 306, 402, 409, ЗМ "Урал" и ГС "Жданов"	контр-адмирал М.З. Москаленко	16.40 09.11.1941	повреждены при столкновении T-204 и T-218, поврежден штормом МО № 409	12.30 10.11.1941 отряд вернулся на Гогланд
ЛД "Ленинград", ЭМ "Стойкий", ТЩ T-207, 211, 215, 5 МО, ЗМ "Урал", ГС "Жданов", 1 ТКА Д-3	контр-адмирал М.З. Москаленко	18.35 11.11.1941	ЛД "Ленинград" в 22.30 и в 00.23 поврежден при подрыве на минах, затонуло при подрыве на mine ГС "Жданов"	11.20 12.11.1941 отряд вернулся на Гогланд
ЭМ "Суровый", "Гордый", ТЩ T-206, 211, 215, 217, МО № 108, 301, 306, 402, 409, ЗМ "Урал", ПЛ Л-2, М-98	кап. 2 ранга В.М. Нарыков	18.35 13.11.1941	затонули при подрыве на минах ЭМ "Суровый", "Гордый", ТЩ T-206, МО № 301, ПЛ Л-2	08.46 14.11.1941 (T-211, 217 и МО № 402, 409 вернулись на Гогланд) 12.00 20.11.1941
СКР "Вирсайтис", ТЩ № 35, 42, 56, 57, 58, ЗС "Азимут"	кап. 3 ранга Д.М. Белков	14.00 19.11.1941	-	
ТЩ T-217, T-218, 2 МО, ТР № 548 "Минна"	кап.-л-т А.В. Цибин	17.15 21.11.1941	-	22.11.1941; 2 МО, ТР № 548 "Минна" из-за шторма возвратились на Гогланд 23.11.1941
СКР "Коралл", ТЩ № 57, 2 МО, ТР № 548 "Минна"	кап.-л-т Г.С. Дусь	14.45 22.11.1941	-	
СКР "Вирсайтис", СКР № 18 (ЛК-2), ТЩ № 42, 56, МО № 106, 112	кап. 3 ранга Д.М. Белков	13.30 23.11.1941	-	24.11.1941
СКР "Вирсайтис", ТЩ № 42, 57, КЛ "Волга", ТР № 538 "Майя", МО № 405, 406	кап.-л-т Г.С. Дусь	14.00 27.11.1941	-	из-за шторма возвратились на Гогланд
ЭМ "Стойкий", "Славный", ТР "Сталин", ТЩ T-205, 207, 211, 215, 217, 218, 7 МО	вице-адмирал В.П. Дрозд	18.00 29.11.1941	-	08.00 30.11.1941
СКР "Вирсайтис", ТЩ № 57, T-210, КЛ "Волга", МО № 405, 406, ТР № 538 "Майя"	кап.-л-т П.В. Шевцов	13.00 30.11.1941	атакованы финскими КЛ и СКА, немецкими СКР	08.00 01.12.1941

лить в мое распоряжение тральщик и два катера МО для сопровождения в базу». По приказанию командира «Ленинграда» на его борт были вызваны командиры МО № 409 и МО № 306, которым было приказано вести корабль обратным курсом на Гогланд, поскольку на лидере вышли из строя гирокомпас и магнитные компасы. Командиры катеров, слабо знавшие район плавания и имевшие на МО только магнитные компасы, доложили, что с задачей не справятся. Тогда «Ленинград» поставил впереди себя транспорт «А. Жданов» и пошел к Гогланду, но на обратном пути транс-

порт подорвался на mine и затонул. Малым охотникам удалось спасти с него 66 членов экипажа.

Вечером 13 ноября очередной конвой попал на плотные минные поля и потерял в общей сложности пять кораблей: эсминцы «Суровый» и «Гордый», тральщик T-206 «Верп», подлодку Л-2 и МО № 301. После подрыва «Сурового» командир конвоя В.М. Нарыков перешел на МО № 409, а оставшийся МО № 402 принял с «Сурового» около 70 человек. Затем этот же катер подобрал уцелевших с T-206. Спасение экипажа «Гордого» осуществляли МО № 306 и № 108, при этом первому удалось снять 73 человека, а второму, по вине командира лейтенанта Немеровского – всего троих.

В ночь на 1 декабря нашему конвою в составе транспорта № 538 «Майя», сторожевого корабля «Вирсайтис», тральщиков № 57, T-210, канонерской лодки «Волга», МО № 405, 406 пришлось вести бой с финско-немецким отрядом, куда входили канонерские лодки «Uusimaa» и «Nämeenmaa», немецкие сторожевые корабли V-303, V-305 и финские сторожевые катера VMV-9, 11, 13, 17. Между 4 и 5 часами утра «Вирсайтис» вел огонь по появившимся неприятельским кораблям и катерам, малые охотники прикрыли отряд

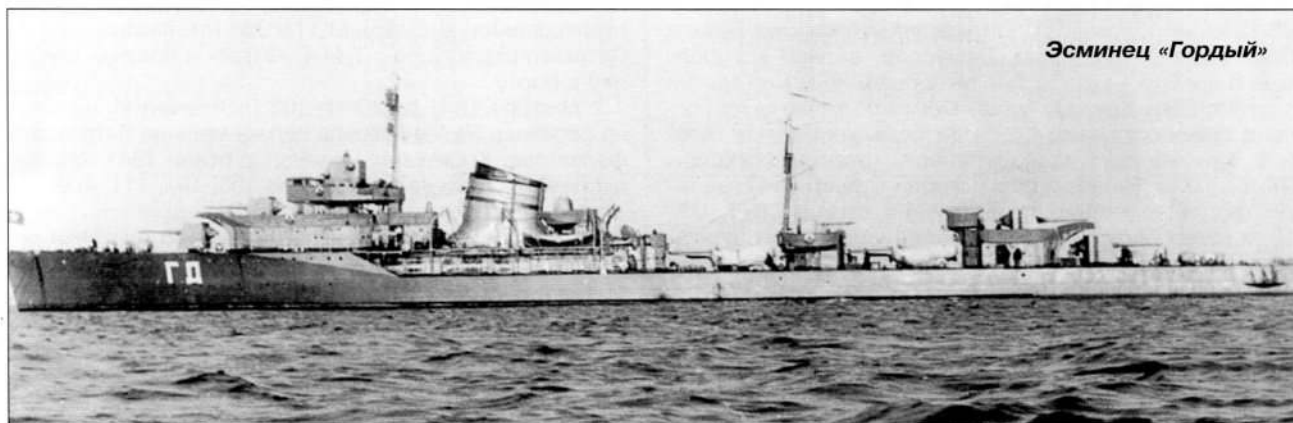


Уход с Ханко	Состав	Противодействие	Прибытие к Гогланду
21.37 26.10.1941	T-210, 216, 218, 2 МО	-	19.55 27.10.1941 Кронштадт
19.00 02.11.1941	ЗМ "Марти", ЭМ "Стойкий", "Славный", ТЩ Т-207, 210, 215, 217, 218, 5 МО	11.00-12.00 02.11.1941 - артобстрел рейда Ханко	08.00 03.11.1941
19.00 04.11.1941	ЭМ "Суровый", "Сметливый", ТЩ Т-205, 206, 207, 211, МО № 210, 307, 309, 407	16.30 04.11.1941 - артобстрел рейда Ханко, в 23.17 артобстрел батареи с о.Макилуото, погиб на минах ЭМ "Сметливый", в 01.30 5.11.1941 артобстрел батареи с м. Юминданина	07.15 05.11.1941 (Т-205 и МО № 210, 307, 407 вернулись на Ханко)
17.45 22.11.1941 капитан 1 ранга Н.И. Мещерский	ЗМ "Урал", ТЩ Т-205, 215, 217, 218, 6 МО	-	11.12 23.11.1941
16.10 21.11.1941	СКР "Вирсайтис", ТЩ № 35, 42, 56, 57, 58, ЗС "Азимут", ТР № 510 "Вахур"	затонули при подрыве на минах ТЩ № 35, ЗС "Азимут"	12.00-17.00 22.11.1941
28.11.1941	СКР "Коралл", СКР № 18 (ЛК-2)	-	16.45 29.11.1941
24.11.1941	СКР "Вирсайтис", ТЩ № 42, 56, 57, ТР № 548 "Минна", МО № 106, 112	затонул от подрыва на mine ТЩ № 56, конвой трижды атакован авиацией	16.10 24.11.1941
21.30 02.12.1941	ЭМ "Стойкий", "Славный", ТР "Сталин", ТЩ Т-205, 207, 211, 215, 217, 218, 7 МО, из состава гарнизона Ханко - 7 ТКА, 2 МО, КАТЩ ПХ-2, ПХ-3, буксир И-17, катера ОР-9, ОР-10, ЯМБ, 4 МО	поврежден при подрыве на mine и захвачен противником ТР "Сталин", поврежден при обстреле с ЭМ "Славный" и затоплен МО № 112. Погибли в результате шторма буксир И-17, катера ОР-9, ОР-10, ЯМБ	в течение 03.12.1941
17.55 02.12.1941	СКР "Вирсайтис", ТЩ № 57, Т-210, КЛ "Волга", "Лайне", МО № 405, 406, ТР № 538 "Майя", 4 буксира, 1 катер КМ	артобстрел батареи с о.Макилуото, затонул от подрыва на mine СКР "Вирсайтис", повреждена при подрыве на mine КЛ "Волга"	20.00 03.12.1941

дымовой завесой. Снаряд с финского корабля попал в мостик «Вирсайтиса», был убит один краснофлотец. Через час противник прекратил огонь, и вскоре конвой без потерь прибыл на Ханко. Это было единственной за все время эвакуации встречей с вражескими надводными кораблями.

Последние караваны покинули Ханко вечером 2 декабря. На переходе тихоходный конвой капитан-лейтенанта Шевцова был безрезультатно обстрелян батареями Макилуото, но, благодаря искусно выставленной охотниками дымовой завесе, потерь не понес. Затем в 01.15 сторожевик «Вирсайтис» обстрелял подлодку

Эсминец «Гордый»





Транспорт «И. Сталин» сидит на мели у берегов Эстонии

«Vetehinen», пытавшуюся атаковать суда в позиционном положении. Лодка все-таки выпустила торпеды, но ни одна из них в цель не попала. К сожалению, в 03.50 «Вирсайтис» подорвался на mine и через 15 минут затонул. Кроме того, в 06.58 подорвалась, но осталась на плаву канлодка «Волга».

Сложнее прошел переход быстроходного конвоя вице-адмирала Дрозда. Транспорт «Иосиф Сталин» в точке Ш=59°54, Д=25°09 подорвался на трех минах и получил попадание снаряда в трюм с боезапасом, который сдетонировал. Четыре тральщика и шесть малых охотников смогли снять с него 1750 человек. Оставленный для оказания помощи эсминец «Славный» не сумел подойти к транспорту и завести буксирные концы, зато обстрелял по ошибке МО № 112 (ст. лейтенант Бубнов), получивший тяжелые повреждения в результате попадания 130-мм снаряда в мостик. При этом погибло пять и получили ранения трое краснофлотцев. После этого МО № 112 под огнем неприятельской батареи в течение пяти часов шел в сторону Гогланда задним ходом, затем экипаж был снят эсминцем «Свирепый», а катер затоплен в связи с невозможностью буксировки.

После убытия конвоев вице-адмирала В. П. Дрозда и капитан-лейтенанта П. В. Шевцова из Ханко в 22.00 вышли четыре малых охотника с командиром ОВРа ВМБ Ханко капитаном 2 ранга М. Д. Полегаевым. ПК-239 с командиром ДСКА старшим лейтенантом Г. И. Лежепевым снял подрывную партию и последним покинул Ханко. После выхода из базы МО № 313 в 05.15 снял подрывную партию, уничтожившую маяк и береговые батареи с о. Осмуссар, вблизи которого еще 5 ноября в шторм был выброшен на камни малый охотник ВМБ Ханко ПК-236. Помимо «мошек» на Гогланд самостоятельно прибыли семь торпедных катеров, канонерская лодка «Лайне», катерные буксиры ПХ-2 и ПХ-3. На переходе погибли буксир И-17, залитый водой, имевшие повреждения катера ОР-9, ОР-10, и катер ЯМБ, который из-за неисправности двигателя был отнесен ветром в губу Кунда, где находившиеся на нем 20 человек были взяты в плен. Всего с Ханко было вывезено около 24484 человека, погибло и пропало без вести 4802 человека.

Сразу после окончания эвакуации Ханко в связи с быстрым распространением льда потребовалось завершить эвакуацию Гогланда. Погрузка следующего

конвоя с имуществом гарнизона острова завершилась 6 декабря, в этот же день был снят пост с острова Родшер. Однако в связи с плохой погодой эвакуационный караван смог выйти в море только 10 декабря и, пробиваясь через лед, прибыл в Кронштадт только 16-го. В ходе этого перехода Истребительный отряд понес большие потери в катерах, чем при эвакуации из Таллина и Ханко вместе взятых. На пути в Кронштадт были потеряны семь малых охотников, чьи деревянные корпуса не выдержали давления льда. Сначала 10 декабря был раздавлен льдом МО № 307 и 407. В тот же день при следовании на буксире у сторожевого корабля «Коралл» от сильного сжатия льдов получил серьезные повреждения корпуса МО № 406, который 14 декабря, после снятия вооружения, личного состава и документации, затонул у о. Пенисари. 11 декабря был раздавлен льдом восточнее о. Лавенсари МО № 313, а 13-го погибли МО № 405, 237 и МО № 239. Как ни горьки были эти потери, избежать их вряд ли бы удалось, поскольку ледовый покров установился рано, а успешное завершение эвакуации Ханко и островов без участия малых охотников, скорее всего, было бы просто невозможно.

АВАРИЙНОСТЬ

Выше мы останавливались на характеристике личного состава, которым комплектовались экипажи катеров, вступивших в строй летом и осенью 1941 года. Слабая штурманская подготовка командного состава катеров, отсутствие навыков самостоятельного плавания, особенно в незнакомых ранее районах, явились причиной многочисленных навигационных происшествий. Кроме того, сами условия обстановки, зачастую приобретающей характер критической, не способствовали выполнению всех требований уставов и наставлений.

4 августа 1941 г. ПК-206 (лейтенант В. Я. Равдугин) при выходе из Шлиссельбурга ночью столкнулся с быстроходным тральщиком Т-202, получил пробоину в корпусе и, во избежание затопления, выбросился на берег, откуда вскоре был снят и отремонтирован. 30 сентября тот же катер, уже переименованный в МО № 206, при выходе из Кронштадта в условиях тумана сел на камни и, получив пробоину, лег на грунт. Малый охотник был поднят плавкраном и после ремонта введен в строй.

30 октября МО № 101 (лейтенант Г. С. Благодарев) в районе о-ва Бьерке в Выборгском заливе столкнулся с катером типа ЗК И-37, который затонул в результате столкновения. 1 ноября МО № 303 (ст. лейтенант А. З. Патокин) столкнулся с Т-204 «Фугас» и получил пробоину в борту.

2 декабря 1941 г. МО № 102 (лейтенант И. Шевцов) на переходе из Ленинграда сел на мель на Петровском фарватере. Кроме того, в течение осени 1941 года допустили посадки на мель МО № 103, 107, 111, 409.

По итогам кампании 1941 года малые охотники добились признания у командования Балтфлота в качестве «универсальных кораблей», удовлетворительно, если не успешно решавших практически весь спектр задач противолодочной, противовоздушной, противокатерной и даже частично противоминной обороны. Они участвовали в конвоировании и несении дозорной службы, минных постановках, артподдержке сухопут-

ных войск, а также высадке десантов. Коэффициент оперативного напряжения малых охотников Истребительного отряда (отношение количества суток на боевой службе к общему количеству суток в кампании) за 6 месяцев 1941 года с учетом ремонтов боевых повреждений в среднем составил 0,55. Малыми охотниками было совершено 1215 выходов для выполнения боевых заданий, при этом было пройдено 183768 миль. При оказании помощи другим судам и эвакуации островных гарнизонов ими было спасено 5175 человек. В боях только с сентября по декабрь погибло 93 моряка из экипажей катеров Истребительного отряда.

Общая динамика изменения численности малых охотников на Балтийском театре характеризовалась

следующими цифрами: на 22 июня 1941 г. Балтийский флот имел 17 МО, до конца года от промышленности были приняты 32 катера, из частей морской погранохраны были приняты еще 47 единиц. Из 96 катеров одна треть – 32 – погибли. Среди причин гибели на первом месте оказались аварии и катастрофы, а среди них – ледовые повреждения, ставшие роковыми для восьми катеров. Мины и авиация уничтожили по семь единиц, а еще шесть стали жертвами огня береговых и полевых батарей. В многочисленных боевых столкновениях с надводными кораблями погиб лишь ПК-238. С учетом выполняемых задач и условий боевой обстановки, эти цифры потерь можно признать минимально возможными.

Потери малых охотников Краснознаменного Балтийского флота в 1941 году

Номер на 22.06.1941 г.	Номер на момент гибели	Дата гибели	Причина
ПК-235	ПК-235	дата не установлена, предположительно 25.06.1941	предположительно подрыв на mine
МО № 143	МО № 143	3.07.1941	мина
МО № 113	МО № 102	26.07.1941	авиация
ПК-238	ПК-238	26.07.1941	артогонь
ПК-229	ПК-229	8.08.1941	авиация
ПК-203	МО № 203	23.08.1941	мина
ПК-233	ПК-233	28.08.1941	артогонь
зав. № 197	зав. № 197	28.08.1941	мина
зав. № 202	МО № 506	30.08.1941	артогонь
ПК-173	ПК-173	30.08.1941	артогонь
ПК-174	ПК-174	30.08.1941	артогонь
ПК-215	МО № 215	5.09.1941	авиация
ПК-218	МО № 218	5.09.1941	мина
ПК-234	МО № 234	9.09.1941	авиация
ПК-216	МО № 216	16.09.1941	авиация
зав. № 196	МО № 196	27.09.1941	артогонь (ЛВФ)
зав. № 205	МО № 305	28.09.1941	авиация
ПК-226	МО № 412	5.10.1941	артогонь
зав. № 219	МО № 310	11.10.1941	столкновение, затонул у о. Гогланд 13.10.1941; поднят, но 8.12.1941 затоплен в связи с невозможностью буксировки в Кронштадт
зав. № 220	МО № 311	12.10.1941	мина
ПК-206	МО № 206	29.10.1941	авиация
ПК-236	МО № 236	5.11.1941	выброшен на камни штормом
МО № 131	МО № 301	14.11.1941	мина
ПК-175	МО № 175	20.11.1941	раздавлен льдом; поднят и введен в строй
зав. № 216	МО № 216	20.11.1941	раздавлен льдом
ПК-217	МО № 112	3.12.1941	артогонь
ПК-207	МО № 407	10.12.1941	раздавлен льдом
зав. № 221	МО № 307	11.12.1941	раздавлен льдом
МО № 313	МО № 313	11.12.1941	раздавлен льдом
ПК-237	МО № 237	13.12.1941	раздавлен льдом
ПК-239	МО № 239	13.12.1941	раздавлен льдом
ПК-212	МО № 405	13.12.1941	раздавлен льдом
ПК-213	МО № 406	14.12.1941	раздавлен льдом

ВТОРАЯ ВОЕННАЯ НАВИГАЦИЯ НА БАЛТИКЕ

Хотя в конце 1941 года обстановка на Ленинградском фронте относительно стабилизировалась, город был в плотном кольце блокады, и первая военная зима прошла в тяжелейших условиях. Зимний ремонт кораблей и катеров осложнялся постоянными артиллерийскими обстрелами неприятеля, отсутствием электроэнергии и квалифицированных специалистов заводов, в большинстве своем ушедших на фронт или эвакуированных. В то же время облегчало судоремонт, проводившийся с максимальным привлечением экипажей, наличие мощной производственной базы, больших запасов материалов и запчастей на заводах. Участник Великой Отечественной войны офицер-капитан И. П. Чернышов вспоминал:

«Наступил февраль. Мы готовились к тяжелым, беспощадным схваткам с противником. Прежде всего, требовалось отремонтировать катера. В условиях блокады это было связано с преодолением необычайных трудностей. Первая трудность заключалась в отсутствии технической базы для ремонта... станки были лишены необходимой для работы энергии. Вторая трудность обуславливалась отсутствием кадров специалистов: основная их масса уехала в тыл ... или ушла в ополчение.

Завод, на котором ремонтировались охотники, не представлял в этом отношении исключения: значительная часть его оборудования находилась за Уральским хребтом, а сиротливо стоявшие в опустевших цехах станки не работали из-за отсутствия тока. В помещениях хозяйничал ветер и двадцатиградусный мороз... Из высококвалифицированных специалистов осталось не более десятка.

Командование Истребительного отряда начало ремонт катеров в условиях блокады с создания из механиков дивизионов, мотористов, электриков и боцманов восстановительной группы. Возглавил ее флагманский инженер-механик соединения Анатолий Андреевич Щетнев – человек высокообразованный, энергичный, умевший увлечь за собой других. Первым делом эта группа сняла с одного из катеров движок,

установила его в эллинге. Движок дал ток для освещения цехов. В помещениях поставили крохотные печурки, получившие название «носогреек». Механик первого дивизиона Яковлев отыскал на заводской свалке старый дизель-генератор и с помощью краснофлотцев перебрал его, отремонтировал и, поставив на фундамент, запустил. Станки получили необходимую электроэнергию.

Командование Истребительного отряда сформировало производственные бригады из членов экипажей катеров, имеющих соответствующие гражданские специальности. Так, бригаду по ремонту корпусов возглавил командир отделения рулевых катера МО-207 старшина второй статьи Алексей Ивченко – потомственный питерский рабочий, мастер на все руки. Он отлично знал столярное дело, хорошо слесарничал. Мотористы с той же «семерки» Александр Чулин и Василий Бычков – отличные слесари – вошли в бригаду по ремонту моторов, возглавляемую главным старшим Геннадием Попенкером, прозванным «моторным богом». Боцман МО-314 – старшина второй статьи Михаил Глазунов – руководил бригадой маляров и отделочников, моторист с нашей «двойки» Владимир Полуэктов, работавший до службы на флоте токарем, теперь выполнял работу высшего класса – обтачивал шейки гребных валов, а строевой нашей же «двойки» краснофлотец Владимир Тимофеев, окончивший перед войной кулинарный техникум, готовил еду для всех ремонтников.

Один из основных цехов завода – механический – занимался такими сложными работами, как наварка, обточка и шлифовка шеек гребных валов и баллеров рулей, заварка трещин и правка гребных винтов, ремонт старых и изготовление новых подшипников, восстановление поршней, клапанов и прочих деталей. Заместителем начальника этого цеха, ответственным за организацию и качество работ, назначили старшего краснофлотца Александра Семеновича Саликова – сигнальщика МО-207... Токарями, фрезеровщиками, строгальщиками, медниками, сварщиками стали краснофлотцы и старшины, имевшие эти специальности еще на «гражданке», до службы на флоте. Кроме постоянных бригад в этот и другие цехи направили группы краснофлотцев для выполнения подсобных и менее квалифицированных работ. В ремонте каждого катера участвовала и его команда».

В навигацию 1942 года операционная зона Балтийского флота сжалась до крошечного участка. Под нашим контролем, при практически полном господстве авиации противника, осталась только узкая полоска коммуникаций к островам Сескар, Пенисаари и Лавенсари.

Еще до начала навигации катера начали получать повреждения от авианалетов и артобстрелов. 19 апреля были повреждены огнем артиллерии противника МО № 102, 108, 125, 201, 210, 409. Особенно тяжело пострадали МО № 108 и МО № 201, у которых от прямых попаданий крупнокалиберных артснарядов была



Ремонт катера МО-302 в Ленинграде зимой 1941/42 г.

разрушена носовая часть до рубки. 24 апреля получили повреждения при авианалете находившиеся в Ленинграде МО № 101, 112, 202, 302, 404, 408.

Приказом командующего КБФ № 007 от 23.04.1942 г. военно-морская крепость Кронштадт была переформирована в Кронштадтскую военно-морскую базу, в состав которой вошли, в том числе, и гарнизоны островов Лавенсари и Сескар.

К началу навигации малые охотники Балтийского флота были распределены следующим образом (см. табл.).

Командующим флотом на 1942 год силам Охраны водного района КБФ были поставлены следующие основные задачи:

1. Системой траления, дозорной службы и наблюдения обеспечить кораблям флота выход в море от восточной границы Кронштадтской и Ленинградской ВМБ (линия м. Лисий нос, банка Каменная, Александрия, на запад до острова Лавенсари) и безопасную стоянку кораблей на рейдах и в гаванях Кронштадта.

2. Произвести постановку дополнительных оборонительных минных заграждений с целью недопущения прорыва крупных кораблей противника к Кронштадту.

3. Произвести постановку активных минных заграждений на фарватерах противника.

4. Быть в готовности силами ОВР во взаимодействии с авиацией флота уничтожить противолодочные средства противника в районе до меридиана о. Гогланд с целью обеспечения выхода наших подводных лодок в море.

В основу организации дозорной службы был положен «План дозорной службы в восточной части Финского залива на 1942 год», которым было предусмот-

Состав катерных сил КБФ к апрелю 1942 г.

Дивизион	Тип	Катера
Истребительный отряд		
1-й ДСКА	МО	МО № 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 113
2-й ДСКА	МО	МО № 201*, 202, 203, 207, 208*, 209*, 210, 211, 212
3-й ДСКА	МО	МО № 302, 303, 304, 306, 308, 309, 312 (тип «Никсон»), 313, 314
4-й ДСКА	МО	МО № 401, 402, 403, 404, 408, 409, 410, 411, 413
5-й ДСКА**	МО	МО № 110, 121, 123, 204, 213*
ОВР Ленинградской ВМБ		
ДСКА типа МО и БКА	МО	МО № 112, 122, 177. Прикомандированы из Ладужской флотилии МО № 125, 171, 199, 205*, 208*, 209*, 214, 225, 227, 228, 262
Ладужская флотилия		
ДСКА типа МО и БКА	МО	МО № 175, 198, 201*, 205*, 206, 213*, 215, 261

* Разные катера с одинаковым тактическим номером, входившие в состав и КБФ и Ладужской флотилии.

** 26.01.1942 г. специальный отряд катеров при Военном совете Ленинградского фронта был передан в состав Истребительного отряда с переименованием в 5-й ДСКА.

рено несение службы на 16 дозорных линиях, из них № 5-11, 14, 16 – одиночные, № 12, 13, 15 – парные. Одиннадцать дозорных линий находилось непосредственно в районе Кронштадт – Шепелевский маяк, а остальные пять были выдвинуты на запад. Наибольшую

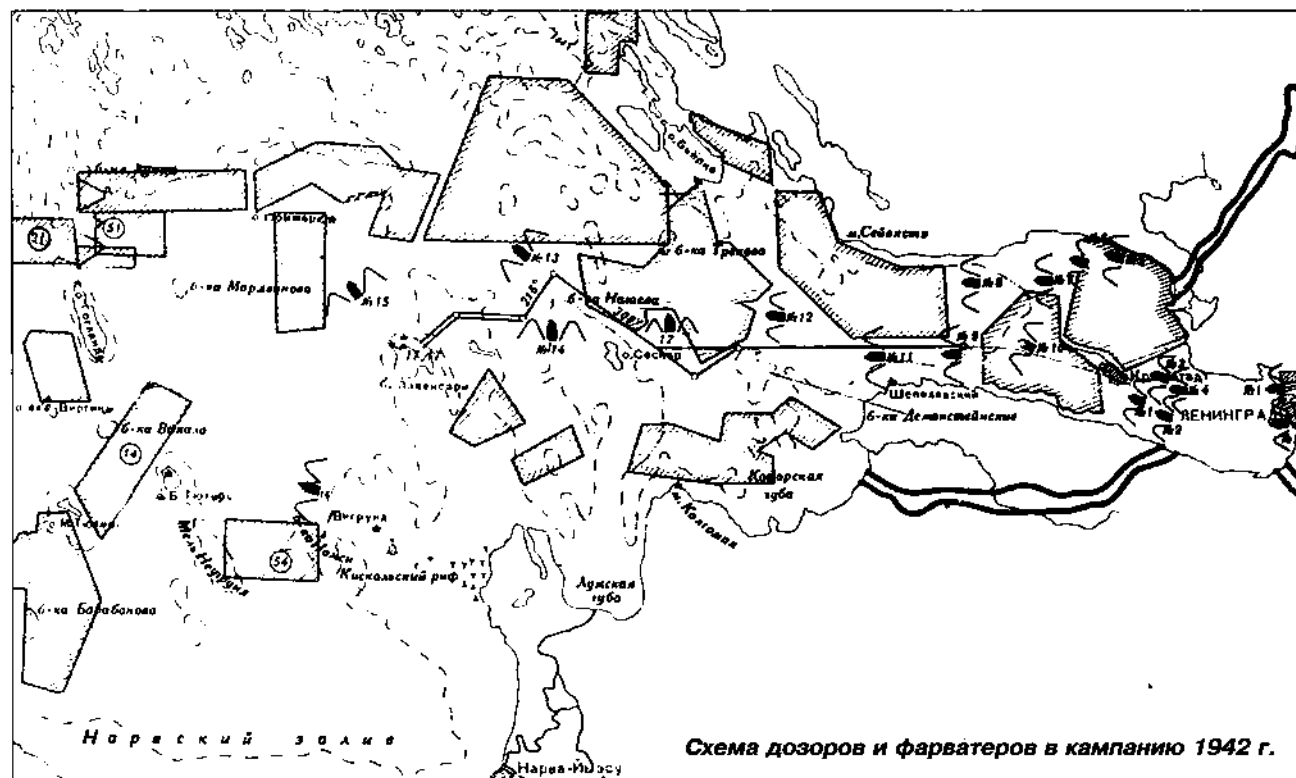


Схема дозоров и фарватеров в кампанию 1942 г.

опасность представляло несение службы в дозорах № 12 (севернее Деманстейнских банок), № 13 (между банкой Средней и Лавенсари), № 14 (западнее о. Сескар), № 15 (северо-западнее Лавенсари), № 16 (между островом Большой Тютерс и банкой Вигрунд).

Несение дозоров началось в период между 19 и 25 мая по мере освобождения акватории ото льда. Малые охотники были выставлены на линии № 7-16, остальные ДОЗК обеспечивались малыми сторожевыми катерами. По причине недостатка топлива дозоры № 6 и 8 были сняты с 30 мая до 6 июня (ДОЗК № 8 с июля снят совсем), а на линиях № 13 и № 15 служба неслась одиночными катерами. По причине острой нехватки топлива было уменьшено и количество сил поддержки дозоров. На Лавенсари вместо предусмотренных планом трех малых охотников и звена торпедных катеров в поддержке дозора находился только один МО, в Кронштадте – два МО вместо трех, в бухте Батарейной до 28 мая поддержка дозоров отсутствовала вовсе. По мере поступления топлива с 6 июня служба стала нести в полном объеме. С 15 июня согласно плану были развернуты и силы поддержки дозоров.

14 июня на фарватерах 1-д и 1-е было обнаружено минное заграждение противника, и для охраны фарватера на Сескарском плесе с 16 июня был выставлен парный дозор № 17, а на линиях № 6 и 8, ввиду достаточной просматриваемости этих участков с соседних позиций, катера были сняты.

В итоге, при наличном составе Истребительного отряда в 42 находившихся в строю малых охотника и 6 катеров ЗК ежесуточный расход катеров в первом полугодии с учетом выходов для выполнения других заданий, кроме дозоров (например, участие в проводке конвоев, нахождение в готовности для поддержки в случае появления противника), составлял до 32 единиц. Коэффициент оперативного напряжения катеров Истребительного отряда в первом полугодии, даже с учетом многочисленных боевых повреждений и сопутствующих им ремонтов, в среднем составил 0,47, достигая у отдельных малых охотников 0,7-0,9. Все это потребовало усиления Истребительного отряда. В конце 2-го квартала в его состав вошел МО № 225, а 24 июля – МО № 177, 112, 122, 205 (при передаче получил № 124) и 125 из состава ОБРА Ленинградской ВМБ. Это были последние резервы, поскольку все остальные катера ЛенВМБ были перевезены по железной дороге на Ладожское озеро, где летом-осенью 42-го также сложилась весьма непростая ситуация.

Во втором полугодии на линиях № 5, 6, 7, 9, 10, 11, 14, 16 неслись одиночные дозоры, а на линиях № 12, 13, 15, 17 – парные. С 14 августа ДОЗК № 7 также стал парным, а № 14 и 16 выставлялись только по приказанию. Кроме того, для поддержки дозоров в случае необходимости в бухте Батарейной, на Лавенсари и в Кронштадте находились в готовности по три катера.

Усиление авианалетов, понесенные потери в личном составе и возросший спрос на катера для выполнения других задач определили дальнейшее сокращение дозорной службы. С 18 июля 1942 г. малые охотники стали выставляться на дозорные линии только в темное время суток или в плохую видимость (менее 90 каб, с конца августа – менее 40 каб). Для противодействия возможному появлению подводных лодок про-

тивника на Сескарском плесе велось наблюдение за акваторией с островов Сескар, Пенисаари, Лавенсари, а также проводилось обследование района парным дозором два-три раза в сутки.

В сентябре, после того как на Сескарском плесе стали обнаруживаться новые минные заграждения противника, что свидетельствовало о недостаточной плотности линии наших корабельных дозоров, дозоры № 13 и 15 были перенесены на несколько миль южнее, непосредственно в зону охранявшегося фарватера; затем были установлены дополнительные дозоры № 17б и 11б соответственно к западу и востоку от Деманстейнских банок. 17 октября в дополнение к линии дозора № 12, переименованной в линию № 12а, был установлен дозор № 12б в районе банки Грекова. После внесенных во второй половине года изменений в организацию службы, теперь ежедневно в несении дозоров участвовало 14-17 МО и 9 катеров в поддержке. Однако в связи с гибелью и повреждениями ряда малых охотников коэффициент оперативного напряжения во втором полугодии возрос и в среднем составил 0,51.

Такая напряженная служба, в свою очередь, мешала проведению крайне важных планово-предупредительных ремонтов, что вело к снижению технической готовности малых охотников. Зимой 1941-1942 гг. большинство катеров прошло ремонт на Кронштадтских и Ленинградских заводах, однако по ходу кампании их техническая готовность стала неуклонно снижаться. Вместо трех суток ремонтных работ в месяц, как это было в кампанию 1941 года, теперь катерам предоставлялось не более 24 часов. Определенной компенсации за это стало разрешение проводить технический осмотр одного из двигателей катерам, стоящим в готовности. Поэтому командованием Истребительного отряда был поставлен вопрос о некотором снижении нагрузки на катера, проведении полноценных ремонтов, получении двигателей для замены вышедших из строя, а также о создании резервных команд для пополнения убыли в квалифицированных специалистах.

Осенью усилиями командования Истребительного отряда в связи с близким ледоставом 20 малых охотников, из числа тех, которые планировалось использовать до самого конца навигации, были оборудованы ледовыми поясами, что позволило избежать пробоин от касания острых краев льдин, что осенью 1941 года стало причиной аварий многих катеров. 10 ноября в связи с быстрым замерзанием залива были оставлены лишь дозоры № 9, 11, 12, 17, все одиночные. Как показали последующие события, эта мера была преждевременной, поскольку активные действия противника на наших коммуникациях продолжались почти до конца месяца. 26 ноября все дозоры были окончательно сняты до следующей навигации.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ ДОЗОРОВ И АВИАЦИИ ПРОТИВНИКА

В течение 1942 года второй по серьезности опасностью после минной для дозоров и вообще флота являлась вражеская авиация. Уже с мая начались нападения с воздуха на любой советский корабль или судно, появлявшиеся в Финском заливе.

27 мая был атакован тремя самолетами противника МО № 210, несший службу на 12-й линии. В бою был



ранен командир катера ст. лейтенант В. М. Панцырный, но комендор Молодкин и пулеметчик Ключко смогли сбить два самолета He-111. В этот же день безрезультатным нападениям подверглись МО № 121 и МО № 213, дежурившие в 13-м и 16-м дозорах. 29 мая МО № 204 (ст. лейтенант В. С. Шаромов) сбил финский самолет типа «Бленхейм». Также, согласно докладам, добились успеха сбившие по одному самолету: 30 мая – МО № 121 (ст. лейтенант А. А. Козихин), 4 июня – МО № 314 (ст. лейтенант Ефимов), 15 июня – МО № 409 (ст. лейтенант П. Л. Федоров).

Появились потери и на наших катерах. 10 июня МО № 208 и МО № 210 были атакованы самолетами противника, при этом на МО № 208 (ст. лейтенант Хвостов) осколки повредили левый мотор, убит один, ранено четыре человека. 12 июня в весьма драматическом сражении приняли участие МО № 402 (ст. лейтенант И. Боков) и МО № 409 (ст. лейтенант В. Л. Федоров).

Вот как описал его в своих мемуарах контр-адмирал Ю.В. Ладинский, в 1942 году исполнявший обязанности командира ОВРА КБФ: «В дозор вышли два катера под командованием старших лейтенантов Ивана Бокова [МО № 402] и Вениамина Федорова [МО № 409]. На море под свежим ветром разыгралась волна, сильно качало. Однако привыкшие ко всему моряки хорошо несли вахту. И они вовремя заметили четыре фашистских истребителя, выходивших в атаку.

На каждый катер шла пара истребителей, намеревавшихся с пикирования обстрелять корабли из пушек и

пулеметов. Но точно выдержать курс им не удалось – помешал плотный заградительный огонь кораблей. Перестроившись, истребители с разных направлений ринулись на катер, которым командовал Боков. Но и этой атаке помешал дружный огонь обоих катеров. Тогда истребители, вытянувшись цепочкой, пошли в пики один за другим. Но первый же самолет напоролся на пулеметную очередь, резко изменил курс и покинул место боя. Остальные самолеты взмыли вверх, покрутились и ушли ни с чем». Кроме того, авианалетам подверглись МО № 204 (3 июня), и МО № 211 (17 июня).

Такое «внимание» к нашим дозорным катерам объяснялось просто. С самого начала кампании авиаразведкой и береговыми постами противника отмечались активные действия наших тральщиков и передвижения подводных лодок. Соответственно, для воспрепятствования развертыванию наших сил немецкое и финское командование решило усилить давление авиацией: самолетам приказали активно атаковать дозоры и подводные лодки на переходах, в базах и в море на позициях. Командующий финскими ВВС в приказе от 22 июня 1942 г. прямо указывал: «Вражеские СКА и ТКА в восточной части Финского залива, особенно в районе Лавенсари – Сескар, представляют собой угрозу для морского судоходства». В связи с этим 4-му (бомбардировочному) финскому авиаполку ставилась задача производить атаки вражеских кораблей в операционной зоне финских ВВС к востоку от Гогланда с целью стеснить и затруднить их деятельность. 3-му (истребительному) авиаполку предписывалось прикрывать ма-



Финский бомбардировщик «Бленхейм»

шины 4-го полка, а также производить пулемётные атаки против вражеских кораблей. Начиная с последней декады июня 1942 года, неприятельская авиация совершала налеты на дозорные катера практически ежедневно.

Командующий КБФ адмирал В. Ф. Трибуц вспоминал: «Экипажи катеров проявляли стойкость и мужество при отражении вражеских атак. Каждый день был испытанием силы воли и мастерства военных моряков. Со второй половины июня значительно возросла активность вражеской авиации. В течение мая и июня вражеская авиация почти непрерывно атаковала наши дозорные линии. Обстановка требовала постоянного пребывания катеров на ходу в дозорах. Это было, конечно, очень тяжело, но зато создавало в восточной части Финского залива устойчивый режим и в какой-то степени обеспечивало траление. Мы все время поддерживали охранение нашей коммуникации Кронштадт – Лавенсари. Лишь в ясную погоду можно было уводить катера в бухты и гавани, ограничиваясь визуальным наблюдением с островов и берега за фарватерами и воздушным пространством. Да, эта «малая» война велась с большим напряжением, и мы были обязаны сделать все возможное для сокращения наших потерь <...> стали более осмотрительно располагать малые корабли в заливе, чтобы не подвергать их непредвиденным атакам».

20 июня были атакованы самолетами противника МО № 102 (ст. лейтенант Шевцов) и МО № 103 (ст.



Транспортировка авиабомбы к бомбардировщику He-111H

лейтенант Боголюбский), при этом на МО № 102 повреждены бензоцистерна и рация, убито 2, ранено 8 человек. 22 июня у о. Лавенсари МО № 106 (ст. лейтенант Тупицин) был атакован самолетом противника, получив пробоины корпуса, ранены 2 человека. В тот же день авиацией были атакованы катера дозорных линий № 14, 15, 16, 17. 23 июня был совершен налет на МО № 106, 104 и 303, 24-го – на МО № 104, 201, 303, 403 и катера поддержки дозоров в б. Батарейной (всего 6 авианалетов в день).

В дальнейшем активность вражеской авиации все усиливалась. 25 июня вели бой с авиацией находившиеся в дозорах МО № 106, 209, 211, 104, 303, а также снова катера поддержки дозоров на Лавенсари. 26 июня авианалетам подверглись МО № 211, 104, 303, 113, 201 и 413 (ст. лейтенант Ф. И. Родионов). В последнем случае экипаж катера мастерски отразил атаку.

«Еще на пути следования к линии дозора на него (МО № 413 – прим. авт.) напал бомбардировщик Ю-88, – вспоминал Ю.В. Ладинский. Он атаковал с солнечной стороны. Выждав, когда бомбы отделились от самолета, Родионов резко увеличил скорость катера, и всплески от бомб остались за кормой. Ю-88 сделал новый заход. Теперь в момент сбрасывания бомб катер застыл на месте, и всплески встали уже впереди по его курсу. «Юнкерс» ушел, впустую израсходовав боеприпасы. Пока «МО-413» шел в назначенный район, вражеские самолеты еще дважды появлялись над ним. Опять атаки, уклонения от бомб, зенитный огонь. И опять воздушный противник ничего не добился. Но еще настойчивее он стал атаковать катер на линии дозора. Шесть раз «юнкерсы» сбрасывали бомбы различного калибра. Родионов то стремительно бросал катер вперед или в стороны, то форсировал ход до максимального, то внезапно стопорил моторы. И ни одна из сброшенных бомб не причинила кораблю вреда. Наступила ночь, взошла луна. Катер, конечно, хорошо был виден на лунной дорожке, и враг этим воспользовался. Но и ночная атака самолетов, подкрававшихся к катеру на небольшой высоте, не застала экипаж врасплох. Старшина 2-й статьи Бойко меткой пулеметной очередью поразил головной «юнкерс». Его скорость резко упала, он отвернул и, снижаясь, скрылся за горизонтом. Остальные бомбардировщики действовали уже не так нахально и вскоре тоже улетели. Прошло несколько часов. Опять в небе послышалось ноющее завывание авиационных моторов, а потом и стал виден очередной «юнкерс». Повторилось все то же: атака, сбрасывание бомб, маневр катера. На сей раз серия бомб легла неподалеку в кильватерной струе. Взрывом корму катера сильно подбросило, но дело обошлось без повреждений... Вскоре из облаков вынырнули три бомбардировщика и два истребителя. Тут морякам пришлось жарко. Артиллеристы и пулеметчики, сосредоточивая огонь на самолетах, выходящих в атаку, мешали прицельному бомбометанию. Командир зорко следил за всеми маневрами врага и вовремя подавал нужные команды. Вода кипела вокруг катера, но ни одна бомба, ни одна пулеметная трасса не задела его. Наконец вражеские самолеты, израсходовав все боеприпасы, вынуждены были скрыться».

27 июня объектами атак оказались МО № 312, 413, 314, 121, 306, 104, 303, 113, 201, 204. В последнем случае МО № 312 (ст. лейтенант Лукашов) и МО №

204 (ст. лейтенант В. С. Шаромов) удалось сбить по самолету. Не повезло дежурившему на 17-й линии МО № 201 (ст. лейтенант В. И. Басов), который загорелся от огня двух «Фоккеров». Из экипажа погибло 10 и было ранено шесть человек. Ввиду невозможности потушить возникший пожар, экипаж был снят МО № 312, а катер пришлось затопить.

29 июня МО № 302 (ст. лейтенант И. П. Чернышев) и 308 (ст. лейтенант Амосин), четыре раза атаковывавшие финскими «Бленхеймами» и «Фоккерами», сбили два самолета (по финским документам подтвержден «Бленхейм» BL-132). На следующий день эти катера снова сбили два самолета (по данным противника поврежден один «Фоккер»), но при этом сами получили сильные повреждения, четыре моряка было убито и 11 ранено. Также были повреждены при авианалете 30 июня МО № 104 и 121.

Всего за май-июнь малыми охотниками было отбито 265 воздушных атак, в которых участвовало 504 самолета противника. За этот период наши моряки заявили об уничтожении 11 самолетов (подтверждено наблюдателями других частей 8) и повреждении четырех. Врагу, в свою очередь, удалось добиться гибели одного малого охотника и вывода из строя на срок от 10 до 40 суток еще пяти катеров.

В течение июля и августа частота налетов авиации противника оставалась такой же высокой. 30 июня, 2 и 9 июля на дозорной линии № 13 неоднократно подвергались авианалетам противника (до 12 самолетов одновременно) МО № 302 и 308, которые смогли сбить один самолет. При налете 2 июля получил повреждения МО № 302: были пробиты тройники газовой выхлопных труб, через пробоины начала поступать вода с отработанными газами, угрожая затопить моторное отделение. Поскольку катер вел бой и остановить двигателя было нельзя, старшина группы мотористов мичман Белобок включил на откачку воды трюмно-пожарные насосы, а сам заделал пробоины асбестовыми матами, а когда их не хватило – своим кителем и брюками. Командованием дивизиона были отмечены решительные действия Белобока, позволившие катеру завершить бой.

1 июля у Лавенсари четырежды атаковывался авиацией МО № 306, на который была сброшена 21 бомба. 2 июля подверглись налету МО № 121 и 314, сбившие один самолет. 3 июля дозоры на линиях № 15 и 16 были атакованы дважды, МО № 103, находившийся в поддержке дозора на Лавенсари, отразил налет трех самолетов.

В течение июля вели бои с неприятельской авиацией: 4-го – МО № 225, 5-го – МО № 210, 211, 103, 111, 6-го – МО № 210 и 211, при этом МО № 210 получил 125 пробоин, на нем было убито 4 и ранено 15 человек. Утром 7 июля в результате авианалета противника на якорную стоянку о. Сескар МО № 314 получил более 100 осколочных пробоин. Вышел из строя почти весь экипаж катера – три моряка были убиты и 13 ранены. 9 июля были атакованы МО № 102 и 302 (на МО № 102 двое раненых, на МО № 302 – пятеро), 19-го – МО № 103, 20-го – МО № 202, 21-го – МО № 103, 24-го – МО № 402, 31-го – МО № 202, 409, 411.

5 августа орудийный расчет в составе старшины 2 статьи Фокина и старшего краснофлотца Жеребецкого атакованного авиацией МО № 312 сбил Ю-88. 15

августа противнику удалось потопить МО № 210, находившийся в дозоре на линии № 13, при этом было убито 6, ранено 5 человек, остальные спасены подошедшими малыми охотниками. Получили повреждения от разрывов бомб и огня самолетов МО № 313 (20 августа), и МО № 314 (28 августа). 2 сентября при встрече поврежденной в результате подрыва на mine подлодки Щ-323 малые охотники № 108 и 313 были атакованы Ю-88. У МО № 108 прямым попаданием авиабомбы оторвало носовую часть до рубки, было ранено 4 человека, но экипажу удалось удержать катер на плаву, и МО № 313 отбуксировал его в Кронштадт для ремонта.

Для борьбы с дозорными катерами противник в мае-июне обычно применял налет со стороны солнца на малых высотах, сбрасывая за заход 1-2 бомбы по 50-100 кг и одновременно ведя пулеметный огонь. Однако, после понесенных в июне потерь, тактика немецкой авиации изменилась, налеты стали проводиться двумя-тремя самолетами с разных направлений в горизонтальном полете на высотах 800-1000 м, со сбрасыванием за заход 10-20 малых бомб и ведением пулеметно-пушечного огня. Иногда первый заход был штурмовым для подавления артиллерии и пулеметов катера, а бомбы сбрасывались на втором заходе. Именно таким образом был потоплен МО № 201. В других случаях самолеты заходили на катер группой со стороны солнца или из-за облаков, стреляя из пулеметов и сбрасывая малые бомбы, затем продолжали атаковать с разных сторон на высотах 50-100 м. С августа самолеты нападали по 2-3 самолета строем фронта или уступа, причем второй сбрасывал бомбы в момент уклонения катера от бомб первого самолета.

Переход противника к бомбовым ударам со средних высот не привел к росту эффективности налетов, но, по всей вероятности, сократил его собственные потери. Катерам, в свою очередь, стало легче уклоняться, хотя неприятелю все-таки удалось потопить еще один катер, а другой – МО № 108 – надолго вывести из строя.

Вот как описывает этот период в своих мемуарах бывший немецкий летчик из состава бомбардировочной эскадры KG53: «В июне – перебазирование на аэродром западнее «котла» у Шлиссельбурга. Задача: недопущение прорыва русских подводных лодок в Балтику. Глупая постановка задачи, учитывая временные ограничения, в которые была поставлена группа. Нужно было летать дни напролет. Определенные секторы западнее Кронштадта были запретными – там стояли наши минные поля. Ночью летать запрещалось, потому что в районе действовали наши ВМС. Запасной целью был русский аэродром на о. Лаваасари (так в тексте – прим. авт.), на котором базировались истребители. Действовали в основном парой или тройкой. Недели напролет не было никаких успехов, бомбы постоянно бросали на Лаваасари. Станным образом я не могу припомнить никаких угроз со стороны русских истребителей. Возможно, там стояли одни макеты? Однажды я наконец встретил корабль. Это явно был торпедный катер или тральщик, попавшийся нам на глаза. Мы сразу перешли в крутое планирование для его атаки. Еще до того, как можно было сбросить бомбы, на нас обрушился настоящий душ из счетверенной зенитки. И это на высоте 200 м! Остекленение носа

разлетелось вдребезги, машина загорелась и оба мотора почти одновременно остановились. Пожар мы смогли потушить таким образом: радист выбил крышку своего люка. В мгновение она исчезла позади машины огненным шаром. Но мы с моим пилотом, как позже оказалось, успели как следует подгореть. С остановившимися моторами мы сели в воду у самого берега, закончив последний полет на мели. Слава богу, вынужденная посадка произошла на финской стороне, мы получили медицинскую помощь и через 5-6 дней через Хельсинки вернулись обратно в Коровье Село... Нужны ли были такие вылеты? Вместо целой боееспособной группы там хватило бы пары разведчиков, которые в данных обстоятельствах могли бы осматривать весь район».

В то же время, в итоговом отчете о боевых действиях в 1942 году командующий немецкими тральными соединениями на Востоке (FdM Ost) контр-адмирал Бемер сетовал на то, что «...Люфтваффе, к сожалению, не осознают в полной мере, какое решающее влияние на течение морской войны в Финском заливе оказывают ВВС. Даже небольшие силы могут оказать значительную поддержку, так как подлетное время невелико». Немецкий адмирал сожалел, что авиация не смогла помешать советскому флоту выполнять свои главные задачи: «Русские могли без помех медленно передвигаться по Кронштадтской бухте на запад и тралить фарватеры к удерживаемым ими островам. Заграждения, выставленные, чтобы помешать этому, они могли устранять без всякого противодействия. Конвои для снабжения островов проводились без помех. Всем этим действия можно было в течение светлых ночей примерно до середины августа как следует мешать, а то и прервать их вовсе. Наверняка в таком случае и выход подлодок был бы невозможен, а судоходство в Балтике никем не было потревожено. Снабжение островов для их гарнизонов жизненно необходимо, русским пришлось бы применять собственные самолеты, благодаря чему было бы облегчено положение в других местах сухопутного фронта... Наличный летный персонал для заданий над Финским заливом обучен не был... Экипажи бомбардировщиков втягивались в работу очень медленно. Они за относительно короткое время, которое применялись над морем, добились всего лишь отдельных успехов».

Таков был взгляд на действия Люфтваффе со стороны коллег из Кригсмарине. В целом с ним можно согласиться – авиация противника реализовала свои боевые возможности далеко не полностью. В значительной степени это объяснялось тем, что командование 1-го немецкого воздушного флота использовало в небе над Финским заливом те же самые бомбардировочные эскадры, что и на сухопутном фронте под Ленинградом, причем сами полеты для атак морских целей планировались по остаточному принципу. Финская авиация была немногочисленна, к тому же имела на вооружении машины устаревших типов. Впрочем, все это несколько не умаляет мужества экипажей малых охотников, которые изо дня в день в одиночку, не располагая адекватным зенитным вооружением, отражали налеты численно превосходящих групп вражеских самолетов.

Принимались меры и для снижения потерь экипажей катеров. Они стали полностью обеспечиваться капко-

выми бушлатами и касками, мостики и боевые посты на верхней палубе прикрывались бронещитами. Конечно, применение тех же спасательных капковых бушлатов мало увеличивало защищенность экипажей, но, в некоторых случаях, они были способны задерживать мелкие осколки.

По опыту иконских боев был сделан вывод, что действенность ПВО малых охотников существенно выше при ведении огня по воздушным целям одновременно двумя и более катерами. Как известно, орудия 21-К, стоявшие на малых охотниках, не имели снарядов с дистанционным взрывателем, и самолет повреждался только при прямом попадании, чего было довольно трудно добиться, особенно при низкой (около 20 выстр./мин) скорострельности пушек. Отмечалось, что начавшая практиковаться передача управления огнем по воздушным целям от командира катера, который сосредоточивался на управлении маневрами, непосредственно командирам орудий повысила эффективность ПВО. На один сбитый самолет по итогам первого полугодия по подсчетам руководства Истребительного отряда затрачивалось в среднем 287 45-мм снарядов и 805 12,7-мм патронов.

В июле-сентябре командиры малых охотников доложили об уничтожении шести самолетов, при этом средний расход боеприпасов на один сбитый значительно возрос до 1613 45-мм снарядов и 4563 12,7-мм патронов. Данный факт объяснялся тем, что малые охотники стали активнее применять заградительный огонь, что влекло большой расход боеприпасов. Кроме того, достать вражеские бомбардировщики, атаковавшие со средних высот, для малокалиберных пушек и пулеметов катеров было непосильной задачей.

Всего в течение 1942 года малыми охотниками было заявлено об уничтожении 18 самолетов. Командованием результаты отражения авианалетов в целом признавались удовлетворительными, при этом обращалось внимание на повышение боевой выучки командиров при ведении огня по воздушным целям и организации своевременного обнаружения авиации наблюдателями.

И все-таки риск новых потерь заставил командование ОВР постепенно пересмотреть план и способы использования дозорных сил. 18 июля оно отдало приказ катерам при видимости более 19 кабельтовых покидать линии и укрываться в маневренных базах. С 22 августа дозоры № 14 и 16 стали выставляться только по особому приказанию. Через три дня вышло указание нести дозорную службу в районе Сескара и Лавенсари только в ночное время при видимости менее 40 кабельтовых. В результате в четвертом квартале в связи с выставлением дозоров только в ночное время налеты на катера почти прекратились.

ВЫПОЛНЕНИЕ ГЛАВНОЙ ЗАДАЧИ ДОЗОРОВ

Рассмотрев непростые условия, в которых в кампанию 1942 года пришлось действовать дозорным силам, перейдем к описанию их деятельности по решению главной задачи – предотвращению скрытного проникновения вражеских надводных кораблей в нашу операционную зону в восточной части Финского залива. Рейды противника, по сравнению с концом 1941 года, значительно участились. Их главной целью являлось нарушение коммуникаций КБФ между Кронштад-



**Командир истребительного отряда ОВРа
М.В.Капралов (справа) и военком С.С.Жамкобян**

том и островами Лавенсари и Сескар. Важность достижения этой цели для немецкого и финского командования определялась желанием если не сорвать, то, по крайней мере, значительно затруднить развертывание советских подводных лодок в Балтийском море. Для противника не являлось секретом то, что лодки и обеспечивающие их проводку силы базируются на Лавенсари, а стало быть, даже кратковременный срыв в снабжении этой базы должен привести к соответствующему срыву развертывания субмарин. Способом нарушения коммуникаций, проводка конвоев по которым осуществлялась исключительно в ночное время, первоначально стали активные минные постановки, а с осени и рейды финских торпедных катеров.

К счастью, в распоряжении противника для выполнения данной задачи имелись достаточно скромные силы. Финская флотилия к началу года располагала всего четырьмя боеготовыми торпедными катерами британской постройки 1928 года («Syoksy», «Nuoli», «Vinha», «Raju»), к которым в течение кампании присоединились трофейные советские катера типа Д-3 («Vasama») и Г-5 («Vihuri»). Кроме них финское командование смогло выделить для активных действий 2-ю флотилию сторожевых катеров (СКА VMV-5, VMV-6, VMV-8 – VMV-12). Катера 1-й флотилии (VMV-1, VMV-2, VMV-13 – VMV-17) привлекались к активным действиям очень редко, поскольку их главной задачей была борьба с советскими подводными лодками на западном Гогландском плесе. Немцы, если не считать периодически применявшихся для минных постановок быстроходных десантных барж (БДБ) и моторных тральщиков («раумботов»), лишь к концу кампании смогли доставить в Финский залив катер-заградитель KM-27. До ледостава он успел выполнить две минные постановки. Кроме него, 10 ноября в Котку прибыли переведенные с Ладожского озера заградители KM-3, KM-4, KM-8, KM-22, к которым спустя два дня присоединились доставленные из Германии KM-5 и KM-19. Принять участия в выходах в 1942 году они уже не успели.

Попытки противника проникнуть на наши внутренние коммуникации приводили к многочисленным боевым столкновениям, тем более, что в ряде случаев целыми вражеских рейдов становились сами дозорные катера.

В ночь на 2 июня две большие группы кораблей противника (в общей сложности 2 БДБ, 4 торпедных и такое же число сторожевых катеров) скрытно проникли в район между Сескаром и Деманстейнскими банками и выставили там минные заграждения «Tiger I» и «Tiger II» (108 мин EMC). Одно из них частично перекрыло фарватер, и было обнаружено 15 июня при разведывательном тралении до того, как на нем подорвался какой-либо из наших кораблей. Правда, 6 августа при уничтожении мин здесь погиб катер-тральщик ОВР-6.

4 июня в 12.55 МО № 121 (ст. лейтенант А. А. Козин), находившийся в дозоре юго-восточнее о. Нерва, обнаружил катера VMV-8, 9, 12, 17. Финны имели за-



Финский торпедный катер «Syoksy» с минами



БДБ у борта финского МЗ «Руотсинсалми», май 1942 г.



«Раумботы» идут на минную постановку



**Мины на БДБ (вверху)
Постановка мин с БДБ (внизу)**



402 (ст. лейтенант Мартынов) и МО № 409 (ст. лейтенант Федоров) севернее о. Сескар обнаружили охранение выставившей мины БДБ и вступили в бой с финскими СКА VMV-8, 9, 10, 17, опознанными ими как 12 катеров шюцора (стоит заметить, что финские силы и в дальнейшем часто классифицировались и определялись количественно нашими катерами неверно). Перестрелка с дальних дистанций окончилась, как и предыдущем случае, безрезультатно, хотя малые охотники заявили о повреждении двух катеров противника. Между тем, неприятель, несмотря на то, что был обнаружен, и дозорные охотники пытались оказать ему противодействие, выставил оба заграждения практически без помех в точно назначенных районах, причем наш дозор сам факт постановки мин не выявил. 8 июня позади дозорного МО № 106 на заграждении «Brummbär I» взорвалась мина, но и это не стало поводом для введения повышенных мер предосторожности. В результате пропала без вести осуществлявшая в ночь на 13 июня одиночный переход из Кронштадта на Лавенсари подлодка Щ-405. Последующие поиски показали наличие большого пятна дизельного топлива в районе банки Нагаева – как раз там, где находилось выставленное немцами поле. Только после этого началось его траление. Несмотря на этот факт, 27 июня на заграждении подорвался вышедший за пределы протраленной полосы торпедный катер № 142.

В течение июня произошло еще две перестрелки малых охотников с неприятельскими судами. В 00.57 12 июня МО № 210 (ст. лейтенант Митрофанов) в до-

зоре на линии № 12 имел скоротечный огневой контакт с находившимися в ночном дозоре и патрулировавшими в этом районе торпедными катерами «Nuoli» и «Raju».

14 июня в 00.20 МО № 210, несший дозор на восточном Сескарском плесе, обнаружил финские катера VMV-1, 6, 8, охранявшие немецкую БДБ F-188, которая занималась постановкой минных защитников для предотвращения вытравливания заграждений «Tiger». Сблизившись на дистанцию 20-25 каб, малый охотник начал обстрел баржи, а потом перенес огонь на катера. Неприятель, не приняв боя, прикрывшись дымовой завесой и отошел. Попаданий с обеих сторон отмечено не было.

В этом случае снова, как и в ночь на 6 июня, несмотря на то, что осуществлявшие минные постановки неприятельские суда были обнаружены, советские дозорные силы оказались не в состоянии им помешать. Более того, в обоих случаях сам факт появления неприятеля не был проанализирован и минные постановки не выявлены. Определенные выводы из этих случаев сделал для себя и противник. Он отказался от



**Финский сторожевые катера на стоянке
у Улко-Таммио, июль 1942 г.**

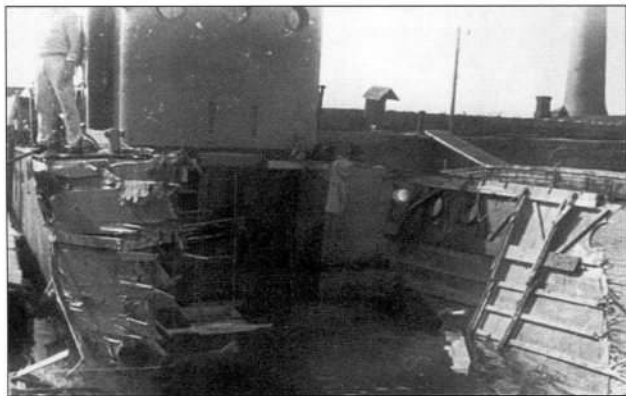


Финский сторожевой катер VMV-9, 14 июля 1942 г.

использования для активных постановок сравнительно крупных, тихоходных и уязвимых БДБ, сделав в дальнейшем упор на катера и моторные тральщики. Это позволило повысить скрытность постановок, хотя и привело к заметному сокращению числа выставляемых мин.

Второй этап наступления на наши коммуникации начался в середине июля после окончания боев за Соммерс. На первых порах противнику сопутствовал успех. В ночи на 16 и 17 июля на восточном Сескарском плесе им были скрытно выставлены заграждения «Sauna I», «Sauna II» и «Sauna III» (в сумме 57 мин и 60 минных защитников). Два первых, состоявших из малых противолодочных мин UMB с углублением в 1 метр, были первыми с начала войны на Балтике противокатерными заграждениями. С этого момента «мошки» лишились иммунитета от этого вида морского оружия. В этом пришлось убедиться 1 августа, когда в результате подрыва на mine «Sauna II» погиб дозорный МО № 225. В штабе Кронштадтской ВМБ оперативно отреагировали на эту новость и попытались провести 2 августа траление от Толбухина маяка до Сескара. Отряд тральщиков прошел весь маршрут, но мин не обнаружил, возможно, из-за свежей погоды. Это и предопределило последующую трагедию.

Вечером того же дня с Лавенсари в Кронштадт вышел конвой в составе сторожевого корабля «Гангутец» с сетевой баржей, тральщика № 39 с баржей в охране сторожевого катера МО № 211 и трех катеров-тральщиков. Около 03.50, в 4-5 милях к северу от Деманстейнских банок конвой попал на мины «Sauna II». Тральщик № 39 и охотник МО № 212 подорвались и быстро затонули. На катере погибло семь краснофлотцев, на тральщике – два. Конвой пошел дальше, а буксировавшаяся ранее тральщиком баржа осталась на месте. При попытке подойти к барже подорвался МО № 177, которому взрывом оторвало носовую часть до переборки бензоотсека. При этом вышли из строя радиостанция, система пресной воды, была повреждена электросеть, погибло два человека, и еще один был ранен. Однако катер остался на плаву с дифферентом на нос, поступления воды через оставшуюся переборку не было, главные и вспомогательные механизмы повреждений не имели. Подкрепить бензоотсек не представлялось возможным, так как на МО № 177 типа МО-2 не было доступа к носовой переборке в



Повреждения катера МО №177 в результате подрыва на mine 3 августа 1942 г.

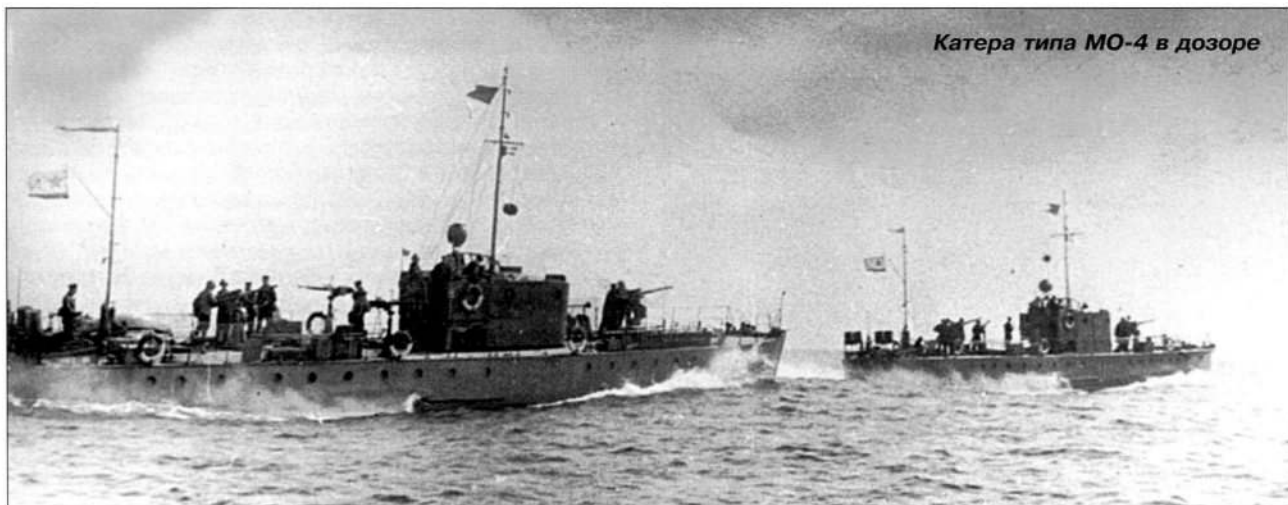
связи с отсутствием лазов в бензоцистерны. Но малый охотник все же имел задний ход и мог, хоть и ограниченно, маневрировать. Через некоторое время аварийный катер подвергся атаке двух самолетов, которая была успешно отбита огнем обоих пулеметов и неповрежденного кормового орудия. Прибывший на помощь МО № 121 отбуксировал державшуюся на воде часть катера в бухту Батарейная. Лишь после этого трагического случая остатки заграждения, состоявшего всего из 20 мин UMB, были вытралены, а южнее Деманстейнских банок проложен новый обходной фарватер, который использовался для проводки подлодок. Впрочем, это никак не отразилось на тралении заграждения «Sauna I», на котором 19 сентября погиб дозорный МО № 208.

События, связанные с потерями на «Sauna II», получили большой резонанс в штабе флота. В своей директиве № 876-оп от 8 августа командующий КБФ подчеркнул, что минная опасность осталась главной опасностью на театре. По мнению штаба флота, одной из задач своих действий противник поставил нанесение максимального урона нашим кораблям и катерам в районе между Кронштадтом и Лавенсари, а обнаруженные минные банки показывали, что они ставились с катеров и, возможно, с подводных лодок. Последняя фраза в директиве свидетельствовала, что в наших штабах сомневались в возможности противника скрытно прорывать дозорные линии и переоценивали эффективность действий своих сил.

В директиве также указывалось, что наибольшее число подрывов произошло на участке о. Сескар – маяк Шепелевский. Подрывы на минах происходили, как правило, вне фарватеров, на мелкопоставленных минах и буйках защитников, в большинстве своем ночью (а ведь лежащие за пределами фарватеров дозорные позиции и подходы к ним тоже должны были контролироваться разведывательным тралением и при появлении там мин – вытраливаться). В связи с увеличивающейся продолжительностью темного времени суток следовало ожидать дальнейшей активизации действий противника. Исходя из этого, командующий флотом считал одной из первоочередных задач на ближайшее время борьбу с катерами-заградителями противника.

В августе противник не предпринимал попыток минировать фарватер Лавенсари – Кронштадт, сосредоточив свои усилия на постановке заграждений «Seehund», опоясывавших Лавенсари с севера, запада и юга. На одном из них 8 августа подорвался и погиб со всем экипажем МО № 211, дежуривший на 16-й линии дозора. Вместе с тем, возросшая продолжительность темного времени суток позволила противнику возобновить рейды своих торпедных катеров. Во время очередного выхода для «охоты» к Лавенсари в ночь на 10 августа финские катера «Vinha», «Nuoli», «Raju», VMV-8, 9, 10, 11, 12 имели боевое столкновение с МО № 207 (ст. лейтенант Н. И. Капунов). Несмотря на превосходство неприятеля в силах, малый охотник смело вступил в бой и прикрыл дымзавесой обеспечивавшие им катера-тральщики. Командиры финских катеров утверждали, что «вражеский СКА при этом получил многочисленные попадания в корму и мостик», но фактически охотник не получил ни царапины.

Столкновения охотников продолжились и в сентябре. 15-го МО № 304 (ст. лейтенант А. В. Аникин) и МО



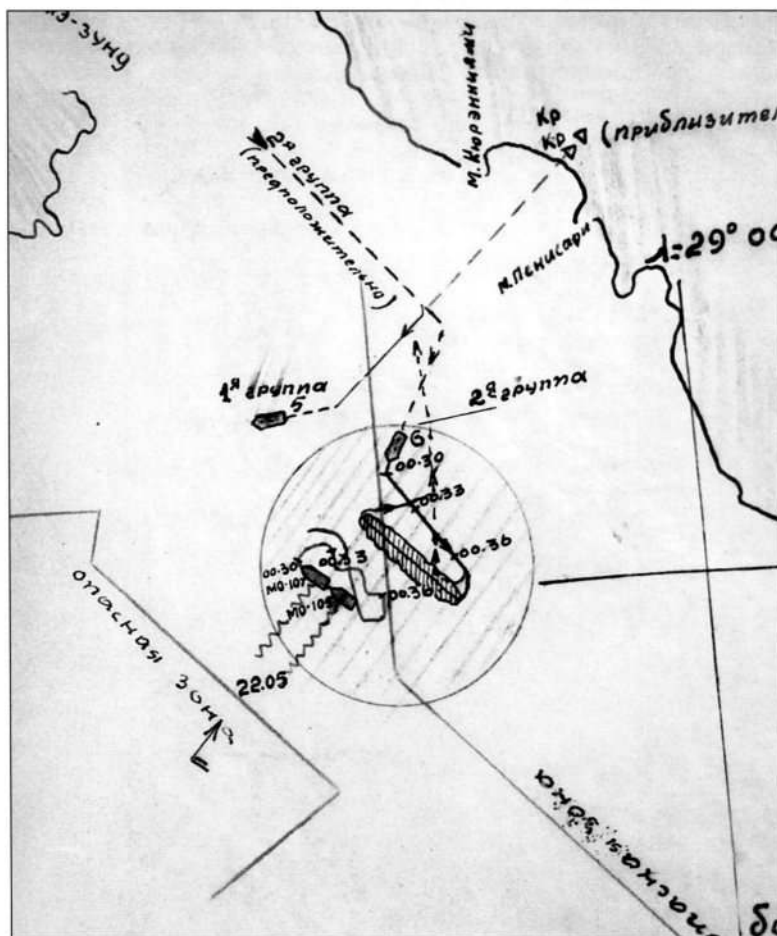
Катера типа МО-4 в дозоре

№ 302 (ст. лейтенант И. П. Чернышев), находившиеся в дозоре на линии № 13, в 02.22 обнаружили неприятельскую группу в составе VMV-8, 9, 10, 17, «Vinha» и «Raji». По результатам 14-минутного боя каждая из сторон считала себя победительницей, хотя фактически ни одного попадания достигнуто так и не было.

Следующей ночью произошла целая серия стычек. В 00.05 МО № 105 (ст. лейтенант Обухов) и МО № 107 (ст. лейтенант Н.Д. Докукин), несшие дозор на линии № 12, обнаружили в районе мыса Пенисаари VMV-8, 9, 10, 17 и «Vasama». Интересно отметить, что приближение вражеских катеров было замечено не визуальным, а благодаря гидроакустической аппаратуре «Тамир» включенной в режиме шумопеленгования. Сами охотники при этом лежали в дрейфе. Получив данные шумопеленгатора, командиры катеров дали ход и изготовились к бою. В 00.30 противник открыл огонь по малым охотникам, которые, маневрируя на больших ходах, в свою очередь начали интенсивно отвечать. В этот момент на «Vasama» вышла из строя 20-мм автоматическая пушка. Противник, поняв, что внезапно уничтожить наш дозор не удастся, поставил дымзавесу и отошел в северном направлении. При этом финны всеми силами старались отвлечь дозорные катера от соседнего района, где находился отряд постановщиков мин.

Немецкая минная постановка – а в эту ночь в районе восточнее Сескара ставилось поле «Sauna IV» – на этот раз прошла с куда меньшим успехом. Через 10 минут после ее завершения отряд, состоявший из шести «раумботов», сбился с курса и попал на свое же минное поле «Sauna III». Тральщик R-66 подорвался и мгновенно затонул с 17 членами экипажа на борту. Спасти удалось только шестерым моря-

кам. Вспышка взрыва, а затем и силуэты тральщиков были замечены дежурившим на 17-й линии МО № 208, а также приближавшимся со стороны Кронштадта отрядом боевых кораблей, куда входили подлодки С-9 и Щ-308. Примерно через час с момента окончания постановки наш отряд без потерь форсировал «Sauna IV», затравив при этом две мины.



Бой катеров МО-105 и МО-107 с финскими катерами 16 сентября 1942 г.



Экипаж сторожевого катера типа МО банит 45-мм орудие после боя

27 сентября на линии дозора № 13 в 5 милях южнее острова Нерва вели перестрелку с VMV-8, 10, 11, 12 и «Vasama» малые охотники МО № 110 (лейтенант Крылов) и МО № 124 (ст. лейтенант Рычко). По всей видимости, финны проявляли активность в этом районе неспроста, стараясь отвлечь наши дозорные силы из района Шепелевского маяка, где через две ночи планировалось провести операцию совсем иного рода. Речь идет о высадке диверсионной группы, завербованной абвером из числа русских военнопленных с целью уничтожения маяка. Операция получила кодовое наименование «Ревматизм». Ее выполнение началось вечером 28-го. Буксир «Остланд» и 10 штурмовых лодок с 80 военнопленными приблизились к побережью, но из-за усилившегося волнения лодки начали наполняться водой и тонуть. Восемь из них отправились на дно, но потери десантников составили лишь

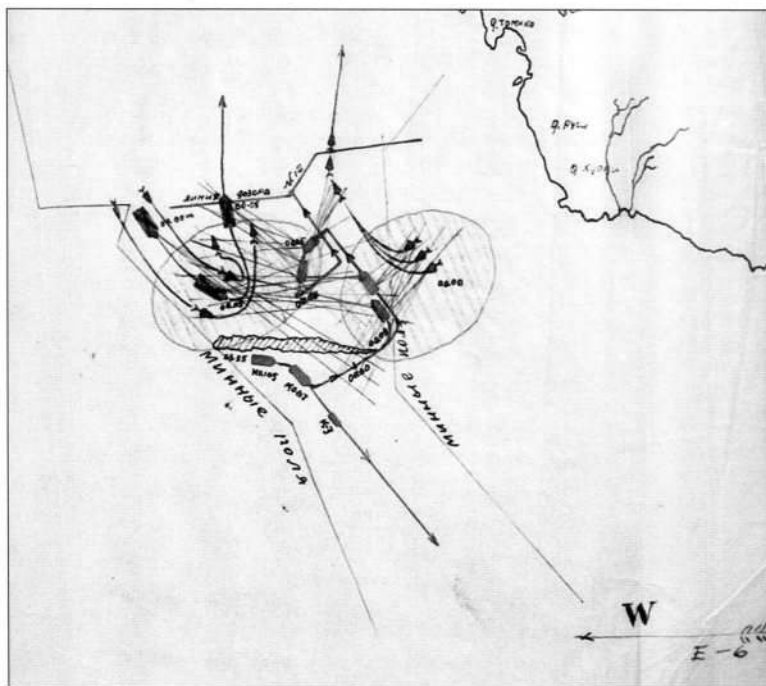
пять человек. В этих условиях немецкий офицер, руководивший спецоперацией, отказался от ее продолжения и приказал лечь на обратный курс. Вскоре после этого противник был перехвачен дозором № 12 в составе МО № 105 и 107, который в 00.02 вступил в кратковременный и безрезультатный бой с прикрывавшими десант VMV-8, 10, 11, 12, «Vasama» и «Raju».

В ночь на 2 октября, воспользовавшись туманной погодой, финский отряд скрытно проник на фарватер в районе банки Нагаева, выставив там минную банку «Penikulma I» из 16 мин. Спустя несколько часов к ней подошли два конвоя, двигавшихся из Кронштадта к Лавенсари. Над морем висел густой туман, не позволявший своевременно замечать подсеченные тралами мины. Командир одного из караванов решил стать на якорь и ждать до рассвета, а другого – продолжать движение без тралов. Вскоре его флагман – тральщик «Ударник» – подорвался на мине и спустя 4 минуты затонул. Лишь после этого суда стали на якорь, где простояли сутки, прежде чем их вызволили из минной ловушки. Данный пример показывает, что зачастую причинами успехов противника являлись не столько его искусные действия, сколько пренебрежение отдельных наших командиров элементарными мерами предосторожности и требованиями боевых документов.

Последний в 1942 году бой между противником и дозорными катерами произошел в ночь на 13 октября. В 23.40 гидроакустики МО № 106 (ст. лейтенант М. Тупицин) и МО № 107 (ст. лейтенант Н.Д. Докукин), находившихся в дозоре № 12, доложили о шумах приближающихся с северо-востока катеров, а в 00.00 силуэты финских VMV-8, 9, 10, 11, 12, «Vasama» и «Syoksy», также находившихся в дозоре, были замечены визуально. Первоначально финны попытались воспользоваться численным преимуществом, окружить и уничтожить наш дозор. Когда дистанция сократилась до 8-10 каб, малые охотники открыли огонь. Стрельбу заметил МО № 103 (ст. лейтенант Боголюбский), находившийся на соседней линии № 176. Он решительно пошел на выручку товарищей, открыв огонь с 15-20 каб. Вскоре к нему присоединился МО № 125 с линии № 11а, а затем и тральщики Т-210, Т-217 и МО № 408 из состава охранения подлодок Щ-310 и М-102, осуществлявших переход из Лавенсари в Кронштадт. Столкнувшись со столь массированным противодействием, финские катера отвернули и стали отходить полным ходом. В 00.20 дистанция увеличилась настолько, что огонь пришлось прекратить. Спустя три минуты малые охотники, продолжавшие преследовать финнов, попали в луч берегового прожектора и были обстреляны вражеской береговой батареей, вынудившей их отойти. В результате 20-минутного боя повреждений обе стороны не получили.

Подводя итог столкновениям катеров в Финском заливе в 1942 году, хотелось бы

Бой катеров МО №105 и МО №107 с финскими катерами в ночь на 29 сентября 1942 г.



подробней рассмотреть причины их низкой результативности, а точнее полного ее отсутствия.

Для советской стороны, помимо недостаточной подготовки экипажей, главной причиной было техническое несовершенство вооружения катеров. Малые охотники в боях с катерами противника обычно применяли оружие следующим образом: катер на курсовом угле 40-50° на полном ходу сближался с противником вплотную, ведя огонь из пушек и пулеметов на постоянном прицеле способом неподвижной завесы, что в целом было малоэффективно при стрельбе по скоростным целям. Табличный способ стрельбы не отработывался из-за отсутствия освещения у пушек, что было необходимо, поскольку большинство боестолкновений происходило ночью. Отсутствовало освещение сетки и шкалы орудийных прицелов ШБ-1, что снижало эффективность артогня в еще большей степени. Использование обычных, а не беспламенных порохов и отсутствие пламегасителей приводило к ослеплению орудийных расчетов и демаскировке катера. Чтобы как-то выйти из создавшегося положения командир МО № 302 ст. лейтенант И.П. Чернышев и командир отделения комендоров А.П. Фролов сконструировали пламегаситель для орудия 21-К, который был признан удачным. Также сильно снижало эффективность стрельбы отсутствие 12,7-мм трассирующих пуль для ДШК, закончившихся на флотских складах еще в начале 1942 года.

Причиной малой эффективности действий финнов в первую очередь следует признать их пассивную тактику боя, строившуюся «от обороны». Об этом в своем отчете писал командующий немецкими тральными соединениями на Востоке контр-адмирал Бемер: «...В вопросах применения своих отрядов – указывал адмирал, – финны были очень осторожны и вели оборонительную войну с большой сдержанностью и бережностью к своим силам и избегали каждого действия, легко могущего привести к потерям... Характерен был пример с просьбой финнов о помощи, когда остров Соммерс был атакован русскими. Само по себе это было чисто финское дело, которое они могли решить сами с помощью своих кораблей, причем финские ВМС, наконец, могли стяжать себе лавры победителей, которых они так давно ожидали. Типичным же для образа мыслей финнов явилось то, что в своих отчетах по поводу решающей роли наших кораблей, особенно штурмовой группы с М-19 они ничего не сказали. Многие операции, особенно минные постановки восточнее Сескара, проводились совместно с финскими СКА, которые должны были защищать наши моторные тральщики. При этом ни разу финны не искали встречи с противником, неоднократно их даже было трудно удержать в авангарде отряда, хотя на их кораблях стояло соответствующее русским СКА вооружение (40-мм орудия)».

В дополнение к этому следует подчеркнуть еще два момента. Во-первых, в отличие от наших «сорокопятиков» 21-К, установленные на финских катерах 40-мм «Борфорсы» были полностью автоматическими орудиями, обеспечивавшими несоизмеримо большую мощь огня. К тому же их трассирующие снаряды значительно облегчали корректировку стрельбы в ночных боях. Во-вторых, как мы могли убедиться, в подавляющем большинстве случаев противник имел численное пре-

Катера типа МО-4 в дозоре



восходство, что при соответствующей агрессивности легко могло бы привести к уничтожению наших одиночных катеров.

Финальные эпизоды кампании, связанные с дозорной службой, пришлись на ноябрь. Вечером 18 ноября финские торпедные катера «Syöksy», «Vinha» и «Vihuri» проникли на рейд Лавенсари и торпедировали стоявшую там канонерскую лодку «Красное Знамя». Корабль затонул на 17-метровой глубине, унеся жизни 64 командиров и краснофлотцев. Впоследствии горечь потери несколько смягчилась тем, что канонерскую лодку подняли и вновь ввели в строй. Помимо «торпедоносцев» в рейде участвовал немецкий катер-заградитель КМ-27, выставивший на рейде четыре донные мины ТМВ.

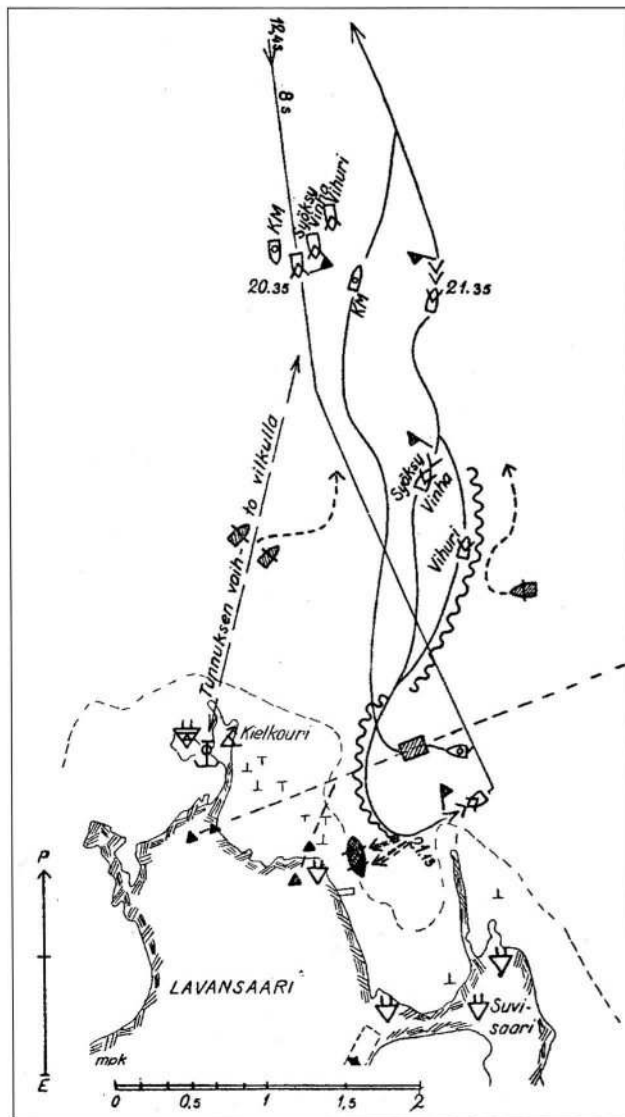


Канонерская лодка «Красное Знамя»



Финский торпедный катер «Vinha». Снимок сделан в ноябре 1942 г.

Проведенное расследование показало большие упущения в организации дозорной службы и боевого управления в Островном укрепленном секторе. Финский отряд прошел между двумя дозорными катерами, причем на ближайшем противник не был обнаружен потому, что вахтенный отвлекся, наблюдая в люк за игрой



Атака финскими ТКА советской КЛ «Красное Знамя» на рейде о. Лавенсари 18 ноября 1942 г. Финская схема

в домино, которая шла в матросском кубрике с участием командира катера! Пост СНИС, заметивший катера, не давшие опознавательного сигнала, не поднял тревоги, а запросил дежурного по базе, который так и не смог дать ответа на вопрос должны ли в это время прибывать в бухту наши катера или нет. Дело в том, что на Лавенсари базировались и торпедные, и сторожевые катера, которые при возвращении с заданий далеко не всегда своевременно и правильно давали опознавательные. Лишь после войны стало известно, что противнику и раньше неоднократно удавалось безнаказанно проникать в бухту Норре-Каппельлахт. В ночь на 22 октября на рейд прошел никем не замеченный катер-заградитель КМ-27, выставивший там четыре донные мины. По всей вероятности, на двух из них 9 мая 1943 г. подорвался базовый тральщик Т-210, получивший серьезные повреждения. На выходе с рейда немецкий катер сел на мель, но смог самостоятельно сняться и вернуться в базу. Примечательно, что, согласно докладу командира заградителя, посадка на мель случилась примерно в 50 метрах от стоявшего на якоре нашего буксира. Вечером 17 ноября – за сутки до успешной атаки – та же тройка финских торпедных катеров проникала в бухту, но не смогла обнаружить стоявшую под берегом канонерку и никем не замеченная ушла в базу. По сравнению с этим, не вызывает удивления тот факт, что в ночь на 23 ноября группе торпедных катеров удалось скрытно пройти через поредевшую после 10-го числа линию дозоров и внезапно атаковать наш конвой (описание ниже по тексту), а на следующую ночь выставить севернее Сескара минное заграждение «Penikulma II». К счастью, оно оказалось за пределами судоходного фарватера и новых потерь не причинило.

Несмотря на окончание кампании на этой минорной ноте, в целом деятельность малых охотников в качестве дозорных катеров вполне заслуживает положительной оценки. В условиях господства вражеской авиации в воздухе и москитных сил на море, нашим катерам удалось обеспечить поддержание удовлетворительного режима в своей операционной зоне. Нельзя отрицать того, что дозоры не смогли воспрепятствовать проникновению туда противника, были бы намного серьезней, что, в конечном счете, могло привести к отказу от использования Лавенсари в качестве маневренной базы подводных лодок. Это, в свою очередь, поставило бы под вопрос дальнейшее ведение подводной войны на Балтике. Собственные потери в шесть дозорных охотников фактически явились минимальной платой за этот успех.

УЧАСТИЕ МАЛЫХ ОХОТНИКОВ В ДЕСАНТЕ НА ОСТРОВ СОММЕРС

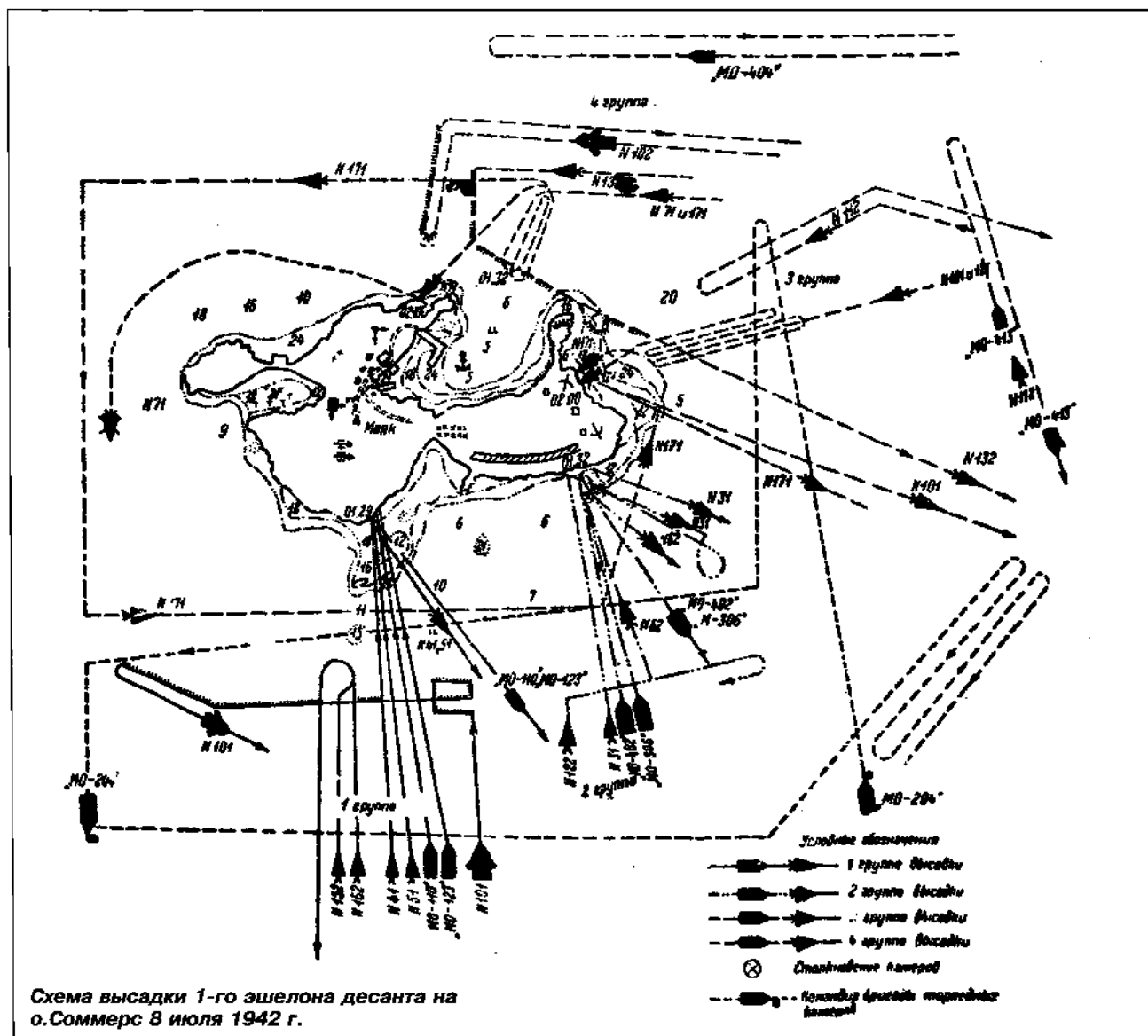
В начале июля Балтийским флотом была проведена неудачная операция по захвату острова Соммерс. Овладение этим островом позволило бы нашим силам, опираясь на него, воздействовать на финские дозоры на Северном Гогландском проходе и сделать этот маршрут основным для прорыва в Балтику подводных лодок. Считая, что противник имеет гарнизон около

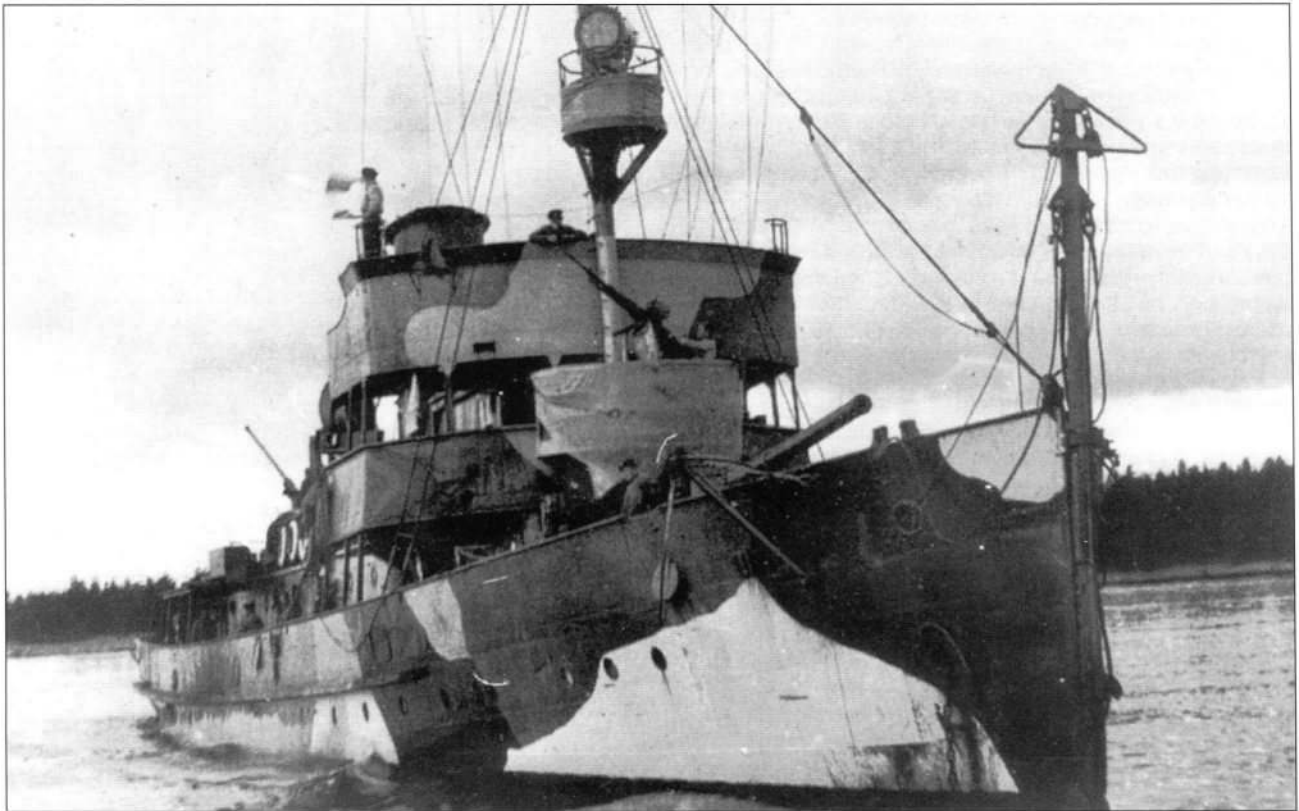
90-100 человек при двух трехорудийных батареях калибра до 40 мм, командование Главной базы полагало, что десанта в количестве 250 человек при поддержке малых охотников и торпедных катеров будет достаточно для захвата Соммерса. На самом деле финский гарнизон насчитывал 92 человека, имевших пять орудий, семь 20-мм автоматов, два миномёта и 12 пулемётов.

Непосредственно руководил операцией командир бригады торпедных катеров капитан 2 ранга В. А. Саламатин, командиром отряда высадки был назначен капитан 2 ранга К. А. Шилов, командиром десантного отряда майор И. В. Пасько, командиром отряда прикрытия капитан 3 ранга Н. Г. Моргацкий. Общее руководство операцией осуществлял командир Кронштадтской (Главной) ВМБ капитан 1 ранга Г. И. Левченко. Перед началом высадки десанта на Соммерс на Лавенсари были сосредоточены 22 малых охотника (МО

№ 101, 103, 105, 109, 110, 111, 123, 202, 204, 209, 211, 213, 303, 306, 308, 309, 401, 402, 403, 404, 409, 413) и еще пять (МО № 203, 207, 408, 410, 411) прибыли из Кронштадта днем 8 июля. В высадке и обеспечении десанта в составе 256 человек, кроме малых охотников, приняли участие 18 торпедных катеров и два бронекатера. Днем 8 июля в боях участвовала канонерская лодка «Кама», с ночи на 9 июля – сторожевой корабль «Буря», тральщики Т-205, 207, а затем и Т-210, 211. 10 июля у Соммерса были БТЩ Т-217, 218. Прикрытие высадки осуществлялось дозорами: с запада от Лавенсари – МО № 401, 403, с северо-запада – МО № 101, 103 с двумя приданными ТКА № 73, 113, с северо-востока – МО № 105, 303 и ТКА № 53, 63, с востока – МО № 308 и ТКА № 23, 33.

Со стороны противника в отражении десанта и последующих боях приняли участие финские канлодки «Uusimaa», «Turunmaa», «Hameenmaa», сторожевые ка-





тера VMV-1, 8, 9, 10, 12, 17, ТКА «Vasama», «Syoksy», «Nuoli», «Raju», «Vinha», минзаги «Ruotsinsalmi» и «Riilahti», тральщики «Kuha» и «Karppi», а также немецкие тральщики М-15, М-17, М-19, плавбаза «Nettlebeck» и тяжелая плавбатарея «Ost».

Перед началом высадки двенадцать бомбардировщиков Ил-4 нанесли по острову бомбовый удар, затем бомбо-штурмовой удар по острову провели шесть Ил-2. После чего в ночь на 8 июля с торпедных катеров и МО № 110, 123, 306, 409, 413 под сильным огнем противника высадили первый бросок десанта, МО № 111, 402, 413 имели на борту резерв 1, 2 и 3-й групп высадки. На МО № 204 находился штаб высадки во главе с капитаном 2 ранга В. А. Саламатиным, на ТКА № 32 – командир отряда высадки капитан 2 ранга К. А. Шилов, на МО № 105 – командир отряда прикрытия капитан 3 ранга Н. Г. Моргацкий. В резерве остались МО № 213, 309.

Разбуженный авианалетом противник оказал довольно сильное сопротивление. Несмотря на это, большинство катеров высадило десант в запланированных точках, понеся при этом чувствительные потери. Подавлять вражеский огонь помогала артиллерия малых охотников. Так МО № 111 (ст. лейтенант Гриценко), после того, как десантировал взвод морских пехотинцев, артиллерийским огнем уничтожил автоматическую пушку и подавил две пулеметные точки. В 03.10 он обнаружил подожженный огнем береговой артиллерии торпедный катер № 71, который прикрыл дымзавесой и подобрал с него трех человек. Затем в 03.25 этот же охотник обнаружил полузатонувший ТКА № 152 и под сильным огнем принял и его экипаж. Тем

Финская канонерская лодка «Uusimaa» в период боев за о.Соммерс, июль 1942 г.

не менее, «152-й» не был брошен – МО № 111 пришвартовал к нему и лагом отбуксировал торпедный катер на Лавенсари.

В период высадки 8 июля были повреждены артиллерией МО № 402, на котором был убит один и ранено два моряка, и МО № 110 (ст. лейтенант Крылов), на котором было ранено двое. МО № 409 (ст. лейтенант Федоров) и ТКА № 62 на подходе к берегу получили повреждения при столкновении.

В связи с сильным противодействием противника и отказом отдельных десантников покинуть катера из планировавшихся к высадке 256 человек удалось доставить на остров всего не более 150. Не обошлось без заминок. Не смог высадить 15 человек МО № 402, на котором погиб командир ст. лейтенант Боков. Командир МО № 413 ст. лейтенант Родионов проявил нерешительность и высадив десантников только после повторного приказа. Да и сам командир десантного отряда майор И. В. Пасько высадился на берег только при третьем подходе катера к берегу, после прямого приказа капитана 2 ранга В. А. Саламатина. Остальные не попавшие на остров десантники были убиты и ранены на катерах или утонули.

Операция, рассчитанная на внезапность и стремительность действий, надлежащим образом обеспечена не была ни при подготовке, ни при ее проведении. Не была учтена возможность противодействий кораблей противника, хотя данные об их наличии имелись. Поэтому достаточных сил для прикрытия выделено не

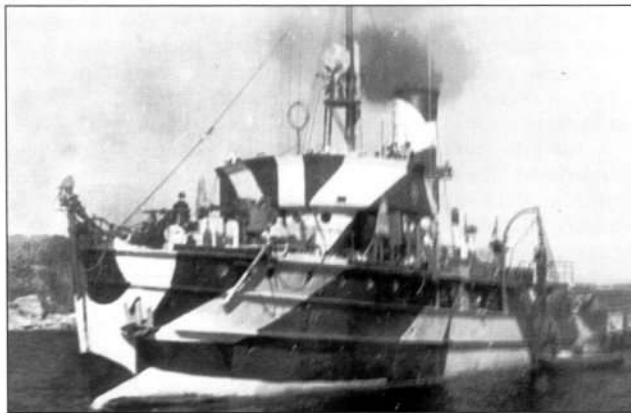
было. Задачу предотвращения подхода неприятельских кораблей к месту высадки и прикрытия десанта в случае необходимости дымзавесой решали МО № 101 (ст. лейтенант Благодарев), МО № 103 (ст. лейтенант Боголюбский) и ТКА № 73, 113, которые находились в 68 кабельтовых к северо-западу от Соммерса. В 02.20 ими были обнаружены две финские канлодки и катер, идущие с северо-запада. МО № 101, а затем и МО № 103 начали ставить дымовую завесу, а торпедные катера вышли в атаку на противника. Заметив наши торпедные катера, обе канлодки открыли огонь. В 03.24 ТКА № 113 получил прямое попадание снаряда, переломился и тут же затонул. В 03.30 ТКА № 73 доложил о потоплении канонерской лодки и ушел в базу в связи с имеющимися повреждениями. Несмотря на победный доклад, оба финских корабля вскоре подошли к острову и перенесли огонь на МО № 101 и 103.

С утра 8 июля советская авиация начала налеты на остров и финские корабли. В 04.00 наши силы также подверглись атаке десяти самолетов противника. Отразив налет противника, в 05.48 МО № 101 и 103 были ошибочно атакованы пятью теперь уже советскими штурмовиками. К счастью, потерь при этом удалось избежать.

В 11.30 к острову подошли канонерская лодка «Turunmaa» и восемь неприятельских катеров, которые высадили подкрепление. Во второй половине дня канонерская лодка «Кама» и катера вели бой с кораблями и катерами противника, пытавшимися блокировать подходы к острову. В 16.37 три советских торпедных катера, воспользовавшись тем, что на финских кораблях подошел к концу боезапас, смогли прорваться к Соммерсу и высадить подкрепление в количестве 57 человек. Этого, конечно же, было недостаточно. Прорыв стоил нам ТКА № 31, потопленного огнем береговой артиллерии. Его экипаж, за исключением одного краснофлотца, был спасен МО № 306.

Как отмечалось в приказе о проведении десантной операции КБФ по захвату острова Соммерс, подписанном 15 августа 1942 г. Н. Г. Кузнецовым: «В то время, когда десант на острове залег и не продвигался, противник утром в 6.00 8 июля подбросил подкрепление. Стремительность и внезапность операции были утрачены. Командование не проявило должной решительности по усилению и обеспечению десанта. Усиление десанта было высажено только в 16.37 8 июля, канлодка «Кама» пришла для поддержки в 14.20 8 июля и БТЩ и СКР подошли к 9 июля 42 г. Личный состав десантного отряда к такого рода операции, требующей смелости, быстроты и решительности действий, подготовлен не был. Сам же командир отряда Пасько проявил преступную пассивность и трусость. После гибели комиссара десантного отряда политрука тов. Бунарева отряд в продолжение всей операции оставался без должного управления. Командир операции на море капитан 2 ранга тов. Саламатин, раньше всех заметив трусость командира десанта Пасько и зная, что отряд остался без управления, не принял необходимых мер для того, чтобы восстановить это управление, поставив во главе отряда одного из командиров, находящихся в его распоряжении».

Очередная попытка перебросить подкрепления десанту была предпринята в ночь на 9 июля. Шедшие к острову МО № 103, 213, 306 попали под сильный



Финская канонерская лодка «Turunmaa» в период боев за о.Соммерс, июль 1942 г.

огонь с берега и с канонерских лодок «Uusimaa», «Turunmaa», «Hameenmaa». В 03.47 от прямого попадания крупнокалиберного снаряда в глубинные бомбы взорвался МО № 306. При этом погибли командир сил высадки капитан 2 ранга Шилов, командир катера ст. лейтенант Дворецкий, помощник командира лейтенант Рожков, почти весь экипаж и десант. Лишь несколько человек днем были подобраны финскими кораблями и попали в плен. Попаданием снаряда снова был поврежден МО № 103 (ст. лейтенант В.Н. Боголюбский), при этом ранено 3 человека. Получил повреждения и МО № 213, вследствие чего оба катера были вынуждены отойти под прикрытием дымзавесы. Ответным огнем охотников был поврежден финский торпедный катер «Nuoli», у которого крупнокалиберной пулей оказалось пробито днище.

С рассветом ситуация не изменилась – корабли и береговая артиллерия противника по-прежнему блокировали подходы к острову, сведений от десанта не поступало. Наши канонерские лодки и тральщики в сложившейся ситуации ничего изменить не смогли, тем более, что с утра начались налеты авиации противника. В ходе одного из них в 12.06 – 12.08 шесть Ю-88 атаковали дозорные катера. Под удар попал МО № 101, бомбы рвались с обоих бортов на расстоянии нескольких метров, катер получил многочисленные осколочные и пулевые пробоины, начался пожар в кают-компании, каюте командира и ахтерпике, была по-



Катер типа МО-2

вреждена радиорубка, в районе кают-компания взрывами вырвало целые доски, разбило привальный брус и иллюминаторы. Вода залила отсеки, возник дифференциал на корму. При этом было убито трое и ранено 13 человек.

К исходу суток 9 июля десант был окончательно уничтожен. Из примерно 150 фактически высаженных бойцов и 57 человек подкреплений удалось спасти только 23 раненых, эвакуированных с острова в ходе прорыва катеров вечером 8 июля. По финским данным на острове было найдено 128 трупов советских десантников и еще 149 человек взято в плен, причем в число последних вошли члены экипажей погибших катеров. Сами финны потеряли в боях на острове 17 человек убитыми и 40 ранеными. Потери личного состава немецких и финских ВМС были незначительными: на канлодке «Nameenmaa» – убито четверо, ранено девять, на «Turunmaa» убито двое, ранено восемь, на немецкой плавбазе «Nettlebeck» – двое раненых, на тральщике М-17 – четверо.

Все эти дни в районе острова шли бои между противником и нашими кораблями и катерами, продолжались налеты авиации с обеих сторон. При этом, кроме упомянутых выше потерь, были потоплены торпедные катера ТКА № 121, 22, 83 и 123. У Истребительного отряда, помимо МО № 306, других потерь в катерах не было, чего нельзя сказать об экипажах. Так, помимо вышеописанных случаев, пять краснофлотцев получили ранения на МО № 403, три на МО № 404 и один на МО № 213.

В 01.00 11 июля командир Кронштадской ВМБ капитан 1 ранга Г. И. Левченко, признав бесперспективность дальнейших попыток захвата Соммерса, принял решение прекратить операцию. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в своей директиве Военному Совету КБФ от 11 июля 1942 г. оценил ее следующим образом: «В операции по захвату Соммерса полностью повторены ошибки зимнего захвата Гогланда и Б. Тютерса. Идея захвата Соммерса правильна, но проведение ее совершенно неудовлетворительно. Операция по времени чрезмерно растянута, действия кораблей поддержки и авиации несогласованны, мер отсечения кораблей противника предусмотрено не было, дальнейшие попытки высадки усиления десанта на Соммерс проведены нерешительно и без должного обеспечения, удары авиации по кораблям противника разрознены и слабы, результаты ничтожны. Согласно донесений утоплено 3 КЛ противника, однако в следующие сутки 3 КЛ по-прежнему вели огонь по Соммерсу. Пора сделать соответствующие выводы по расчету, планированию и управлению операцией хотя бы такого масштаба с тем, чтобы впредь подобных промахов не допускать».

ЭКОРТИРОВАНИЕ И КОНВОИРОВАНИЕ

Еще одной важной задачей катеров было эскортирование подводных лодок из Кронштадта до Лавенсари и далее в точку погружения на восточном Гогландском плесе. При возвращении субмарин планировалось встречать их на большом удалении от Лавенсари и вести в бухту острова через немецкое минное заграждение «Seeigel» за тралами катеров-тральщиков. При этом охранение лодок и катеров от воздушного и надводного противника возлагалось на малые охотники из состава 4-го ДСКА, который с начала навигации

был оперативно подчинен коменданту Островного укрепленного сектора (ОУС) Кронштадской ВМБ (штаб на Лавенсари). Всего за 1942 год малыми охотниками было проведена к точке погружения и встречена 61 подводная лодка.

Первоначально, несмотря на то, что точки погружения и рандеву намечались примерно на линиях немецких корабельных дозоров, эскортирование проходило почти без срывов. Так, в ночь на 30 июня два охотника и катер КМ встретили в Нарвском заливе возвращавшуюся из похода Щ-304 и утром сопроводили ее на Лавенсари. При этом по пути к точке рандеву они обнаружили дозорные корабли противника, но, не вступая в бой, уклонились и продолжили выполнение своей задачи. Хуже получилось со встречей С-4 и Щ-320. Командир первой из них отказался от использования рекомендованного для возвращения маршрута и сам прибыл на Лавенсари. Что же касается «щуки», то она точно прибыла в точку рандеву в Нарвском заливе, но не была там встречена кем-либо из наших кораблей. Срыв рандеву произошел из-за недостатка сил ОУС, все тральщики которого были задействованы для выполнения разведывательного траления на запад от Лавенсари. Понадеявшись друг на друга, штаб флота и штаб ОУС не передали радиogramм от носителя переноса времени рандеву. Не получив никаких указаний относительно дальнейших действий, командир Щ-320 продолжил переход в подводном положении и днем 27 июля внезапно для командования ОУС всплыл прямо в бухте Норре-Капельлахт! Так впервые обнаружилась плохая защищенность нашей передовой базы.

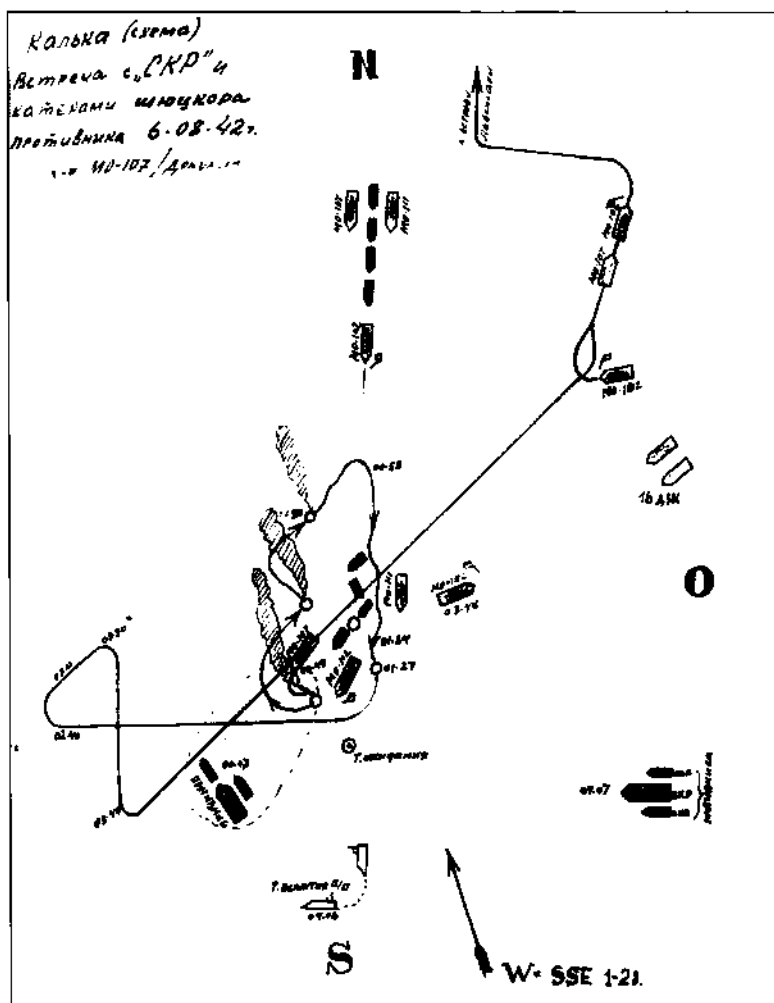
Необходимость изменить порядок встречи и проводов подлодок окончательно обозначилась в начале августа при организации встречи Щ-303 и Щ-406. Первая из них с вечера 1 августа, а вторая с утра 3-го находилась в точке рандеву, но обещанный эскорт все никак не прибывал. В ночь на 3 августа корабли не выходили в связи с тем, что в районе рандеву вечерней авиаразведкой был обнаружен усиленный дозор противника. Комендант ОУС капитан 1 ранга С. Д. Соло-



Адмирал Трибуц встречает вернувшуюся из похода ПЛ Щ-406, август 1942 г.

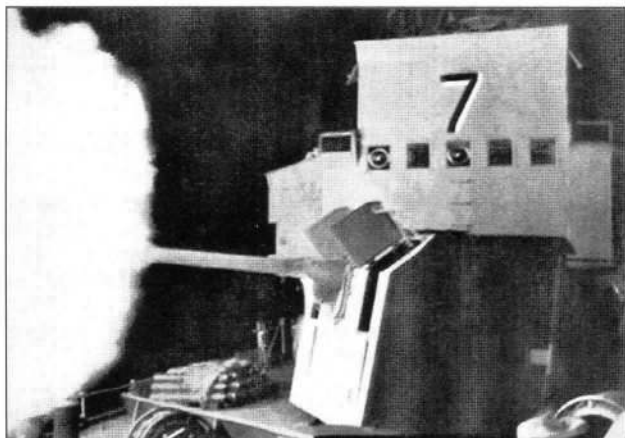
**Схема боя катеров МО №107, МО №111
и МО №102 с кораблями противника
6 августа 1942 г.**

матин посчитал, что не располагает достаточными силами для организации встречи в этих условиях, но утром получил указание командующего КБФ встретить субмарины в ночь на 4 августа, а вражеские дозоры «уничтожить или разогнать». С учетом того, что дозоры противника между островом Гогланд и Нарвским заливом на тот момент составляли четыре тральщика типа М35 (на каждом два 105-мм орудия) и два больших охотника, переоборудованных из рыболовных траулеров (на каждом по одному 88-мм орудю), с мнением коменданта ОУС можно согласиться. Так или иначе, Соломатину пришлось приступить к выполнению поставленной задачи, но из-за начавшегося дождя и сильно сократившейся видимости randevу кораблей в эту ночь так и не состоялось. Следующая ночь – на 5 августа – так же не принесла успеха. Помимо плохой видимости на море поднялось 6-балльное волнение, и командир эскорта был вынужден отдать приказ лечь на обратный курс задолго до того, как корабли приблизились к точке randevу. При возвращении на Лавенсари тральщик Т-205 выбросило на камни, в результате чего корпус корабля получил серьезные повреждения. Наконец, в ночь на 6-е установилась хорошая погода, и силы ОУС (в общей сложности два БТЩ, КЛ «Москва», пять МО, два торпедных катера и четыре катера-тральщика) направились в Нарвский залив. Непосредственно встречать лодки должны были МО № 102, 107 и 111, а также катера-тральщики. Примерно в 00.25 этот отряд был обнаружен немецким тральщиком М-18, который немедленно открыл огонь, в том числе и осветительными снарядами. Катера ответили из «сорокопятак» и отвернули, прикрывшись дымзавесами. После отрыва от противника находившийся на МО № 102 командир отряда приказал двум другим катерам прочесать место randevу. Около 03.40 они обнаружили всплывшую подлодку (ей оказалась Щ-303), но, по всей видимости, выпущенные подводниками сигнальные ракеты привлекли внимание противника. М-18 открыл огонь по субмарине, которая немедленно погрузилась. То же сделала и Щ-406, принявшая стрельбу на свой счет. В этих условиях катерам не оставалось ничего иного, как снова отойти на север, тем более, что к М-18 присоединился М-30 с соседнего дозора. Он сбросил несколько серий глубинных бомб в месте погружения «щуки», сумев нанести ей некоторые повреждения. В 04.38 уходившие МО № 107 и № 111 были замечены с тральщиков, которые снова обстреляли их из 105-мм орудий. Наши многочисленные силы поддержки в бой так и не вмешались, хотя с немецких тральщиков оба «Фугаса» были замечены. Как ни удивительно, попав под обстрел, командир отряда охот-



ников помощь так и не вызвал, а наблюдавший за боем командир отряда поддержки собственной инициативы не проявил. В итоге операция по встрече потерпела полный провал, а обеим лодкам пришлось прорывать минное заграждение «Seeigel» самостоятельно в подводном положении. Лишь вечером 7 августа они были встречены МО № 107 вблизи Лавенсари.

Эта неудача имела многочисленные последствия. Командующий флотом приказал расследовать причины неудовлетворительной и неорганизованной встречи, а виновных отдать под суд. Нарком Н.Г. Кузнецов полностью одобрил эти действия, указав, что виновных надо «судить как за невыполнение боевого задания». Насколько известно, никто из крупных должностных лиц в тот раз не пострадал, вероятно потому, что коменданту ОУСа удалось доказать невыполнимость задачи наличными силами. После этого случая точка randevу стала назначаться не в 12, а всего в 2 милях от Лавенсари, что в дальнейшем почти во всех случаях избавляло наши встречающие силы от необходимости вступать в контакт с дозорами противника. Кроме того, именно с 6 августа 1942 г. авиация КБФ, до того действовавшая в небе над морем лишь эпизодически, начала систематическую борьбу с корабельными дозорами противника на заграждении «Seeigel», продол-



Немецкий тральщик М-30 ведет огонь по советским катерам

жавшуюся вплоть до ухода сил противника из Финского залива.

В дальнейшем встречи стали проходить более организовано. 11 августа в 20.34, после того, как МО № 107 (ст. лейтенант Н. Д. Докукин) встретил подводную лодку С-7, с катера был обнаружен перископ. В 20.48 катер развернулся курсом на противника и начал сброс глубинных бомб. В месте бомбежки было отмечено выделение масла, и услышан глухой взрыв. На основании этих признаков был сделан вывод об уничтожении субмарины противника.

Остается загадкой, кого атаковал МО № 107, поскольку в течение 1942 и 1943 годов неприятельские подводные лодки в восточной части Финского залива походов не совершали. Соответственно, и остальные случаи «обнаружения» подводного противника нашими катерами, имевшие место в этот период, так же были ложными контактами. Вернее, почти все, поскольку вечером 22 августа в районе Лавенсари акустики МО № 303 и 313 обнаружили шум настоящей подводной лодки. Катера начали атаку глубинными бомбами. Как выяснилось, их целью оказалась наша М-96 под командованием капитан-лейтенанта А. И. Маринеско, направлявшаяся в базу из похода, не известив об этом командование, и уцелевшая лишь благодаря быстрому всплытию.

В ночь на 17 октября МО № 112, 121, 123, 213 под общим командованием капитана 3 ранга Н. Г. Моргацкого в 21.05 вышли с Лавенсари для встречи С-13. Перед этим лодка попала под бомбежку финских сторожевых катеров и получила повреждение вертикального руля, заклиненного в положении 28 град на левый борт. Управляясь электромоторами, субмарина прибыла в район банки Неугрунд, откуда дала сообщение о своем бедственном положении. Хотя предлагаемое командиром подлодки место randevu находилось в районе дозорных линий противника, комендант ОУС приказал охотникам выйти туда для встречи. В 00.55, когда катера прибыли в точку randevu, в 5 каб от них были обнаружены два корабля противника, опознанные как миноносцы типа «Ягуар» (тральщик М-30 и большой охотник UJ-1208). В 01.00 немецкие корабли открыли огонь по катерам. В 01.02 малые охотники дали ход, МО № 112 и 123 вышли вперед и поставили

дымовую завесу, под прикрытием которой наши катера оторвались от противника. Как оказалось, UJ-1208 обнаружил малые охотники при помощи шумопеленгатора и начал стрелять осветительными гранатами, чем поднял тревогу. На тральщике М-30 после первого же выстрела вышло из строя 105-мм орудие, а охотник UJ-1208, израсходовавший за время перестрелки 22 осветительных 88-мм и 25 дистанционных 88-мм гранат, а также 36 37-мм и 94 20-мм снарядов, к счастью для наших моряков, попаданий не добился. В 04.45 малые охотники получили команду следовать в базу, поскольку в 03.04 С-13 была обнаружена у восточного берега Лавенсари.

Помимо эскортирования подлодок в течение навигации малые охотники постоянно привлекались к сопровождению конвоев на острова залива с задачей обеспечения противолодочной, противовоздушной, противокатерной обороны, прикрытия конвоев дымовыми завесами и спасения людей в случае необходимости. За этот период малые охотники участвовали в проводке 50 конвоев, включавших 15 буксиров, 77 барж, 5 транспортов, 147 тральщиков, 287 катеров. На судах было перевезено 8183,5 тонны грузов и 926 человек. 22 июня, 3, 5, 21, 28 июля, 1, 13, 16, 19, 31 августа конвои подвергались авианалетам, которые отбивались без потерь среди транспортов. Сопровождаемые суда караванов, за исключением шхуны «Рейн», 20 октября севшей на камни, благополучно достигли пунктов назначения. Кроме того, катерами Истребительно-го отряда было эскортировано 6 канонерских лодок и 9 сторожевых кораблей.

Лишь в единственном случае силам охранения конвоев пришлось отбивать нападение катеров противника. Вечером 22 ноября из Кронштадта в Лавенсари вышел конвой в составе четырех тральщиков, двух буксиров, трех барж и сторожевого катера МО № 303. Около 6 ч утра в 5 милях к северу от острова Пенисари с конвоем обнаружили торпедные катера противника. Ими оказались финские «Vasama», «Vinha» и «Vihuri». Сразу после обнаружения врага МО № 303 полным ходом устремился в атаку, ведя огонь из всех орудий и пулеметов. Финны в спешке выпустили по судам конвоя три торпеды (три других не удалось выпустить из-за обледенения аппаратов) и поспешили выйти из боя. Согласно их докладу «видимость была очень хорошей и вражеские сторожевые катера не дали подойти ближе». С охотника наблюдали попадание двух 45-мм снарядов в одного из противников (всего катер выпустил за время боя 35 снарядов и 60 патронов к ДШК), причем, через 3-4 минуты в направлении, куда он скрылся, прогремел сильный взрыв. На самом деле ни один из финских «торпедоносцев» не пострадал, впрочем, и сами они не смогли нанести какого-либо ущерба конвою.

РЕЙДЫ В ВОДЫ ПРОТИВНИКА

Развернувшаяся на Балтике с 22 июня 1941 г. ожесточенная минная война обусловила большую потребность в тральщиках, чем это прогнозировалось до войны. Благодаря мобилизации буксиров, траулеров и портовых катеров потребности флота удалось удовлетворить лишь отчасти. Особенным дефицитом оказались быстроходные тральщики, которые могли бы обеспечить проводку за траллями крупных боевых ко-

раблей, в том числе при рейдах в операционную зону противника. Фактически в этой нише находились лишь базовые тральщики типа «Фугас», но потребность в них оказалась слишком велика, к тому же, с осадкой в 1,5-1,7 метра они и сами оказались достаточно уязвимы для мин противника. С лета 1942 года в активных заграждениях враг стал применять мины с установкой углубления 1 метр от поверхности воды, к тому же зачастую оснащал их различными типами поверхностных антенн. Не случайно жертвами подрывов все чаще становились дозорные катера. В таких условиях использовать для траления БТЩ стало и вовсе самоубийственным занятием. В силу этих обстоятельств, в июне десять малых охотников были оснащены односторонними катерными параван-тралами типа КПП-1. На испытаниях удалось добиться устойчивой работы трала только на скоростях 9-9,5 узлов, а для повышения скорости буксировки требовалось усилить тралящую часть и включить в состав трала ртутный осциллятор, чего на практике сделано не было. На скоростях буксировки в 10-12 узлов обрыв тралящей части наблюдался уже через 2-3 часа работы. В существовавшем варианте трал создавал протраленную полосу шириной 60-70 метров и мог использоваться для вытравливания мин с углублением до 20 метров. Впрочем, и это было лучше, чем ничего.

1 июля 1942 г. впервые была осуществлена проводка подводных лодок Щ-304 и Щ-308 за катерными параван-тралами МО № 209 и МО № 211 от о. Сескар до огражденной части фарватера Больших Кронштадтских створов. В итоге проведенного эксперимента был сделан вывод о возможности использования катерных тралов малыми охотниками и в дальнейшем. В течение июля и августа малые охотники провели ряд походов с поставленными тралами, как самостоятельно, так и совместно с тральщиками, а также выполнили четыре самостоятельных проводки кораблей за тралами 20 и 30 июля, а затем 1 и 7 августа. За время проводки затральных мин отмечено не было, все суда прибыли к месту назначения без повреждений. Кроме того, малые охотники совместно с тральщиками участвовали в разведывательных тралениях на Гогландском, Тюттерском плесах и в Нарвском заливе. Отзывы об их работе были далеко не одинаковыми. Так, 3 августа комендант ОУС донес командиру Кронштадской ВМБ о том, что совместная тральная работа сторожевых катеров-тральщиков и базовых тральщиков была совершенно не отработана. Экипажи катеров были исключительно плохо подготовлены (что не удивительно, поскольку ранее они не занимались тралением), не могли обеспечить возможность выполнения задачи, поставленной всему отряду, и требовали длительной тренировки. Поэтому командир Островного укрепленного сектора просил выслать в его распоряжение подготовленные катера или же разрешить произвести траление без сторожевых катеров-тральщиков.

Тем не менее, малые охотники и дальше принимали участие в разведывательном тралении, хотя зачастую и без тралов, а в роли прикрытия для катеров-тральщиков. К сожалению, при этом не обошлось без потерь. 13 августа на минном поле «Ontajarvi», выставленном финнами для прикрытия южных подходов к Соммерсу, погиб МО № 308. 22 августа в том же районе взрывом мины оторвало носовую часть у МО №

309, при этом погибло четыре, и получил ранения один человек. Как и в случае с МО № 177, катер остался на плаву с дифферентом на нос и смог дать задний ход, так как двигатели повреждений не имели. После подрыва вода стала поступать в бензоотсек, но личный состав БЧ-5 сумел подкрепить носовую переборку распорками. Малый охотник был отбуксирован в базу МО № 112 и восстановлен после ремонта.

Разведывательное траление в направлении контролируемых противником вод осуществлялось не спонтанно, а как мероприятие по выполнению директивы наркома ВМФ №8/144 от 20 июля. В ней отмечалось снижение активности вражеской авиации в небе над Финским заливом с одновременным ее увеличением на Северном морском и Черноморском ТВД. В то же время данные разведки указывали на сосредоточение легких сил противника в восточной части залива. Н. Г. Кузнецов предлагал воспользоваться сложившейся обстановкой и провести силами флотской авиации и надводных кораблей классом вплоть до канлодок и эсминцев ряд акций, направленных на уничтожение этих легких сил в местах несения дозоров, а также в базах силами ВВС.

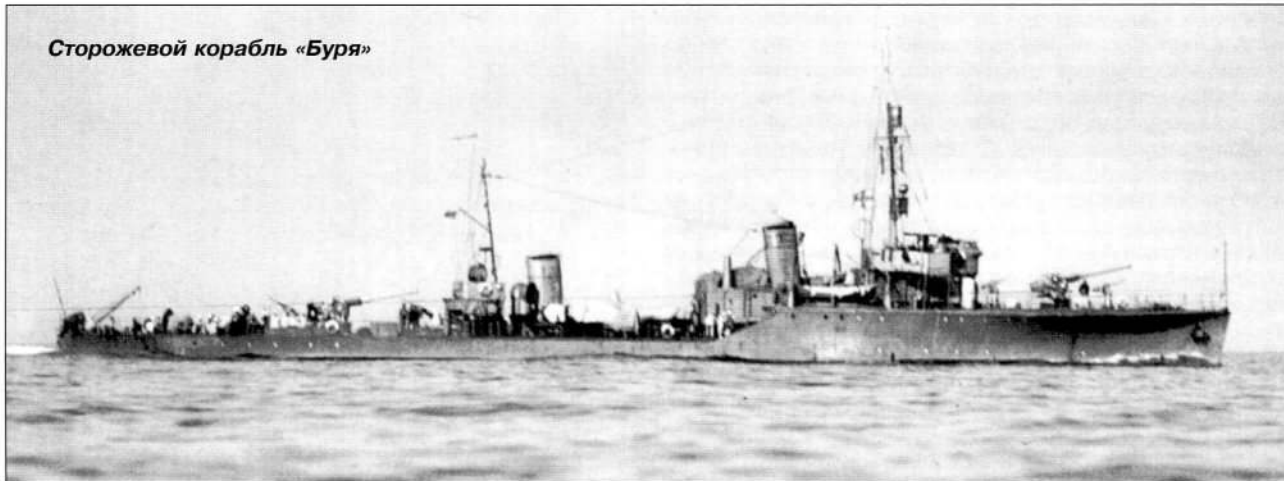
Незадолго до получения этой директивы, совпавшей с намерениями самого штаба КБФ, последним был утвержден план операции по уничтожению кораблей противника на Восточном Гогландском плесе. Для участия в этой операции выделялись четыре эскадренных миноносца, три канонерские лодки, восемь базовых тральщиков, сторожевой корабль «Буря», 16 катеров МО, 18 торпедных катеров, два бронекатера и более шести полков авиации. Начатое в начале июля разведывательное траление на Восточном Гогландском плесе шло с переборами отчасти из-за неблагоприятной погоды, отчасти вследствие вышеуказанных проблем с экипажами сторожевых катеров-тральщиков. Затем, когда был уже протрален фарватер до середины Восточного Гогландского плеса, затяжная неблагоприятная погода, препятствовавшая использованию авиации, заставила отложить проведение операции. Тем временем, в середине августа западнее и северо-западнее Лавенсари были обнаружены минные заграждения противника «Seehund», вследствие чего пришлось выделить часть тральных сил для проводки за тралами выходящих в море подводных лодок. По всем этим причинам возможность использования эскадренных миноносцев и канонерских лодок стала, по меньшей мере, сомнительной, и, в конце концов, запланированную операцию пришлось отменить, что, впрочем, не означало отказа от проведения мелких набегов.

2 августа командующий КБФ в директиве командиру Кронштадской ВМБ за № 832-оп отметил, что указания Военного Совета о проведении демонстративных действий сторожевыми и торпедными катерами вы-



**Нарком ВМФ
адмирал
Н.Г. Кузнецов**

Сторожевой корабль «Буря»



полнялись медленно и нецелеустремленно, и приказал провести в течение первой половины августа ряд рейдов меньшего масштаба по уничтожению дозоров противника и сил их поддержки. К акциям предписывалось привлечь сторожевые и торпедные катера, а также сторожевой корабль «Буря», две канонерские лодки и базовые тральщики.

Во исполнение этого приказа Истребительным отрядом было проведено три операции. В ночь на 13 августа сосредоточенные в бухте Батарейной МО № 102, 106, 110, 213, БК-213, ТКА № 32, 162 в 23.00 вышли в направлении пролива Бьерке-зунд. ТКА № 162, дойдя мыса Питкиниemi, произвел обстрел берега. Дозоры противника нашими катерами обнаружены не были, с берега ответного огня также не последовало.

В ночь на 15 августа в поиске противника в районе пролива Бьерке-зунд участвовали еще две группы: МО № 101, 106, ТКА № 152 и МО № 102, 105 и ТКА № 162. Поиск, длившийся с 00.55 до 04.08, так же результатов не дал, противника обнаружить не удалось.

Третья операция была проведена в ночь на 16 августа в западной части Лужской губы. В походе участвовали МО № 110, 121, 123, 213. Противник обнаружен не был, и МО № 213 при возвращении обстрелял поселки Ручьи и Репино.

Как видно, в перечисленных выше случаях попытки найти и уничтожить противника без предварительной подготовки и выяснения его дислокации и маршрутов патрулирования, «на авось», несмотря на привлечение довольно крупных сил, оказались безрезультатными.

Пиком нашей активности на море в 1942 году стал рейд с целью уничтожения вражеского корабельного дозора у острова Большой Тютерс в ночь на 24 августа.

Около 23.00 23 августа с Лавенсари в море вышел отряд в составе СКР «Буря», БТЩ Т-204 «Фугас», МО № 207, 209. Помимо основной задачи это соединение обеспечивало развертывание в море отряда катеров-заградителей (ТКА № 11, 111, 124, 134, МО № 303, 313), имевших задачу минирования подходов к порту Нарва. МО № 313 лидировал группу ТКА, а МО № 303 в случае обнаружения противником должен был прикрыть постановщики огнем и дымовой завесой. Следует подчеркнуть, что наличие минных заграждений противника в проходе между Тютерсом и банкой Намси только предполагалось, но еще не было ничем под-

тверждено. Тем не менее, в обеспечение крупных кораблей выделили два малых охотника с параван-тралями. Возможно, это и сыграло бы положительную роль, если бы все исполнители строго придерживались плана. Увы, этого не случилось. Вскоре после выхода сторожевой корабль «Буря» и тральщик Т-204 «Фугас», без видимой необходимости изменили курс, относительно того, что был указан командирам катеров перед выходом на калыхах, и отстали. В свою очередь охотники, потеряв сопровождаемые корабли, начали запрашивать у них по радио место randevu. Ответа они так и не получили. По невыясненной причине их сообщения не были приняты на «Буре», хотя командир «Фугаса» ст. лейтенант В. Л. Гиллерман просигналил на флагман об исчезновении эскорта и запросах с катеров. В то же время он предложил не дожидаться охотников, а самостоятельно провести «Бурю» за тралом в точку отделения отряда катеров-заградителей. Туда же направились и охотники. Прибыв на место, они легли в дрейф и вскоре при помощи шумопеленгаторов обнаружили движение отряда, но присоединиться к нему уже не успели. В этот момент тральщик Т-204 попал на линию минных защитников, взрывами которых ему срезало оба паравана. Командир тральщика своевременно оповестил об этом сторожевик, после чего командир «Бури» капитан-лейтенант Поваров приказал застопорить ход. Не следует забывать, что дело происходило вскоре после объявления в войсках приказа наркома обороны № 227 «Ни шагу назад!». В управление кораблем вмешались военком дивизиона СКР полковой комиссар И. М. Лелякин и уполномоченный Особого отдела, потребовавшие любой ценой продолжать выполнение плана. Сторожевой корабль дал ход и через несколько минут подорвался на mine. Это произошло в 02.08 в 7-8 милях восточнее острова Большой Тютерс. Осталась неясной роль, сыгранная в произошедших событиях командиром отряда комдивом СКР капитаном 2 ранга П.Е. Никитченко. Он также находился на мостике «Бури», но не препятствовал военкому вмешиваться в управление кораблем, что и привело к трагедии.

После взрыва корабля МО № 303, 313, а затем и подошедшие МО № 207, 209 занялись спасением плававшего в воде экипажа «Бури». После того, как МО № 209 ушел с подобранными ранеными на Лавенсари, МО №

207 поставил параван-трал и попытался вывести с минного поля «Фугас». При этом было затралено еще не менее трех мин. Казалось, проход проделан и повторения трагедии удастся избежать, но, заметив в темноте какие-то световые сигналы, тральщик внезапно изменил курс, вышел за пределы протраленной полосы и в 04.15 подошел. Повреждения оказались настолько тяжелыми, что исключали надежду на успех в борьбе за живучесть. Тем временем торпедные катера успешно выставили мины у устья реки Нарова, и, возвратившись к точке встречи, вместе с МО № 207 занялись спасением экипажа тральщика. К 06.00 все катера возвратились на Лавенсари. Потери личного состава погибшими составили на «Буре» 72, на «Фугасе» 25 человек. Интересно отметить, что в число погибших вошли Лелякин, военкомы «Бури» и «Фугаса», в то время как Никитченко, Поваров и Гиллерман спаслись.

Все это происходило на глазах у немецкого дозора и двух групп постановщиков мин, которые практически одновременно выставили в районе башни Вигрунд минные заграждения «Seehund I» и «Seeigel XXI». В условиях темноты они предпочли не вмешиваться, а утром обнаружили на месте событий плавающие предметы и топливные пятна. Авиаразведка подтвердила, что число «Фугасов» на Лавенсари сократилось с трех до двух, но отсутствия «Бури» немцы не заметили и решили, что второй жертвой мин стал катер-тральщик. 24 августа 1942 г. стало такой же знаковой датой для КБФ, как для ЧФ 6 октября 1943 г. Ни разу с этого момента до окончания войны командование Балтфлота не решилось послать в контролируемые противником воды ничего крупнее катера.

НЕСОСТОЯВШАЯСЯ ВЫСАДКА НА ВИГРУНД

В сентябре 1942 года командованием Главной базы было принято решение высадить на Вигрунд группу в количестве 40 человек для уничтожения гарнизона и башни. В операции, руководить которой был назначен капитан-лейтенант Судариков, участвовали МО № 121 и 123 с двумя шлюпками на буксире (четверка и шестерка). На случай подхода кораблей противника десантный отряд с востока прикрывали МО № 104, 204, 213, с запада – ТКА № 54 и № 84.

20 сентября десантный отряд и прикрытие в 01.10 вышли с о. Лавенсари. В 03.22 катера остановились и стали пересаживать десант в шлюпки, затем взяли их на буксир, но четверку захлестнуло волной, люди ока-

Быстроходный тральщик «Фугас»



зались в воде. Малые охотники подняли на борт десант из воды и из шестерки. В это время ветер усилился до четырех баллов, а волна до трех, в связи с чем был дан сигнал к отходу. В 04.25 ТКА № 54 сел на камни и дал сигнал бедствия, к нему подошел МО № 104, подал концы для приемки личного состава, но экипаж по концам из-за сильной волны переходить боялся. Катера с десантом ушли на Лавенсари.

В 08.30 с Лавенсари для оказания помощи аварийному торпедному катеру вышли МО № 123, 124, 314. Шторм в это время все усиливался, волна и ветер достигли 7 баллов. Убедившись, что ТКА снять с мели нельзя, малые охотники попытались спасти хотя бы людей, но время было упущено. В 11.25 появились корабли противника (немецкий тральщик М-15 и охотник Uj-1207), которые открыли огонь по нашим катерам. Первые два снаряда легли с перелетом более 2 каб, третий с перелетом 1 каб, четвертый упал в центр площади нахождения катеров, после чего корабли стали стрелять поочередно с тем же темпом. Снаряды рвались на расстоянии от 20 до 300 м от катеров, но прямых попаданий не было. На дистанции около 30 каб противник остановился и продолжил вести огонь. Малые охотники начали ответную стрельбу с 50 каб. Огонь наших катеров велся без соблюдения каких-либо правил и имел чисто психологический характер, поскольку накрытий не наблюдалось.

МО № 123, 124, 314 стали ставить дымовую завесу для прикрытия МО № 104. Под обстрелом в 11.45 личный состав ТКА № 54, наконец, решился к переходу и, привязавшись к бросательному концу, все-таки прыгнул в воду. МО № 104 поднял на борт только пять человек, а двое захлебнулись в волнах. С 12.30 наши малые охотники безуспешно пытались поджечь сидящий на камнях торпедный катер артиллерийским огнем, пока через 40 минут он не был расстрелян и взорван семеркой прилетевших с Лавенсари И-153.

МИННЫЕ ПОСТАНОВКИ

Уже 26 августа – через двое суток после гибели «Бури» и «Фугаса» – командующий КБФ дал очередную директиву, в которой предписывал перейти к борьбе с дозорами противника на рубеже «Seeigel» и вдоль опушки финских шхер при помощи активных минных постановок. На первых порах они выполнялись силами торпедных катеров, но в октябре к этому решили подключить и малые охотники.



Немецкий охотник за ПЛ Uj-1207

Минные постановки, выполненные сторожевыми катерами КБФ в 1942 г.

№ Участвовавшие катера	Дата	Район, точка начала постановки	Число и тип мин	Номера банок по документам штаба КБФ	Минные интервалы и углубление, м
1. МО № 207, 209	3.10	к югу от о. Торсаари Ш=60°17,1, Д=28°31,9	4 мины т. Р-1	83	66/0,7
2. МО № 209, 313	9.10	Ш=60°16,7, Д=28°33,0	8 мин т. Р-1	86	66/0,7
3. МО № 209, 313	22.10	в р-не б. Луппи Ш=60°13,3, Д=27°02,0	8 мин т. Р-1	89, 90	53/0,7
4. МО № 209, 313	29.10	в р-не Пуккио Ш=60°26,8, Д=29°50,5	8 мин т. Р-1	92, 93	53/0,7

Для первой постановки минной банки в ночь на 3 октября были привлечены шесть торпедных катеров, катер-заградитель СМ-4 и малые охотники № 207, 209, 304 и 403. Во время перехода группа попала в полосу тумана, видимость упала до 15-20 метров. В 21.35 МО № 207 внезапно врезался в оказавшийся у него на пути катер-тральщик № 712.

«Вдруг на мостике – вспоминал служивший во время войн в Истребительном отряде И.П. Чернышов, – раздался тревожный голос сигнальщика Анатолия Петрова: – Силуэт! Правый борт пять градусов! Дистанция... соток метров! И, несмотря на то, что на обоих кораблях одновременно прозвучали команды «Лево на борт!» и моторы взвыли, отрабатывая «Самый полный назад», катерный тральщик легко коснулся правого борта «семерки». Однако от этого прикосновения охотник сильно накренился на левый борт. Многие стоявшие на палубе чуть не попадали. Послышался треск продавливаемой деревянной обшивки. Скользя вдоль борта, тральщик сразу же исчез за плотным туманом.

А на охотнике уже гремел сигнал аварийной тревоги. Когда командир отделения комендоров Николай Живора и сигнальщик Александр Саликов вскочили в носовой кубрик, то первое, что они увидели, были зазубренные, расщепленные края пробоины, через которую в помещение вползал серый тяжелый туман. Несколько ударов топором – и срублены торчащие в разные стороны размочаленные концы досок обшивки. Пробоину быстро забили чьим-то байковым одеялом. Затем приладили к пробоине аварийный щит, укрепив его распорками. Между распорками и щитом вбили клинья. Пробоина временно заделана. На меридиане маяка Шепелевский «семерка» легла на курс, ведущий в Бьеркезунд – пролив, на берегу которого Койвисто – база легких сил противника...

– По местам стоять, мины ставить! – Михаил Войтенко и Дмитрий Рахманов склонились над минами, чтобы окончательно приготовить их к постановке. Старший лейтенант, припав к пеленгатору компаса, уточнил место катера, подправил курс и скомандовал: – Приготовиться к постановке мин!.. Правая!

Дружными усилиями Войтенко, Рахманов, Цимбаленко и Красюк стронули мину с места и покатали по рельсам. Сорвавшись с них, черная машина с всплеском исчезла в черной воде.

– Товсы!.. Левая! – И вторая мина скрылась в воде. Едва за корму ушла последняя мина (катер выставил четыре Р-1 – прим. авт.), как сквозь разрыв в тучах выглянула луна. С берега световым сигналом запросили катер, но он продолжал молча отходить на юг. Не получив ответа на запрос, противник открыл жестокий артиллерийский огонь. Каплунов то и дело менял курс

и скорость, уводя «семерку» подальше от вражеского берега. Но идти с каждой минутой становилось труднее: ветер быстро крепчал, разводя крутую короткую волну. Море яростно било в борт охотника, обдавая крупными брызгами находившихся на палубе и мостике. Но это было не самое худшее. Начал отрываться аварийный щит, которым временно заделали пробоину. Дворянкин, первым подбежавший к пробоине, сплыв прижал аварийный щит к борту. Ему помогли Саликов и Войтенко. Щит укрепили распорками, законопатили щели. Мотористы запустили помпу и начали откачивать воду из отсека. Однако при повороте на новый курс удар водяного вала переломил распорки, удерживавшие щит, и вода ворвалась сквозь пробоину в кубрик. И снова люди заделали пробоину щитом. Утром «семерка» возвратилась в Кронштадт».

Однако на этом злоключения отряда не кончились. Вскоре после МО № 207 в борт стоявшего без хода на фарватере катера-тральщика врезался ТКА № 111. Он получил сильные повреждения и был взят на буксир ТКА № 101, после чего оба ушли в базу. МО № 209 сумел уклониться от столкновения, но оторвался от группы и также вернулся. Чуть позже в аналогичных обстоятельствах так же поступил экипаж одного из торпедных катеров. Выставить мины точно по плану удалось только трем торпедным катерам и катеру-заградителю. Что же касается МО № 304 и №403, то они выполняли роль навигационных лидеров и мин не ставили.

Постановка в ночь на 10-е, казалось бы, выполнялась в более подходящих условиях – волнение 1 балл, дымка, дождь, видимость 1-1,5 каб. Тем не менее, ТКА № 11 получил таранный удар от ТКА № 41 и, несмотря на все усилия экипажа, затонул. Таранивший ТКА № 41 удалось удержать на плаву, но возвращение его в базу в сопровождении двух других катеров, привело к полному невыполнению задания одной из трех минно-заградительных групп. Остальные, куда входили катер-заградитель СМ-4, три ТКА, а также МО № 209, 313 (несли восемь мин Р-1) с задачей справились, как и навигационный лидер МО № 309. Во время постановки охотники заметили зеленые проблесковые сигналы, которые, как представлялось, явились опознавательным сигналом с дозорных катеров противника. Наши катерники отреагировали этот же сигнал, что не вызвало у врага никакой тревоги.

Полностью реализовать замысел удалось в следующем выходе вечером 22 октября, в котором приняли участие четыре ТКА, катер-заградитель, МО № 209, 313 с минами (8 Р-1) и «лидеры» МО № 304 и 403. Постановку удалось осуществить скрытно, хотя группа в составе МО № 209, 403 и двух торпедных катеров наткнулась у Гогланда на вражеский дозор, не заметив-

ший ее. Вечером 29-го по такому же сценарию и почти тем же составом были выставлены мины в районе Пуккио. И снова МО № 209, 313 выставили восемь мин Р-1. Эта постановка стала последней в карьере балтийских малых охотников, которые целиком переключились на решение задач по прямому назначению. Что же касается минных постановок, то они результата не имели, поскольку из-за близости расположенных на шхерных островках финских береговых постов катера ставили мины, не доходя до судоходного фарватера. К тому же все мины ставились на углубление, рассчитанное на корабли с большой осадкой, которые в этих водах не плавали.

22 октября МО № 207, 302 при поддержке ТКА № 93 и МО № 104 участвовали в выполнении специального задания по уничтожению предполагаемого вражеского наблюдательного пункта на затонувшем в районе банки Велиматалла гидрографическом судне «Астроном», для чего доставили и высадили подрывную команду. Акция закончилась успехом, хотя данные об использовании остова в качестве наблюдательного пункта и не подтвердились.

НАВИГАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

В 1942 году аварийность катеров в результате навигационных происшествий оставалась довольно высокой, что было обусловлено низким уровнем квалификации офицерского состава, очень небольшой процент которого имел достаточную подготовку по вопросам навигации и кораблевождения.

Так, 15 июня МО № 109 при швартовке из-за неисправности двигателей не смог дать задний ход и ударился о пирс форштевнем, получив повреждения и выйдя из строя на 20 суток.

В течение навигации повреждения различной степени при касании грунта и посадках на камни получили МО № 107 (3 июля, ст. лейтенант Гончарук), МО № 401 (12 июля и 4 ноября, лейтенант Ульяшин), МО № 207 (12 июля, ст. лейтенант Каплунов), МО № 304 (28 июля и 11 августа, ст. лейтенант Аникин), МО № 208 (4 августа, ст. лейтенант Хвостов), МО № 404 (6 августа, капитан-лейтенант Козлов), МО № 410 (29 августа, ст. лейтенант Орлов), МО № 209 (29 сентября, ст. лейтенант Туморин).

Получили пробоины при столкновении с подводными препятствиями и затонувшими судами МО № 121 (6 июня, ст. лейтенант Козихин), МО № 105 (18 июля, ст. лейтенант Обухов), МО № 404 (9 сентября, капитан-лейтенант Козлов).

12 июля МО № 110 (лейтенант Крылов) на полном ходу выскочил на оконечность южной дамбы Морского канала, получил пробоину, и только через двое суток был снят с мели и отбуксирован в Ленинград на ремонт.

Имели место и столкновения катеров с другими судами. 26 июля только заделавший пробоину МО № 110 пострадал при столкновении с бронекатером. 1 августа МО



**Командир МО-209
старший лейтенант
С.Ф. Туморин**



Командир звена сторожевых катеров Балтийского флота старший лейтенант И.П. Чернышов

№ 205 при рассредоточении во время авианалёта таранил и повредил МО № 410. 2 сентября МО № 203 в Кронштадте при отходе от пирса ударился о горизонтальные рули стоявшей рядом подводной лодки, получив при этом серьезные повреждения. 26 августа МО № 112 на Лавенсари был протаранен тральщиком Т-215, а МО № 103 4 сентября столкнулся с ТЩ № 45 на Большом Кронштадтском рейде.

С 17 ноября 1942 г. в соответствии с циркуляром начальника штаба КБФ № 487 изменился состав Истребительного отряда (см. таблицу)

Восемь малых охотников МО № 209, 312, 402, 403, 404, 408, 409, 410, несших дозоры до ледостава, были оставлены зимовать на Лавенсари с задачей начала службы сразу после вскрытия залива весной.

В течение 1942 года Охране водного района и Ладожской флотилии приходилось обходиться тем количеством малых охотников, которое удалось построить до конца 1941 года, в том числе, и использовав довоенный задел не сданных катеров, поскольку с началом войны производство МО на заводе № 5 прекратилось. После тяжелых потерь, понесенных в 1941 году, следующую навигацию на Балтийском театре, включая

Состав Истребительного отряда КБФ на 17 ноября 1942 г.

Дивизион	Тип	Катера
1-й ДСКА	МО	МО № 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 113
2-й ДСКА	Д-3	СКА № 12, 22, 32 и четыре строящихся без номера
3-й ДСКА	МО	МО № 203, 207, 209, 302, 303, 304, 309, 312 (тип «Никсон»), 313, 314; 318 (строящийся типа БМО)
4-й ДСКА	МО	МО № 312, 401, 402, 403, 404, 408, 409, 410, 411, 413; 418 (строящийся типа БМО)
5-й ДСКА	МО	МО № 110, 112, 121, 122, 123, 124, 125, 177, 202, 204, 213

Ладогу, начали 65 катеров типа МО, из которых за второй год войны были потеряны еще девять.

Как видно из таблицы, несмотря на крайне тяжелые бои наших катеров с авиацией противника, основные потери – 62,5 % они понесли все-таки от мин, которые с июля 1942 года начали ставиться с опасным для катеров углублением. На потопленных охотниках погибло 104 офицера и краснофлотца, кроме того, на остальных катерах Истребительного отряда безвозвратные потери составили еще 74 человека.

Поскольку за два военных года малые охотники потеряли 40,5 % своего первоначального состава, а потреб-

ность флота в подобных катерах была велика, с осени 1942 года на заводе № 5 началось переоборудование всех имевшихся на тот момент торпедных катеров Д-3 в малые охотники. Часть оставшихся на заводе корпусов катеров этого типа в дальнейшем было решено также достроить как малые охотники по проекту П-19-ОК, что и было сделано в 1943-1945 годах. Кроме того, с сентября 1942 года на ленинградском заводе № 196 по проекту 194 начали строиться бронированные малые охотники, которые виделись как дальнейшие развитие этого класса с учетом выявленных в ходе боевых действий недостатков МО-2 и МО-4.

Потери малых охотников Краснознаменного Балтийского флота в 1942 году

Номер на 22.06.1941 г.	Номер на момент гибели	Дата гибели	Причина
ПК-201	МО № 201	27.06.1942	авиация
зав. № 207	МО № 306	09.07.1942	артогонь
ПК-225	МО № 225	01.08.1942	мина
ПК-221	МО № 212	03.08.1942	мина
ПК-211	МО № 211	08.08.1942	мина
зав. № 217	МО № 308	13.08.1942	мина
ПК-210	МО № 210	15.08.1942	авиация
зав. № 200	МО № 208	19.09.1942	мина
ПК-175	МО № 175 (ЛВФ)	9.10.1942	артогонь

МАЛЫЕ ОХОТНИКИ В 1943 ГОДУ

В конце 1942 года организационная структура Балтийского флота была изменена. Приказом командующего КБФ № 0039 от 24.12.1942 г. Главная военноморская база была переформирована в Кронштадтский морской оборонительный район (КМОР; командующий капитан 1 ранга Г. И. Левченко), с подчинением ему Кронштадтского, Ижорского и Островного укрепленных секторов, ОВРа КБФ, и соответственно, входившего в его состав Истребительного отряда. На сухопутном фронте в 1943 году обстановка в районе Ленинграда претерпела серьезные изменения – была прорвана блокада города. Восстановление сухопутной связи со страной положительно сказалось на обеспечении флота топливом и возобновлении работы ленинградских судостроительных заводов.

Тем не менее, армия противника продолжала стоять у стен «колыбели революции». Если количество воздушных налетов по сравнению с весной 1942 года заметно снизилось, то действия осадной артиллерии, наоборот заметно активизировались. Еще до начала навигации были повреждены при артобстрелах МО № 302 и № 304 (28 февраля), МО № 124, 318 (2 марта).

После вскрытия льда в акватории залива было обнаружено большое количество плавающих мин и минных защитников, как своих, так и вражеских. Кроме того, нашими постами 21-22 апреля была обнаружена постановка магнитных и магнитно-акустических мин авиацией противника, маскируемая бомбежкой береговых объектов.

К началу навигации 1943 года малые охотники КБФ были распределены следующим образом (см. табл.).

5-й ДСКА приказом командующего КБФ от 18 мая в полном составе передавался в состав сформированной Островной ВМБ и исключался из Истребительного отряда. Впрочем, на спектре решавшихся дивизионом задач это никак не отразилось.

Приказом командующего КМОР № 0133 от 24.04.1943 г. был сформирован 11-й дивизион бронированных малых охотников в составе: СКА № 318, 418, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509. 22 августа 11-й ДСКА был передан ОВМБ и исключен из Истребительного отряда. К 12 ноября было завершено формирование 12-го ДСКА, в который вошли катера типа БМО № 510-512, 514-518. Почти до конца кампании его катера находились в организационном периоде, а в декабре четыре из них были оперативно подчинены ОВМБ.

На 1943 год перед Истребительным отрядом ставились, в общем, те же задачи, что и в прошлом году:

- несение дозорной службы;
- сопровождение конвоев, эскортирование наших кораблей и подводных лодок;
- поиск и уничтожение подводных лодок противника;
- противоминное наблюдение, уничтожение плавающих мин;

– выполнение специальных заданий.

С 28 апреля штаб 3-го ДСКА перебазировался в бухту Батарейную для непосредственной организации службы на Сескарском плесе. Несение дозорной службы было организовано в соответствии с планом, утвержденным командующим КБФ 6 апреля. Штабом ОВР были также разработаны наставление по взаимодействию батарей береговой обороны с кораблями ДОЗК и группами поддержки, «Инструкция дозорному катеру», «Указание по организации дозоров», «Схема дозоров», «Наставление для боя ДОЗК» и «Таблица условных сигналов».

Ежедневно дозорная служба должна была нести на линиях № 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55. Катера, подчиненные командиру Островной ВМБ, предназначались для патрулирования линий № 61, 62, 63, 64, 65.

Катера Истребительного отряда вступили в кампанию 26 апреля. В районе м. Толбухин – о. Сескар в это время еще оставалось много битого льда, поэтому в ночь на 28 апреля были повреждены льдом вышедшие в дозор МО № 124, 302, 304, 309, 314 и СКА № 22, 32. В связи с этим, развертывание дозорной службы в полном объеме было задержано до очистки акватории.

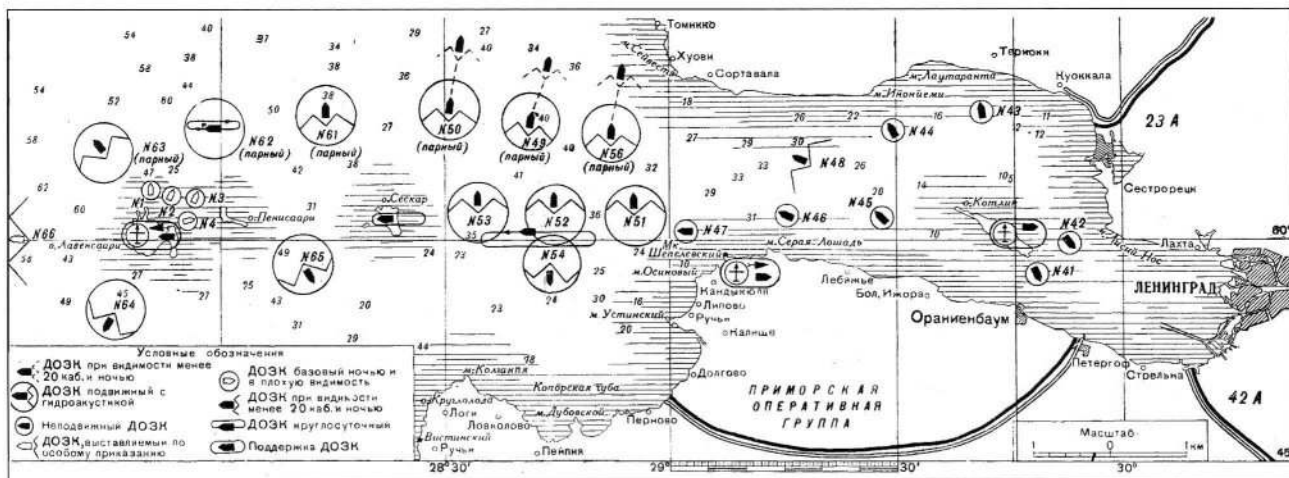
Во втором полугодии в целях обеспечения скрытности дозоров линии ДОЗК были смещены, и дополнительно выставлен ДОЗК № 56, а ДОЗК № 49 усилен двумя бронекатерами. С 9 сентября были дополнительно выставлены дозоры 53-а и 56-а, при видимости менее 20 каб. выставлялся дополнительный дозор № 48-а.

В первом полугодии коэффициент оперативного напряжения малых охотников составил в среднем 0,56, в

Состав катерных сил КБФ к апрелю 1943 г.

Дивизион	Тип	Катера
Истребительный отряд ОВР КБФ		
1-й ДСКА	МО	МО № 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 113 (МО № 109, 111, 113 с 14.04.1943 г. переданы Ленинградской ВМБ)
2-й ДСКА	Д-3	СКА № 12, 22, 32, 42, 52, 62, 72, 82, 92, 122, 132, 142, 152, 162, 172, 182, 192, 202 (часть в постройке; СКА № 22, 172, 192 временно переданы ОУС; 22.08.1943 г. СКА № 12, 22, 32, 172 переведены в 4-й ДСКА, СКА № 182, 192, 202 переданы ОВМБ)
3-й ДСКА	МО	МО № 124, 203, 207, 209*, 302, 303, 304, 309, 312 (тип «Никсон»), 313, 314, 318
4-й ДСКА	МО	МО № 312, 401, 402, 403, 404, 408, 409, 410, 411, 413, 418 (МО № 401, 404 временно переданы ОУС, МО № 312, 411 с 14.04.1943 г. Ленинградской ВМБ)
5-й ДСКА	МО	МО № 110, 112, 121, 122, 123, 125, 177, 202, 204, 213* (24.04.1943 г. дивизион передан ОУС)
Ладужская флотилия		
1-й дивизион СКА МО и БКА	МО	МО № 198, 201, 205, 206, 213*, 215, 227
2-й ДСКА МО и КМ	МО Д-3	МО № 171, 199, 208, 209*, 214, 228, 261, 262 СК № 102, 112

* Разные катера с одинаковым тактическим номером, входившие в состав и КБФ и Ладужской флотилии.



Корабельный дозор Кронштадского морского оборонительного района в восточной части Финского залива к началу навигации 1943 г.

третьем квартале он возрос до 0,77, снизившись в четвертом квартале до 0,67.

С середины ноября значительная часть катеров Истребительного отряда была выведена из кампании и начала зимний ремонт в Ленинграде. Последняя группа катеров 3-го ДСКА была поднята на стенку в Кронштадте 18 декабря.

В связи с начавшейся постановкой катеров на зимний судоремонт с 24 ноября при видимости менее 20 каб. выставлялись только дозоры № 44, 46, 47, 48, 48-а, 51, 52, 53 и круглосуточно – № 45 и 56.

Количество катеров в Истребительном отряде по сравнению с 1942 годом выросло, но увеличилось численно и силы противника. В дополнение к тем, что принимали участие в кампании 1942 года, финны получили 15 новых торпедных катеров, построенных в Италии и Финляндии по итальянской лицензии. 16-м стал торпедный катер типа Г-5, потерянный нами в 1941 году и восстановленный финнами после длительного ремонта.

ПРОТИВОБОРСТВО ДОЗОРОВ С АВИАЦИЕЙ И БЕРЕГОВОЙ АРТИЛЛЕРИЕЙ ПРОТИВНИКА

В начале навигации авиация производила налеты на наши дозоры в основном малыми группами или одиночными самолетами, причем ее активность неуклонно снижалась. Так, если за второй квартал 1942 года дозоры подверглись 265 атакам, в которых участвовало 504 самолета, то за этот же период 1943 года было зафиксировано только 76 авианалетов, в которых участвовали 174 самолета, в основном Ме-109, ФВ-190, Ю-88, сбросившие 238 бомб.

Налеты производились не только на корабли и катера, но и на пункты базирования на Лавенсари и в бухте Батарейной. При атаках на катера самолеты действовали как с горизонтального, так и с бреющего полета, используя пулеметно-пушечный огонь и одновременно осуществляя сбрасывание 50-кг бомб.

Если в первые месяцы чаще происходили атаки одиночных самолетов, то в дальнейшем применялись и групповые налеты с заходом самолетов с разных на-

правлений. При отражении атак нашими катерами в первом полугодии 1943 года было сбито 4 самолета и еще 4 повреждены. В среднем на уничтожение одного самолета приходилось расходовать значительное количество боеприпасов: 1164 45-мм снарядов и 6589 12,7-мм патронов. Это говорило как о недостаточной выучке катерных зенитчиков, так и о низкой эффективности пушек 21-К и пулеметов ДШК. Кроме того, часто катера вели заградительный огонь для воспрепятствования выхода самолетов в атаку, что также влекло дополнительный расход боезапаса.

7 мая в 05.25 при возвращении МО № 104 и 105 в бухту Батарейную после отработки постановки параван-трала МО № 105 отстал, личный состав был занят выборкой запутавшегося трала. Неожиданно на дистанции 1-2 каб. был обнаружен одиночный Ю-88, атаковавший с высоты около 100 м. Самолет сбросил 4 бомбы весом 25-50 кг, одна из которых попала в мостик МО № 105 и, убив командира катера, срикошетировала на палубу, сбив ДШК с тумбой, повредила 4 глубинных бомбы и упала за борт. Вторая пробил ходовую и радиорубку, ранила помощника командира и командира кормового орудия и так же улетела за борт. Еще две бомбы упали за кормой. К счастью, несмотря на серьезные упущения в несении сигнально-наблюдательной вахты и низкую готовность малого охотника к отражению нападения воздушного против-



Бухта Батарейная. Выход МО-2 поддержки дозора в море

Сторожевой катер типа МО-4 в гавани



ника, все бомбы взорвались в воде, иначе количество жертв могло быть значительно большим.

21 мая МО № 108 и 413 находились в дозоре № 55. В 16.20 на высоте 2500 м был обнаружен Ю-88, идущий на катера. МО № 413 открыл огонь и начал уклоняться от атаки. Командир МО № 108, вместо ведения заградительного огня, переоценивая возможности ПВО катера и желая подпустить самолет ближе, чтобы использовать кормовой 37-мм автомат, огня не открыл. Самолет сбросил на МО № 108 серию бомб, упавших вокруг катера, в результате чего он получил разрушения надводной и подводной части по правому борту, повреждения трех двигателей, масляных и топливных цистерн, при этом возник пожар в моторном отделении, два человека было убито и восемь ранены. Для ликвидации пожара пришлось полностью затопить моторное отделение. В таком состоянии катер был отбуксирован на о. Лавенсари, где ему заделали пробоины, после чего отправили на ремонт в Ленинград.

Как видно, в двух последних случаях противник воспользовался отсутствием заградительного огня и маневрирования наших катеров, что привело к тяжелым последствиям. Имевшийся опыт показывал, что заблаговременное открытие огня по самолетам, даже на предельных дистанциях, часто заставляло противника отказываться от атаки.

Подвергалась атакам и база «москитного флота» в бухте Батарейной. Так, 10 июня СКА № 182 при стоянке во время авианалета противника получил 52 осколочных пробоины, повреждения левого двигателя, масляной и бензоцистерн. Были перебиты штуртрос и трос машинного телеграфа. На следующий день, бомбардировщики вновь произвели групповой налет на эту базу, сумев, несмотря на сильный зенитный огонь, положить бомбы вблизи МО № 103. Взрывной волной и осколками ему сильно повредило корму, катер получил три пробоины размерами 400х1000 мм, 400х1500 мм, 300х1000 мм, стал быстро погружаться и вскоре

**Сторожевой катер
№182 типа Д-3**





Катера в дозоре

затонул на глубине 10 м. 27 июня он был поднят и после ремонта вновь введен в строй.

Кроме перечисленных, в течение кампании авиацией был повреждены: МО № 213 (30 апреля), МО № 106 (2 июня), МО № 123 (7 июля), МО № 125 (13 июля), МО № 404 и 409 (18 июля), МО № 408 (18 августа), а 22 июня в б. Норре-Копельхат на о. Лавенсари при авианалете был потоплен МО № 177.

В июле-сентябре частота налетов авиации противника на наши корабли значительно снизилась. За этот период был отмечен только 21 налет, из которых большая часть пришлось на катера, базирующиеся на Лавенсари. В ударах участвовали 74 самолета, в том числе 26 Ю-88, 25 ФВ-190 и 15 Ме-109, сбросивших 127 бомб. Согласно докладом, огнем кораблей и катеров ОВР четыре из них были сбиты, при этом средний расход боеприпасов составил 1324 45-мм, 845 37-мм снарядов и 5884 12,7-мм патронов.

К концу года активность неприятельской авиации снизилась до минимума. В 4-м квартале было отмечено только четыре атаки на наши корабли и катера, в которых участвовало 12 самолетов, сбросивших 61 бомбу. Огнем малых охотников был сбит один самолет. Средний расход боеприпасов на сбитый самолет составил 88 45-мм, 224 37-мм снарядов и 1292 12,7-мм патронов. Уменьшение расхода снарядов в данном случае было обусловлено как малым количеством налетов, так и катеров, отражавших атаку. Наши корабли

и суда потерь не имели, только 19 ноября при атаке четырех Ла-5 4-го гв. иап, ошибочно принявших наш катер за вражеский, был поврежден МО № 104. Три человека при этом получили ранения. Данное происшествие произошло как по вине командира авиазвена, атаковавшего катер, не опознав его принадлежность, так и вследствие того, что на малом охотнике отсутствовали таблицы сигналов опознавания для работы с авиацией и сигнальные ракеты.

Активность береговых батарей противника в течение всей навигации оставалась примерно на одном уровне с небольшим снижением к концу периода. Если во втором квартале наши корабли и конвои обстреливались 32 раза, в третьем квартале – 36, то в четвертом квартале – 28 раз. В обстрелах участвовали батареи из районов Петергофа, Знаменки, Сейвесте, Колгонпя, Кургальского рифа, о. Большой Тютерс.

При артобстреле 8 июля был поврежден МО № 411, находившийся в поддержке дозора в Морском канале. 28 сентября МО № 108 при стоянке в Шлюпочном канале в Кронштадте во время артобстрела в результате близкого разрыва снаряда получил ряд повреждений, в районе бензоцистерн возник пожар, через осколочные пробоины поступала вода, катер носом стал быстро погружаться. Усилиями личного состава пожар был ликвидирован. На помощь подошли буксиры, которые стали откачивать воду. Одновременно подошел плавкран, заведенными с него стропами носовая часть была приподнята и пробоина заделана личным составом катера и рабочими Морзавода.

К слову сказать, этот МО № 108 был явно «несчастливым». Иначе как объяснить постоянно получаемые им тяжелейшие повреждения, после которых он каждый раз практически строился заново? Кроме упомянутого случая 28 сентября 1943 г., этот малый охотник был почти полностью разрушен при попадании крупнокалиберного артснаряда во время стоянки в Кронштадте 19 апреля 1942 г. 2 сентября того же года у него прямым попаданием авиабомбы оторвало носовую часть до рубки, и он был введен в строй только после продолжительного ремонта. Затем катер вновь попал в длительный ремонт после того, как он был изрешечен осколками при авианалете 21 мая 1943 г. В 1944 году этот же малый охотник был тяжело поврежден при столкновении с подводным препятствием. Хотя, с другой стороны, такая «невезучесть» не помешала МО № 108 пройти всю войну и оставаться в составе Охраны водного района до 1950 года, после чего он был разоружен и далее продолжил службу в качестве СТЖ в Таллине.

БОИ С КАТЕРАМИ ПРОТИВНИКА

Главной задачей дозорной службы в рассматриваемый период, как и раньше, являлось воспрепятствование проникновению сил противника в районы наших баз и коммуникаций. В ряде случаев нашим дозорам это удавалось.

В ночь на 8 мая немецким катерам-заградителям КМ-28 и КМ-30 удалось проникнуть на рейд Лавенсари и выставить там 8 донных мин. Другая пара – КМ-6 и КМ-29 – была замечена и обстреляна с единственного дозорного охотника (остальные ходили в Нарвский залив, о чем речь пойдет ниже). При этом немецкие катера столкнулись, получили повреждения и легли на

курс отхода. Один из трех высланных для преследования ночных бомбардировщиков У-2 смог перехватить первую пару, когда она достигла района острова Нерва, и нанести некоторые повреждения КМ-28.

В ночь на 12 мая силы противника попытались выставить заграждения у Шепелевского маяка и на Красногорском рейде. Группа из девяти немецких «раумботов» обнаружила в районе постановки три наших сторожевых катера (по-видимому, МО № 101, 103, дежуривших на линии № 49) и от выполнения задачи отказалась. Более упорно повели себя финны. Их торпедные катера все-таки проникли на Красногорский рейд, где выставили четыре донных мины. На обратном пути в 02.48 они были обстреляны с МО № 401 и СКА № 192, которые вышли из Кронштадта для усиления дозора после обнаружения первой вражеской группы.

Спустя четыре дня при попытке выставить новое заграждение финны потеряли катер «Рају», получивший повреждения при ударе о подводное препятствие. Это был последний торпедный катер довоенной постройки, остававшийся в строю, но уже к концу мая в строй финских ВМС вступили девять итальянских катеров, что позволило финнам продолжить действия на наших коммуникациях. Что же касается немцев, эпизод 12 мая стал последней попыткой ставить мины с «раумботов» в наших водах. В отчете командующего тральными соединениями «Восток» этот отказ назывался временным до улучшения погодных условия и наступления новолуния, но даже когда эти условия наступили, немецкие корабли в море так и не вышли.

Пожалуй, самое известное боевое столкновение «мошек» на Балтике произошло в ночь на 24 мая. В 22.20 23-го МО № 207 (ст. лейтенант Н. И. Каплунов) и МО № 303 (лейтенант В. Г. Титяков) под общим командованием командира звена старшего лейтенанта И. П. Чернышева, державшего брейд-вымпел на МО № 303, вышли из бухты Батарейной на линию дозора № 49 на южных подходах к проливу Бьерке-зунд. Видимость была 20-30 каб, шел мелкий дождь. На переходе к месту службы произвели траление. В 23.43 южнее б. Диомид наши катера застопорили ход и приступили к уборке параван-тралов. В 00.02 малые охотники обнаружили в районе м. Сейвесте на дистанции около 30 каб пять катеров, это были финские VMV-8, 9, 10, 11, 17. Здесь мы будем придерживаться версии событий, изложенной в отчете Истребительно-го отряда с учетом данных из отчета группы финских катеров.

Финские СКА имели задачу обнаружить советский конвой, связать боем его охранение и обеспечить выход в атаку находившейся поблизости группы торпедных катеров. Однако, у них на пути встали МО № 207 и МО № 303. На запрос малых охотников обнаруженные катера дали ответ правильными опознавательными сигналами, но были визуальным опознаны как противник. Командир звена ст. лейтенант И. П. Чернышев, несмотря на численное превосходство противника, решил не придерживаться оборонительной тактики, а пойти на сближение с неприятелем. При этом он, очевидно, исходил из стандартной для противника пассивной тактики уклонения от боя. МО № 207, 303 пошли на сближение строем уступа вправо, а с дистанции около 15 каб был открыт артиллерийско-пулеметный огонь.

Наши катера сообщили об обнаружении противника командиру поддержки дозора и по таблице условных сигналов пытались вызвать поддержку огнем 33-го артдивизиона, но ответа и помощи от него не получили. В 00.05 командир МО № 207 ст. лейтенант Н. И. Каплунов, решив прорезать строй противника, повернул вправо, за ним последовал и МО № 303. В 00.09 наши катера прошли через строй противника. МО № 207 прошел между головным и вторым, МО № 303 – между третьим и четвертым катерами. На МО № 207 было зафиксировано попадание в головной катер, который взорвался и затонул. С МО № 303 видели попадание в четвертый катер, который осел кормой. Оба этих факта впоследствии не подтвердились. Противник также практически в упор вел сильный огонь из скорострельных автоматических пушек и пулеметов.

Здесь уместно привести воспоминания об этом бое одного из его участников командира звена старшего лейтенанта И. П. Чернышева, которые, несмотря на некоторые неточности, живо передают атмосферу схватки:

«Два советских малых охотника, озаряемые вспышками оружейных выстрелов, устремились на врага. В грохоте разрывов, пулеметных очередей и реве моторов терялся человеческий голос. Катер Каплунова, как привязанный, шел чуть правее и позади катера Титякова – точно на указанном ему месте.

Расстояние между нашими катерами, будто летящими над водой, и отрядом противника быстро сокращалось... Наши пулеметчики и комендоры били по ближайшим целям прямой наводкой с предельной скорострельностью. Вражеские корабли начали уклоняться и от разящих выстрелов наших охотников и от опасных очередей своих...

Командир отделения минеров «тройки» старшина второй статьи Михаил Микула пулеметными очередями строчил по видневшемуся слева кораблю противника. Носовая пушка старшины первой статьи Михаил



**Командир звена
старший лейтенант
И. П. Чернышев**



**Командир МО №303
лейтенант
В. Г. Титяков**



**Командир МО №207
старший лейтенант
Н. И. Каплунов**



Финские катера VMV-9 и VMV-17, май 1943 г.

ла Остроуса несколькими выстрелами заставила замолчать вражеский катер, находившийся прямо по курсу, и тот, прикрываясь дымовой завесой, вынужден круто отвернуть влево, к своему берегу. Отворачивая, он чуть не протаранил своего соседа, и тот тоже шаркнулся в сторону. Носовая пушка «семерки», огнем которой управлял старшина первой статьи Николай Живора, меткими выстрелами оборвала стремительный маневр головного корабля. Наводчик Николай



Старшина 1-й статьи А.П. Фролов готов открыть огонь по воздушной цели

Дворянкин успел поймать его на перекрестие нитей прицела, а заряжающий Дмитрий Красюк – быстро дослат очередной патрон в казенник пушки. Выстрел! ... Но ликовать некогда – к «тройке» сзади подкрадывался вражеский торпедный катер. Командир кормовой пушки «семерки» старший краснофлотец Михаил Цимбаленко вовремя заметил его и открыл огонь. По этой же цели стреляла и кормовая пушка «тройки», которой командовал краснофлотец Борис Каверин. Окутавшись дымом, противник торопливо отвернул в сторону. Однако он все же успел обдать «тройку» очередью из автоматической пушки. Со звоном разлетелось ветровое стекло. Охнув, Валентин Титяков привалился бокom к разорванному осколками обвесу мостика: лейтенанта зацепили осколки одного из снарядов. Под его ногами быстро натекла огромная лужа крови. Командир отделения рулевых старший краснофлотец Владимир Якушев, закусив губу, изменил курс «двойки», нацеливая ее форштевень на другой торпедный катер, выскочивший из-за дымзавесы. Остроус успел из своего носового орудия «воткнуть» в него два снаряда, и тот, прекратив стрельбу, попытался снова скрыться за дымовой завесой. Когда вражеский корабль пронесся в нескольких метрах, Микула полоснул по нему из пулемета, а Каверин успел бросить на его палубу одну из припасенных на всякий случай ручных гранат.

Спасая ведущего, «семерка» сама попала под губительный огонь артиллерийских автоматов другого вражеского корабля, внезапно появившегося из-за густого облака дыма. Николай Дворянкин успел навести на него орудие, но выстрел прозвучал одновременно с разрывом вражеского снаряда. Наводчик, сраженный осколком, упал на палубу. Другой осколок ранил в ногу заряжающего – Дмитрия Красюка. Падая, он услышал последние слова друга:

– Митя, наводи!.. Я – готов...

Предсмертная судорога свела челюсти комендора. Заряжающего охватила ярость:

– Ну, гады, держитесь! – Он вскочил и не сразу заметил, что левая нога плохо слушается. Каждое движение вызывало тупую боль, но краснофлотец не обращал на нее внимания. Красюк совместил перекрестие нитей прицела с рубкой вражеского артиллерийского катера.

– Огонь! – Но выстрела не последовало: осколки разорвавшегося снаряда не только оборвали жизнь Николая Дворянкина и ранили Дмитрия Красюка, но и повредили пушку. Склонившись над орудийным замком, Николай Живора попытался устранить повреждение. Наконец орудие выстрелило. Яркая вспышка – и рубка фашистского катера развалилась.

Катера разошлись с противником и, следуя дальше в юго-восточном направлении, снова встретили группу из пяти катеров, которую они посчитали второй. На самом деле это были те же VMV-8, 9, 10, 11, 17. МО № 207 и 303 в 00.15 снова прорезали строй противника. При этом катера подверглись жестокому расстрелу из автоматических пушек и пулеметов. «А на «семерке» после того, как она выручила «тройку», – вспоминал И.П. Чернышев, – события разворачивались следующим образом. Длинная очередь с торпедного катера, оборванная выстрелом орудия Живоры, наделала на МО-207 много бед. Ни механик катера

мичман Николай Коробейников, ни мотористы Алексей Чижов, Василий Бычков и Александр Чулин, находясь внутри катера, не видели, что происходило снаружи. Однако они чувствовали ход боя по звукам, доносившимся до них, по командам, которые приносил с мостика машинный телеграф, по характеру получаемых катером повреждений. Корпус катера сотрясали выстрелы пушек. При резком изменении курса стрелка кренометра ложилась на ограничитель и замирала, и в задраенные иллюминаторы билась волна. Иногда через раструбы, засасывающие воздух для моторов, в отсек вместе с ветром врывались и клочья белой пены. Мичман Коробейников, стоя возле лаза между отсеками, прислушивался и к работе двигателей и к шуму невидимого боя. Вдруг глянцевая, выкрашенная белой масляной краской поверхность бортовой обшивки в нескольких местах покрылась занозистыми дырками, из которых сразу же вырвались тугие струи воды. Коробейников выхватил из мешка с аварийными принадлежностями деревянную коническую пробку и одним ударом молотка вогнал ее в пробоину. Затем – еще одну, еще и еще. Не успел он закончить работу, как звякнул машинный телеграф и стрелки его встали на «Стоп». «Стоп в бою?.. Странно...» Но команда есть команда, и она выполняется немедленно и беспрекословно. Проходит минута... Вторая... Стрелки неподвижны. В бортах появились новые пробоины. С треском разлетелась приборная доска правого мотора. На коллектор упала густая, тяжелая, черная капля, за ней вторая, третья. Бычков и Чулин посмотрели на подволок и увидели, как капли, просочившись сквозь треснувшее стекло светового люка, срывались вниз и падали на мотор, работающий вхолостую.

– Кровь?

– Кровь... – Мотористы перевели взгляд с подволока на замерший телеграф.

– Мичман, почему стоим?! – воскликнул Сафаров, просунув голову в лаз между отсеками. – Без хода мы – мишень!

Механик рывком открыл крышку люка и выскочил на палубу. Сначала ему показалось, что на мостике никого нет. Но, приглядевшись, он заметил сигнальщика Анатолия Петрова: нагнувшись, он торопливо закручивал гнут на обрубке ноги младшего лейтенанта Ивана Лобановского – помощника Каплунова. На штурвале висело безжизненное тело Алексея Ивченко – командира отделения рулевых. Рядом с тумбой машинного телеграфа, запрокинув голову, в разорванном кителе, залитый кровью, лежал старший лейтенант Николай Иванович Каплунов. Около мостика в неестественно напряженной позе сидел пулеметчик Трофим Баженов. У него были перебиты обе ноги, и он не мог дотянуться до своего пулемета. Но оружие его не бездействовало: командир отделения минеров старшина первой статьи Алексей Фролов, сменивший Войтенко, перебегая от своего пулемета к баженовскому, отражал атаки противника то с одного борта, то с другого. Баженов же молча набивал ленты патронами и подавал их Алексею Фролову.

– Леша, помоги снять командира! – схватил механик катера за руку минера.

– Отбиваться надо!

– Надо командиру помочь и ход дать! Мы ж стоим!

– Стоим?!

Вдвоем они с трудом подняли ставшее неимоверно тяжелым тело старшего лейтенанта и опустили на палубу возле светового люка, позади мостика.

– Ход... – неожиданно едва слышно произнес Каплунов... Коробейников вспрыгнул на мостик и рывком передвинул все три рукоятки машинного телеграфа со «Стоп» сразу на «Полный вперед». Затем механик взял на руки сухоощавого Ивченко и положил его рядом с грузным Лобановским. Повернувшись к минеру, мичман бросил:

– Леша! За штурвал!..»

МО № 303 прорезал строй противника между первым и вторым катером, снова отметив попадание и потопление еще одного финского СКА (это был VMV-17, которому снаряд попал в моторное отделение, была разбита радиостанция, один человек был убит и один ранен, но катер и не собирался тонуть), после чего также лег на курс отхода к бухте Батарейной. За ним шел МО № 207, командование которым принял комендор ст. краснофлотец М. Н. Цимбаленко. Дав ход, катер стал отходить в сторону своего берега, держа курс на маяк Шепелевский, так как компас на мостике был разбит.

В это время малые охотники снова обнаружили третью группу противника. В 00.20 они разошлись с этой группой на контркурсах, ведя артиллерийско-пулеметный огонь. Возможно, это были финские торпедные катера, которые должны были напасть на наш конвой у Шепелевского маяка, но финские документы никакого огневого контакта у этой группы не подтверждают. В 00.26 вражеские СКА, поставив дымовую завесу, отошли в пролив Бьерке-зунд, VMV-10 при этом взял на буксир поврежденный VMV-17. При отходе оторвавшихся от малых охотников финнов МО № 207 и 303 были обстреляны финской береговой батареей, но они сразу укрылись за дымовой завесой противника, и были встречены командиром поддержки дозоров на МО № 124, который на подходе к месту боя с дистанции 25-30 каб также обстрелял финские СКА.

МО № 207 принял на борт всех раненых и ушел в Кронштадт, а МО № 303 остался в дозоре на северо-западных подходах к бухте Батарейной. МО № 124 продолжил поиск противника, но больше никого не обнаружил и ушел на линию дозора № 51. Примерно в



Вручение правительственных наград участникам боя катеров 24 мая 1943 г.



Финский катер VMV-17 (снимок сделан 15 июля 1943 г.)

это же время вернувшиеся VMV-8, 9, 11 производили на месте боя безрезультатный поиск пленных с потопленных, по их мнению, малых охотников.

Бой был оплачен для нас немалой кровью. Пали смертью храбрых Н. И. Каплунов (умер от ран), командир отделения рулевых МО № 207 старшина 2 статьи А. Н. Ивченко и краснофлотец Н. И. Дворянkin, тяжелые ранения получили помощник командира МО № 207 мл. лейтенант И. М. Лобановский, командир МО № 303 лейтенант В. Г. Титяков, его помощник мл. лейтенант А. Е. Федин, краснофлотцы Д. Красюк, Т. Баженов, легкие – еще восемь человек. За доблесть, самоотверженность и высокое воинское мастерство в этом бою орденом Красного Знамени были награждены ст. лейтенант Н. И. Каплунов (посмертно), лейтенант В. Г. Титяков, мл. лейтенант И. М. Лобановский и ст. краснофлотец М. Н. Цимбаленко, орденом Александра Невского – ст. лейтенант И. П. Чернышев.

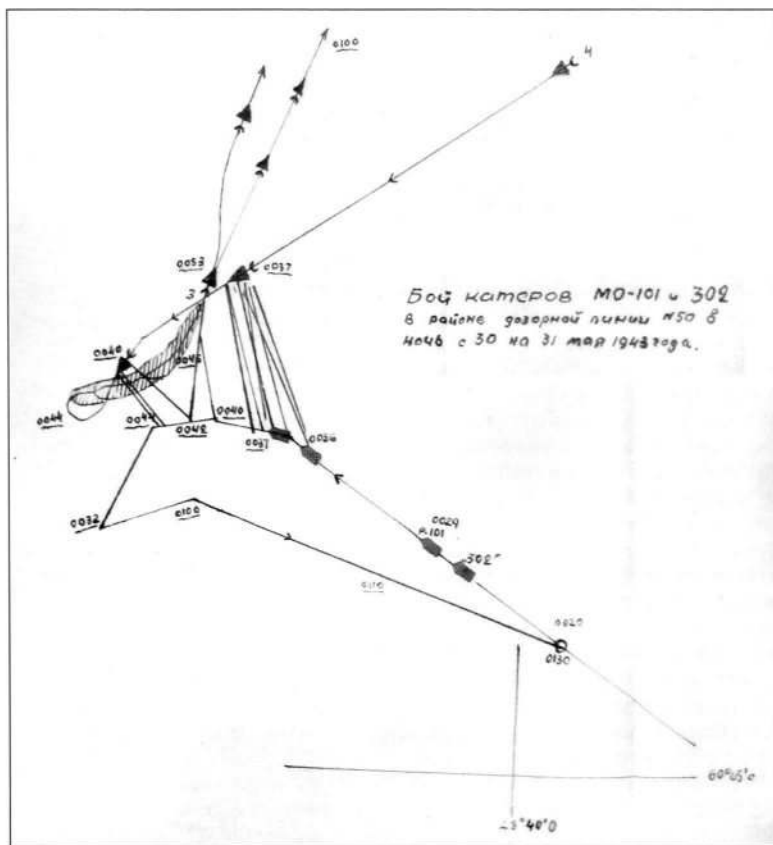
За время боя наши катера израсходовали 221 45-мм снаряд и 1100 патронов ДШК. МО № 207 имел 6 снарядных и около 30 пулевых и осколочных пробоин, МО № 303 – 3 снарядных и 3 осколочных. По итогам этого боестолкновения финны заявили о двух потопленных малых охотниках, а наши о трех уничтоженных финских катерах. Однако в действительности все катера прибыли в свои базы.

При разборе этого боя командованием ОВР было указано, что тактика прорезания строя большого по численности и более скоростного, вооруженного скорострельными автоматами противника не является тактически оправданной и ведет к большим потерям. Малые охотники фактически подставились под сосредоточенный огонь автоматических пушек и пулеметов неприятеля на самой невыгодной для себя ближней дистанции. Несмотря на стрельбу наших катеров практически в упор и очень большой расход боеприпасов сколько-нибудь значимых повреждений врагу нанести не удалось. Достоверно известно только об одном попадании снаряда в VMV-17. По-видимому, это объяснялось недостаточной подготовкой командиров и частыми маневрами своих кате-

ров, что мешало наводчикам целиться. Командованием Истребительного отряда в очередной раз предлагалось установить броневую защиту боевых постов.

Противник, имея задачу нарушать движение наших конвоев, продолжал выходы в море ударных групп. Следующий бой финнов с нашими катерами состоялся в ночь на 31 мая. В 22.30 МО № 101 (лейтенант В. Гриценко) и МО № 302 (лейтенант И. Е. Сидоренко) вышли из бухты Батарейной к линии дозора № 50. В 00.20 акустик МО № 302 старшина 1 статьи Морозов обнаружил шум моторов с севера. В 00.23 в этом направлении в точке Ш=60°06', Д=28°39' (8,5 миль к северо-востоку от Сескара) были обнаружены четыре катера, оказавшиеся финскими ТКА «Vihuri», «Jyske», «Hyrsky», «Hirmi», имевшими задачу произвести поиск и уничтожение советских кораблей и судов.

Малые охотники, чтобы исключить возможность прорыва торпедных катеров на советские коммуникации, дали полный ход и пошли на сближение. Неподалеку, в 3 милях к северу, находились финские сторожевые катера VMV-8, 9, 10, 11, очевидно не увиденные с МО № 101 и МО № 302. В 00.24 торпедные катера, не замечая малых охотников, легли в дрейф. В 00.37 МО № 101 и МО № 302 с дистанции 12 каб открыли огонь, катера противника дали ход и начали отвечать из пушек и пулеметов. Бой шел на параллельных курсах, катера при этом двигались на юго-запад, дистанция уменьшилась до 5-6 каб. В 00.42 было замечено попадание в концевой катер противника. Это был «Hyrsky», у которого из-за неисправности один двигатель работал вперед, а второй назад и катер крутился



на месте. В результате попадания снаряда на «Hyrsky» был поврежден и загорелся резервуар для дымовой смеси, который сбросили за борт. Неприятельские катера повернули вправо и начали ставить дымзавесу, отходя на север. При повороте «Vihuri» и «Jyske» столкнулись между собой, «Vihuri» получил пробойную площадью около 1 м², часть экипажа от удара была легко ранена. Малые охотники продолжали стреляли по дымзавесе. В 00.45, когда видимость улучшилась, наши катера усилили огонь. В это время по МО № 101 и МО № 302 издали вели огонь VMV-8, 9, 10, 11, что не было замечено нашими экипажами, увлеченными боем с торпедными катерами.

Поскольку противник, имея преимущество в скорости хода, стал быстро удаляться, в 00.52 МО № 101 и МО № 302 легли на курс 70°, продолжая вести огонь вдогонку. В 00.55 обе группы финских катеров соединились и в 01.00 скрылись из видимости. Наш дозор, так и не обнаружив вторую группу финнов, израсходовал 242 снаряда и 220 патронов и записал на свой счет один потопленный и один поврежденный катер противника, хотя, как и в предыдущем случае, все они вернулись в базу. Однако, главное, прорыва неприятеля на пути движения советских конвоев допущено не было.

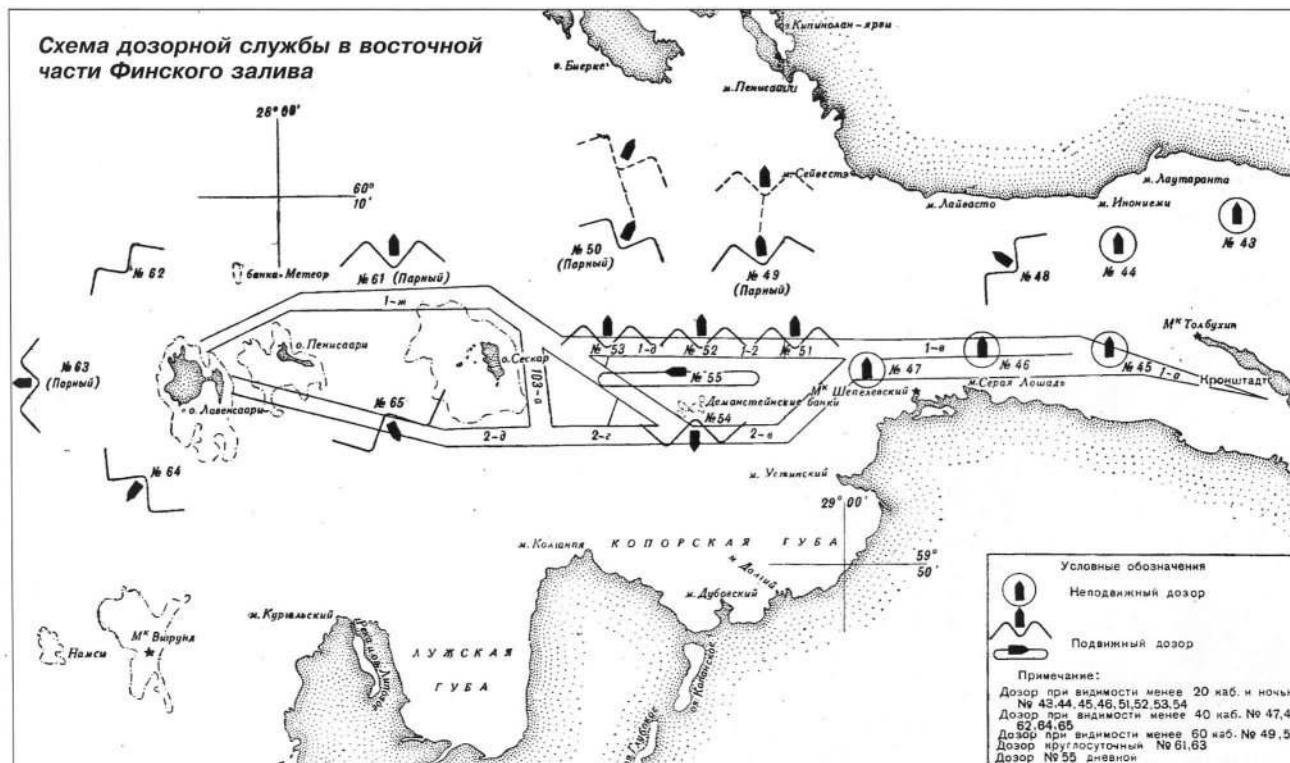
Интересно, что финские моряки указали в своем донесении об этом бое, что им противодействовали сначала два малых охотника, к которым потом присоединились еще 5-7 катеров. Впрочем, они сделали для себя и иные выводы. Торпедные катера типа «Н» с ненадежными моторами были переведены во 2-ю флотилию, занимавшуюся исключительно минными постановками, а их место в 1-й флотилии заняли вступившие в строй в начале июня шесть торпедных катеров типа «Т».



Финские торпедные катера типа «Т», июль 1943 г.

Тем временем, боевые столкновения продолжались. 2 июня в 01.59 акустик МО № 413 (командир – лейтенант Г. Ульяшин), находившегося в дозоре на линии № 51, услышал приближающийся с северо-востока шум двигателей, и в 02.00 в районе б. Диомид были обнаружены визуально восемь (в действительности пять, причем шедших двумя группами) неприятельских катеров, идущих на юго-восток. На этот раз финские сторожевые катера прикрывали тральщики «Kuha», «Harjus», «Salakka» осуществлявшие траление прибрежного фарватера в районе Койвисто – Саренпя – Сейвесте.

Финны тоже заметили наш одиночный катер и решили его уничтожить. В 02.02 противник повернул на запад и открыл огонь по МО № 413, который также стал отвечать из пушек, затем дал ход и пошел, маневрируя противолодочным зигзагом, генеральным курсом 135° для сближения со СКА № 172 (лейтенант И. Е. Новик), находившимся на соседней линии



Катер типа МО-4 в дозоре



дозора № 47. Заметив действия нашего катера, одна группа финских катеров пошла прежним курсом, а вторая повернула на юго-восток, отрезая путь МО № 413. Неприятель продолжал преследование, всё время поддерживая дистанцию около 1000 м, как наиболее безопасную от огня МО и в то же время достаточно эффективную для стрельбы «Бофорсов».

В это время увидевшие вспышки выстрелов катера соседних дозоров № 46, 47, 49, 52, 54 – МО № 302 (лейтенант И. Е. Сидоренко), МО № 104 (ст. лейтенант А. Н. Берибера), МО № 105 (ст. лейтенант П. Н. Травенко), МО № 101 (лейтенант В. Гриценко), СКА № 182 (ст. лейтенант Е. И. Смышляев) и СКА № 172 пошли полным ходом на сближение с противником. В 02.09 первая группа финских СКА повернула на юг, сосредоточив огонь на МО № 413. В 02.12 МО № 413, заметивший подход подкрепления, повернул на курс 45° на противника. Охотники из других дозоров также открыли огонь по финским СКА.

Наткнувшись на сосредоточенный огонь подошедшего подкрепления, к тому же «насчитав» вместе с МО № 413 и подкреплением целых семнадцать противников, восточная группа вражеских катеров начала отход в северном направлении. За ней повернула и вторая группа. Нашими катерами было отмечено попадание в головной катер западной группы (впоследствии не подтвердилось). СКА № 172 рискованно вклинился между двумя группами финнов, ведя огонь практически в упор.

В 02.17 над неприятелем появилось облако черного дыма – это финны выставили дымовую завесу. Подошедшие в 02.20 МО № 104, 105 продолжали вести



Немецкий малый минный заградитель типа КМ

огонь по уходящему неприятелю. МО № 413 вместе с присоединившимся СКА № 182, увидев два катера, пошли с ними на сближение, но своевременно опознали своих.

В это же время из бухты Батарейной для поддержки дозоров вышел бронекатер № 213. В 02.27 все наши находившиеся в районе боя катера приступили к преследованию отходившего на северо-запад противника. Спустя три минуты они попали под огонь батареи на м. Сейвесте, при этом МО № 105 прикрыл МО № 104 дымзавесой. На СКА № 172 произошла задержка 37-мм автомата, и катер лег на

курс отхода. В 02.35 МО № 104, 105 и устранивший неисправность СКА № 172 продолжили преследование. Спустя пять минут был замечен сильный взрыв на одном из финских катеров, который якобы исчез из вида (его гибель не подтвердилась). Еще через 5 минут противник скрылся в проливе Бьерке-зунд. В 02.50, когда наши катера легли на курс отхода в сторону Батарейной, МО № 101 и 302 дали по три залпа по катеру, внезапно появившемуся из-за вражеской дымзавесы. Им оказался СКА № 182, давший сигнал опознавания ракетой и прожектором. В 02.59 финские береговые батареи с м. Сейвесте вновь обстреляли наши катера, причем некоторые залпы образовывали вилку. СКА № 172 и 182, а затем и МО № 413 прикрыли отход дымовой завесой. В 03.28 батарея прекратила огонь. В 04.00 наши катера прибыли в бухту Батарейную.

В ходе боя получили повреждения МО № 105 (попал 1 снаряд), МО № 413 (3 снаряда), СКА № 172 (2 снаряда), но потери в личном составе ограничились, к счастью, лишь одним раненым пулеметчиком. Наши моряки заявили об уничтожении двух противников, но финские катера прибыли в базу без потерь.

При разборе этого боя командованием Истребительного отряда было указано, что при численном превосходстве наших катеров и большом расходе боезапаса (278 45-мм, 487 37-мм снарядов и 680 патронов к ДШК), малые охотники не смогли уничтожить противника из-за отсутствия централизованного управления. По той же причине был обстрелян свой СКА № 182. Кроме того, убийство без разрешения командования на помощь подвергшемуся нападению МО № 413, привело к тому, что остальные дозорные позиции были оголены, и противник имел возможность безнаказанно действовать на наших коммуникациях. Если бы данное боестолкновение было отвлекающим маневром финнов, как неоднократно случалось ранее, то необдуманные действия кинувшихся в один район катеров могли привести к безнаказанному проскакиванию неприятеля через брошенные дозорные позиции с целью торпедной атаки советских судов или минной постановки на наших фарватерах.

Утром 6 июня состоялся 20-минутный бой между двумя немецкими катерами-заградителями КМ и советским сторожевым катером (название его установить пока не удалось), охранявшим рейд Лавенсари, находившимся примерно в 800 метрах от северной банки. Согласно немецкому докладу из 850 пуль, выпущенных из 15-мм пулеметов, примерно 500 попало

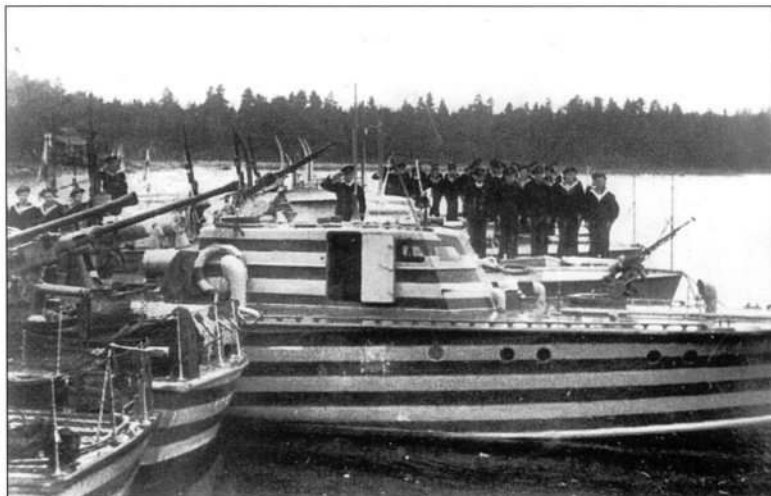
**Финский катер «Vasama» (б. советский
ТКА №52 типа Д-3), июль 1943 г.**

в цель, после чего на катере начался пожар. Тем не менее, из боя он не вышел, что дало основание немцам считать, что они имеют дело с бронекатером. Личный состав нашего катера потерял шесть человек ранеными и успел произвести всего несколько выстрелов из орудия. И все-таки постановка в намеченном месте была сорвана, и заградителям пришлось сбросить свой груз (8 мин поля «Zander 1b») севернее намеченного места.

25 июня в 23.40 находившиеся в дозоре № 50 МО № 313 и МО № 302 обнаружили у о. Бьерке четыре финских сторожевых катера, прикрывавших свои тральщики «Kuha» и «Siika», которые вели траление в направлении банки Грекова. Наши моряки открыли по неприятелю огонь. После перестрелки противник в 00.15 ушел под прикрытие батарей Саярпенпя и Сейвястё, обстреливавших малые охотники. Однако, продолжающиеся атаки нашего дозора вынудили финнов отказаться от траления и уйти в базу. Потерь обе стороны не понесли. Это был последний бой до наступления периода коротких ночей, в течение которого москитные силы противника не действовали, опасаясь нашей численно выросшей авиации.

Опыт прошедших в мае-июне боев показал, что финские катера, как и в прошлом году, старались иметь численное превосходство и выходили отрядами по четыре и более единицы. В ходе боя противник действовал малыми группами с разных направлений, стремясь рассечь наш строй и уничтожить катера поодиночке, чему способствовало превосходство в скорости. В случае организованного отпора неприятель отрывался от преследования, закрывшись дымом, и уходил под защиту береговых батарей. При этом отсутствие в бухте Батарейной постоянной поддержки в готовности выйти к атакованным катерам привело к выдвигению на помощь ведущим бой малых охотников с других дозорных линий и их оголению.

В 01.15 17 июля МО № 302 (ст. лейтенант И. Е. Сидоренко) и МО № 207 (ст. лейтенант А. Ф. Коршевнюк) в дозоре № 50 (Ш=60°08, Д=28°37) обнаружили три катера на дистанции 30 каб. Уже через две минуты малые охотники дали ход, в строе уступа влево легли на параллельный курс и в 01.20 открыли огонь по противнику, находившемуся на курсовом угле (КУ) 75° левого борта. Финские катера стали стрелять в ответ. В 01.24 впереди слева на дистанции 3-4 каб был обнаружен четвертый катер (в бою по финским данным участвовали VMV-9, 10, 12, 17 и ТКА «Vasama», прикрывавшие тральщик, работавший вблизи финского берега). Ст. лейтенант И. Е. Сидоренко, посчитав, что МО № 302 оказался в окружении, пошел на таран неприятеля (ТКА «Vasama»), сблизившись с финским катером до 130-150 м и обстреливая его из носового орудия. В это время остальные катера противника прекратили огонь, так как опасались задеть «Vasama», совершили поворот «все вдруг» и легли на курс отхода 45°, одиночный катер (ТКА «Vasama», у которого вышел из строя автомат «Бофорс») также повернул на



обратный курс, но, получив прямое попадание, по мнению старшего лейтенанта И. Е. Сидоренко, взорвался. По финским данным «Vasama» получил попадание в кормовую часть ниже ватерлинии, что не помешало ему занять место в строю финских катеров и вернуться в базу. В 01.50 к месту боя подошли МО № 404 и 408 из дозора № 49, но выяснив, что неприятель ушел, вернулись на свою позицию. В ходе боя на МО № 302 попаданием снаряда были пробиты депрессор и буюк трала, поврежден ледовый пояс, по правому борту получено несколько осколочных пробоин, на МО № 207 повреждена носовая пушка.

При возвращении на линию № 49 МО № 404 (лейтенант Г. В. Мациевский) и МО № 408 (ст. лейтенант П. И. Сажнев) в 02.42 обнаружили на дистанции 30-35 каб осуществлявшие поиск финские ТКА «Tyrsky», «Taisto», «Tarmo», следовавшие в строе кильватера курсом 270°. На запрос МО № 408 головной катер дал белую ракету. В 02.45 малые охотники с дистанции 18-20 каб открыли огонь. В 02.48 с МО № 404 наблюдали прямое попадание в головной катер, который взорвался (не подтвердилось), катера противника поворотом «все вдруг» отвернули вправо, легли на курс отхода и скрылись в северо-западном направлении.



Финский торпедный катер «Taisto», весна 1943 г.

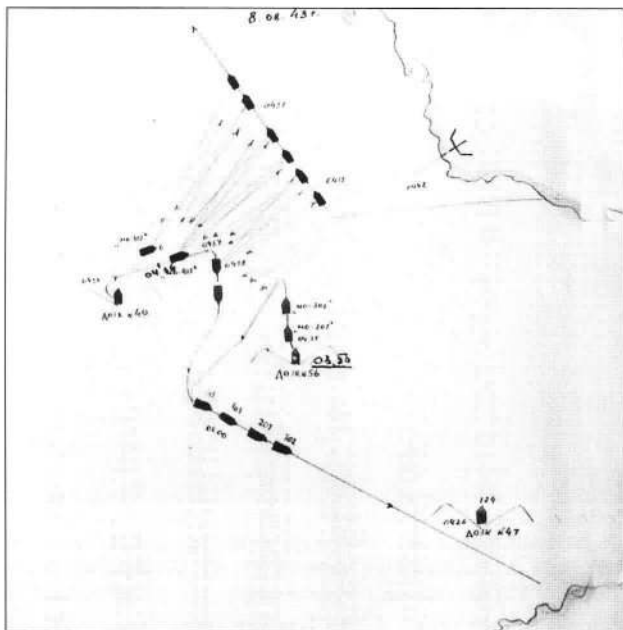


Схема столкновения дозорных катеров МО №313 и №413 с катерами противника 8 августа 1943 г.

На МО № 404 ответным огнем неприятеля было пробито стекло на козырьке мостика, на МО № 408 вышел из строя ДШК левого борта. В 02.54 с МО № 408 на дистанции 25 каб был снова обнаружен финский ТКА, который после открытия огня малыми охотниками в 02.56 скрылся на северо-запад.

С начала августа в связи с увеличением продолжительности ночного времени противник возобновил активность своих легких сил, базирующихся на Бьеркезунд. Развитая система наблюдательных пунктов и прожекторных постов позволяла неприятелю непрерывно вести наблюдение за движением наших конвоев и своевременно разворачивать силы для их перехвата.

В ночь на 8 августа финские торпедные катера приняли первую попытку прорваться на пути движения конвоев через наши дозоры. В 00.00 акустики МО № 207 (ст. лейтенант Коршевнюк), № 302 (ст. лейтенант



Финские торпедные катера «Tarmo» и «Taisto» в базе, лето 1943 г.

Сидоренко) в дозоре № 56 обнаружили по пеленгу 315° шум моторов. МО № 314 и СКА № 92 дозора № 50, в это же время услышавшие шум моторов на северо-востоке, пошли на сближение и в 00.19 обнаружили пять неприятельских катеров, шедших курсом 180°. Когда малые охотники открыли по ним огонь с дистанции 4-5 каб, финны ответили пулеметным огнем, отвернули на северо-восток и скрылись из видимости, но не отказались от выполнения своего замысла.

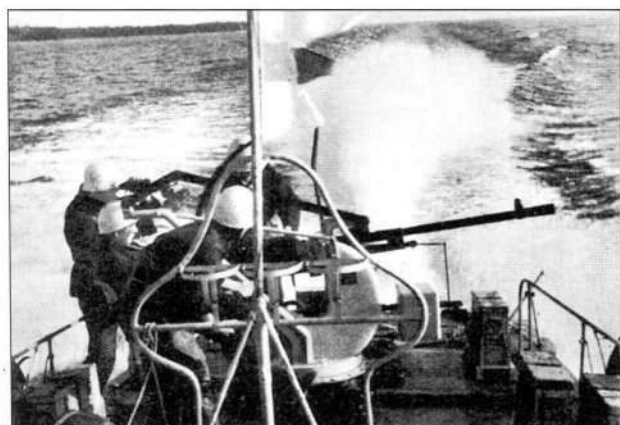
В 03.51 МО № 124 в дозоре № 47 был обстрелян с дистанции около 50 каб катерами противника, быстро скрывшимися из вида. Далее в 03.50 МО № 207, 302 в дозоре № 56 снова обнаружили по пеленгу 315° пять катеров и дали оповещение об обнаруженном неприятеле. В это же время МО № 314 и СКА № 92 дозора № 50 услышали шум моторов на северо-востоке и пошли на сближение с противником. Получив оповещение от МО № 207 и 302, дозор № 49 – МО № 313 (ст. лейтенант Сафонов), МО № 413 (мл. лейтенант Федин) с командиром звена капитан-лейтенантом Чубучным на борту в 04.05 пошли на поддержку дозора № 56 и в 04.25 обнаружили противника на дистанции 35-40 каб, после чего сразу открыли огонь. В это время МО № 207 и 302, а также МО № 124 (мл. лейтенант Дежкин), услышав выстрелы, пошли с разных сторон к месту боя. Финские катера отвечали редкими выстрелами, снаряды ложились с недолетом. В 04.42 береговая батарея Сейвесте открыла огонь, снаряды легли в 2 каб по носу малых охотников, после чего МО № 313, 413 отвернули на 90°. Противник, а согласно финским данным это были ТКА «Tarmo», «Tuuli», «Tuisku», «Jumu», «Jyry», «Jylha», без потерь скрылся в проливе Бьеркезунд. Интересно отметить, что на следующую ночь финские катера вновь вышли в этот же район, но встречи с дозорами не имели. Впрочем, не удалось им обнаружить и цели для атак.

Очередной контакт состоялся в ночь на 19 августа. Находившиеся в дозоре № 49 МО № 203 (ст. лейтенант М. Г. Авилкин) и МО № 124 (мл. лейтенант Н. Д. Дежкин) под общим руководством командира дивизиона капитана 3 ранга Г. И. Лежепекова в 01.20 у банки Грекова (Ш=60°10', Д=28°35,5') по пеленгу 315° на дистанции 25-30 каб обнаружили силуэты пяти катеров (VMV-8, 9, 11, 17 и «Vasama»), которые прикрывали работу тральщика. В 01.27 противник совершил поворот «все вдруг» и строем фронта пошел на малые охотники, открыв огонь с 15-20 каб. Фланговые катера неприятеля, выдвинувшись вперед, охватывали наш дозор с двух сторон. Первым давший ход МО № 203 поставил дымовую завесу, и малые охотники, уклоняясь от атаки превосходящих сил противника, строем уступа вправо легли на курс отхода 225°. В 01.35 с целью морального воздействия и дезориентации противника МО № 124 сбросил одну большую и две малых глубинных бомбы, а МО № 203 сбросил дымшашку. Часть финских катеров, наблюдавших взрывы и дым, перенесла огонь на плавающую шашку, остальные продолжали стрелять по малым охотникам. В 01.38 МО № 203 вновь поставил дымзавесу. После взрывов глубинных бомб в 01.39 противник лег на обратный курс и в 01.40 скрылся в северо-восточном направлении. В результате боестолкновения наши катера получили незначительные осколочные повреждения, два краснофлотца были ранены. Малые охотники поверну-

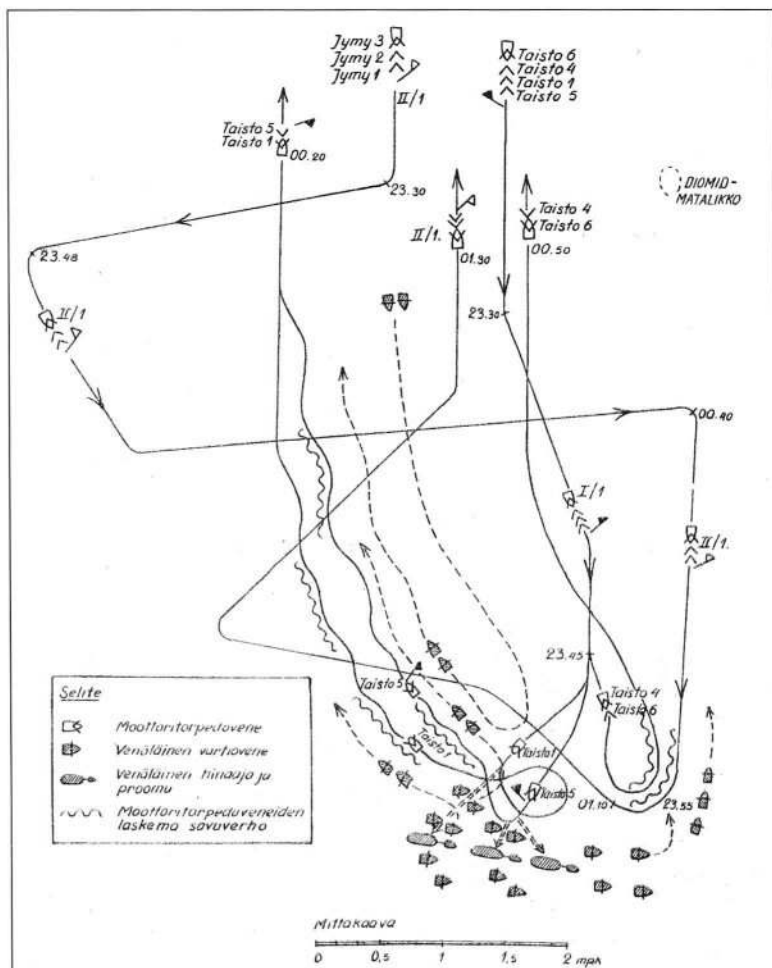
Финская схема набега торпедных катеров 19-20 августа 1943 г.

ли на обратный курс и в 02.00 легли в дрейф на линии дозора.

На следующую ночь противником наших дозоров вновь стали финские торпедные катера. В 00.28 20 августа МО № 124 (мл. лейтенант Дежкин, на борту старший дозор ст. лейтенант Воробьев), МО № 314 (лейтенант Житенев), находившиеся в дозоре № 56, обнаружили с помощью гидроакустической аппаратуры шум винтов. Они выдвинулись в соответствующем направлении и в 00.30 в 6 милях к северо-западу от маяка Шепелевский увидели наш конвой, двигавшийся в Кронштадт. В 00.35 МО № 314 обнаружил на дистанции 40-50 каб четыре катера противника, шедших курсом 225°. МО № 124 и МО № 314 немедленно пошли на сближение с неприятелем. В 00.52 МО № 403 (ст. лейтенант Барлахов) из дозора № 51 также обнаружил неопознанные катера. МО № 403 и шедший головным в конвое ТЩ «Разведчик» стали запрашивать опознавательными сигналами приближающиеся катера, шедшие двумя группами, но те с дистанции 6-8 каб в 00.53 открыли огонь по МО № 403 и конвою и выпустили торпеды. Сделать это удалось только головным «Tuisku» и «Tarmo». Считалось, что одна из торпед «Tarmo» поразила баржу, но на самом деле следы торпед даже не наблюдались кораблями конвоя. Вторая группа из двух катеров, попав под сильный огонь эскадренных кораблей и охотников, начала усиленно маневрировать, ставить дымовые завесы и вскоре вообще перестала отличать своих от чужих. Как и первая группа, она стала отходить к месту сбора. Третья группа в составе трех катеров типа «J», попыталась воспользоваться общей суматохой и в течение некоторого времени старалась скрытно занять позицию для атаки, но каждый раз наткалась на дозорные катера и отходила.



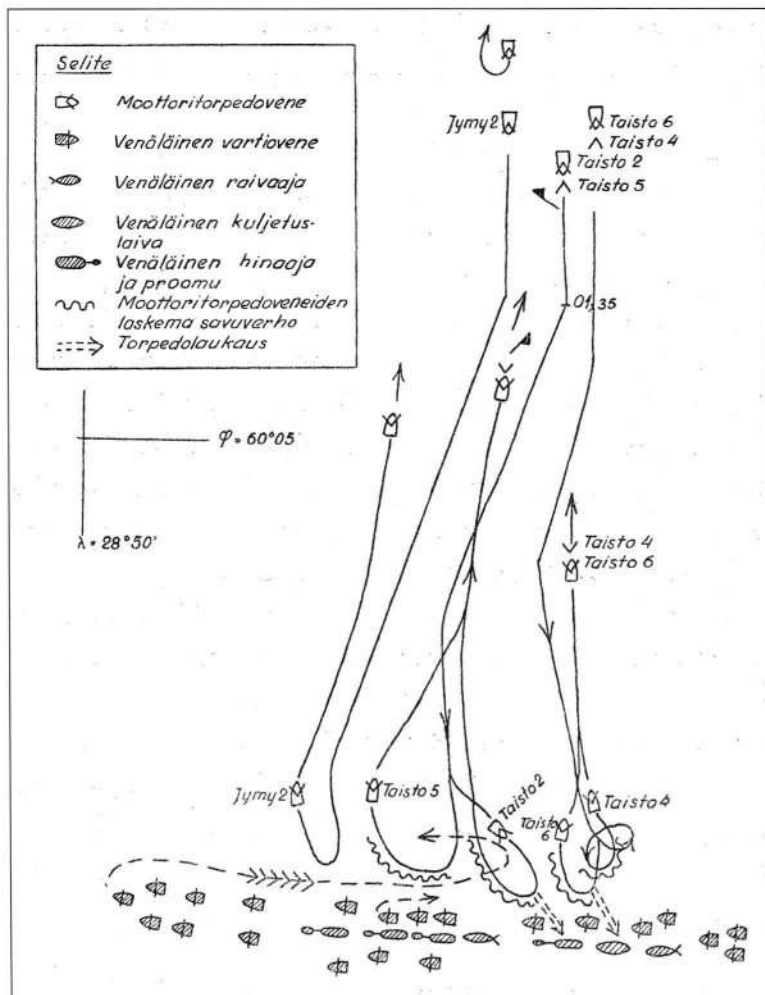
20-мм автомат «Бреда» на финском торпедном катере типа «J»



МО № 403 и корабли конвоя продолжали вести стрельбу по нападавшим. В это время подошедшие с севера МО № 124, 314 подключились к отражению атаки. В 00.54 два головных финских катера поставила дымовую завесу и скрылась в северном направлении, через минуту их примеру последовала вторая группа. В 01.02 МО № 124 обнаружил на юге ставивший дымовую завесу катер противника и вместе с МО № 314 пошел на сближение, ведя огонь из орудий. Вражеский катер отвернул на север и скрылся из видимости. Когда в 02.10 МО № 124, 314 возвращались к месту своего дозора, они обнаружили и обстреляли третью финскую группу, которая уже потеряла конвой и пыталась выйти на фарватер за его кормой. Противник, отстреливаясь, повернул и скрылся в северо-восточном направлении. В 02.15 МО № 314 обнаружил еще два катера на юго-западе, но они оказались МО № 101, 403, прибывшими из б. Батарейной с командиром поддержки дозора. Произведенный поиск показал отсутствие противник в районе. Конвой в 05.56 прибыл в Кронштадт. В результате боя финские катера повреждены не получили, на МО № 124 было двое раненых.

В ночь на 22 августа группе из пяти финских торпедных катеров удалось скрытно обойти наши дозоры и выйти на корабельный фарватер. Стоявшие на линии № 50 МО № 104 и МО № 105 в 02.08 обнаружили

Финская схема набега торпедных катеров 21-22 августа 1943 г.



сам катер мог позволить себе лежать без хода в дрейфе. Даже на тихом ходу шум двигателя забивал аппаратуру, как и шум волн. Кроме того, при лежании в дрейфе существенно сокращался участок моря, просматриваемый визуально. Положительную роль в организации гидроакустического наблюдения сыграло введение в штат МО второго акустика, хотя, как отмечалось, их подготовка была весьма «разнообразная», поскольку 56 % акустиков были призыва 1943 года, в том числе из школы юнг, и специальную подготовку не проходили. Выходом из ситуации могло стать только оснащение катеров радиолокационными станциями, но этот вопрос даже не поднимался, поскольку катерных станций отечественная промышленность не производила, а по ленд-лизу они не поставлялись. В результате, курсировавшие по фарватеру конвои могли рассчитывать только на собственную бдительность и слабую подготовку финских катерников. Впрочем, при достаточно большом количестве повторов события даже с небольшим разовым шансом на успех рано или поздно сбываются...

В ночи на 27 августа и 1 сентября финские торпедные катера снова выходили для атаки конвоев. Несколько раз с разных направлений они пытались преодолеть дозорные линии, но каждый раз отказывались от этого ввиду угрозы неминуемого обнаружения. Командир вражеского отряда понимал, что потеря скрытности обязательно приведет к срыву операции, поскольку для «силового» прорыва к конвоям он не располагал достаточным количеством катеров. Не иначе, как от отчаяния, во втором походе «Taisto» выпустил одну торпеду по лежавшему в дрейфе охотнику, который внезапно дал ход и уклонился от смертельной опасности, даже не подозревая о ней. 5 сентября финской группе удалось просочиться в район севернее Сескара, но никаких конвоев в эту ночь

лишь группу прикрытия, состоявшую из шести сторожевых катеров. В течение последующего получаса дозор дважды обстрелял финнов и заставил их ретироваться на север. Спустя час конвой Кронштадт – Лавенсари, в эскорт которого входили СКА № 62, № 92, подвергся нападению торпедных катеров «Tuisku», «Taisto», «Tuuli», «Tuima», «Jygy», выпустивших в общей сложности семь торпед. Хотя финны насчитали два или три попадания, фактически, как и в предыдущем случае с кораблей не заметили даже следов торпед. Сразу после атаки финские катера закрылись дымзавесами и ушли в северном направлении, и по пути с большой дистанции были безрезультатно обстреляны нашим дозором № 50.

Вышеприведенные эпизоды явно указывали на то, что даже значительно усиленные по сравнению с 1942 годом дозоры не могут на 100 % гарантировать нас от проникновения противника в охраняемую операционную зону. Дальность визуального обнаружения ночью сильно зависела от фазы луны и одна и та же плотность дозоров, вполне достаточная в фазу полнолуния, оказывалась совершенно недостаточной для новолуния. Не могли полностью исправить ситуацию и шумопеленгаторы. Во-первых, эффективно использовать их можно было только при тихой погоде, когда

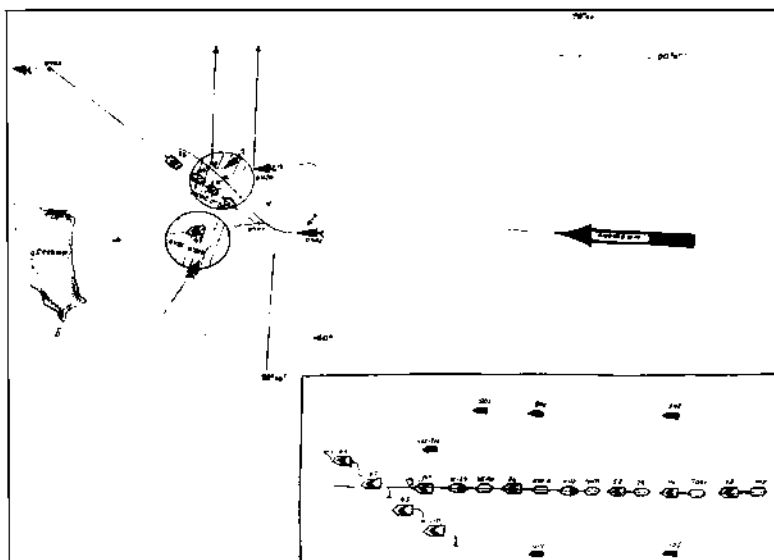
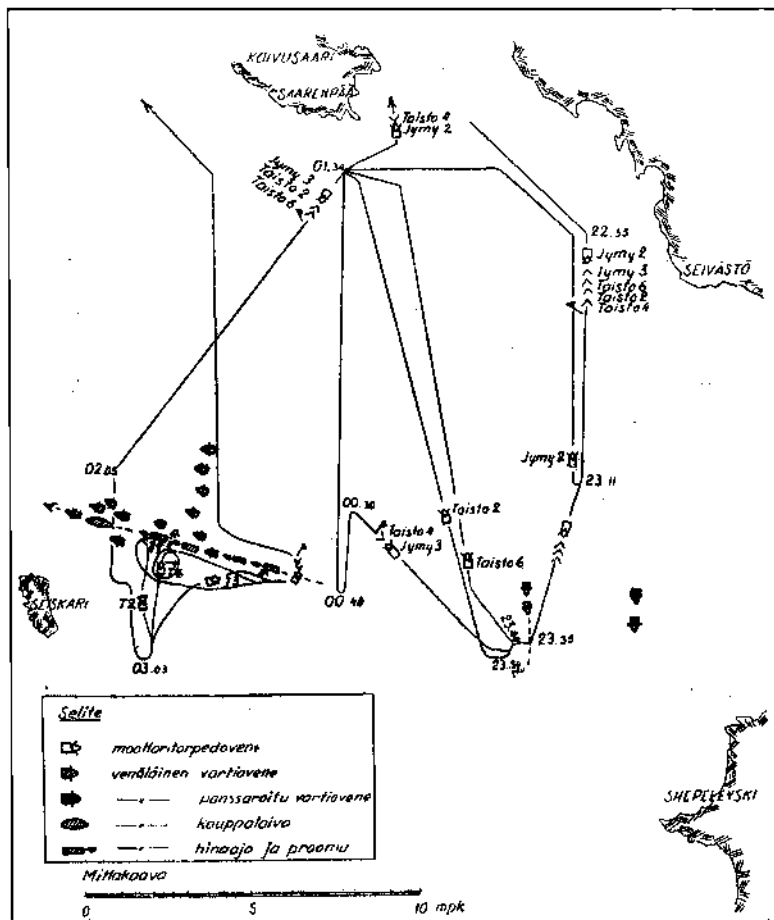


Финский торпедный катер «Tuima» в Выборгском заливе, август 1943 г.

**Схема боя 6-7 сентября 1943 г. Вверху
финская версия событий, внизу
советская**

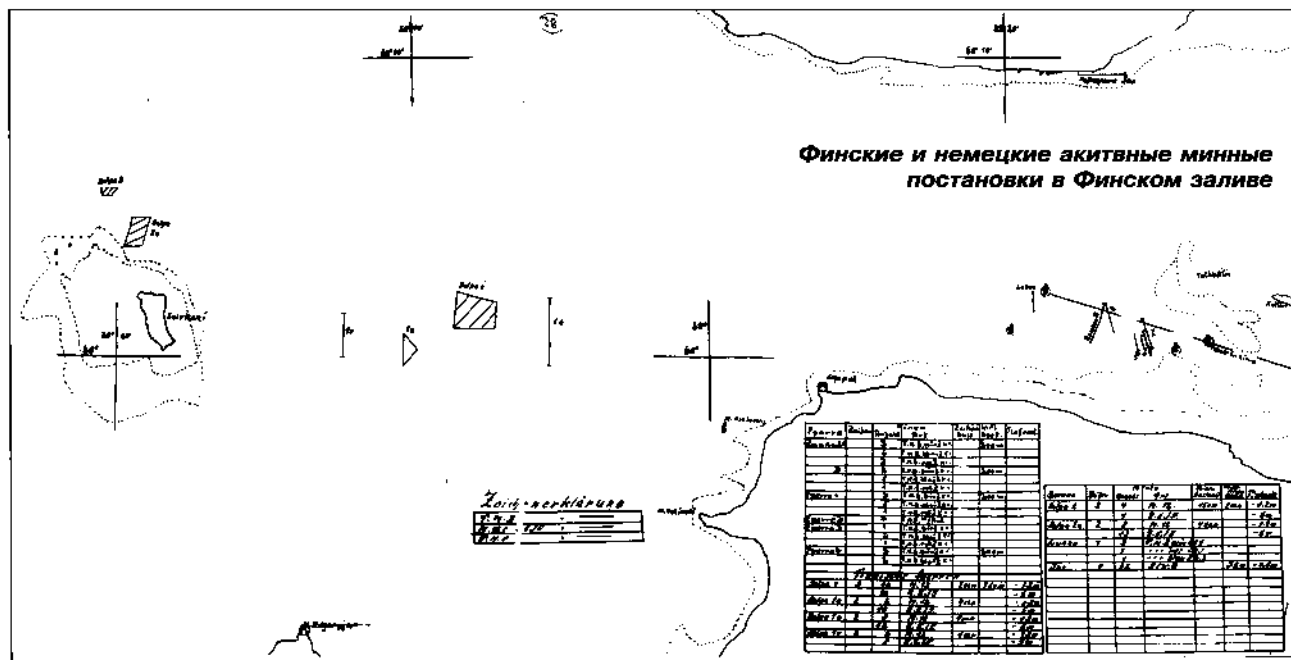
не проводилось. И лишь 7-го числа противнику сопутствовал успех.

В 00.49 МО № 207 (ст. лейтенант Коршевнюк), несший службу в дозоре № 51, на дистанции 8 каб обнаружил очередную финскую поисково-ударную группу в составе «Taisto», «Jyske», «Tuima», «Tuuli», шедших курсом 225°. Малый охотник пошел на сближение и с 2-3 каб открыл огонь, при этом от попаданий на головном катере было замечено сильное пламя в кормовой части, и он остановился. На самом деле в данном случае на «Tuima» в результате неисправности карбюратора произошло возгорание в моторном отделении. МО № 207 продолжал вести огонь, и в 00.56 остальные неприятельские катера, отказавшись от попытки пройти в этом районе, легли на обратный курс и закрыли поврежденный торпедный катер дымовой завесой. В это время к месту боя подошел МО № 124 (лейтенант Н. Д. Дежкин) из дозора № 52 и также вступил в бой. В 01.07 обошедший облако дыма МО № 207 увидел финские торпедные катера, уходящие на север. Обследовав район повреждения финского катера, малые охотники ничего не обнаружили. МО № 207 получил в бою четыре пробоины от снарядов, один человек был убит и двое ранены. В начавшейся перестрелке финские катера потеряли друг друга и группами вернулись в маневренную базу Саренпя. Там финский командир после уточнения состояния катеров (на нескольких обнаружилось неполадки моторов), собрал новую ударную группу в составе «Taisto», «Jyske», «Tuuli» и пошел догонять конвой, данные о котором поступали от береговых постов наблюдения. Из-за нехватки времени финский отряд пошел полным ходом к Сескару, в связи с чем его уже в 02.50 услышал находившийся в дозоре № 53 МО № 404 (ст. лейтенант Мациевский). В это же время находившиеся севернее МО № 304, 403 (дозор № 50) слышали шум с южного направления. МО № 404 пошел на шум, но в 03.20 звук прекратился. Как оказалось, финны заметили наши катера и перешли на маломощные экономические двигатели. В 03.27 МО № 404 получил от дозора с позиции № 50 сообщение, что катера противника предположительно прорвались на фарватер в районе о. Сескар, и пошел обследовать указанный район. Тем временем противник прошел на юг, заняв тем самым позицию для атаки каравана с темной части горизонта, к тому же с менее защищенной эскортными кораблями стороны. В 03.50 вражеские катера заметили конвой и после сближения с ними на



экономических двигателях в около 04.17 выпустили торпеды. В результате внезапной атаки торпедами с «Taisto» и «Tuuli» были потоплены буксир К-12 и баржа ЛТП-11 с 65 т бензина, при этом погиб 21 человек.

Лишь в этот момент противник был повторно замечен дозорными катерами. В 04.17 МО № 304, 403 и



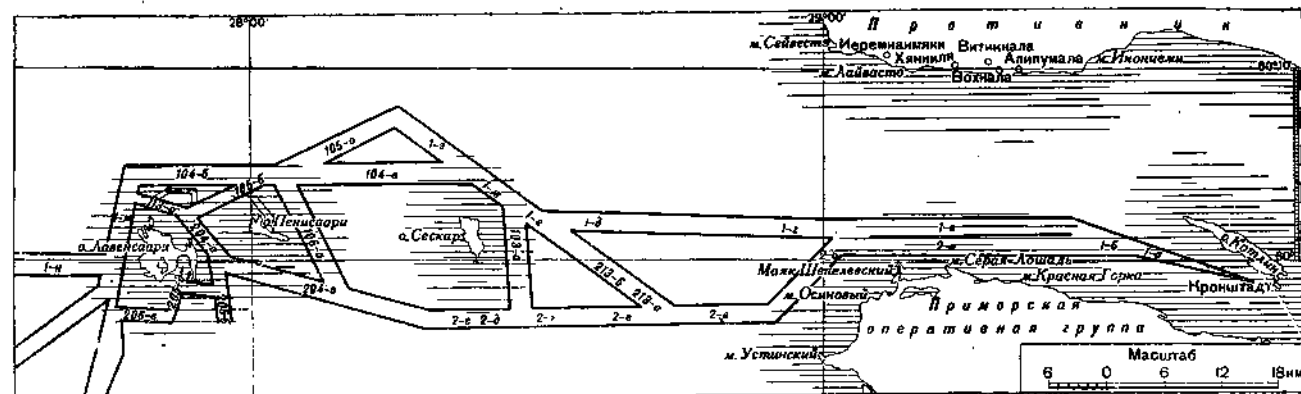
МО № 404 снова услышали шум моторов, и в 04.21 заметили в стороне конвоя два взрыва. Подойдя ближе, малые охотники увидели баржу и два охотника типа БМО, подбиравших людей из воды.

В это время МО № 404 на расстоянии 15 каб на северо-востоке снова обнаружил два катера противника, идущих на баржу. Фактически к тому моменту финны уже выпустили все торпеды и уточняли результаты атаки. МО № 404, стреляя, пошел на торпедные катера, под огнем с близкого расстояния неприятель отвернул и скрылся в северном направлении. В 04.30 МО № 304, 403 по пеленгу 150° увидели красные ракеты, пошли на них и с дистанции 40 каб открыли огонь по обнаруженным финским катерам, двигавшимся курсом 225°. В 04.35 противник, не принимая боя, скрылся из виду. В 04.50 в последний раз за эту ночь МО № 304, 403 по пеленгу 35° на дистанции 40 каб заметили силуэт лежащего в дрейфе катера и начали стрелять. Катер дал ход и скрылся на север.

Фарватеры в районе Кронштадта - о.Лавенсаари на 1943 г.

Данный эпизод прекрасно продемонстрировал, что при столкновении с умелым и упорным противником дозорная служба не всегда справлялась с возложенными на нее обязанностями. Тем более, что часть сторожевых катеров этой ночью оказалась снята с дозорных линий для выполнения других задач. По итогам боя командующий КБФ приказал впредь не допускать этого, используя для дозорной службы при недостатке малых охотников торпедные катера, а также более тщательно подходить к выбору кандидатур командиров конвоев. Благодаря принятым мерам бой 7 сентября оказался единственным успехом финнов, достигнутым в ходе кампании в результате использования торпедного оружия.

Впрочем, противник отнюдь не воспринимал наши дозоры в качестве незначительной помехи. Для их уничтожения была разработана целая операция. С конца августа вражеские сторожевые катера своими демонстративными действиями старались привлечь внимание наших дозорных сил к району между Бьерке и банкой Агамемнон. Одновременно с этим финские катера-тральщики осуществили разведывательное





Финский сторожевой катер, сентябрь 1943 г.

траление. В решающую фазу операция перешла в ночь на 9 сентября, когда на уничтожение дозоров вышли канонерские лодки «Uusimaa» и «Nameenmaa». Походный ордер противника был построен следующим образом: впереди в качестве приманки шли пять сторожевых катеров 2-й флотилии, затем на удалении 1 мили – катера-тральщики с поставленными тралами, и в 600 метрах за ними – канонерки.

Накануне вечером МО № 207 и МО № 124 (старший дозора командир звена ст. лейтенант И. П. Чернышев) прибыли на линию ДОЗК № 49. В 00.49 с севера акустиком был услышан шум моторов, о чем катера сообщили в базу и направились в сторону источника шума, с дистанции 12 каб обнаружив три катера противника. Неприятель, заметив наши катера, лег на обратный курс и в 00.54 скрылся из вида.

Следуя на северо-восток, в 01.00 МО № 207 и МО № 124 снова обнаружили на дистанции 15 каб три вражеских катера, при попытке сближения опять скрывшиеся в северном направлении, пользуясь преимуществом в скорости. Финны огня не открывали, боясь сорвать сосредоточение дозорных сил – они хотели застать врасплох как можно больше целей.

Наконец, в 01.34 канлодки были замечены с катеров нашего дозора. Чернышев по радио вызвал авиацию (так и не прибывшую в течение ночи), а малые охотники, увеличив дистанцию, легли на параллельный неприятельскому отряду курс. Скорость канонерок была ограничена 6-узловой скоростью катеров-тральщиков, так что преследовать охотники они не могли. Расчеты противника на успех стали улетучиваться. Безрезультатный поиск окончился тем, что финский отряд сам стал целью для торпедных катеров № 93, 101, 103, 111 из группы поддержки дозора. В 03.29-03.32 катера № 101 и № 111 выпустили по паре вражеских «тральщиков» три торпеды, но промахнулись. При выходе из атаки они потеряли цель и друг друга, после чего ушли в базу. Бой завершился перестрелкой между сторожевыми катерами. Канонерки попытались было принять в ней участие, но дистанция оказалась слишком большой для их пушек, к тому же им мешали свои катера. В результате «Uusimaa» и «Nameenmaa» произвели главным калибром всего девять выстрелов.

Вслед за этим финский отряд вышел из боя и ушел в базу.

Последующие сентябрьские рейды финнов также не принесли им успехов, хотя противник неоднократно сумел скрытно форсировать линию дозоров. Так, в ночь на 15-е два катера поставили в районе банки Нагаева заграждение «Salpa II», в ночь на 25-е четыре катера у Лавенсари «Salpa III», и, наконец, в ночь на 30-е четыре других вновь атаковали конвой Кронштадт – Лавенсари. Примечательно, что, несмотря на тот факт, что по каравану было выпущено пять торпед, враг не был замечен ни до, ни после пусков. Последнее, естественно, свидетельствовало о том, что все торпеды прошли мимо цели.

Вслед за снижением активности авиации, с наступлением октября противник уменьшил нажим своими легкими силами на наши дозоры и коммуникации. Имевшиеся случаи появления вражеских катеров на наших фарватерах показывали, что организация дозоров неприятелем изучена, вследствие чего он старался действовать за пределами досягаемости гидроакустических средств малых охотников и в темное время суток, когда было затруднено визуальное наблюдение.

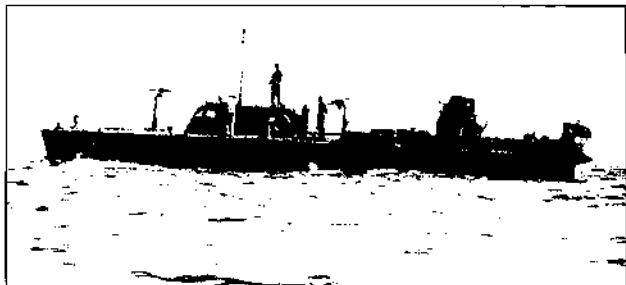
Первая половина октября прошла сравнительно спокойно, но в ночь на 16-е состоялась целая серия боев.

В 04.20 СКА типа Д-3 № 172 (лейтенант И. Е. Новик) в дозоре № 48 обнаружил немецкие катера-заградители КМ-5, 8, 19, направлявшиеся для постановки мин на судоходный фарватер в районе Шепелевского маяка. После того, как противник не ответил на опознавательный сигнал, в 04.31 СКА № 172 открыл огонь. Вражеские катера, вооруженные лишь пулеметами, не могли позволить себе участвовать в столь неравном бою. Первый катер повернул на обратный курс, остальные катера пошли на север.

Оповещения об обнаруженном противнике наш катер не дал, так как один из радистов был на берегу на гауптвахте, а второй по боевому расписанию был в расчете артустановки. Поэтому поддержка дозору № 48 выслана не была. СКА № 172 продолжал сближаться, стреляя и маневрируя противобатальонным зигзагом. После попадания снарядов в первый катер, тот остановился, второй в строю обошел поврежденный и стал прикрывать его дымовой завесой. В 04.35 СКА № 172 прошел через завесу и обнаружил, что все катера группой уходят на север. Наш катер преследовал противника до 04.50, пока тот не скрылся из виду. В результате перестрелки СКА № 172 получил по-



Финский торпедный катер «Tuuli»



Сторожевой катер №162 типа Д-3

вреждения дымматпаратуры и несколько пулевых пробоин, было ранено три человека. Это был первый за весь период противостояния флотов в восточной части Финского залива случай, когда действия нашего дозора заставили противника полностью отказаться от выполнения минной постановки.

Финны, тем временем, проводили операцию у Лавенсари. Минные заградители «Ruotsinsalmi» и «Miina» выставили поле на полпути между этим островом и Коммерсом, а пять торпедных катеров 2-й флотилии – заградитель «Salpa IV» юго-западнее Лавенсари. Их коллеги из 1-й флотилии («Tarmo», «Tyrsky», «Tuuli», «Tuisku», «Tuima», «Jylha», «Jyske») той же ночью попытались повторить успех годичной давности непосредственно в бухте Норре-Коппельлах. В 01.28 они были обнаружены и обстреляны дозорным СКА № 506. Огонь с малого охотника, к которому присоединилась береговая батарея, вынудил финские катера отказаться от выполнения боевой задачи, прикрыться дымовой завесой и отойти на север. Не оправдались и надежды финнов выманить из бухты на неравный бой пару наших охотников. Ответным огнем неприятеля на катере был убит один и ранены четыре человека.

Следующий комбинированный выход финнов состоялся в ночь на 21 октября. 2-я флотилия ТКА выставила заградитель «Salpa I» рядом с фарватером восточнее Сескара, а 1-я атаковала северо-западнее этого острова конвоем, направлявшийся на Лавенсари. На этот раз противнику не удалось соблюсти скрытность. Находившийся в дозоре № 61 МО № 213 за 20 минут до нападения обнаружил и обстрелял три вражеских катера, сразу же скрывшихся за дымовой завесой. Ими являлись «Tuima», «Tyrsky» и «Tuuli», которые отошли на север, после чего уже не смогли установить контакт с конвоем. Участие в нападении приняли только «Jymu», «Jyske» и «Tarmo». В 03.14 «Jymu» скрытно выпустил две торпеды, но промахнулся. Производя маневр уклонения, этот катер врезался в «Tarmo», который только выбирал цель для атаки. Оба «торпедносца» получили серьезные повреждения, причем «Tarmo» был вынужден взять курс на базу. «Jyske» долго выбирал цель для атаки, пока в 03.34 не выпустил свои торпеды в буксир и баржу – обе мимо. Лишь только тогда нападавшие были обнаружены эскадрой. Тральщики № 36, 42 и СКА № 122 обстреляли отходившие катера, но попаданий также не добились.

В ночь на 23 октября дозором № 60 были замечены два корабля противника, вероятно дозорные, лежащие в дрейфе в северо-восточной части Лужской губы. По приказу командира ОВР была назначена группа катеров: МО № 101, 104, 107, 401 под общим коман-

дованием капитана 3 ранга С. И. Кведло, которая через пять суток (!) в 23.08 27 октября вышла из Батарейной для захвата кораблей противника, но вследствие штормовой погоды операцию было решено отложить. Через семь суток после первого обнаружения неприятельских кораблей в Лужской губе, 29 октября в 23.25, группа в том же составе снова вышла в район проведения операции. В 03.40 МО № 401 согласно плану остался на линии дозора № 60, а остальные катера пошли курсом 90°. Не найдя кораблей противника в районе поиска, малые охотники в 06.30 вернулись в базу.

В ночь на 27-е немецкие катера-заградители скрытно проникли на Красногорский рейд Кронштадта и выставили там заградитель «Zander IIa» и «Zander IIb». Их успешные походы повторялись в ночи на 3 и 4 ноября. Банки были обнаружены 10 ноября, когда одна из мин взорвалась в 5-7 метрах позади сторожевого катера № 92, входившего в состав эскорта конвоя Лавенсари – Кронштадт. Катер лишился кормовой части по переборку бензоотсека (по 35 шпангоут), две кормовые бензоцистерны были выброшены на высоту 20 м, за борт улетели 14 глубинных бомб и дымшашки, хотя ранен был только один человек. И все же охотник удалось довести до бухты Батарейной, а затем отправить на ремонт в Кронштадт. До конца кампании в этом районе было вытралено 11 мин, а еще 23 подрывано глубинными бомбами, сброшенными с охотников – неплохой результат, если считать, что немцы выставили в общей сложности 40 мин.

Неплохие шансы нанести потери противнику были упущены в ночь на 2 ноября. Катера ДОЗК № 49 МО № 203 (ст. лейтенант Авилкин) и МО № 303 (лейтенант Титяков) под общим командованием ст. лейтенанта Чернышева в 21.18 услышали с северного направления шум моторов катеров, дали оповещение об обнаружении и пошли параллельно предполагаемому курсу противника. В 21.23 малые охотники легли в дрейф для акустического прослушивания, но в 21.25 шум прекратился. Видимость в ту ночь была очень плохой и не превышала 50-100 метров. В 01.25 с малых охотников снова услышали приближающийся шум, катера дали ход и легли на курс сближения. В 01.31 на КУ 5-7° правого борта МО № 203 обнаружил неприятельские торпедные катера, число которых командир катера определил в шесть. Фактически это были «Tuima», «Tuisku» и «Tuuli», которые возвращались из безрезультатного поиска на наших коммуникациях. Противник оказался захвачен врасплох и далеко не сразу открыл ответный огонь. С малого охотника отметили попадания в два катера (позднее не подтвердились, по финским данным все трассирующие очереди из крупнокалиберного пулемета шли над катерами), а при расхождении с концевым катером МО № 203 попытался его протаранить. Катер маневром избежал столкновения, и неприятельский отряд тут же пропал из видимости за дымзавесой. Одновременно группа наблюдалась с МО № 303, который правильно определил ее состав и так же подверг кратковременному обстрелу. Потерявшие друг друга во время боя МО № 203 и 303 соединились только в 02.10 и в 03.30 вернулись в точку дозора. По-видимому, основной причиной неуспеха стала слабая подготовка комендоров к ведению огня на полном ходу.

БМО выходит на позицию в Финском заливе, 12 ноября 1943 г.

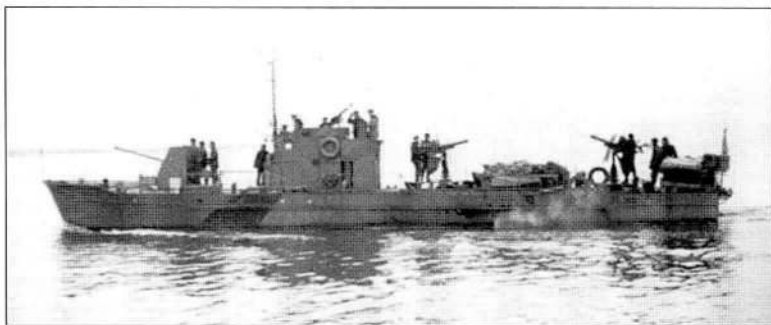
Последний заслуживающий упоминания бой состоялся в ночь на 19 ноября, когда группа финских торпедных катеров, просочившись сквозь дозоры, атаковала наш конвой недалеко от Лавенсари. Как и в случае 30 сентября, противнику удалось напасть на суда скрытно, не будучи обнаруженными ни до, ни после пусков. Четыре катера выпустили по одной торпедой по двум спаренным тендерам, которые они в темноте приняли за баржу – без какого-либо успеха. Пятый катер – «Югу» – и вовсе не смог выстрелить из-за обледенения торпедных аппаратов. По финским данным после этого он обстрелял один из сторожевых катеров из пушки и пулеметов, но в наших сводках упоминание о боевом столкновении отсутствуют.

Днем наша авиация в точке Ш=60°06,4, Д=29°05,5 обнаружила поврежденный катер противника. На следующие сутки день из бухты Батарейной для его захвата вышли МО № 304, 314, 403, 404 под общим командованием капитан-лейтенанта Карповича. Задание выполнить не удалось, так как в 14.00 малые охотники попали под сильный огонь трех береговых батарей с м. Сейвесте и вынуждены были отступить. При этом было установлено, что обнаруженное плавсредство является не катером, а боном или плотом. На МО № 314 в результате обстрела осколками была разбита раация и ранен капитан-лейтенант Карпович.

До конца кампании финские «торпедоносцы» еще четырежды проникали в нашу операционную зону и ставили мины, но ни одна из этих постановок успехов врагу не принесла. По всей вероятности, они выставлялись в стороне от фарватера, точного начертания которого противник не знал в связи со слабостью своей воздушной разведки. С некоторой долей вероятности можно говорить о подрыве на финской мине лишь тральщика «Радуга». Вечером 23 декабря он погиб севернее острова Сескар с 41 членом экипажа и 22 пассажирами на борту. Проведенное в месте гибели траление показало отсутствие мин, но, судя по координатам, можно утверждать, что тральщик наскочил на одну из мин заграждения «Salpa II», выставленного еще в сентябре. В любом случае успехи минного оружия противника в 1943 году не шли ни в какое сравнение с успехами, достигнутыми в ходе предыдущей кампании.

Анализ боевой деятельности малых охотников в 1943 году, проведенный командованием Истребительного отряда, выявил следующие недостатки в организации службы:

- командиры нарушали имеющиеся инструкции, для оказания помощи ведущему бой покидали дозорные позиции одновре-



менно всеми катерами, что давало возможность противнику безнаказанно пройти через открытые линии ДОЗК. Так, 8 мая пока наши силы находились на задании, имел место случай постановки минного заграждения катерами противника на подходах к рейду Лавенсари;

- организация командования и управления боем отсутствовали, что создавало неразбериху и было причиной обстрела своих катеров;

- имелись случаи безграмотного составления донесений, что затрудняло своевременное принятие мер по ним;

- слабо было отработано взаимодействие с постами СНиС и береговыми частями, в результате чего имел место случай обстрела малых охотников нашими батареями;

- подготовка артиллерийских расчетов к началу навигации была на низком уровне из-за того, что значительная часть вооружения катеров на зимний период была снята и установлена на сухопутных участках обороны;

- неумение командиров сочетать маневр с артиллерийским огнем приводило к большому количеству лишних поворотов, затрудняющих наводку на цель, при этом огонь велся с большой скорострельностью независимо от того, наведено ли орудие на цель или нет;

- помощники командиров катеров, являвшиеся управляющими огнем, фактически руководили стрельбой редко, большинство стрельб производилось при самостоятельном раздельном управлении командирами носового и кормового орудий;

- несмотря на поступление в 1943 году новых 45-мм снарядов с увеличенным зарядом и большим разру-



Сторожевой катер МО-112 во время зимовки на берегу. Для маскировки от налетов вражеской авиации используются как маскировочные сети, так и подручные средства - на палубе "растет" несколько деревьев...

шающим действием, низкая точность стрельбы заставляла командиров малых охотников применять тактику ближнего боя, чреватую большими потерями, в том числе и из-за большей скорострельности орудий и лучшей точности огня противника.

Из поданных ранее рационализаторских предложений были внедрены в опытное использование:

- нанесена сетка на прицелы ШБ-1 пушки 21-К, что дало возможность наводчику самостоятельно определять и исправлять выносы по целику;

- были смонтированы и испытывались пламегасители и коллиматорный прицел орудия 21-К.

Несмотря на указанные выше недостатки, можно констатировать, что в целом дозорная служба со своими задачами справлялась. Как и годом раньше, ей не удалось полностью воспрепятствовать прорывам вражеских катеров на наши коммуникации, но она, несомненно, значительно затруднила их деятельность. По финским данным во второй половине года вражеские торпедные катера совершили 34 групповых выхода, в которых встретили 159 наших дозорных катеров. В 14 случаях финские «торпедоносцы» вели с ними бой, при этом общее число оппонентов составило 75 единиц. В тех же случаях, когда противник прорывался к конвоям, атаки отражали малые охотники непосредственного эскорта.

Значительно сократилась в объеме и вражеская минно-заградительная деятельность. Из-за возросшего числа дозоров немецкое командование уже не рисковало отправлять в нашу операционную зону свои БДБ и «раумботы», минные постановки с которых и явились основной причиной потерь в 1942 году. Финские ТКА и немецкие катера-заградители лишь в малой степени смогли заполнить образовавшуюся нишу, да к тому же их постановки по вышеуказанным причинам не отличались точностью. Малые охотники внесли и непосредственный вклад в борьбу с минной опасностью. За 1943 год ими было расстреляно 135 буйков и плавающих мин. Катера 1-го, 3-го и 4-го ДСКА Истребительного отряда были оборудованы лебедками и при необходимости вели траление катерными змейковыми и параван-тралами. Катера Истребительного отряда в навигацию 1943 года применялись для контрольного траления фарватеров, а также для проводки подводных лодок за тралами. За успехи, достигнутые в ходе кампании 1943 года приказом наркома ВМФ от

22 февраля 1944 г. 1-й дивизион сторожевых катеров КБФ был удостоен гвардейского звания.

СОПРОВОЖДЕНИЕ КОНВОЕВ

В числе основных задач, выполнявшихся малыми охотниками, наряду с дозорной службой, оставались сопровождение конвоев и эскортирование кораблей и подводных лодок. Обычными маршрутами конвоев являлись: из Кронштадта к Лисьему Носу, Ораниенбауму, Островной ВМБ и обратно. Перевозка грузов осуществлялась в основном сетевыми заградителями «Онега», «Вятка», проводившимися за буксирами или тральщиками баржами и тендерами.

Противник теперь проявлял меньшую активность в воздухе, но чаще противодействовал огнем береговых батарей из районов Урицк – Петергоф и Инониemi – Сейвасте. Если ПВО, ПКО, ПМО и ПЛО при проводке судов по-прежнему осуществлялось малыми охотниками и тральщиками, то прикрытие от артобстрелов береговых батарей возлагалось на катера-дымзавесчики и артбатареи Кронштадтского морского оборонительного района. Прикрытие с воздуха осуществляли истребители, выделявшиеся по заявке командира той ВМБ, в районе ответственности которой шли конвои. За первое полугодие было без потерь проведено 79 судов в 17 конвоях, которые были один раз (27 мая) атакованы самолетом Ю-88 и 12 раз обстреляны артиллерией. Перевезено 8050 т грузов и 6600 человек.

Во втором полугодии проводка конвоев была сопряжена с увеличившейся опасностью подрыва судов на плавающих минах, срывавшихся со своих мест шторами. Воздействия авиации противника не отмечено. Кроме того, значительно активнее действовали против конвоев торпедные катера противника, которым, как уже отмечалось выше, 7 сентября удалось потопить буксир и баржу, следовавшие из Кронштадта на острова. В ноябре-декабре увеличилась интенсивность перевозок войск из Ленинграда в Ораниенбаум. Всего за 1943 год малыми охотниками, совершившими 185 выходов для сопровождения, проведено 299 судна в 72 конвоях, перевезших 31228 т грузов и 10248 человек, 32 лошади и 69 голов скота.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЙСТВИЙ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Как и в предыдущей кампании, стержнем, вокруг которого вертелась борьба в восточной части Финского залива, являлась советская подводная война, точнее необходимость обеспечения проводки подводных лодок КБФ в точки погружения на Восточном Гогландском плесе. Противник, соответственно, всячески пытался сорвать наше развертывание, и, надо отметить, в значительной мере в этом преуспел. Помимо атак и активных постановок на маршрутах переходов в нашей зоне, им были подновлены оба противолодочных рубежа, созданных еще в предыдущую кампанию: «Seegel» (на Гогландском плесе и в Нарвском заливе) и «Nashorn» (между Таллином и Порккала-Удд). Новым элементом во втором рубеже стала двухрядная стальная противолодоч-

Охота за подводными лодками



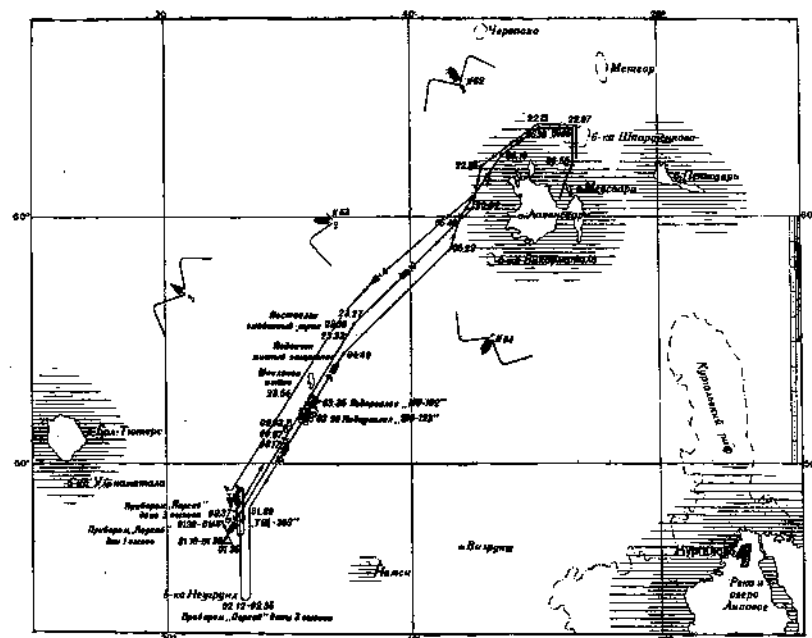
Встреча подводной лодки Щ-303 в ночь на 7 июня 1943 г.

ная сеть. Протянутая от финского до эстонского берега, она стала механической преградой, которую не смогла преодолеть ни одна наша подводная лодка. Впрочем, о ее существовании в штабе флота стало известно только в конце мая, а в полном объеме узнали параметры сети лишь в начале июля. В результате в течение 1943 года подводные силы КБФ предприняли несколько безуспешных попыток прорваться в Балтийское море, а силы ОВР, куда входил и Истребительный отряд, соответственно, всемерно пытались облегчить им выполнение этой задачи.

Еще задолго до того, как в поход отправилась первая подводная лодка, в ночь на 7 мая был нанесен бомбовый удар по минным заграждениям на рубеже «Seeigel». Для выполнения данной задачи были выделены две группы: северная в составе МО № 209, 402 и южная – МО № 404, 410. К 00.15 обе группы пробормбили назначенные районы и пошли на сближение с группой поддержки. При бомбежке было израсходовано 23 большие и 70 малых глубинных бомб, на северном участке наблюдались семь сильных подводных взрывов, на южном – девять. По злому року судьбы, сразу после выполнения задачи по уничтожению минных заграждений, в 00.40 флагманский катер северной группы МО № 209 подорвался на mine и затонул. МО № 402 подобрал оставшихся в живых членов экипажа, но обнаружил при этом 12 буйков противокатерных мин, из окружения которых вышел с большим трудом.

На следующую ночь была проведена операция по поиску и уничтожению дозоров и сил ПЛО противника в районах острова Большой Тютерс, башни Вигрунд, банок Неугрунд и Намси. При этом первая поисковая группа в составе МО № 402, 403, 409 обнаружила в районе Большого Тютерса группу из двух кораблей и двух катеров противника. Одновременно южнее острова был замечен подвижный дозор. Фактически в районе находились тральщик М-17 и три тяжелые плавбатареи. Ввиду явного превосходства сил противника наши катера отошли в северном направлении и возвратились к группе поддержки. Вторая поисковая группа – МО № 312 и БК № 322 обследовали район Намси – Вигрунд и, не обнаружив противника, возвратились обратно.

Возникает вопрос, а какой же состав «дозоров и сил ПЛО противника» рассчитывали встретить наши моряки, отправляясь на их уничтожение группами в составе трех малых охотников и малый охотник с бронекатером? Они предполагали встретить один-два катера неприятеля? Даже в этом случае они не имели бы решающего превосходства, которое необходимо для гарантированного связывания боем, предотвращения отхода и уничтожения противника. К тому же, как было известно по боям предыдущего года, вражеские катера имели на вооружении эффективные скорострельные пушки и обладали большей скоростью хода, т.е. в любой момент оторваться от преследования. Да





Советские БТШ на о. Лавенсари

только в отношении Щ-303, поскольку Щ-408 и Щ-406 из походов не вернулись, а С-12 командование решило в море не выпускать. Тем не менее, в условиях усилившейся противолодочной обороны противника даже встреча единственной субмарины стоила нашей стороне немало крови и нервов...

Интересны воспоминания об этом походе командира ОВР КМОР Ю. В. Ладинского: «Штаб Островной военно-морской базы полностью сформировал отряд кораблей, которому надлежало обеспечить встречу подводной лодки «Щ-303». Он состоял из двух групп: поиска и прикрытия. Группой поиска командовал я, и в ней были те десять катеров МО (фактически девять – МО-102, 123, 203, 207, 302, 303, 304, СКА № 171 и 202 – прим. авт.), которые пришли из Кронштадта. Шесть из них

имели катерные тралы. Нам предстояло выйти в район, указанный Травкиным, связаться с лодкой с помощью звуковой подводной сигнализации и, после того как «Щ-303» всплывет, провести ее за тралами на Лавенсари... Пока мы утрясали все организационные вопросы, на входные фарватеры Лавенсари вышли катера-тральщики под командованием старшего лейтенанта Н.П. Ткаченко. Они произвели траление с целью обнаружения якорных мин. После этого фарватеры утюжили корабли с магнитными тралами, и здесь же

имели катерные тралы. Нам предстояло выйти в район, указанный Травкиным, связаться с лодкой с помощью звуковой подводной сигнализации и, после того как «Щ-303» всплывет, провести ее за тралами на Лавенсари... Пока мы утрясали все организационные вопросы, на входные фарватеры Лавенсари вышли катера-тральщики под командованием старшего лейтенанта Н.П. Ткаченко. Они произвели траление с целью обнаружения якорных мин. После этого фарватеры утюжили корабли с магнитными тралами, и здесь же

Еще более драматично происходило эскортирование подлодок из Лавенсари к точке погружения на Восточном Гогландском плесе и организация встречи после похода. Последнее пришлось осуществлять



Подводная лодка Щ-303 в сопровождении сторожевых катеров

Советские КТЩ ведут траление у о.Лавенсари

прошли катера МО, сбрасывая глубинные бомбы. Противоминное обеспечение оказалось не лишним: были отмечены взрывы четырех неконтактных мин.

Группа поиска покинула остров вечером 6 июня. Я находился на «МО-123». Впереди шли катера, имевшие тральное оборудование: они, поставив тралы, прокладывали нам безопасный путь. Над морем лежала легкая дымка, дул слабый зюйд-вест...

Около часа шли спокойно, а затем с главного «МО-112» передали сообщение о том, что тралом подсечен минный защитник. Значит, где-то здесь должны быть и мины. Так и есть – вскоре две мины взрываются в трале «МО-304». Потом гремит еще один взрыв – это уничтожается третья мина, которая всплыла, подсеченная резакон трала... Между тем видимость ухудшилась, приближалась полоса тумана... Где подводная лодка? Назначенное время встречи с ней давно истекло. ... Поскольку ночь уже кончается, идти надо быстро, и я даю команду убрать тралы, всем катерам построиться в кильватер «МО-123», держать ход 18 узлов. Так идем минут двадцать. А потом катер словно наталкивается на что-то, его сильно подбрасывает, гремят пять взрывов. Столбы воды, поднявшись у борта, обрушиваются на мостик и на палубу. Моторы глохнут, катер останавливается, его корма оседает. Идут доклады: разрушено румпельное отделение, залиты кают-компания и каюта командира. Убитых и раненых нет. В последнее даже не верится; такие взрывы, и без жертв – случай исключительный. Внизу, под палубой, матросы и старшины принимают меры, чтобы сохранить катер на плаву. Вторым за нами шел «МО-102». Он получил легкие повреждения и вышел из строя влево. Вся колонна застопорила ход.

Ориентировался в обстановке. Мы явно попали на вражеское минное заграждение. ... Пока я так рассуждал, под катером «МО-102», который, как уже сказано, вышел из строя влево, раздался новый взрыв. С оторванной кормой катер встал в вертикальное положение и вскоре затонул. На нем погибло пять человек. Остальных моряков, в том числе и находившегося на катере начальника штаба истребительного отряда С.И. Кведло, подобрал подошедший сюда «МО-203». Наш «сто двадцать третий» после заделки пробоин прочно держался на плаву. Его взял на буксир «МО-304», на который перешли и мы с Сидоренко. Малым ходом двинулись вперед и, помня о ловушках, внимательно оглядывали поверхность воды. Был уже восьмой час, когда прибыли на Лавенсари».

Встреча не состоялась из-за того, что командир Щ-303 капитан 3 ранга И.В. Травкин составил радиопланом таким образом, что характер планируемых им действий мог оцениваться по-разному. Командир доносил свои координаты и просил его встретить, что в штабе расценили как просьбу о переносе места rendezvous в указанную точку. В результате катера прошли в Нарвский залив по заграждению «Seeigel» гораздо дальше, чем требовалось. Необходимо отметить, что в



00.29 Щ-303, находясь в надводном положении, сообщила о приходе в изначально назначенную точку rendezvous недалеко от Лавенсари и просила ее встретить. В тот момент катерная группа как раз миновала указанную точку. Увы, сложная организация боевого управления не позволила своевременно передать эту информацию на флагманский охотник – о месте нахождения подлодки Ладинский узнал только после возвращения на остров. Увидев поблизости от себя неизвестные катера, командир Щ-303 не стал рисковать, погрузился и лег на грунт. Произошло это чуть восточнее того места, где на обратном пути подорвался МО № 123 и погиб МО № 102, а сами взрывы на подлодке отлично слышали. Встреча – на этот раз без потерь – состоялась только следующей ночью.

Далее в течение 1943 года малые охотники Истребительного отряда еще шесть раз привлекались для эскортирования наших лодок между Кронштадтом и Лавенсари: 2 июля – М-96, М-102; 26 июля – С-9, С-12; 28 июля – М-96; 4 августа – М-102; 27 сентября – М-96, М-102; 17 октября – М-96, М-102. Происшествий при этом не было, чего нельзя сказать о развернувшимся с лета тралении на Восточном Гогландском плесе. Противник очень ревниво следил за нашими попытками проложить фарватеры через «Seeigel», но поделаться ничего не мог – господство нашей авиации в воздухе заставляло вражеские дозорные силы держаться западнее заграждения, где можно было свободно уклоняться от атак самолетов. Тем не менее, по ночам вражеские корабли подновляли старые постановки и ставили новые. На них-то и были понесены основные потери охотников. 27 июля затонул при подрыве на mine у б. Вигрунд МО № 125, 13 человек погибло, 13 человек спас СКА № 202. 6 сентября при обеспечении траления в районе банки Вигрунд погиб от подрыва на mine МО № 110, из воды было подобрано четверо уцелевших моряков. 30 октября в районе банки Намси погиб от подрыва на mine СКА № 318.

Обнаружив траление Восточного Гогландского плеса, противник пытался помешать нашим силам. Прикрывавшие работу катеров-тральщиков бронированные малые охотники трижды (24, 30 октября и 2 ноября) подвергались нападению вражеских кораблей, но каждый раз прикрывали себя и подопечные силы дымовыми завесами, не допуская потерь.

Кроме перечисленных задач, МО № 207, 209, 304, 313 в течение года привлекались для высадки разведгрупп и выполнения заданий разведотдела флота.

АВАРИИ И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

Главной причиной имевших место в 1943 году навигационных происшествий являлась остававшаяся чрезвычайно слабой подготовка командиров катеров в вопросах навигации и кораблевождения. Принимавшиеся в этом отношении штурманской службой меры по обучению офицеров не могли компенсировать отсутствия соответствующего образования. В течение навигации отмечались случаи посадки на камни: СКА № 192 (27 апреля), СКА № 62 (8 июня), СКА № 172 (8 июля), СКА № 318 (5 сентября) и МО № 303 (9 ноября).

25 июля из-за ошибок в управлении кораблем СКА № 162 у о. Сескар был протаранен МО № 314, получив при этом сильные повреждения. 27 июля МО № 104 в результате столкновения с подлодкой С-9 получил подводную пробоину по левому борту в районе 8-местного кубрика размером 0,5х0,2 м и принял 11 т воды. 19 сентября МО № 309 в ходе траления столкнулся с катером № 501 и получил тяжёлые повреждения. 24 октября идущий в Кронштадт СКА № 122 у Толбухина маяка был протаранен шедшим навстречу МО № 304. 15 ноября в том же районе СКА № 512, возвращаясь в базу в малую видимость, наскочил на

затонувшую плавмастерскую, пробил корпус и вышел из строя на длительное время. 23 ноября следовавшие в охранении конвоя в условиях полной темноты и шторма СКА № 22 и № 32 получили повреждения в результате столкновения.

К началу 1943 года на Балтийском театре из имевшихся с 1941 года 96 малых охотников типа МО (-2, -4, -5) осталось 56, то есть чуть более половины. Но в течение года группировка катеров КБФ была усилена 26 переоборудованными в малые охотники и вновь построенными катерами типа Д-3 – № 12, 22, 32, 42, 52, 62, 72, 82, 92, 102, 112, 122, 132, 142, 152, 162, 172, 175, 176, 177, 182, 192, 202, 272, 282, 292, а также 21 катером типа БМО – № 318, 418, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, то есть увеличилась почти в два раза.

Благодаря пополнению, в сентябре появилась возможность передать в состав Черноморского флота из Ладужской флотилии три МО-2 – МО № 171 (бывший ПК-171), МО № 261 (ПК-261), МО № 262 (ПК-262) и три МО-4 – МО № 208, МО № 209, МО № 214.

В 1943 году погибли пять охотников типа МО и один БМО, причем снова, как и в прошлом году, подавляющая часть из них – на минах. Безвозвратные потери личного состава Истребительного отряда составили 74 человека.

Потери малых охотников Краснознаменного Балтийского флота в 1943 году

Номер на 22.06.1941 г.	Номер на момент гибели	Дата гибели	Причина
Типа МО			
зав. № 204	МО № 209	07.05.1943	мина
МО № 132	МО № 102	07.06.1943	мина
ПК-177	МО № 177	22.06.1943	авиация
зав. № 210	МО № 125	27.07.1943	мина
ПК-176	МО № 110	06.09.1943	мина
Типа БМО			
	СКА № 318	30.10.1943	мина

ДЕЙСТВИЯ КАТЕРОВ В 1944 ГОДУ

КАМПАНИЯ В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ

В 1944 году обстановка на Балтийском театре коренным образом изменилась. В первую очередь это было связано с ликвидацией блокады Ленинграда в результате успешных действий Ленинградского и Волховского фронтов в январе-феврале, очистивших от противника левый берег Невы и южное побережье Финского залива до устья р. Нарова. Водный район Ленинградской ВМБ стал внутренним районом Балтийского флота. Операционная зона КМОР расширилась и включила теперь Копорский залив, Лужскую губу и восточную часть Нарвского залива. Противник лишился оперативно важного участка Урицк – Петергоф, а, главное, не мог больше держать под огнем Кронштадт и Ленинград. Кроме того, враг не мог воздействовать на наши коммуникации Ленинград – Кронштадт – Островная ВМБ, а также по самой ОВМБ с южного направления. Был нарушен минно-артиллерийский рубеж неприятеля по линии о. Большой Тютерс – Намси – Неугрунд – Вигрунд – Курголово, так как противник был лишен возможности контролировать правый фланг своей минной позиции. Опираясь на Кургальский полуостров, Балтийский флот получил возможность продлить свои фарватеры, ведущие в Нарвский залив.

Командующий КБФ В. Ф. Трибуц так оценивал сложившуюся обстановку: «Теперь, весной 1944 года, мы не могли мириться с противодействием нашему тралению в Нарвском заливе и на подходах к Бьёркезунду. Одновременно надо было решительно препятствовать новым минным постановкам врага на направлениях нашего будущего наступления к Выборгу. Оборона коммуникации, связывавшей Кронштадт с Островной и вновь созданной Лужской базами, намного усложнилась в связи с появлением в Финском заливе немецких подводных лодок. Нельзя было также допустить сохранения противником превосходства в Нарвском заливе. Он прикрывал приморский фланг группы армий «Север» и свои минные поля отрядом кораблей в 10-15 выпелов (2-3 миноносца, сторожевики, быстроходные десантно-артиллерийские баржи и тральщики). А для нарушения сообщений между Кронштадтом, островом Лавенсари и Усть-Лугой и нанесения ударов по передовым базам противник держал на аэродромах Эстонии сильную группу авиации. На побережье Нарвского залива для борьбы с нашими тралящими кораблями немцы установили многочисленные стационарные артиллерийские батареи. Кроме того, противник стремился всячески нарушить систему наших ночных дозоров. Для этого он использовал сторожевые и торпедные катера, действовавшие группами по 7-8 единиц. Столкновения происходили преимущественно ночью, когда мы не могли применять для поддержки авиацию».

Для сдерживания наших сил неприятель выставил новые заграждения на линии о. Большой Тютерс – банка Барабанова и

подновил старые заграждения Большой Тютерс – Намси – Неугрунд – к югу от б. Вигрунд.

В связи с поздней и относительно теплой зимой малые охотники продолжали участвовать в перевозках войск из Ленинграда и Лисьего Носа в Ораниенбаум, хотя и в достаточно тяжелых ледовых условиях. В феврале-марте с помощью ледоколов на Лавенсари были проведены три конвоя, доставившие 1117 т грузов и перевезшие 119 человек.

В зимний период была проведена большая работа по ремонту катеров и подготовке их к навигации 1944 года, несмотря на то, что плавание в зимних ледовых условиях значительно увеличило объем работ. Ремонт выполнялся Морским заводом, мастерскими технического отдела КМОР и Артремзаводом при активном участии личного состава ремонтировавшихся кораблей и катеров. Гидроакустическая аппаратура ремонтировалась заводом № 206

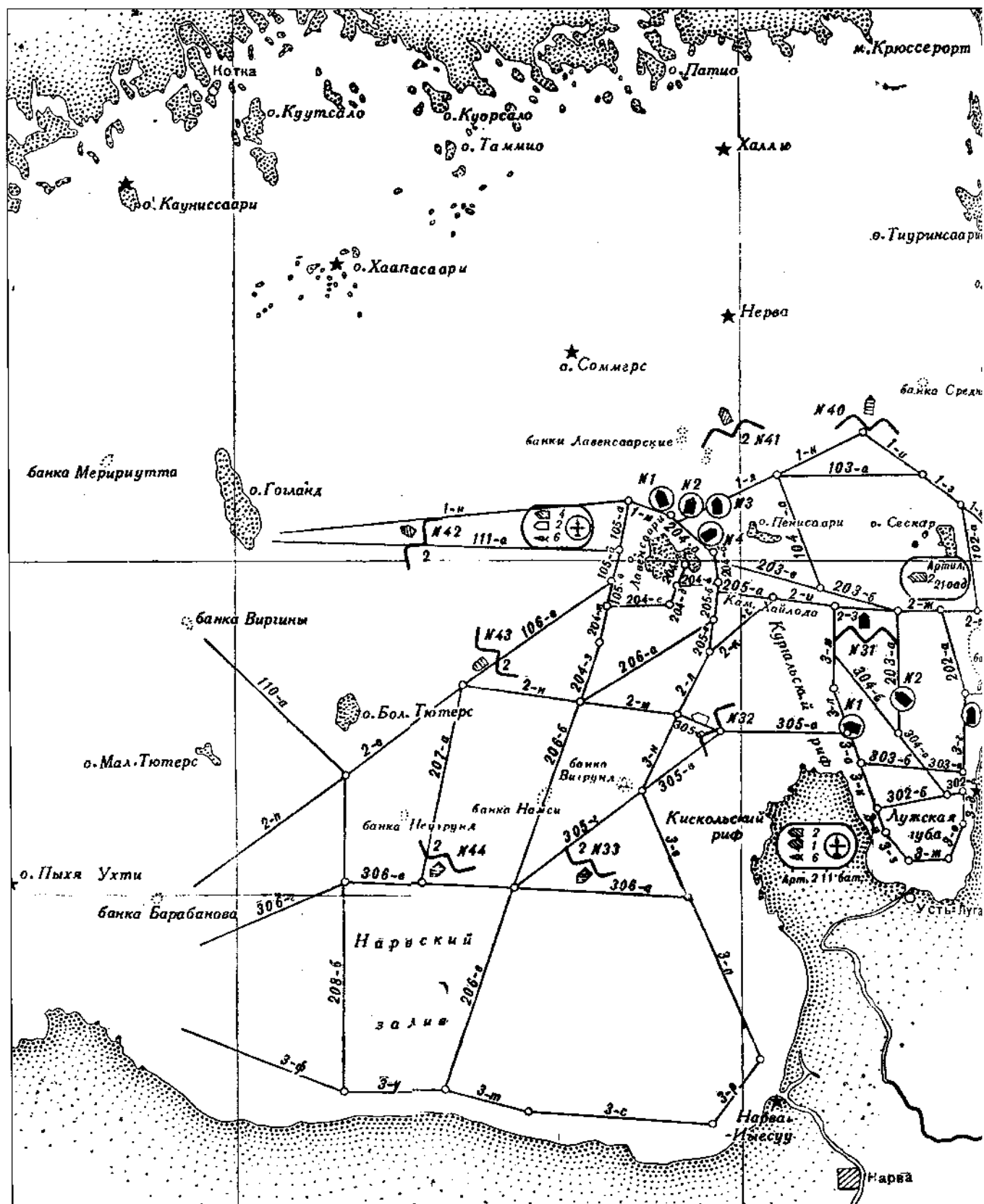
С 1 февраля была начата передислокация частей в Ручьи и Гакково для формируемой Лужской ВМБ (командир контр-адмирал И. Д. Кулешов), в составе которой были предусмотрены охрана рейдов (ОХР), дивизион дымомаскировки, дивизион сторожевых катеров и артиллерийские части. В дальнейшем Лужская ВМБ была значительно усилена кораблями, катерами и береговыми частями.

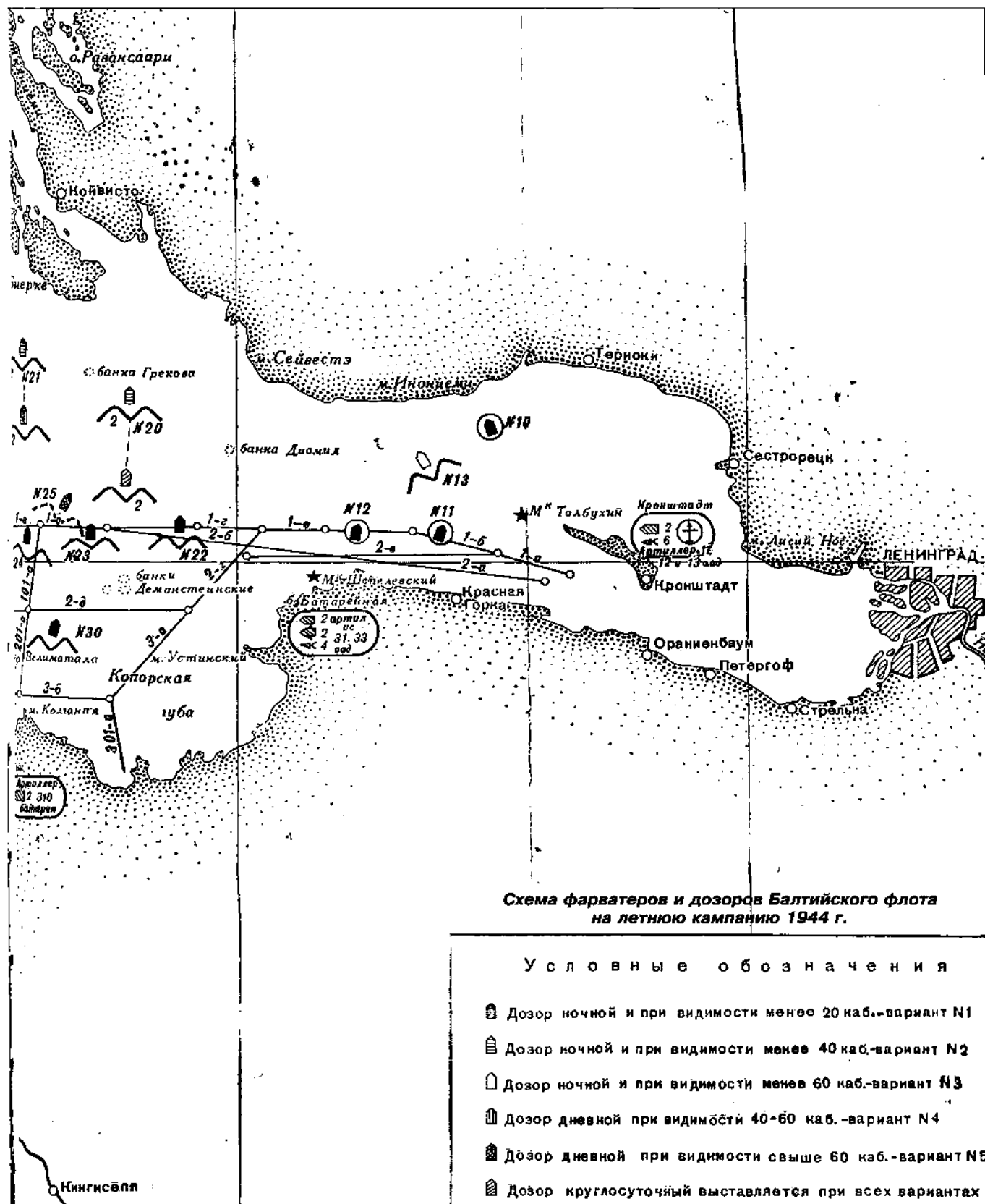
По состоянию на 1 апреля 1944 г. в состав КБФ входили следующие малые охотники и сторожевые катера (см. табл.).

Состав катерных сил КБФ на 1 апреля 1944 г.

Дивизион	Тип	Катера
Истребительный отряд ОВР КМОР		
1-й гвардейский ДСКА	МО	МО № 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108
2-й ДСКА	Д-3	СКА № 42, 52, 62, 72, 82, 92, 122, 132, 142, 152, 162, 272 (зав. № 64), зав. № 65, 282 (зав. № 66), 292 (зав. № 67), зав. № 68, 69
3-й ДСКА	МО	МО № 124, 203, 207, 302, 303, 304, 309, 312 (тип «Никсон»), 313, 314
4-й ДСКА	МО	МО № 401, 402, 403, 404, 408, 409, 410, 413
(с 16.05.1944 г. передан ОВМБ)	Д-3	СКА № 12, 22, 32, 172
12-й ДСКА	БМО	СКА № 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519
(с 10.05.1944 г. передан Лужской ВМБ)		
Островная ВМБ		
5-й ДСКА	МО	МО № 112, 121, 122, 123, 202, 204, 213*
	БМО	СКА № 510 (зав. № 176), 511 (зав. № 177), 514 (зав. № 180), 515 (зав. № 181)
	Д-3	СКА № 182, 192, 202
11-й ДСКА	БМО	СКА № 418, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509
Ленинградская ВМБ		
7-й ДСКА	МО	МО № 109, 111, 113, 312, 411
(с 10.05.1944 г. передан Лужской ВМБ)		
Ладожская флотилия		
1-й ДСКА	МО	МО № 198, 201, 205, 206, 213*, 215, 227
2-й ДСКА	МО	МО № 199, 228
	Д-3	СКА № 102, 112

* Катера с одинаковым тактическим номером входили в состав и КБФ и Ладожской флотилии.





Состав катерных сил КБФ на 1 июля 1944 г.

Дивизион	Тип	Катера
Истребительный отряд ОВР КМОР		
1-й гвардейский ДСКА	МО	МО № 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108
3-й ДСКА	МО	МО № 124, 203, 207, 302, 303, 304, 309, 312 (типа «Никсон»), 313, 314 (с 8.09.1944 г. МО № 124, 203, 207, 302 переведены в 1-й ГДСКА)
7-й ДСКА	МО	МО № 109, 111, 113, 312, 411, (с 8.09.1944 г. все катера переведены в 3-й ДСКА)
Островная ВМБ		
4-й ДСКА	МО	МО № 402, 403, 408, 409, 413
	Д-3	СКА № 12, 22, 32, 172
5-й ДСКА	МО	МО № 112, 121, 122, 202, 204, 213*
	Д-3	СКА № 175 (зав. № 65), 176 (зав. № 68), 177 (зав. № 69), 182, 192, 282 (зав. № 66), 292 (зав. № 67)
11-й ДСКА	БМО	СКА № 418, 501, 502, 504, 505, 507, 508, 509, 521, 526, 531
Лужская ВМБ		
2-й ДСКА	Д-3	СКА № 42, 52, 62, 72, 82, 92, 132, 142, 152, 162, 171 (зав. № 70), 172 (зав. № 71), 173 (зав. № 72), 174 (зав. № 73), 272 (зав. № 64)
12-й ДСКА	БМО	СКА № 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 522, 523, 524, 527, 528, 530, 532, 533, 534
Ладожская флотилия		
1-й ДСКА	МО	МО № 198, 201, 205, 206, 213*, 215, 227
2-й ДСКА	МО	МО № 199, 228
	Д-3	СКА № 102, 112

* Катера с одинаковым тактическим номером входили в состав и КБФ и Ладожской флотилии.

Задачи, поставленные командованием в начале навигации 1944 года перед малыми охотниками и сторожевыми катерами, практически не отличались от выполнявшихся в 1942-1943 гг.

Катера начали вступать в кампанию с 4 мая. 9 мая в Истребительный отряд поступили принятые от промышленности СКА типа Д-3 зав. № 70, 71, 72, 73, рас-

пределенные во 2-й ДСКА. Приказом командира ОВР КМОР КБФ № 0050 от 10.05.1944 г. 12-й ДСКА был передан Лужской ВМБ. Так же в состав этой базы был передан 7-й ДСКА. Приказом командира ОВР КМОР КБФ № 0072 от 16.05.1944 г. 4-й ДСКА был передан Островной ВМБ.

По состоянию на 1 июля 1944 года балтийские малые охотники входили в состав следующих соединений флота (см. табл.).

Боевые возможности легких сил противника к началу кампании заметно выросли с прибытием в феврале в Финский залив 6-й немецкой флотилии торпедных катеров (9 единиц). Впрочем, в связи с высадкой союзников в Нормандии, уже 13 июня она покинула театр. 15 июля вместо нее прибыла свежесформированная 5-я флотилия, но в изменившихся условиях обстановки противник не рискнул ее активно использовать. Точно так же поступило и финское командование в отношении своих катеров.

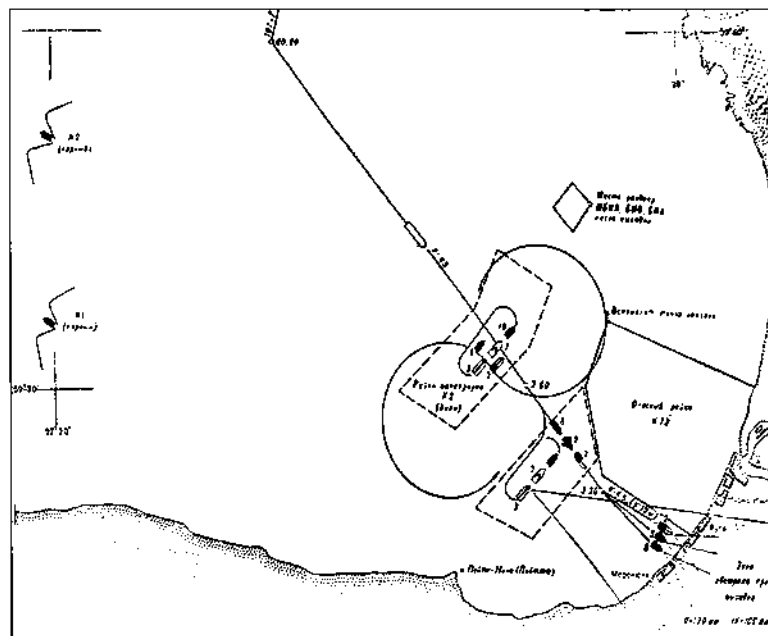
ФЕВРАЛЬСКИЙ ДЕСАНТ В МЕРЕКУЛА

В феврале 1944 года состоялась высадка на побережье Нарвского залива в районе села Мерекюла силами десантного отряда в составе 571-го отдельного батальона автоматчиков 260-й бригады морской пехоты и стрелковой роты этой же бригады

под общим командованием майора С. П. Маслова с задачей перерезать автомобильную и железную дорогу Нарва – Раквере, овладеть станцией Аувере и удерживать занятый рубеж до подхода частей 2-й ударной армии, наступавших вдоль побережья Балтийского моря с задачей форсировать реку Нарва и прорваться в район Аувере. При подготовке операции не был учтен печальный опыт Петергофского и Стрельнинского десантов. При разработке плана не было организовано взаимодействие с наступающими частями 2-й ударной армии. После высадки десанта его артиллерийской поддержки флотом, а также авиационной поддержки, как и эвакуации на случай неудачи не планировалось.

Командовал операцией командир Островной ВМБ контр-адмирал Г. В. Жуков. В отряд высадки десанта под общим командованием командира ОВР Островной ВМБ капитана 2 ранга Г. М. Горбачева входили 8 бронированных охотников (СКА № 501, 505, 508, 509, 510, 511, 514, 515), 2 бронекатера, 2 морских бронекатера и один связной катер. В отряд корабельной поддержки под командованием командира бригады шхерных кораблей капитана 1 ранга С. В. Кудрявцева вошли 8 катеров-тральщиков, 8 тральщиков и 3 канонерские лодки «Волга», «Кама», «Москва».

Схема решения на высадку десанта в районе Мерекюла 14 февраля 1944 г.



Посадка десанта на борт бронекатера с причала острова Лавенсари

Десантный отряд и отряд поддержки вышли с острова Лавенсари в ночь на 14 февраля, но в связи с обнаружением плавающих льдов отряд поддержки был возвращен в базу. В 03.30 14 февраля катера прибыли в точку разворачивания и строем фронта двумя группами двинулись к берегу. Переход и высадка первого эшелона десанта с четырех охотника типа БМО и одного бронекатера были произведены около 4 часов утра без противодействия противника. Второй эшелон с четырех БМО высаживался уже под интенсивным артиллерийским и минометным огнем неприятеля. Еще до высадки на катерах десантники понесли первые потери – 9 убитых и 35 раненых.

В ходе высадки артиллерией противника был потоплен СКА № 511. Бронекатер № 101, у которого было повреждено рулевое управление, не смог подойти к берегу, с него принял десантников СКА № 505. При подходе к берегу на охотнике прямым попаданием снаряда был убит командир катера ст. лейтенант В. Б. Лозинский, ранены командир дивизиона, помощник командира катера, рулевой, расчет 37-мм орудия, вышел из строя ДШК, возник пожар. Катер вынужден был возвратиться, не высадив десант. СКА № 510 при отходе от берега после высадки сел на мель у Кургальского рифа, о чем донес командиру отряда по радио, не сообщив своего точного места. После безрезультатных поисков капитан 2 ранга Горбачев по радио дал приказание командиру «510-го» уничтожить документы и аппаратуру, личному составу с оружием высадиться на берег. В результате сильного огня противника катер загорелся и был уничтожен артиллерией, часть экипажа при попытке добраться до берега вплавь утонула в ледяной воде. Удалось уйти по льду только пяти морякам. Кроме того во время операции получили серьезные повреждения МБК № 508 и тральщик «Зарница».

Всего на берег были доставлены 430 человек из 507 планировавшихся. Еще 77 человек высадиться не смогли и вернулись на Лавенсари.

При высадке был тяжело ранен командир десанта майор Маслов, погибший в бою на следующий день. С катеров наблюдали, как высадившийся десант продвигался вглубь берега, после чего связь с ним была потеряна. Корабли отряда поддержки, прибывшие из-за сложной ледовой обстановки с опозданием на три часа, огня открывать не стали, так как не смогли установить связь с командиром десанта. Высадившиеся бойцы были встречены превосходящими



Сторожевой катер №501 проекта 149

силами противника и быстро блокированы, а затем уничтожены. Из состава десанта к нашим частям провались 6 человек, еще 8 раненых десантников были захвачены в плен, все остальные погибли.

Командованием КМОР и КБФ были признаны неправильными действия контр-адмирала Жукова, преждевременно приказавшего отряду высадки возвращаться в базу, не убедившись, что десант в состоянии выполнить поставленную задачу. Получили негативную оценку нерешительные действия командира отряда поддержки капитана 1 ранга Кудрявцева, в результате чего корабли не произвели ни одного выстрела. Основная ошибка командира высадки капитана 2 ранга Горбачева, по мнению командования КМОР, была в том, что он не знал обстановки на месте боя, потерял управление катерами и отрядом, не проявил настойчивости в поиске потерпевших аварии катеров.

НАЧАЛО КАМПАНИИ

Организация дозорной службы в 1944 году была определена директивой командира ОВР КМОР от 24.04.1944 г. № 573сс и указанием начальника штаба ОВР КМОР от 09.05.1944 г. № 779с. Дозоры неслись на линиях № 10, 11, 12, 13 (все между Шепелевским маяком и Кронштадтом), 20, 21, 22, 23, 24, 25 (между Шепелевским маяком и о. Сескар), 30, 31, 32, 33 (дозоры Лужской ВМБ между Кургальским полуостровом



**Командир звена катеров БМО
И.С.Расин**



и Вигрундом), 40, 41, 42, 43, 44 (дозоры Островной ВМБ между Сескаром, Лавенсари и банкой Намси). За второй квартал коэффициент оперативного напряжения малых охотников в среднем составил 0,75.

По опыту несения дозорной службы в предыдущие годы было ясно, что противник довольно быстро вскрывает организацию наших дозоров, поскольку линии ДОЗК в течение навигации оставались практически неизменными. Это давало возможность неприятелю проходить между линиями и достигать наших коммуникаций. Кроме того, после встречи с немецкими торпедными катерами наши моряки ошибочно считали, что у противника появились новые бронированные катера.

В силу этого дополнительно приказом командира ОВР КМОР КБФ от 19.05.1944 г. № 895сс были введены три варианта несения службы, с учетом конкретно складывающейся в зоне ответственности обстановки. Группа поддержки дозоров была усилена бронекатерами проекта 161 (2-3 единицы). С 20 мая в целях повышения устойчивости дозоров была создана вторая группа поддержки на о. Сескар. В связи с проведением траления фарватеров и активным противодействием этому противника с 16 июня в район банки Дюмид была выдвинута подвижная поддержка дозоров, а в дневное время там выставлялся парный дозор.

В связи с изменением положения на сухопутном фронте с 19 июня 1944 г. были сняты дозоры № 11, 12, 13, 25, а дозорные линии № 10, 20, 21, 22, 23, 24 сдвинуты. С 25 июня дозорные линии расположились по линии островов Туринсаари – Сескар с расчетом

перекрыть восточную часть Финского залива. Всего за первое полугодие для несения дозорной службы было совершено 792 катеро-выходов. Сложившаяся в целом благоприятная обстановка на театре и хорошие метеоусловия позволили в первом полугодии нести дозорную службу непрерывно, а на линии № 25 – круглосуточно, что не давало противнику возможности безнаказанно действовать на наших коммуникациях и вблизи баз. Изменение системы дозоров, своевременное выдвижение усиленной поддержки к месту столкновений по замыслу командования должны были затруднить неприятелю скрытый подход к нашим катерам и создать численный перевес в момент боя.

До мая авиация противника ударов по нашим катерам и кораблям не наносила. С началом несения дозорной службы и активизацией действий сил КБФ участились налеты противника по нашим базам (Ручьи, Усть-Луга, Островная ВМБ), по кораблям и катерам в море, особенно по тралящим группам. Авиация при этом обычно действовала следующим образом. Одиночные самолеты старались зайти с кормы на высоте около 200 м с бомбометанием с горизонтального полета. При групповом налете головной самолет пикировал до высоты 800-1000 м, за ним сразу шел второй, при этом, когда первый, отбомбившись, уходил в сторону, второй сразу за ним пулеметно-пушечным огнем штурмовал катера.

13 мая малые охотники понесли первые потери с момента начала кампании. При обеспечении боевого траления МО № 404 был потоплен авиацией против-



Сторожевой катер типа Д-3 отражает воздушную атаку

ника в р-не о. Лавенсари, а СКА № 12 и два торпедных катера получили повреждения в результате близких разрывов. Налет производили 18 Ю-87 в сопровождении 12 ФВ-190, так что можно считать, что наша тральная группа еще легко отделалась. Истребительного прикрытия на месте не оказалось, поскольку в штабе излишне понадеялись на новое средство – РЛС «Редут», установленную на Лавенсари. Она своевременно обнаружила появление вражеских самолетов, но пока определяли их курс, время на подъем в воздух истребителей было уже упущено. Словно в наказание за плохую организацию, судьба приготовила нам новые потери. Спустя полчаса после окончания налета МО № 123 вышел из протральной полосы и подорвался на mine. Кормовая часть оказалась оторвана по мостик и остов охотника подорвали. Вслед за ним подорвались на минах и затонули торпедный катер ТК-27 и катер-тральщик И-48. К сожалению, очень скоро семья балтийских охотников понесла новые потери...

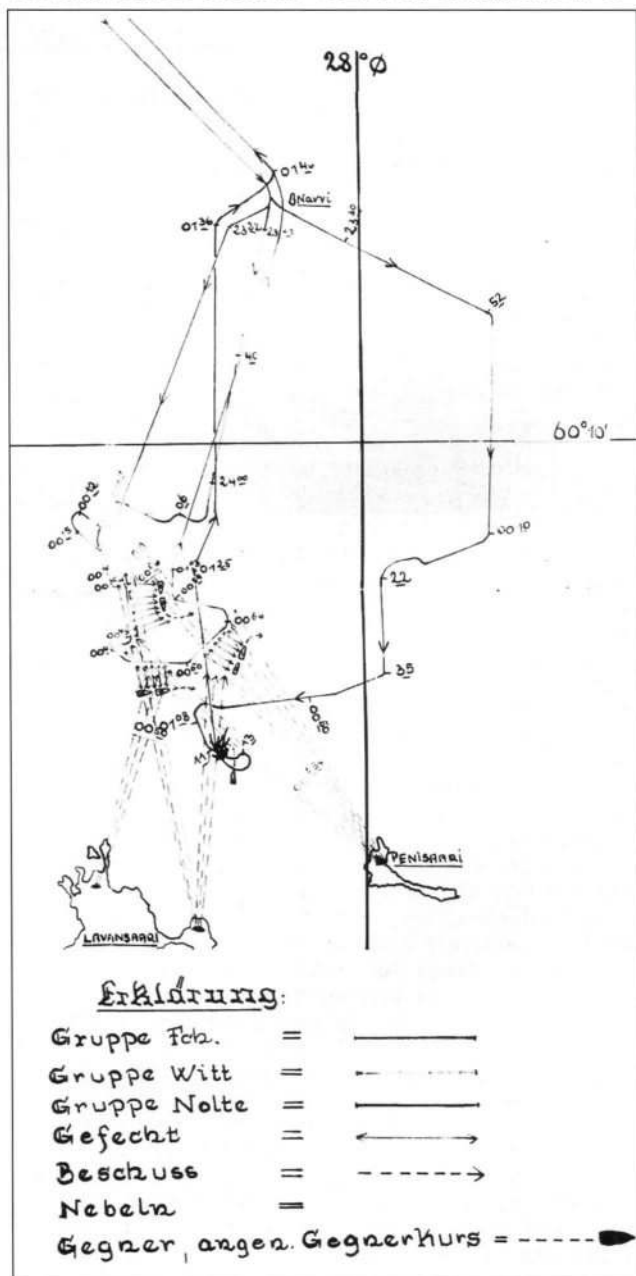
В ночь на 14 мая немецкое командование решило провести первую вылазку на наши коммуникации силами 6-й флотилии ТКА. Замысел заключался в одновременной атаке пятью катерами наших конвоев между Кронштадтом и Лавенсари и четырьмя катерами – кораблей на рейде Лавенсари. В качестве запасных целей намечались наши дозорные катера. Немцы отдавали отчет себе в том, что в условиях усиленной до-



Немецкий торпедный катер, 1944 г.

зорной службы скрытно выйти на позиции для атаки им вряд ли удастся, и потому сделали ставку на силовой прорыв, рассчитывая при этом на лучшую защищенность и огневую мощь своих «шнелльботов».

14 мая в 00.50 акустики находившихся в дозоре № 41 в 9 милях северо-восточнее Лавенсари МО № 401, 413 слышали приближающийся шум моторов. Через 2 минуты они визуально обнаружили группу вражеских катеров, двигавшихся от Соммерса на юго-восток. Это была «западная» группа (S-39, 90, 97, 114), пытавшаяся прорваться к Лавенсари. Сообщив по радио о противнике, малые охотники пошли на сближение и от-



**Набег немецких торпедных катеров 14 мая 1944 г.
Схема из журнала боевых действий 6-й флотилии ТКА**



Корабли Балтийского флота на рейде Лавенсари



крыли огонь. Вскоре к ним присоединились береговые батареи Лавенсари, что стало для немцев неприятным сюрпризом. Через несколько минут неприятель стал отходить и в 01.15 скрылся из видимости, а наши катера вернулись на линию дозора. В 01.11 с Лавенсари на усиление дозорных сил вышли МО № 213 и СКА № 202. В 01.35 МО № 401, 413 снова обнаружили приближающиеся катера той же группы, и в 01.37 МО № 401, 413 вместе с прибывшими МО № 213 и СКА № 202 начали с ними бой, в ходе которого в результате прямого попадания снаряда в моторное отделение МО № 413 вышло из строя питание радиостанции. Вскоре противник опять, маневрируя, ушел из видимости наших катеров. С Лавенсари, ввиду обнаружения вражеских катеров, дополнительно вышли для поддержки дозоров в 01.40 – СКА № 122 и в 01.50 – МО № 408, которые двигались поодиночке в сторону боя.

Пока шла перестрелка дозора № 41 с западным немецким отрядом, второй отряд «шнелльботов» прошел восточнее, но нарвался на плотный огонь с Пенисаари и разделился. Группа из двух катеров повернула назад, но остальные (S-76, 91, 135) продолжили движение заданным курсом. На их пути оказался СКА № 122, которому, несмотря на подавляющее превосход-

ство неприятеля, пришлось вступить с ним в схватку. В скоротечном бою от сосредоточенного огня пяти немецких катеров получили тяжелые ранения командир СКА № 122 ст. лейтенант М. Ф. Скубченко и его помощник. Командование принял старшина 2 статьи Павлов, попытавшийся прорвать строй противника, но в результате попаданий снарядов моторы заглохли, катер, на котором начался пожар, остановился. Орудийный и пулеметные расчеты вышли из строя, автомат 70-К и носовой пулемет были разбиты. До этого момента ответным огнем на немецком S-91 было ранено два человека. К дрейфующему без хода и расстреливаемому в упор СКА № 122 подошел немецкий катер и предложил сдачу в плен, на что оставшиеся в живых моряки открыли огонь из ДШК. Вслед за этим на палубу нашего катера полетели ручные гранаты. Охотник был охвачен огнем, начал рваться боезапас, а затем цистерны с топливом. В 02.20 СКА № 122 затонул, потери его экипажа составили 11 человек, но в плен никто не сдался. Подошедшие катера поддержки – МО № 213, МО № 408, СКА № 202 подняли из воды девятых раненых, двое из которых умерли позднее. Тем временем, немецкие катера прекратили бой и отошли на север, опасаясь не успеть за оставшееся темное время вернуться на замаскированную стоянку.

Вдохновленное первым успехом, немецкое командование решило повторить рейд в ночь на 16 мая. На этот раз его целью был конвой, шедший на Лавенсари. В качестве запасной цели снова намечались катера наших дозоров. В штабе командующего тральными соединениями «Восток»

считали, что систематические нападения на дозоры заставят нашу сторону использовать для их поддержки крупные корабли, которые могли стать мишенью для торпедных атак немцев. От минных постановок немцы решили воздержаться, поскольку оценивали шансы на их скрытное осуществление в условиях сильных дозоров как ничтожные.

В 00.38 МО № 101 (капитан-лейтенант В. Боголюбовский), МО № 313 (капитан-лейтенант И. А. Сафонов), находившиеся в дозоре № 25, обнаружили четыре катера, идущих в строю кильватера. Немецкие «шнелльботы» S-39, 90, 97, 114 на запрос нашего дозора не ответили. В 00.41 МО № 101, 313 двинулись на сближение и открыли огонь по противнику. Обнаруженные торпедные катера, пытаясь ввести наш дозор в заблуждение, не стали открывать огня, а установленным сигналом запросили ратьером опознавательные, хотя было отчетливо видно, что это неприятель. В 00.49 с дистанции 1 каб неопознанные катера открыли огонь. После этого малые охотники отвернули, поскольку сокращение дистанции, на которой противник при наличии автоматических пушек имел бы преимущество, было не в наших интересах. С МО № 101 была поставлена дымовая завеса. В 00.51 противник, не оставляя

замысла уничтожить наш дозор, продолжая стрелять, лег на параллельный курс и, пользуясь численным перевесом, разделился на две группы, зашедшие с разных сторон. На МО № 313 был тяжело ранен командир катера. В 00.52 обе группы неприятеля соединились и, используя преимущество в скорости, пытались перерезать курс отхода малым охотникам. В 01.09 два неприятельских катера начали отрезать дозору путь на Сескар, а остальные пытались охватить малые охотники с юга. Шла ожесточенная перестрелка почти в упор, с МО № 313 наблюдали попадание в неприятеля. В 01.14 противник, увидев приближение соседнего советского дозора, отстал, а наши катера в 01.35 подошли к МО № 207 (лейтенант С. П. Вдовкин) ДОЗК № 22.

Перегруппировавшись, немцы атаковали вновь. В 01.44 МО № 101, 207, 313 обнаружили силуэты трех катеров, открывших интенсивную стрельбу, и в 01.48 под ответным огнем отошедшие на север. В 01.40 вышедшие с сильным запозданием на поддержку дозора МО № 104, 105, 107 (брейд-вымпел командира дивизиона капитана 3 ранга В. Б. Карповича), следуя курсом 20°, с правого борта обнаружили два катера противника, шедшие параллельным курсом и, сблизившись, открыли по ним огонь. После короткой перестрелки в 01.47 неприятель скрылся в северном направлении. В 01.56 группа поддержки снова обнаружила вражеские катера (S-79, 91, 132, 135) и завязала с ними бой, который продолжался до 02.02, после чего противник закрылся дымзавесой и отошел на север, где наткнулся на дозоры № 20 и 21 (МО № 106, 309, СКА № 62) и также был обстрелян. В результате боестолкновений этой ночи на МО № 101 был убит один, ранено два краснофлотца, на МО № 313 убит один, ранено три, на МО № 104 ранено два. Кроме них, от пуль и осколков получил повреждения МО № 207. У немцев лишь один человек был ранен на S-132, да и то в результате разрыва ствола 40-мм пушки. Хотя, согласно донесению, один из вражеских катеров был уничтожен, командующий Кронштадтским МОР вице-адмирал Ю. Ф. Ралль по итогам боя приказал увеличить группу поддержки дозоров в бухте Батарейной до 6-8 катеров, создать вторую группу поддержки на Сескаре, а также в дни проводки конвоев создавать засады из групп охотников и бронекатеров. Эти меры до конца не были реализованы, когда в ночь на 26 мая состоялось третье нападение.

МО № 104 (капитан-лейтенант Васильев), МО № 302 (ст. лейтенант Сидоренко), производившие поиск подводной лодки в точке Ш=60°05,6, Д=28°28,2, в 01.32 увидели на дистанции 30-35 каб торпедные катера (S-91, 97, 114, 135), идущие с юго-востока в строю кильватера. На запрос МО № 302 неприятель открыл огонь и повернул на запад. Не пасуя перед численным превосходством врага, МО № 104, 302, стреляя из орудий и пулеметов, в 01.34 легли на курс сближения и сократили дистанцию до 15 каб. Немецкие катера разделились на две группы и, также стреляя из всех стволов, стали обходить с носа МО № 302, который получил несколько попаданий, причинивших сильные повреждения корпуса. Вышли из строя масляная и водяная системы, левый двигатель, были пробиты бензоцистерны, от разрывов снарядов погибли восемь человек, в том числе командир катера ст. лейтенант Сидоренко, помощник командира мл. лейтенант Плю-

скин, находившийся на борту флагманский связист капитан 3 ранга Романов, 14 моряков получили ранения. Из-за заклинивания руля малый охотник стал описывать циркуляцию. В командование катером вступил также бывший в этом походе на катере командир 3-го ДСКА капитан 3 ранга Бочанов. В 01.37 на помощь дозору подошли МО № 105 и СКА № 62, которые встали в кильватер МО № 104 и стали стрелять по немецким катерам. В 01.41, исправив руль, МО № 302 поставил дымзавесу и оторвался от противника.

Неприятель под огнем малых охотников увеличил ход и ушел в северном направлении. В результате боя на коротких, до 50 метров дистанциях, S-97 получил прямое попадание снарядом в правый борт в районе рубки, у него заклинило руль, был уничтожен один из компасов, три человека было убито и один ранен. Кроме того, пуля от ДШК пробила средний мотор. S-114 также получил прямое попадание 45-мм снарядом в борт, хотя и не сопровождавшееся потерями в личном составе и серьезными повреждениями механизмов.

В вышеописанных боях малые охотники обычно маневрировали строем уступа, стремясь выйти на дистанцию не более 5-8 каб, так как с дальних дистанций в темное время, а большинство боев и проходило ночью, цель в прицел ШБ-1 видна не была. В связи с невозможностью вести прицельный огонь при уклонении от трасс автоматических пушек, малые охотники стреляли беглым огнем по площади нахождения вражеских катеров, что для пушек 21-К, конечно, было малоэффективно. Плохо зарекомендовали себя появившиеся на вооружении 45-мм трассирующие снаряды, имевшие два случая разрыва в канале ствола. Кроме того, во время полета этих снарядов трассирующая втулка отлетала в другом направлении, дезориентируя стрелявших. Имелись многочисленные нарекания и по качеству поступавшего боезапаса для орудий 70-К и пулеметов ДШК. Тем не менее, бой 26 мая в определенном смысле стал переломной точкой в начавшейся кампании. Убедившись, что дозорные катера могут дать сдачи, германское командование начало использовать свои силы более осторожно. В немецком отчете за вторую половину мая отмечалось, что «шнельботы» обнаружили во время своих операций, что противник значительно усилил свои сторожевые посты. Из-за светлых ночей возможность внезапного нападения почти полностью исключается, почему и успехи стали ничтожными». В конце месяца половина 6-й флотилии была частично переведена в Нарвский залив, но планировавшееся дневное ее применение против наших тральных отрядов так и не состоялось. С наступлением в начале июня периода белых ночей командующий тральными соединениями «Восток» временно решил прекратить ее использование, а 13 июня последовало распоряжение о передислокации флотилии на Запад. С этого момента корабельному фарватеру Кронштадт – Лавенсари уже ничто



**Командир 5-го
дивизиона катеров
Н.Г. Моргацкий.
Погиб 27 мая 1944 г.**



Командиры дивизионов сторожевых катеров (слева направо): П.В. Маркин, С.И. Кведло и А.А. Сударики

не угрожало, и этот успех был достигнут экипажами малых охотников. 22 июля 1944 г. 5-й дивизион малых охотников Островной ВМБ был награжден орденом Красного Знамени.

Правда, для самих катеров, оставшихся на переднем крае борьбы, опасность сохранялась, как и прежде. Так, 5 июня в Нарвском заливе был атакован авиацией СКА № 513, который получил 12 пробоин в надводной и подводной части. На малом охотнике начался пожар, вышел из строя правый двигатель. Кроме того, неприятельской авиацией в течение мая-июня были повреждены также СКА № 518 (26 мая; на его борту погиб командир 12-го ДСКА капитан-лейтенант П.В. Маркин), № 152 (20 июня) и МО № 109 (21 июня). 17 июня и 20 июня охранявшим тралящие отряды МО № 103 и СКА № 152 удалось сбить по одному «юнкерсу».

В целом можно отметить, что в первой половине 1944 года активность вражеской авиации по сравнению с предыдущими годами еще более снизилась. Если за второй квартал 1942 года на наши катера было произведено 265 налетов, за аналогичный период 1943-го – 76 налетов, то в 1944 году – всего 29 налетов, в которых участвовало 134 самолета. Три из них считались сбитыми огнем катеров. На один сбитый самолет нашими моряками израсходовано 270 45-мм и 322 37-мм снарядов, 1515 патронов ДШК. Правда, если в 1943 году катера в основном подвергались налетам небольших групп устаревших финских самолетов, которые легко отбивались, то в 1944 году для срыва траления в Нарвском заливе немцы использовали пикирующие бомбардировщики Ю-87, славившиеся своей высокой эффективностью при ударах по кораблям. С этим и были связаны возросшие потери от ударов с воздуха. Перманентной угрозой тралению помимо авиации оставались мины (на них 9 июня погиб СКА № 517) и береговая артиллерия. Последней вечером 23 июня удалось потопить МО № 401. Потери его экипажа составили 13 человек. К концу августа силам КБФ удалось создать целую сеть фарватеров в Нарвском заливе, которая впоследствии использовалась при освобождении Эстонии.

В первом полугодии малые охотники совершили 61 катеро-выход для проводки 32 конвоев, ходивших обычно от Шепелевского маяка до Лавенсаари по юж-

ному фарватеру. До начала июня конвои регулярно подвергались обстрелам финской береговой артиллерии из района м. Сяйвисте, но в каждом случае проходили без потерь. В эскортировании подводных лодок малые охотники в первой половине 1944 года не участвовали, но в период 2-9 июня 1944 г. МО № 207 дважды выводил подводные лодки в полигон «К», где МО № 104, 105, 106, 107 участвовали в совместных с лодками учениях.

В БОЯХ ЗА БЬЕРКСКИЙ И ВЫБОРГСКИЙ АРХИПЕЛАГИ

10 июня войска Ленинградского фронта перешли в наступление на Карельском перешейке. В ближайшие дни оборона финнов оказалась прорвана, и их войска начали стремительное отступление к Выборгу. Операционная зона КБФ начала расширяться, а дозоры Кронштадского МОР, местоположение которых раньше определялось зоной досягаемости батарей в районе Сейвисте, теперь передвигались на север. 20 июня пал Выборг, а удерживавшиеся финнами острова Бьеркского архипелага с размещенными на них батареями оказались обойдены с восточного берега. Тем не менее, противник не собирался оставлять их без боя, и перед КБФ встала задача по захвату архипелага.

Боевые действия на подступах к островам начались еще в середине июня, когда под влиянием советского наступления финское командование решило прикрыть подходы к ним минными постановками (заграждение «Pistin»).

15 июня в 00.55 МО № 203 (ст. лейтенант Авилкин) и МБК-502, находясь в дозоре № 20 в точке Ш=60°05, Д=28°50, обнаружили в северном направлении на дистанции 70-80 каб группу катеров противника. Наши катера дали ход и пошли на сближение, увидев при этом в 01.00 с северо-запада на дистанции около 80 каб еще одну группу катеров. Это были финские ТКА «Tarmo», «Tytsky», «Tuima», «Tuiskua» и сторожевые катера, прикрывавшие минную постановку «Pistin II». В 01.01 МО № 203 и МБК-502 открыли огонь по первой группе неприятеля, но обе группы боя не приняли и скрылись в сторону о. Бьерке.

Через час, в 02.18, дозор № 21 – МО № 106 (лейтенант Виктор), СКА № 92 (ст. лейтенант Моторный) и СКА № 72 (лейтенант Мигачев) в точке Ш=60°08,3, Д=28°33,6 обнаружили на северо-западе четыре действовавших в этом районе торпедных катера 1-й финской флотилии, шедших курсом 240°, пошли с ними на сближение и в 02.20 открыли огонь с дистанции 12-15



Финский торпедный катер «Tytsky»

Сторожевой катер №506 (типа БМО) и торпедный катер №26 (типа Д-3), весна 1944 г.



каб. В 01.35 из б. Батарейной вышла поддержка дозоров в составе МО № 303, СКА № 62, 68*, 69*, 82 под общим командованием капитана 3 ранга Карповича. По пути по приказанию командира сил поддержки к ним присоединились МО № 203, МБК-502 и МО № 124 из дозора № 22. В 02.36 катера подошли к месту боя и легли на курс 340°, чтобы отрезать неприятелю пути отхода, одновременно открыв огонь. С МО № 106 и 303 было замечено, что два финских катера взорвались в результате попаданий, что документами противной стороны не подтверждается. В 02.52 противник прикрывлся дымовой завесой и, увеличив ход, скрылся в северном направлении.

18 июня вышло указание штаба флота об изменении системы дозоров и смещении дозорных линий к северу. Ретроспективно можно отметить, что это указание несколько запоздало. В ночи на 16 и 17 июня катера финской 1-й флотилии ТКА выставили три минных заграждения «Моукку» (в сумме 15 донных мин) на южных подходах к проливу Бьерке-зунд. 2 июля на одном из них на выходе из бухты Олла-лахти подорвался БТЩ Т-210. Его попытались отбуксировать назад в бухту, но спустя 40 минут корабль все-таки затонул на восьмиметровой глубине. Четыре моряка погибли и 16 получили ранения. Позже тральщик был поднят, отремонтирован и введен в строй, но тогда этот факт стал основанием для отказа от использования чего-либо крупнее катеров на подступах к архипелагу.

В тот же день была сформирована маневренная группа в составе МО № 106, 124, 203, 303, четырех бронированных малых охотников и трех МБК с задачей блокирования западных подходов к островам

Бьерке, Торсаари, Пийсаари и выявления противника на о. Торсаари. Командовал блокадными силами командир ОВР КМОР капитан 1 ранга Е. В. Гуськов.

В 21.45 18 июня в район западнее о. Торсаари вышли три бронекатера и четыре малых охотника. Помимо блокады катера имели задачу прикрыть высадки разведгрупп на Торсаари и Бьерке, в то время как сама высадка производилась с шести других малых охотников. В 23.15 СКА № 503, 505, МО № 408, 413 подошли к острову Бьерке, а СКА № 418, 509 – к острову Торсаари и начали высадку бойцов на резиновых шлюпках. Противник противодействия не оказывал. В 02.30 катера, закончившие высадку, пошли на соединение с бронекатерами и малыми охотниками, действовавшими западнее Торсаари. С 04.25 до 05.11 бронекатера и малые охотники обстреляли остров, выпустив 22 снаряда, противник ответил огнем трех батарей, а также одной батареей с Бьерке. Произведя засечку батарей, в 05.12 выполнившие боевую задачу катера закрылись дымзавесой и пошли к Сескару для заправки топливом.

О. Нерва



* В документе об этом бое приведены заводские номера 68, 69 сторожевых катеров типа Д-3, в дальнейшем переименованных в СКА № 176, 177.



Сторожевой катер типа МО-4 ставит дымовую завесу

противника совершенно неожиданным. В ночь на 20 июня на остров был высажен десант в составе усиленной стрелковой роты. В операции приняли участие: МО № 202, № 204, 213, 401, 402, 409, СКА № 12, 22, 32, 172, 182, 192, 202 под общим командованием капитана 3 ранга Г. И. Лежепекова (на МО № 201).

Одновременно с Сескара вышла группа катеров для блокады Торсаари и Бьерке. В 23.18 в точке Ш=60°10, Д=28°20 она обнаружила два корабля противника, идущих с севера в юго-восточном направлении. Ими оказались немецкие миноносцы Т-30 и Т-31, посланные командующим 9-й дивизии охранения для ночного патрулирования подходов к Бьерке. В 23.30 неприятель с дистанции 30-35 каб открыл огонь. Первым же снарядом, упавшим в 30 м от МО № 106, был тяжело ранен командир Истребительного отряда капитан 2 ранга М. В. Капралов. После этого охотник получил еще три прямых попадания 105-мм снарядами, МБК-503 и БК-505 по одному. Малые охотники закрылись дымовой завесой и под прикрытием дыма начали отход на Сескар, а МБК-503 и МО № 303, маневрируя переменными курсами, прикрыли их отход. Вспышки выстрелов были замечены отрядом высадки у Нервы, после чего в район боя были направлены торпедные катера из состава сил прикрытия. В результате двух произошедших с небольшим интервалом боев катерам удалось в 01.02 торпедировать и потопить миноносец Т-31.

В 01.43 по радиозапросу командира десанта из базы вышел второй эшелон. В 02.20 десантники с о. Нерва заметили две группы вражеских катеров, прошедших на восток. Это была финская 1-я флотилия торпедных катеров, срочно прибывшая на место события для спасения экипажа потопленного миноносца. В 03.08 финские катера вступили в перестрелку с отрядом поддержки десанта, но вскоре выполнили свою задачу и ретировались в шхеры. Второй эшелон нашего десанта высадился с 07.00 до 08.00. В дозоре у острова были оставлены малые охотники МО № 104, 402, которые обследовали место ночного боя и спасли еще четырех немецких матросов. Впоследствии они дали ценные сведения о силах противника, действовавших в заливе, а также о вооружении и технике своего корабля.

В ночь на 21 июня нашими катерами на острове Пийсаари – в тыл Бьеркской позиции – был высажен разведывательный отряд в составе 120 человек 260-й обмп под командованием майора Романцева. Еще при выходе из базы в 00.15 десантный отряд подвергся налету шести Ю-88.

В порядке подготовки к занятию островов Бьеркского архипелага в штабе КБФ решили занять ничейный остров Нерва. Он находился на северо-восток от Лавенсаари и позволял контролировать водные пути вдоль опушки финских шхер из центральной части Финского залива в Выборгский залив. Этот шаг оказался для

рождения подходов к Бьерке. В 23.30 неприятель с дистанции 30-35 каб открыл огонь. Первым же снарядом, упавшим в 30 м от МО № 106, был тяжело ранен командир Истребительного отряда капитан 2 ранга М. В. Капралов. После этого охотник получил еще три прямых попадания 105-мм снарядами, МБК-503 и БК-505



Высадка десанта. На верхнем снимке виден СКА МО №204





Финские канонерские лодки «Натеептаа» (вверху) и «Тигиптаа» (внизу) во время эвакуации Койвисто 22 июня 1944 г.



С 00.30 катера, прикрывшись дымовой завесой, вошли в Бьерке-зунд и начали высадку десантников, подвергшись с 00.45 до 02.08 артиллерийскому обстрелу с Бьерке и Торсаари. В СКА № 292 попал снаряд, от взрыва которого он получил многочисленные повреждения корпуса, были пробиты бензоцистерны, бензопровод, возник пожар в восьмиместном кубрике, убито два человека. Катер вышел из боя, но десантному отряду удалось закрепиться на берегу.

Вечером маневренная группа малых охотников и бронекатеров совместно с торпедными катерами вышла в тот же район западнее Бьерке и Торсаари для воспрепятствования эвакуации противника. С 04.57 морские бронекатера в течение 15 минут обстреливали береговые батареи на Торсаари. В 06.40 было обнаружено приближение с севера двух неприятельских миноносцев и четырех катеров, идущих курсом на пролив между Бьерке и Торсаари. В 06.52 МБК и МО № 303 с дистанции 35-40 каб открыли огонь, а МО № 124 вышел вперед для прикрытия дымзавесой выходящих в атаку торпедных катеров. Остальные малые охотники прикрывали ТКА от обстрела с Торсаари. В это же время в атаку на корабли противника вышли семь Ил-2. В результате комбинированного удара ТКА, катеров и авиации вражеские тральщики М-17 и М-30 были вынуждены уйти в шхеры. Во вражеских штабах поняли, что в создавшейся обстановке удержать Бьеркский архипелаг не удастся. В течение 22 июня Пийсаари был очищен от врага, а в ночь на 23-е

остатки сил противника были эвакуированы и с двух остальных островов. Блокадный отряд, увы, не смог этому воспрепятствовать ввиду большого неравенства в силах – к эвакуации привлекались пять финских канонерских лодок, два немецких тральщика, четыре артиллерийских БДБ, восемь финских ТКА, семь БДБ и множество мелких кораблей и судов.

В ночь на 28 июня противник предпринял попытку отбить остров Нерва объединенными силами в составе 10 финских СКА, 10 торпедных катеров и десанта в составе трех взводов при поддержке артиллерийской батареи, а также трех немецких миноносцев, пяти тральщиков и четырех артиллерийских БДБ.

В 22.00 27 июня с Лавенсаари вышли МО № 413 и СКА № 503 для прикрытия группы торпедных катеров, которые должны были произвести поиск кораблей противника в районе Соммерс – Нерва. В это же время к о. Нерва вышли МО № 207, 408 с артотом для обеспечения стрельб береговой батареи и последующего несения дозора к юго-востоку от острова. СКА № 182 находился в дозоре № 1 в двух милях к северу от Лавенсаари.

В 22.15 отряд кораблей противника с десантом вышел к о. Нерва от о. Койскери. МО № 413 и СКА № 503 своевременно обнаружили вражеский авангард и в 23.45 открыли по нему огонь. Финские катера прикрывались дымзавесой и, не вступая в бой, отошли назад. Обнаружив стрельбу, гарнизон о. Нерва занял оборонительные позиции. В это же время подошедшие с севера вражеские корабли открыли огонь по острову. Им ответила артиллерийская батарея с о. Нерва.

МО № 413 и СКА № 503 в 60-70 каб к северо-востоку обнаружили три неприятельских тральщика и четыре сторожевых катера, сообщили об этом в базу и пошли на сближение с нападавшими. Заметив малые охотники, противник перенес огонь на них. Наши катера, прикрываясь дымом, до 00.33 вели бой с катерами неприятеля, которые в результате были вынуждены отойти к своим главным силам. Одновременно СКА № 182 дважды отгонял на север группу финских торпедных катеров. В 00.00-00.30 из бухты Норре-Каппельлахт к о. Нерва для поддержки отражения неприятельского десанта вышли тральщик Т-211, МО № 409, СКА № 12 и четыре торпедных катера, один из которых вскоре вернулся из-за неисправности. В 00.55, не дожидаясь подхода нашего отряда, неприятельский десантный отряд начал отход. На пути в шхеры его ата-



Сторожевой катер типа МО-4

ковали наши торпедные катера, но, к сожалению, успеха не добились. Как потом сообщил в своем донесении командир финского десанта, он отказался от высадки, так как оборона острова не была подавлена артогнем, а немецкие корабли поддержки прекратили огонь еще до подхода десанта к берегу. В результате боя потери гарнизона острова составили 47 человек ранеными.

Всего за первое полугодие с начала навигации малые охотники в Финском заливе в ходе боев израсходовали 3263 45-мм и 1777 37-мм снарядов, а также 5660 патронов ДШК. Несмотря на заявленные нашими катерами победы, у противника не было уничтожено ни одного судна, кроме потопленного торпедными катерами Т-31. Повреждения разной степени тяжести получили еще три неприятельских катера. С нашей стороны в столкновениях с надводными силами противника был потерян СКА № 122, повреждения получили до десятка катеров. Кроме того, погиб от огня береговой батареи МО № 401, при подрыве на mine — МО № 123, и в результате авианалета — МО № 404.

Успешное завершение боевых действий за овладение Бьеркским архипелагом дало возможность вплотную приступить к операции по захвату островов в Выборгском заливе. Этому придавалось важное оперативное значение, поскольку острова должны были стать трамплином для прорыва советских войск на континентальный берег и выхода в тыл финским укрепленным позициям под Выборгом. Проведение операции было поручено штабу 59-й общевойсковой армии и Кронштадтскому оборонительному району. В ходе этих действий малые охотники обеспечивали поддержку высадки, прикрытие десантов с моря, бесперебойный подвоз боеприпасов и других грузов на острова.

С 29 июня по 2 июля 1944 г. МО № 101, 104, 105, 107, 203, 303, 309 участвовали в переброске войск в количестве двух стрелковых дивизий с южного берега из Усть-Луги и Графской бухты на Карельский пере-

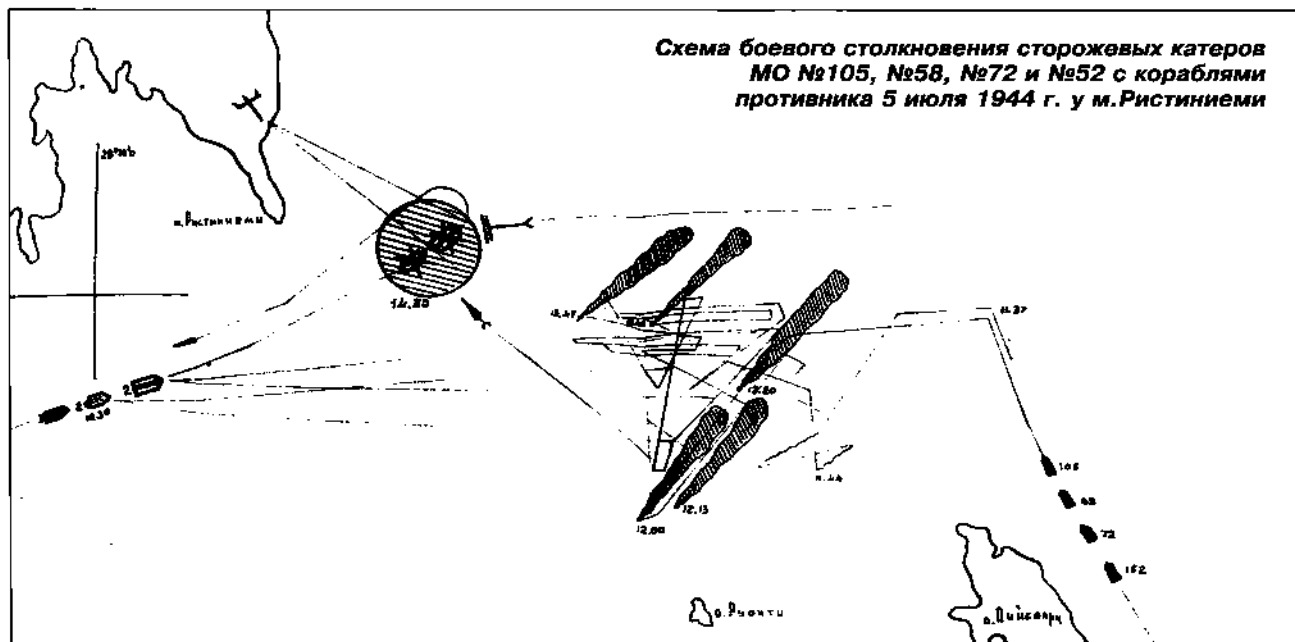
шек. Если не считать подрыва на mine быстроходного тральщика Т-210, о чем говорилось выше, воздействия противника на корабли не было.

Операция по захвату о. Тейкарсаари началась в 22.25 30 июня с выходом из Койвисто десантного отряда в составе пяти морских бронекатеров, четырех охотников типа БМО, трех торпедных катеров, семи тендеров и такого же числа катеров-тральщиков. Для захвата острова были выделены батальон 185-го стрелкового полка и разведроты (70 человек) 260-й бригады морской пехоты. На переходе отряд был дважды обстрелян береговой артиллерией: сначала в 00.11 1 июля в Тупорансаарском проливе, а затем в 00.32 на подходах к Тейкарсаари. В 01.35 десант начал бой за высадку. В 03.35 по району высадки открыла интенсивный огонь вражеская артиллерия с северного побережья Выборгского залива. Во время прикрытия десанта в районе Тейкарсаари от подрыва на двух минах погиб СКА № 506. В 04.50 десант занял южную половину острова, продолжая продвигаться в северном направлении. Неприятель из районов м. Питнянними и м. Харинпянними вел сильный артиллерийский и минометный огонь. Около 05.00 противник подвез на катерах подкрепление и потеснил десант к южной оконечности острова, нанеся ему большие потери. В связи с тем, что момент для наращивания сил и развития успеха был упущен, утром 1 июля было принято решение остатки десанта эвакуировать.

3 июля во время несения дозорной службы в Выборгском заливе был атакован самолетами противника МО № 309. От близких разрывов бомб он получил 17 пробоин в корпусе, повреждения электросети, левого и среднего двигателей, был убит один и ранены девять человек. Несмотря на повреждения и потери, экипаж охотника все-таки смог сбить один самолет.

После тщательной подготовки в период 4-5 июля была проведена десантная операция по захвату островов Тейкарсаари и Суонионсаари. 4 июля десант, имея в двух отрядах 49 и 42 судна, взявших на борт

Схема боевого столкновения сторожевых катеров МО №105, №58, №72 и №52 с кораблями противника 5 июля 1944 г. у м. Ристиниemi



2400 человек с артиллерией и минометами, в 08.00 начал движение. В 08.45 на рейде Тронгзунда отряды подверглись артобстрелу, а с 09.20 наша артиллерия и авиация начали обработку районов высадки и подавление огневых средств противника. В 10.00 корабли начали высадку десанта на острова, подвергаясь непрерывному обстрелу. В 10.35 СКА № 503, имея на буксире тендер с десантниками, затонул от подрыва на mine в 400 м от о. Тейкарсаари. На борту катера погиб штаб 1-го отряда высадки, что значительно осложнило управление десантными силами. Кроме того, при поддержке десанта в этом районе подорвались и затонули четыре бронекатера. К 11.00 высадка была окончена, а к 16.50 Суонионсаари был очищен от противника. Этот же отряд захватил находившийся поблизости остров Эсисаари, но на Тейкарсаари десантников встретило упорное сопротивление финского гарнизона. Контратаками ему удалось восстановить положение, во второй раз нанеся десантникам тяжелые потери. К исходу дня в южной части Тейкарсаари оставалось всего 150-200 человек, державших оборону. В 11.00 5 июля при поддержке авиации и артиллерии, под сильным огнем противника на остров были высажены еще два батальона с четырьмя танками, к 21.40 десантники очистили остров и, развивая успех, заняли Мелансаари.

От Истребительного отряда в проведении десантных операций участвовал МО № 207: 27 июня он обеспечивал высадку на о. Руонти, 4-5 июля – на острова Тейкарсаари, Суонионсаари и Койвусаари. В период высадки десантов МО № 207 вел обстрел позиций противника, подавил две огневые точки.

За период 4-5 июля катера отряда прикрытия и дозоры несколько раз отражали попытки прорыва кораблей противника в Выборгский залив. 4 июля МО № 104 (капитан-лейтенант Н. В. Васильев), МО № 105 (ст. лейтенант Г. А. Швалюк), несшие дозор № 24 в 03.15 к северу от о. Пийсаари, обнаружили отряд неприятельских кораблей – финские канонерские лодки «Turunmaa», «Viina», сторожевые катера VMV-1, 14, 15 и немецкие артиллерийские БДБ AF-31, 49. Наш дозор обстрелял противника и, ввиду его численного превосходства, отошел в пролив Бьерке-зунд. Из Койвисто для поддержки дозора вышли восемь торпедных катеров и семь сторожевых катеров, однако до их подхода неприятель, обстреляв Пийсаари, отошел на запад.

В тот же день в 16.30 СКА № 512, 520, 522, 524 и торпедные катера обнаружили отряд кораблей неприятеля в составе 17 единиц, идущих курсом 180° к острову Суурсаари. Это было немецко-финское соединение, насчитывавшее в общей сложности четыре канонерские лодки, четыре артбаржи и множество катеров. В 16.40 охотники начали стрелять по кораблям противника с дистанции 20-25 каб, одновременно вышли в атаку наши ТКА. Действия катеров эффективно поддерживали береговые батареи и штурмовая авиация. После нескольких атак противник отошел, на СКА № 524 от ответного огня получили ранения четыре человека. В 18.00 СКА № 132, 172 в районе м. Ристиниеми обстреляли 13 кораблей и катеров противника. С 18.37 вражеский отряд подвергся налету наших штурмовиков. После этого вражеское соединение отступило на запад. В результате авиаудара три из четырех канлодок получили сильные повреждения, как и

Финский сторожевой катер VMV-14



одна артбаржа и два сторожевых катера. Потери финнов на кораблях составили 13 человек убитыми и 35 ранеными, немцев – 1 убитый и 11 раненых.

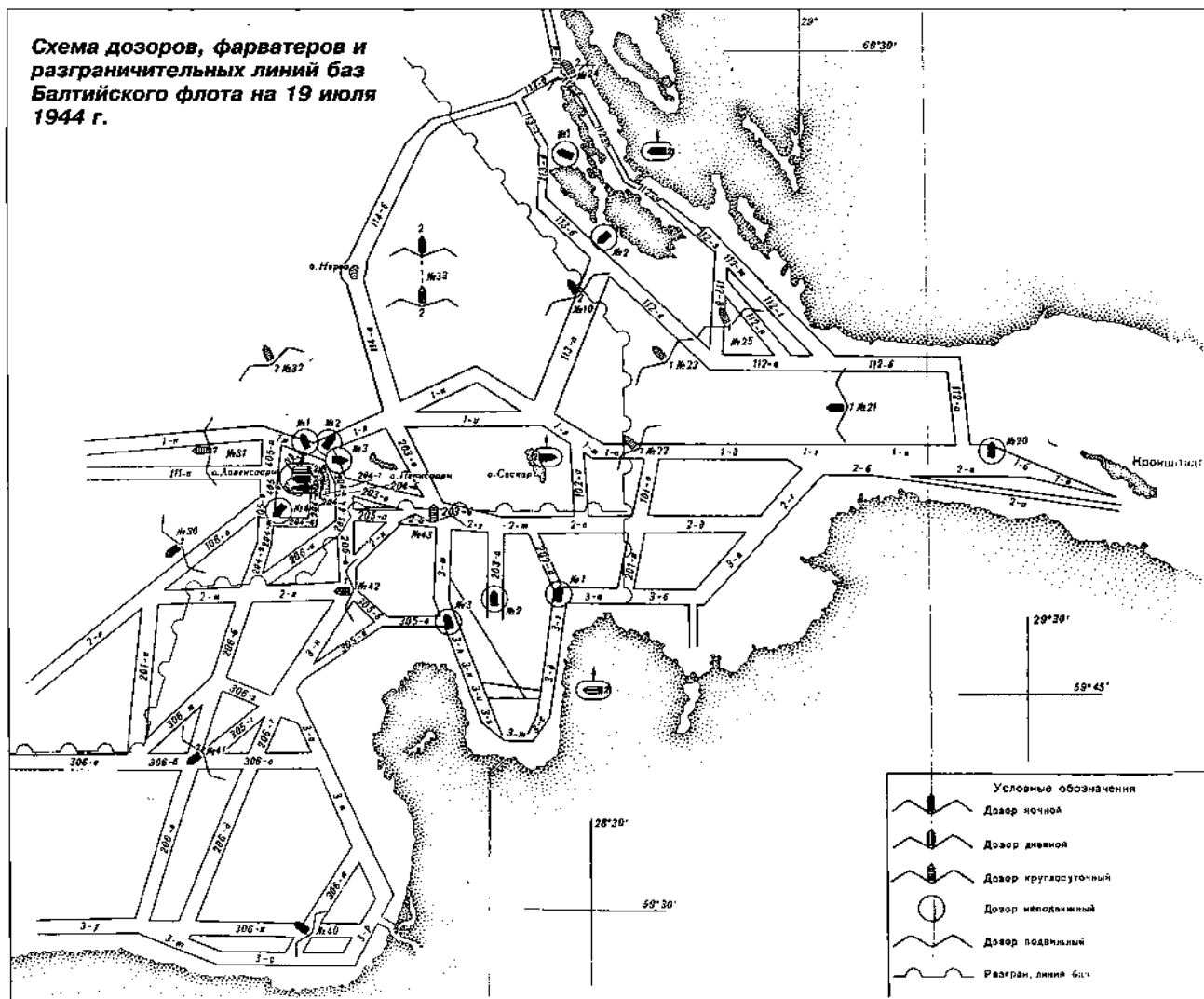
5 июля в 10.45 СКА № 152 в дозоре № 24 обнаружил к западу от о. Руонти группу кораблей противника. Это были остатки немецко-финского отряда, которые теперь насчитывали две канлодки, две артбаржи и шесть катеров. В 11.00 из Койвисто были высланы МО № 105, СКА № 68, 173 (позднее к группе присоединился СКА № 152) под общим командованием командира 2-го ДСКА капитана 3 ранга Я. Т. Резниченко. В 12.10, находясь в 15 каб к северу от Руонти, группа обнаружила по пеленгу 260° дымки кораблей противника, шедших на восток. В 12.30 на дистанции 50 каб корабли противника были опознаны, и в этот момент неприятель открыл по нашим катерам огонь. Расценив действия вражеского отряда, как попытку прорваться в Выборгский залив, капитан 3 ранга Резниченко вызвал по радио торпедные катера и авиацию, а своей группой при подходе противника к м. Ристиниеми инсценировал несколько выходов в торпедную атаку, благо наши сторожевые катера типа Д-3 были построены на базе торпедных катеров. Через 30 минут наши ТКА и авиация нанесли удар по неприятельским кораблям. Флагман вражеского отряда – канлодка «Aipus» получила три бомбовых попадания, после чего вражеские корабли легли на обратный курс. Уже на якорной стоянке другая группа штурмовиков поразила бомбами канонерку «Viina», которая, во избежание затопления, была отбуксирована на мелкое место. После этого вражеские корабли уже не пытались вмешаться в ход десантной операции. В отражении их нападений был несомненный вклад экипажей малых охотников. Однако в последующие дни – 6-9 июля десантные действия не имели успеха, и 10 июля операция была прекращена в связи с подготовкой наступления войск Ленинградского фронта на Нарвском направлении.

ПОСЛЕДНИЕ БОИ В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ

Начиная с июля, перед нашими силами охраны водного района, размеры которого после завершения Выборгской наступательной операции и овладения островами Бьеркского архипелага значительно расширились, были поставлены следующие задачи:

1. Содействовать наступлению Ленинградского фронта на Карельском перешейке и действиям наших

**Схема дозоров, фарватеров и
разграничительных линий баз
Балтийского флота на 19 июля
1944 г.**



войск на южном побережье Финского залива, участвовать в десантных операциях на острова Выборгского залива.

2. Поддерживать благоприятный оперативный режим в операционной зоне флота: нести дозорную службу, противолодочную оборону, обеспечивать травление фарватеров, осуществлять оборону рейдов и гаваней.

3. Участвовать в противовоздушной обороне.

4. Участвовать в сопровождении конвоев, боевых кораблей и подводных лодок.

5. Обеспечивать боевую подготовку эскадры КБФ и вступающих в строй кораблей.

6. Обеспечивать судоподъемные работы силами АСС флота.

7. Осуществлять ремонт и восстановление боеготовности катеров.

С июля силами ОВР Кронштадтского МОР дозоры неслись на семи линиях – № 10, 20, 21, 22, 23, 24, 25, из них № 10 и 21 – ночные, остальные круглосуточные. Поддержка дозоров находилась на о. Сескар и в Койвисто (по два катера). С 18 июня Островная ВМБ развер-

нула шесть дозоров от Большого Тютерса до банки Средняя, включая один у острова Нерва. Силы Лужской ВМБ несли службу на двух ночных, одной дневной и одной круглосуточной дозорной линиях. Кроме того, неслась служба ближних дозоров на линиях № 1, 2, 3. Поддержка в составе двух катеров находилась в Ручьях. Для дозорной службы приказом командира ОВР Лужской ВМБ с 30 июля был организован Отряд дозорных кораблей в составе 2-го и 12-го ДСКА. По мере производства тральных работ в Нарвском заливе линии дозоров постепенно удалялись от берега.

После ожесточенного двухдневного сражения в Выборгском заливе 4-5 июля у противника окончательно пропало желание использовать свои надводные корабли за линиями наших дозоров. В то же время во вражеских штабах прекрасно понимали, что снижение наступательной активности позволит советской стороне беспрепятственно готовить новые десанты и расширять свою операционную зону. В этих условиях финны, а затем и немцы вынужденно возобновили использование в восточной части Финского залива своих подводных лодок, чего не делалось с лета 1941 го-

да. С 17 июня и до конца месяца четыре финские субмарины совершили девять боевых походов к островам Бьеркского архипелага, но ни разу не атаковали, поскольку размер использовавшихся нами боевых кораблей не позволял рассчитывать на гарантированное попадание торпедой – цели имели слишком малую осадку. 21 июня в Таллин прибыли из Германии три первые подлодки, за которыми вскоре последовало значительное усиление. Уже к концу июля в боевых походах в Финском заливе успели принять участие 10 немецких подлодок.

Если не считать ложных контактов, первое реальное столкновение с подводной угрозой состоялось днем 4 июля. В 11.45 тральщик «Молотов» при контрольном тралении фарватера между островами Пенисаари и Сескар обнаружил перископ вражеской подводной лодки. Корабль сбросил в место обнаружения 18 малых глубинных бомб, но успеха не добился. По вызову в море вышли пять охотников Лужской ВМБ. В 14.35 один из них – МО № 111 – обнаружил при помощи шумопеленгатора какой-то шум, классифицированный акустиком как шум подлодки. Охотник сбросил в месте контакта три бомбы. Тем временем субмарина «Vesihiiisi» выставила у Пенисаари минное заграждение «Ека-1». Интересно отметить, что даже безрезультатная бомбардировка напугала финского командира, выставившего мины севернее места, которое было определено в приказе. В результате банка оказалась за пределами фарватера и потерь не причинила. Утром 8 июля та же подлодка выставила 18 мин заграждения «Ека-2» в 2 милях севернее бухты Норре-Капельлахт (о. Лавенсари). Уже днем эта банка была обнаружена по всплывшим минам охотниками МО № 408 и СКА № 172. Между 11 и 20 июля катера-тральщики Островной ВМБ вытравили на обоих заграждениях 27 мин, полностью уничтожив их. Третья и последняя постановка финской подлодки состоялась утром 5 июля в южной части пролива Бьерке-зунд, но и она успеха не имела. Банка была обнаружена и уничтожена 23 – 24 июля при контрольном тралении пролива.

Более драматично проходило противоборство с немецкими субмаринами, которые с 8 июля начали ходить на позиции у острова Нерва и северного выхода из пролива Бьерке-зунд. Первый же выход из шхер немецкой лодки – утром 9 июля был замечен береговым постом с острова Руонти. В ночь на 10 июля МО № 204 и СКА № 142 в 23.20 обнаружили у о. Нерва по пеленгу 350°, дистанция 80 каб группу из трех неприятельских кораблей и пяти катеров, идущих курсом 90°. Катерники посчитали, что противник попытается прорваться в нашу зону и нанести удар по дозорам, на самом же деле немецкий отряд, включавший три тральщика и четыре «раумбота» прикрывал выход в море субмарины U-748. В 23.44, сократив дистанцию до 50 каб, наши катера начали перестрелку с противником, который, выполнив задачу, стал отходить в направлении шхер. В 01.00 к о. Нерва на поддержку дозора прибыли восемь торпедных катеров и в 01.48 пошли в атаку. В это время от острова Соммерс подошли восемь ТКА противника. После безрезультатных атак в 02.26 наши торпедные катера отошли к о. Нерва, а в 03.00 неприятель скрылся в шхерах.

Между 11 и 14 июля лодки несколько раз обнаружались нашей авиацией и на малой глубине на пози-



Глубинное бомбометание ведет сторожевой катер типа МО-4

циях, и на якорных стоянках. На основе этой информации командованием ОВР Кронштадтского МОР была спланирована операция по поиску и уничтожению или захвату вражеской лодки в районе Бьерке-зунда. В ночь на 14 июля группа в составе МО № 104 (капитан-лейтенант Васильев), № 105 (ст. лейтенант Швалюк), ТКА № 47 и № 57 под командованием капитан-лейтенанта Симаненко скрытно перешла из Койвисто к восточному берегу о. Руонти и там замаскировалась. Для координации действий на НП Руонти находился флагманский минер Истребительного отряда капитан 3 ранга Носков.

В 00.30 15 июля с НП Руонти по пеленгу 290°, на дистанции 60 каб была обнаружена идущая на выход из шхер подлодка (ей оказалась U-679), о чем сразу же сообщили на катера. В 00.46 подводная лодка прошла маяк Крюссерпорт на м. Ристиниеми. Через три минуты ударная группа пошла на сближение с субмариной. В 01.12 головной ТКА № 57 с расстояния 4-5 каб атаковал противника одной торпедой. Лодка провела маневр уклонения влево, легла на обратный курс, увеличила ход и открыла огонь из кормовых автоматов. МО № 104, 105 ответили врагу с дистанции 20-25 каб. ТКА № 57 поставил дымовую завесу и в 01.17 безрезультатно атаковал лодку второй торпе-



Немецкий миноносец Т-10, лето 1944 г.

дой. ТКА № 47, попав под сильный огонь автоматических пушек, выйти в атаку так и не решился. Малые охотники также вели себя пассивно, ограничившись малоэффективным обстрелом лодки со средних дистанций. В 01.23 U-679 прошла траверз м. Ристиниеми, и вскоре наша группа, обстрелянная береговой батареей неприятеля, прекратила преследование (всего охотники выпустили 135 45-мм снарядов) и вернулась к острову Руонти. В результате боя U-679 получила одно попадание снаряда и имела восемь раненых, правда большая часть из них пострадала в результате разрывов стволов своих же пушек (подлодка располагала одним 37-мм и двумя 20-мм автоматами, из которых к концу боя в строю остался лишь один).

При разборе этого столкновения наши моряки признавали, что для них было неожиданностью наличие на лодке автоматических орудий в кормовом секторе, своим огнем создавших на пути движения катеров сплошную завесу огня. Причиной такой ситуации были данные устаревших справочников, в которых указывалось, что немецкие субмарины вооружены одной пушкой в носу, а на рубке имеется только зенитный пулемет. Командованием указывалось на нерешительность действий капитан-лейтенанта Симаненко, который, имея четыре катера, мог с большой дистанции вывести из строя артиллерийские расчеты на лодке и потом уничтожить ее. После неудачной засады 15 июля лодки противника выходили и возвращались в базу под прикрытием артиллерийских БДБ. Собственно, три артбажи должны были прикрыть U-679 и в то утро, но их выход не состоялся из-за тумана.

Активность наших дозорных сил заставила противника разработать план контрудара. Вечером 15 июля в район острова Нерва вышла группа в составе миноносцев Т-30, Т-8 и Т-10. Их действия обеспечивали восемь финских торпедных катеров и шесть «раумботов». Последние около полуночи начали ставить длинную дымовую завесу, которую ветер сносил на Нерву. Тем не менее, тральщики были обнаружены наблюдателями острова и катерами дозора № 33 – МО № 121 (командир дозора ст. лейтенант Климов), МО № 112 и СКА зав. № 69. В 00.30 с острова заметили корабельный отряд, идущий в восточном направлении, и обстреляли его с большой дистанции из «сорокопятак». Поскольку в его составе наши наблюдатели насчитали «миноносец и два сторожевых корабля», командование Островной ВМБ отправило в 01.14 с Лавенсари отряд поддержки в составе сторожевика «Туча», тральщиков Т-211 и Т-217, а также 13 торпедных катеров. К тому времени вражеское соединение уже прошло на восток, а затем, под прикрытием дымовой завесы, в 01.05 легло на юго-восточный курс. Двадцать минут немцы с финнами незамеченными шли в этом

направлении, а затем повернули на обратный курс. В этот момент с борта миноносцев были обнаружены маневрировавшие юго-восточнее Нервы катера дозора № 33, причем немцы определили их как «три тральщика типа «Фугас» и два сторожевика меньшего водоизмещения». С катеров также заметили противника, но поскольку в тот момент вражеские корабли находились южнее острова и шли северо-западным курсом, приняли их за свой отряд поддержки. Когда Т-30 открыл огонь, МО № 121 начал сближаться с ним, дважды передав опознавательный сигнал. Эта ошибка чуть не стоила катерникам жизни – в «мошку» попал 105-мм снаряд, пробивший борт в кормовой части. Сразу после попадания катер пошел к Нерве, но спустя некоторое время потерял ход и впоследствии был увен на буксире. Восемь человек получили ранения, причем шесть – тяжелые, от которых четверо впоследствии скончались. МО № 112 пострадал от осколков. Еще худших последствий удалось избежать благодаря своевременно поставленной дымовой завесе.



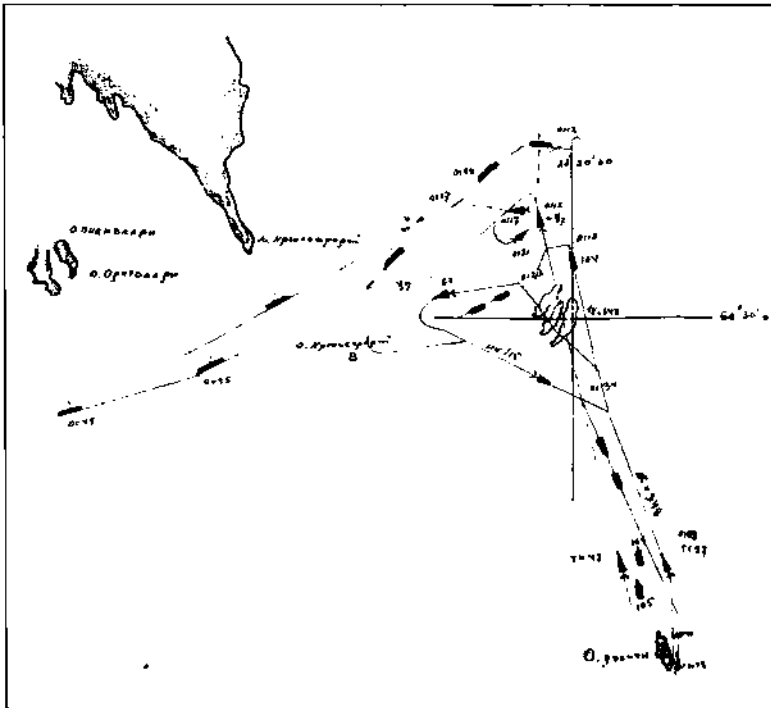
Сторожевой катер МО №121 типа МО-4 в дозоре

Маневрирование катеров МО №104 и №105 и ТКА №47 и №57 при атаке подводной лодки U-679 15 июля 1944 г.

Немецкий командир считал, что добился крупного успеха, потопив один и повредив другой «Фугас», а также нанеся повреждения двум катерам. Затем вражеский отряд с севера обогнул Нерву и в 02.07 вновь открыл огонь по показавшемуся из-за дымовой завесы СКА № 69 и острову. Катер закрылся завесой, а береговая батарея начала отвечать. Спустя три минуты к ней присоединились «Туча» и два тральщика, находившиеся в тот момент в 105 кбт от миноносцев и потому с них не замеченные. На этот раз огонь русских оказался немцам довольно точным. К тому же на Т-8 после двух выстрелов вышло из строя орудие, а на Т-10 из-за разрыва трубок — два котла. Узнав об этом, командир немецкого отряда счел за благо отойти в шхеры. В течение шести минут сторожевик «Туча» и тральщики израсходовали 21 снаряд главного калибра и прекратили огонь из-за слишком большой дистанции. Преследовать противника они не могли, поскольку перед этим получили приказ держаться южнее Нервы в связи с направлением в район двух групп наших штурмовиков, которые, правда, над местом боя так и не появились.

Одновременно другая группа вражеских кораблей – артиллерийский крейсер AF-5, 9, 35, 37 и моторный тральщик R-119 – попытался атаковать дозор у острова Руонти. Находившийся на линии дозора МО № 104 (капитан-лейтенант Н. В. Васильев) немедленно связался с береговыми батареями и вызвал авиацию, а сам закрылся дымзавесой и вышел из боя. После того, как открыли огонь батареи, то же самое пришлось сделать и противнику. Таким образом, вражеская операция завершилась незначительным успехом, совершенно не соответствовавшим количеству задействованных сил. Операция «Кифервальд», проведенная в ночь на 20 июля, не могла похвастаться даже этим. В ней участвовали четыре немецких тральщика, четыре финских торпедных катера, а также группа «раумботов»-дымзавесчиков. Вражеские корабли проникли в район восточнее Нервы, но дозорных кораблей там не обнаружили. Отряд подвергся обстрелу с острова, после чего вернулся в шхеры. В дальнейшем подобных рейдов не предпринималось.

Эти неудачи противник постарался компенсировать активизацией деятельности своих подводных лодок. Неожиданным для наших кораблей было использование подводными лодками торпед против дозорных малых охотников. По общему мнению считалось, что поразить столь мелкосидящую цель торпедой нереально, к тому же нецелесообразно. Командующий же 9-й дивизией охранения, отчаявшись нанести потери дозорным силам иными способами, 18 июля отдал приказ об использовании торпед против катеров. Атакам лодок способствовало применение бесследных акустических торпед с неконтактными взрывателями, а также то обстоятельство, что днем в хорошую погоду



охотники осуществляли поиск противника, находясь в дрейфе. Приведем хронику столкновений наших малых охотников с неприятельскими субмаринами.

Уже в тот же день 18 июля в 04.36 МО № 304 в Выборгском заливе (Ш=60°29,2, Д=28°27,9) был торпедирован германской подлодкой U-479, два человека погибли, пять получили ранения. Катер, потерявший носовую часть до рубки, сумел задним ходом, а потом на буксире у СКА № 72 дойти до Койвисто, а затем для ремонта в Ленинград. Интересно отметить, что за два часа до атаки катер запеленговал шумы выходившей из шхер подлодки и произвел ее поиск, но имевшаяся на борту аппаратура была столь несовершенна, что контакт оказался быстро потерян.

20 июля U-370 у северного входа в Бьорке-зунд и U-481 у Нервы атаковали сторожевые катера, но обе промахнулись.

22 июля в 20.20 в дозоре № 24 МО № 105 (ст. лейтенант Швалюк) обнаружил в точке Ш=60°29, Д=28°28,5 перископ немецкой подлодки U-242. Катер провел бомбометание, сбросив 8 ББ-1 и 9 БМ-1, но из-за свежей погоды контакт с лодкой после атаки оказался потерян. Тем самым оказался упущен реальный шанс уничтожить подводного противника – ведь во время бомбометания субмарина легла на грунт в месте, где глубина моря составляла всего 16 метров. Если принять во внимание, что собственная высота корабля от килля до клотика составляла около 12 метров, то лодку и охотника разделяли всего пара метров воды.

24 июля U-479 попыталась торпедировать катера, находившиеся на линии № 33, но следы ее торпед были замечены, после чего катера также безрезультатно контратаковали противника глубинными бомбами. Ситуация повторилась вечером 26-го, но уже с U-348.

Через день 28 июля МО № 107 находясь в дозоре № 25 в точке Ш=60°14.6, Д=28°44.7 в 04.12 был атакован

U-475. В результате попадания одной торпеды на малом охотнике погибло пять человек и было ранено два, взрывом катеру оторвало нос, но он, как и торпедированный ранее МО № 304, остался на плаву и на буксире был увенен в Койвисто.

Интересно отметить, что перед атакой акустик доложил командиру катера ст. лейтенанту Е. П. Курочкину об обнаружении шума винтов субмарины, но тот оставил катер лежать в дрейфе. Причиной повреждения посчитали подрыв на mine, поскольку ни катерники ни наше командование не ожидали, что противник станет использовать против деревянных катеров электрические самонаводящиеся торпеды, сопоставимые с катерами по стоимости. Сомнения развеялись в тот же день, когда на ремонтировавшемся МО № 304 обнаружили фрагменты торпеды, после чего стало ясно, что немецкие подводники не брезгуют даже такой мелкой добычей. В связи с этим тактика катеров была изменена. Теперь они стали нести дозоры преимущественно на ходу с постоянным круглосуточным гидроакустическим наблюдением. Сама гидроакустика на катерах совершенствовалась, хотя и медленно. К началу навигации 1944 года все малые охотники были оборудованы гидроакустической аппаратурой «Тамир» или «Цефей-2», на двух имелись комплекты ГАС «Дракон» (так в советском ВМФ назывались полученные от Великобритании приборы «Асдик»). Во втором полугодии аппаратура «Дракон» была установлена еще на четырех катерах – МО № 103, 108, 124, 309.

Тем временем противостояние катеров и подлодок обострилось.

30 июля в точке Ш=60°28,3, Д=28°27,5 погиб МО № 105 (ст. лейтенант Г. А. Швалюк). Находясь в дозоре № 24, катер в 11.40 лег в дрейф. Неслась гидроакустическая вахта, но подозрительных шумов обнаружено не было. В 12.00 команде был роздан обед, а в 12.42 катер был торпедирован У-250. В результате взрыва была разрушена кормовая часть вместе с рубкой, бензоцистерны отброшены на 150 м в сторону, носовая часть перевернулась, но находилась на плаву. Из 27 человек, бывших на борту, уцелели только семеро (из них пять было ранено), находившиеся в момент взрыва на баке. В число погибших вошел и командир катера ст. лейтенант А.Г. Швалюк. Остатки экипажа МО № 105 в 12.55 подобрал прибывший с о. Руонти катер ЗИС.

Интересно отметить, что буквально за сутки до потопления на борту МО № 105 побывал известный балтийский военный писатель Александр Крон. Он собирался написать репортаж о буднях катерников, но за





Члены экипажа немецкой подводной лодки U-250 в плену

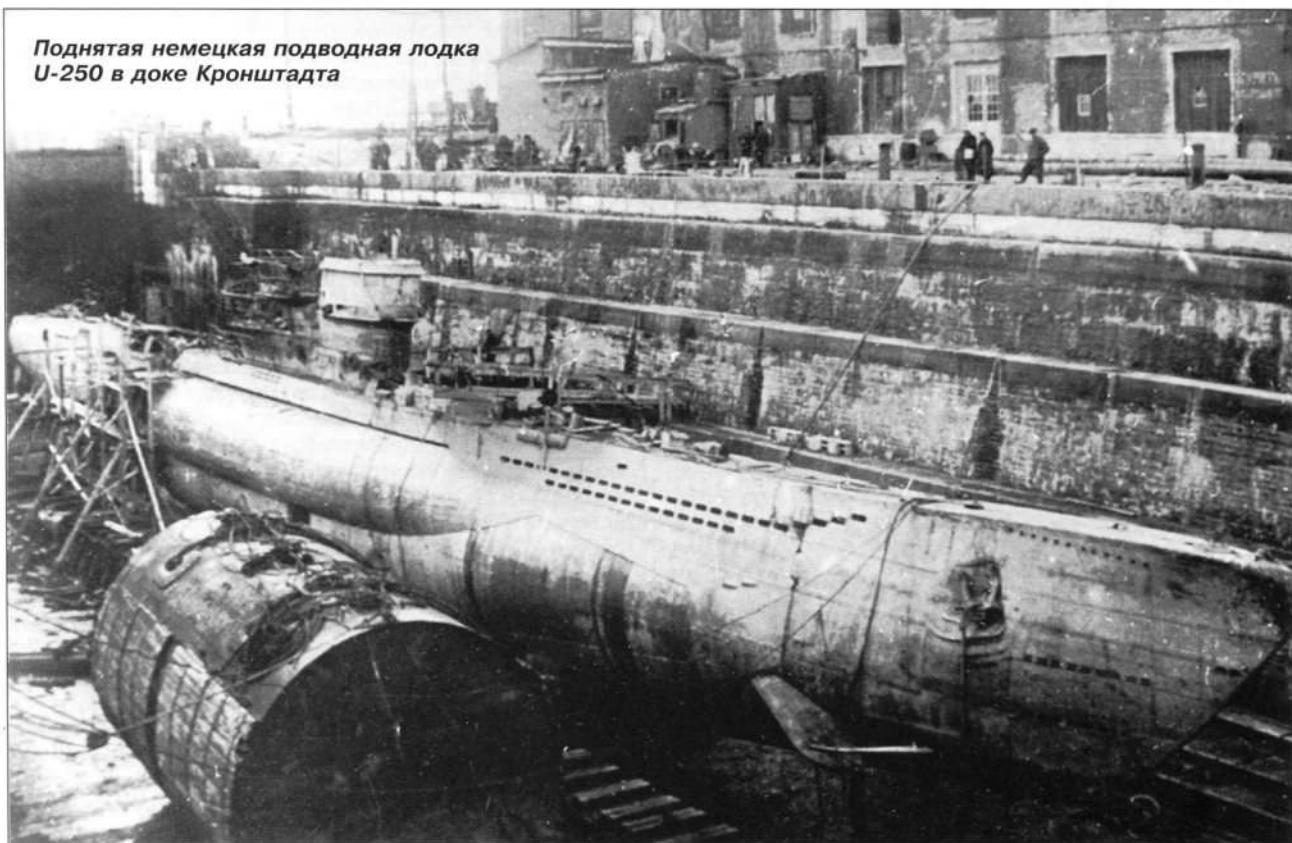
зоре № 25а, в 09.20 лег в дрейф для прослушивания района. В 09.40 вахтенный сигнальщик старшина 2 статьи Шелковенко доложил находящемуся на борту командиру звена капитан-лейтенанту Доукину об обнаружении слева по курсу 100°, дистанция 1,5 каб воздушного пузыря и следа торпеды, идущей на катер. Была объявлена боевая тревога и запущены двигатели, но катер не успел дать ход. В результате взрыва он разломился на три части и затонул, погибло 13 человек. В 10.00 к месту гибели катера подошли МО №

105 и БК-1, подобранные из воды одиннадцать человек, в числа которых было восемь раненых. С 16.50 в районе гибели МО № 101 действовала поисково-ударная группа в составе МО № 108, 203 и катера ОВРК-82, имевшего аппаратуру «Асдик», установившая в точке Ш=60°42, Д=28°42,5, как казалось, контакт с субмариной. Группа произвела бомбометание, но признаков поражения лодки не наблюдалось, поскольку по немецким данным она находилась на значительном удалении.

1 августа находившийся в дозоре № 24 МО № 106 дважды атаковал подводную лодку по предварительному наведению с самолетов и катера-дымзавесчика. После первой атаки на поверхности наблюдалось выделение пятен соляра бурого цвета. Целью атаки являлась U-348, которая получила повреждения командирского перископа и трещину в обшивке цистерны главного балласта. Как оказалось, еще утром она выпустила торпеду по охотнику, но промахнулась. Этот случай оказался вторым и последним за 1944 год, когда нашему охотнику удалось поразить глубинными бомбами подводку противника, пусть и нанеся ей незначительные повреждения.

В связи с активизацией деятельности подводных лодок неприятеля с 4 августа количество дозоров было увеличено до тринадцати – № 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, из них только № 23 – ночной, остальные круглосуточные. Поддержка дозоров находилась: один катер ЗК в Кронштадте, три малых охотника в б. Батарейная, два МО и один ТКА на о. Сескар, один МО и два ТКА в б. Олла-Лакти, один МО и три

Поднятая немецкая подводная лодка U-250 в доке Кронштадта



ТКА в Койвисто. Изменен был также способ службы, теперь катера несли подвижные дозоры, маневрируя на противолодочном зигзаге с периодическим прослушиванием района на стопе. Однако эти меры не понадобились. Потопление U-250 стало определенной кульминацией, после которой активность немецких подлодок в северной части Финского залива заметно снизилась. Начиная с 3 августа, лодки перестали высылаться и на позицию у Нервы и к южному входу в Бьерке-зунд. Вместо этого несколько субмарин было направлено для несения дозора в Нарвский залив, где наша авиация заставила противника отказаться от выставления дозора из надводных кораблей.

Забегая вперед, отметим, что всего наши катера обнаруживали признаки присутствия подводных лодок в течение июля 16 раз, в августе – 17 раз, в сентябре – 7 раз, израсходовав при бомбометании 306 больших и 420 малых глубинных бомб. Еще 53 случая обнаружения и атак подлодок приходилось на катера Лужской ВМБ. Потери лодок противника от атак катеров за июль-сентябрь 1944 года, как месяцы наибольшей активности неприятельских подводных сил и нашей противолодочной обороны, оценивались командованием ОВР в две потопленные лодки и 8 поврежденных. Однако, как известно, в течение 1944 года малым охотникам удалось уничтожить только U-250. Тем не менее, противолодочное маневрирование в дозорах, систематические поиски ударными группами с проведением бомбометания сковали действия лодок противника и позволили избежать дальнейших потерь.

Другой мерой, принятой вражеским командованием для предупреждения вытравливания южного крыла заграждения «Seeigel» стали участвовавшие авиационные налеты.

2, 4, 5, 8 августа противник нанес несколько массированных авиаударов по советским кораблям в Нарвском заливе. В каждом из налетов принимали участие 8-10 ФВ-190 и до 24 пикирующих Ю-87.

4 августа 24 Ю-87 и 8 ФВ-190 нанесли удар по кораблям на рейде Гакково. С такой массой самолетов противовоздушная оборона не справилась, от прямого попадания бомбы был потоплен СКА № 524. СКА № 132 получил 50 пробоин, вышел из строя левый двигатель, была пробита кормовая бензоцистерна, ранено пять человек, убито четыре.

8 августа СКА № 514 и 518 несли службу на линии № 41, а поблизости на бакшове стояли СКА № 515 и с ТКА № 41, находясь в обеспечении боевого траления. Около 15.00, в момент прохождения тралящей группой дозора № 41, с юго-запада внезапно для катеров появились двенадцать Ю-87 и вышли в атаку на тральщики. Охотники, прикрывая их, открыли огонь и приняли на себя удар авиации, при этом осколками бомб был поврежден СКА № 518, на котором ранено три человека.

9 августа при очередном налете авиации на тралящую группу в Нарвском заливе на прикрывавшем ее СКА № 515 было ранено четыре человека и разбит ДШК.

Можно отметить, что второй половине года вражеская авиация стала действовать значительно активнее. Всего за июль-сентябрь противник произвел на наши катера 47 авиаударов, в которых участвовало 321 самолет. Четыре из них, согласно докладом, были сбиты

катерниками. На один сбитый самолет было израсходовано в среднем 471 снаряд и 1463 пулеметных патрона. Большой расход пулеметных патронов объяснялся полным отсутствием трассирующих боеприпасов, из-за чего огонь ведется только с помощью зенитного прицела без корректуры по направлению трассы, что сильно осложняло стрельбу по воздушной цели.

Встреч с надводным и подводным противником в последние месяцы боев в Финском заливе у дозорных катеров было немного. Это объяснялось в первую очередь господством советской авиации в небе Финского залива, что не позволяло противнику использовать свои надводные корабли в зоне ее досягаемости не только днем, но и в «белые ночи». В связи с этим даже для несения дозора в Нарвском заливе враг теперь использовал не надводные корабли, а подводные лодки.

Утром 5 августа U-479 всплыла для артиллерийской атаки катеров-тральщиков 1-го дивизиона, проделывавших проход в заграждении «Seeigel». Находившийся в их охранении сторожевой катер СКА № 522 дважды загонял субмарину под воду ответным огнем и вызвал авиацию. После появления Ил-2 лодка погрузилась и безуспешно выпустила по катерам несколько торпед, но те, видимо, прошли под целями без срабатывания взрывателя. Заметив торпеды, СКА № 522 попытался контратаковать, но его командир почему-то не использовал гидролокатор «Тамир» в режиме «эх», в результате чего U-479 удалось ускользнуть. На следующий день в артиллерийский бой с тральным отрядом попыталась вступить U-679, но перед угрозой торпедной атаки ТКА № 33 ей пришлось отступить. То же сделала и U-479, командир которой доложил о нескольких атаках авиации и бомбометании с катеров. С 7 августа позиции подлодок были отодвинуты несколько на запад, благодаря чему дневные контакты с катерами и самолетами на некоторое время прекратились.

В 01.30 18 августа СКА № 512, 520 в дозоре № 41 в Нарвском заливе по пеленгу 228° слышали большой взрыв, а затем наблюдали разгорающийся пожар. Через час с того же направления раздались еще два взрыва. В 04.15 с началом рассвета СКА № 512, 520 по пеленгу 264° на дистанции 40 каб обнаружили силуэт поврежденного корабля с оторванным носом и около него еще два силуэта. Это был подорвавшийся на немецких же минах миноносец Т-32 и тральщики, пытавшиеся спасти личный состав. В 06.08 на месте подрыва кораблей под прикрытием четырех ФВ-190 появился гидросамолет противника, который сел на воду и стал подбирать людей с подорвавшегося корабля. СКА № 512 и СКА № 520 открыли огонь по летающей лодке, которая поднялась в воздух и улетела. До 13.00 этот же гидросамолет появлялся в районе подрыва кораблей еще пять раз, но каждый раз дозорные катера отгоняли его огнем, а сопровождавшие спасателя истребители штурмовали малые охотники. В 13.00 подошли три наших торпедных катера и под прикрытием авиации подобрали 14 немецких матросов. В 14.53, когда снова начали атаковать ФВ-190, наши катера обнаружили пять резиновых шлюпок с людьми. В 17.40 при очередном налете шести самолетов СКА № 520 сбил один ФВ-190, но при этом и сам



Немецкий миноносец Т-30 в Хельсинки, лето 1944 г.

получил повреждения. Была разбита установка 70-К, в трех местах возник пожар, ранения получили девять человек. После этого на смену СКА № 520 прибыл СКА № 519. В 19.50 СКА № 512 подобрал с обнаруженной шлюпки еще восемь немецких матросов. К 22.10 дозорные катера из-за свежей погоды возвратились в Гакково. На следующий день катерами ОВР было подобрано из воды и доставлено в Гакково 85 немецких матросов и офицеров, в том числе командир 6-й флотилии миноносцев корветтен-капитан Копенгаген. Часть немецких матросов, не пожелавших сдаваться, была уничтожена на воде. Из опроса пленных выяснилось, что той ночью в водах Нарвского залива нашли себе могилу сразу три миноносца – Т-22, Т-30 и Т-32! Они пытались подновить старые заграждения, но те оказались выставлены неточно, что и предопределило печальный для немцев финал. Вообще же, минная обстановка в Нарвском заливе в этот период оставалась весьма сложной, что лишний раз подтвердилось гибелью 6 августа на mine СКА № 522.

Отчаявшись остановить продвижение наших тральщиков посредством новых минных постановок, 26 августа враг решился на единственное в своем роде групповое использование субмарин для надводного артиллерийского боя. У-348 и У-370 в течение получаса с большой дистанции безрезультатно обстреливали катера-тральщики 1 и 2-го дивизионов. Из-за плохой видимости корабли противника были приняты за миноносцы, и для удара по ним наше командование бросило торпедные катера и авиацию. К сожалению, прилетев к месту боя и не обнаружив противника, часть наших штурмовиков атаковала свои же катера, также вызванные к месту боя по тревоге. В результате получили повреждения все четыре Г-5, а из их экипажей было убито и ранено 11 человек. Еще одной жертвой трагической случайности оказался командир 8-го ДСКА капитан 2 ранга И. М. Зайдулин, который попытался прыгнуть на уходящий от причала торпедный катер, но не смог удержаться, упал в воду и утонул.

МО № 312 (мл. лейтенант Колбаса), последний оставшийся в составе ВМФ к началу Великой Отечественной войны из серии катеров, построенных по проекту Л. Никсона, 1 сентября находился в дозоре на линии № 21. В 01.44 акустик обнаружил шум винтов, а прожектор с о. Сескар осветил три вражеских торпедных катера, идущих курсом 135°. Как следует из доку-

ментов противника, в ту ночь немецкие торпедные катера попытались заминировать место гибели У-250, при этом группа в составе S-68 и S-85 имела задачу прикрыть постановку, выдвинувшись в район острова Пенисаари. МО № 312, не смущаясь численного превосходства неприятеля, пошел на сближение и открыл огонь, после чего торпедные катера поставили дымовую завесу и скрылись. В 02.15 МО № 312 снова услышал шум по пеленгу 30° и, дав ход, в 02.20 обнаружил три катера на дистанции 10-15 каб. На огонь малого охотника противник ответил несколькими очередями из автоматов и, отвернув на северо-запад, скрылся – на этот раз уже окончательно. МО № 312 выпустил 30 45-мм снарядов, но потери отряду противника нанесли не они, а плавающая мина, на которой погиб катер S-80 из отряда заградителей. Его гибель сорвала наметившуюся было активизацию вражеских катерных сил.

ПЕРЕРАЗВЕРТЫВАНИЕ НА ЗАПАДНЫЕ БАЗЫ

В связи с планировавшимся в результате успехов сухопутных войск переводом флота на передовые западные базы КБФ претерпел значительную реорганизацию. Были сформированы Таллинский (24 августа; командующий контр-адмирал И.Д. Кулешев) и Рижский (с 4 ноября; командующий контр-адмирал В.С. Чероков) морские оборонительные районы. В состав ТМОР входили военно-морские базы Таллин и Порккала-Удд, в состав РМОР – Рига и Лиепая. 25 июля по приказанию командующего КБФ управление ОВР Кронштадтского МОР, принявшее обязанности ОВР Таллинского МОР, перебазировалось в Усть-Лугу, а управление ОВР Лужской ВМБ – в Кронштадт. В августе силы ОВР Лужской ВМБ, без изменения в штатах, были переформированы в ОВР Таллинского МОР. В целях усиления корабельного состава в октябре ему передали 1-й гвардейский, 2-й и 4-й ДСКА. В связи с этим 3 октября управление Истребительного отряда КМОР было расформировано. В оперативном подчинении у командования ТМОР находились также 5-й красносламенный дивизион. 6-й дивизион был переформирован из 1-го ДСКА Ладожской флотилии и 18 октября передан в оперативное подчинение командиру Шхерного отряда КБФ, который на тот момент отвечал за обеспечение коммуникаций на шхерном фарватере вдоль финского побережья от Улко-Таммио до о. Юссаре.

Сразу после освобождения Таллина туда 23 сентября прибыла опергруппа штаба ТМОР и 2-й дивизион СКА. К 30 сентября в Таллин полностью передислоцировались командование и штаб ТМОР. Перебазирование катеров



СКА-72 швартуется в Таллине

Катерные силы Таллинского МОР в конце 1944 г.

Дивизион	Тип	Катера
1-й гв. ДСКА	МО	МО № 103, 104, 106, 107, 108, 124, 203, 207, 302, 402, 403, 408, 409
2-й ДСКА	Д-3	СК-52, 62, 72, 82, 132, 142, 152, 171, 172, 173, 174, 178, 179, 180, 272, 282
	ОД-200	СК-325, 326, 327, 328, 552 (временно подчинены командиру 4-го ДСКА)
4-й ДСКА	Д-3	МО-588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, зав. № 93 (МО-615)
12-й ДСКА	БМО	СК-512, 513, 514, 515, 516, 518, 519, 520, 523, 528, 530, 532, 533, 534
5-й ДСКА (подчинен оперативно)	МО	МО № 112, 121, 122, 202, 204, 213, 413
	Д-3	СК-175, 176, 177, 181, 182, 183, 184, 185, 192, 292, 302

не прошло без потерь. 22 сентября на пути в Таллин в Нарвском заливе подорвались на минах охотники СКА № 527 и 537, причем первый – затонул. 21 ноября у о. Аэг-на при подрыве на mine буксира Т-2 получил сильные

Командир 2-го ДСКА Я.Т.Резниченко

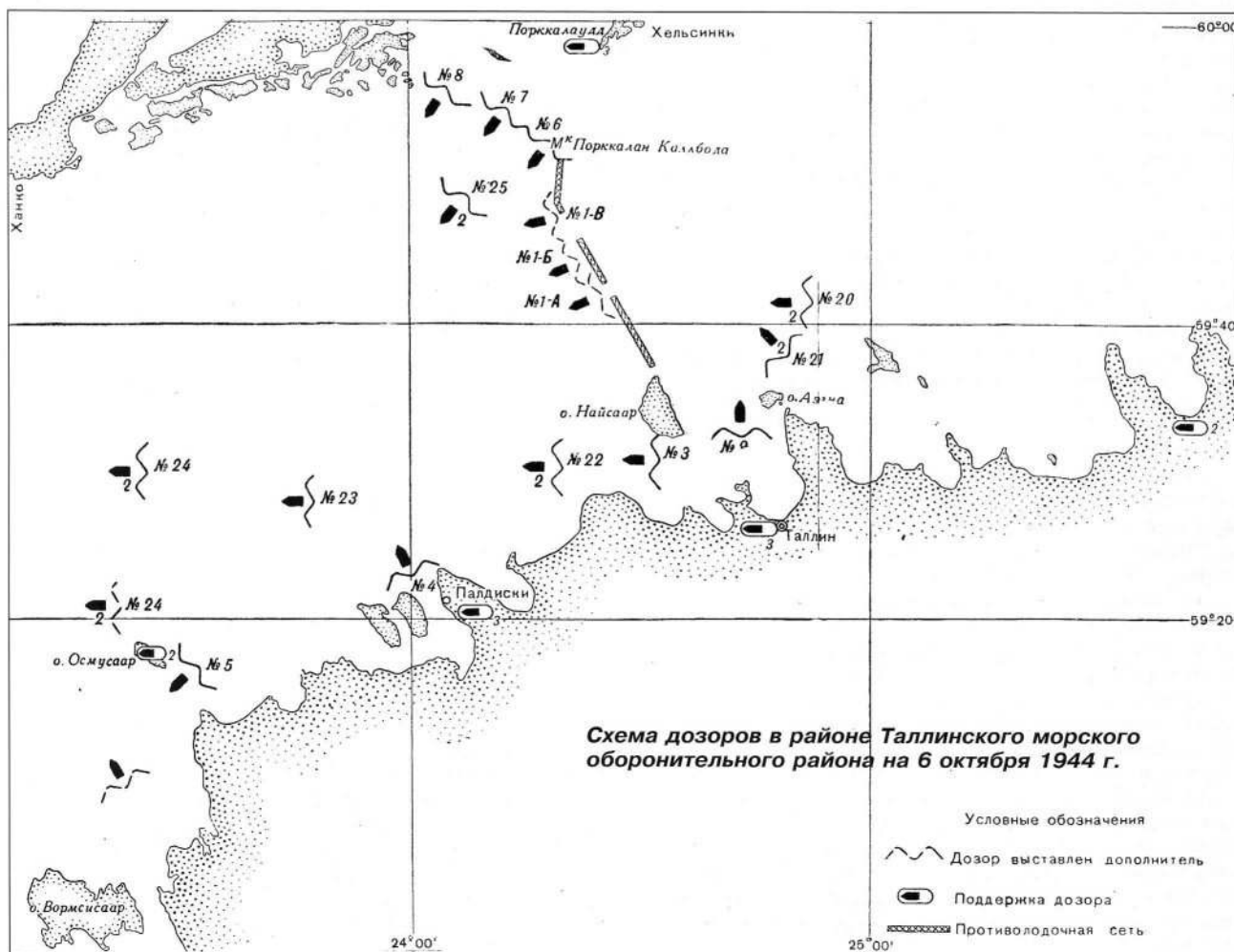


повреждения от взрывной волны и затонул МО № 410.

С октября 1944 года в состав Таллинского МОР входили следующие соединения малых охотников (см. табл.)

С конца июля началось формирование Рижского МОР из состава Ладожской военной флотилии, однако развертывание сил и средств оборонительного района в Риге и Усть-Луге реально было начато только с середины октября и продолжалось до весны 1945 года. Согласно директиве в состав ОВРА РМОР должны были входить 1, 5, 6-й ДСКА и 2-й ДМО

Командир 6-го ДСКА Н.И.Кирсанов



(охотники типа ОД-200), но фактически к концу года в Усть-Двинске находился лишь 1-й ДСКА, укомплектованный катерами типа КМ.

Необходимо отметить, что штатное расписание отражало реальную дислокацию катеров и их боеготовность лишь в незначительной степени. Так, в 1-м Гвардейском ДСКА к началу октября в строю были два катера, в 4-м ДСКА – шесть, в 5-м ДСКА – два, в 12-м ДСКА – четыре. По свидетельству командования Таллинского МОР основной причиной создавшегося положения были полученные боевые повреждения и, главное, полная выработка ресурса моторов. И если мелкий ремонт можно было осуществлять в передовых базах, то для более-менее крупного приходилось уходить в Кронштадт и Ленинград. Например, на 1 января 1945 г. в тыловых базах из 13 катеров 1-го гвардейского ДСКА находилось пять, из 18 катеров 5-го ДСКА – девять и т.д.

В ДЕСАНТНОЙ ОПЕРАЦИИ НА ОСТРОВА МООНЗУНДСКОГО АРХИПЕЛАГА

2 сентября финское правительство объявило о разрыве военного союза с Германией и спустя двое суток заключило перемирие с Советским Союзом. В Эстонии войска Ленинградского фронта стремительно продвигались к Таллину, который был освобожден 22 сентября. Одновременно советские войска прорывались к Риге. Оперативная обстановка в Финском заливе, да и на всем балтийском театре, изменилась до неузнаваемости – немецкие «морские позиции» в Финском заливе оказывались обойденными с северного фланга, и корабли КБФ получили возможность выйти финскими шхерами в открытую часть моря. Однако, выход из залива не мог считаться в полной безопасности до тех пор, пока Моонзундские острова удерживались противником. Кроме того, острова являлись важным плацдармом, позволявшим создать угрозу с тыла для блокированной с суши Курляндской группировки противника.

В состав сил для проведения операции был выделен 2-й ДСКА, укомплектованный СКА типа Д-3. Однако в связи с неготовностью большинства катеров фактическое участие принял только сводный отряд под командованием командира 1-го звена капитан-лейтенанта А. А. Обухова в составе СКА № 52, 72, 132 и 172.

2 октября все четыре катера приняли участие в высадке на остров Хиума в бухте Хельтермаа. Помимо высадки 75 десантников с каждого катера, перед отрядом ставилась задача поддержать высадку огнем и прикрыть десантные средства дымовыми завесами. Естественно, это подразумевало многочасовое маневрирование под огнем береговых батарей на катерах, уязвимых от огня всех видов оружия. В 07.38 катера отряда вышли из Рохукюля в район Хельтермаа. При подходе к месту высадки они подверглись интенсивному обстрелу и открыли ответный артиллерийско-пулеметный огонь, маневрируя на скоростях 20-25 узлов в 6-8 каб от берега. При этом СКА № 132 и 172 прикрыли катера-тральщики с десантом дымзавесой, израсходовав 16 дымовых шашек. Успех высадки был обеспечен действиями катерников, выигравших дуэль с батареями. При этом особенно отличился командир орудия СКА № 132 (мл. лейтенант П. И. Чалов) старшина 1-й статьи В. К. Андрусенко, подавивший не-

Панорама Аренсбурга



скольким огневых точек. После высадки первого броска десанта СКА № 52, 72, 132, 172 включились в перевозку личного состава 109-й стрелковой дивизии из Рохукюля. Всего катерами 2-го дивизиона, несмотря на сильное противодействие вражеской артиллерии, было доставлено на остров 3200 бойцов. Только СКА № 132 совершил 14 рейсов, перевезя 520 человек с полным вооружением.

5 октября СКА № 52, 132, 172 приняли участие в высадке десанта на остров Сарема. После высадки первой волны, при подходе к берегу следовавших за катерами КАТЩ и шхун, противником был открыт сильный огонь. В этом случае отличился СКА № 172 (ст. лейтенант П. М. Мартынов), подавивший огневые точки неприятеля и прикрывший десантный отряд дымовой завесой. Для этого ему пришлось пройти вдоль пляжа на удалении всего 1-2 каб от береговой черты. Успеху высадки содействовало то, что наш отряд несколько сбился с курса и вышел к участку, считавшемуся непригодным для десантирования и потому слабо прикрытому огневыми средствами.

Далее малые охотники привлекались к перевозке личного состава на острова, охране и прикрытию дымом наших десантных отрядов и отрядов поддержки десанта. К концу месяца они отправились на ремонт в Таллин, а на замену им прибыл СК-272. Он оказался единственным катером в составе сил, привлеченных



Командир 1-го звена 2-го ДСКА капитан-лейтенант А.А.Обухов

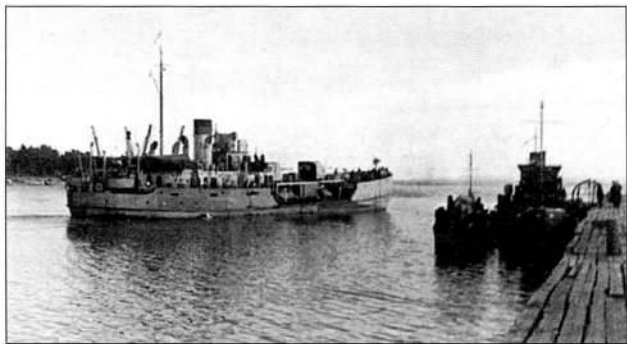


Командир СКА № 132 младший лейтенант П.И. Чалов.

Послевоенное фото



Старшина 1-й статьи В.К.Андрусенко



Канонерская лодка «Зея» в 1944 г.

к участию в десантной операции, обладавшим гидроакустической станцией. Хотя это была лишь устаревшая «Цефей-2», охотник несколько раз выходил для поиска подлодок в Рижский залив. Помимо этого, он также привлекался к несению дозоров и постановке дымзавес. Так, 19 ноября в разгар боев за полуостров Сырве, он обеспечивал буксировку поврежденного артиллерией противника бронекатера МБК-516. Неожиданно наш отряд подвергся обстрелу двух неприятельских тральщиков. СК-272 трижды прикрывал наши корабли дымзавесами, а затем имитировал выход в торпедную атаку, чем отвлек внимание противника от группы торпедных катеров, осуществивших реальное нападение и заставивших тральщики ретироваться. Ситуация почти повторилась 22 ноября, когда в бой с численно превосходящим отрядом вражеских тральщиков пришлось вступить поддерживавшим сухопутные войска канонерским лодкам «Зея» и «Волга». И снова выставленные СК-272 дымзавесы позволили канонеркам без потерь выйти из под вражеского огня.

Спустя двое суток операция по освобождению Монзондских островов завершилась эвакуацией остатков немецкого гарнизона. В общем успехе не остался незамеченным и вклад экипажей сторожевых катеров. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 марта 1945 года А. А. Обухов, П. И. Чалов и В. К. Андрусенко были удостоены звания Героя Советского Союза. Это стало первым и, к сожалению, последним случаем награждения высшей наградой Родины экипажей балтийских охотников.

ДОЗОРНАЯ СЛУЖБА И ЗАЩИТА КОММУНИКАЦИЙ

С начала октября силы Балтфлота принялись обживать новые выдвинутые на запад базы. Силами Таллинского МОР с 16 октября дозоры неслись на линиях № 3, 22, 23, 24 у пролива Вооси-Курк с поддержкой у о. Осмуссар и в Палдиски. Во избежание проникновения подлодок противника через разрывы в сетевом заграждении Найсар – Поркалла-Удд дополнительно выставлялись одиночные круглосуточные дозоры № 1-а, 1-б, 1-в. При тралении подхода к районам для постановки минного заграждения у мест разрыва в сетях были обнаружены мины противника, в связи с чем с 25 ноября дозоры № 1-а, 1-б, 1-в были сняты.

Для укрепления противолодочной обороны силами КБФ был дооборудован созданный противником противолодочный рубеж Нарген – Поркалла-Удд. В декабре были дополнительно выставлены трофейные противолодочные сети между о. Найсар и м. Какумяз,

произведено перекрытие минами известных противнику проходов, начата установка радиолокационных и шумопеленгаторных станций.

От ВМБ Поркалла-Удд выставлялись дозоры № 6, 7, 8, 25. Позднее вместо дозора № 6 выставлялись два дополнительных дозора у полуострова Оббнасс и в районе о. Кютэ.

С 25 сентября в связи с острой нехваткой бензина дозор в зоне ответственности КМОР несли только на пяти линиях. Поддержка дозоров была оставлена: один ЗК и один МО в бухте Батарейная, один МО в бухте Олла-Лахти, один МО на о. Пийсаари. С 5 октября дозорная служба неслась на 1, 2, 3 и 10 линиях, дозоры № 2 и 3 выставлялись в зависимости от базирования в этом районе наших кораблей. Поддержка дозоров была оставлена на тех же местах.

Из-за малого числа исправных катеров многие дозорные линии оставались не заняты. Например, в октябре на 12 дозорных позициях в зоне ответственности ТМОР служба неслась только 103 катеро-суток, то есть на каждой позиции в течение месяца дозор в среднем выполнялся 8,5 суток. В октябре на позициях катера были 139 суток или в среднем – 11,5 суток на каждой позиции. Можно отметить, что относительно регулярно служба неслась только в ДОЗК № 3 (более 20 суток в месяц), а также в ДОЗК № 2, 22 и в проливе Вооси-Курк (16-18 суток).

С 28 октября силами катеров 6-го дивизиона был развернут дозор в южной части пролива Южный Кваркен. Базирование при этом осуществлялось на порт Мариенхамн на Аландских островах и якорную стоянку острова Нюхамн. Задачей дозора являлось прикрытие трассы движения конвоев между Швецией и Финляндией по которой между 2 ноября и 7 декабря прошли 27 транспортов с грузами для СССР и 20 – с грузами для Финляндии. Еще восемь судов прошли в обратном направлении. Потерь при этом не было, лишь на соседнем участке одно финское судно подорвалось на mine немецкой субмарины. Дозор несли во все дни за исключением штормовой погоды силами одновременно четырех – пяти охотников. Кроме того, два катера дивизиона типа Д-3 с 10 по 23 ноября несли службу в дозоре на подходах к острову Уте, но из-за наступления периода штормов его пришлось заменить на офицерское наблюдение с острова. С 30 ноября ответственность за оборону коммуникации Швеция – Финляндия была возложена на командование бригады подлодок КБФ. После окончания движения транспортов дивизион перешел в Турку, откуда до наступления ледостава обеспечивал выход и возвращение подлодок. Помимо него до начала января к этой же задаче привлекался базировавшийся на Ханко 12-й дивизион СКА.

В октябре-декабре активность неприятельских подводных лодок в восточной части Финского залива в связи с откатыванием фронта все дальше на запад в целом значительно снизилась, за исключением операционной зоны Таллинского МОР, где она оставалась довольно высокой, особенно в районе о. Осмуссар и на подходах к Палдиски. При протяженности зоны ответственности ТМОР на 200 миль и наличии 220 миль охраняемых коммуникаций, а также из-за значительной минной опасности наши суда вынуждены были пользоваться ограниченным числом фарватеров. Это облегчало подводным лодкам выбор районов поиска

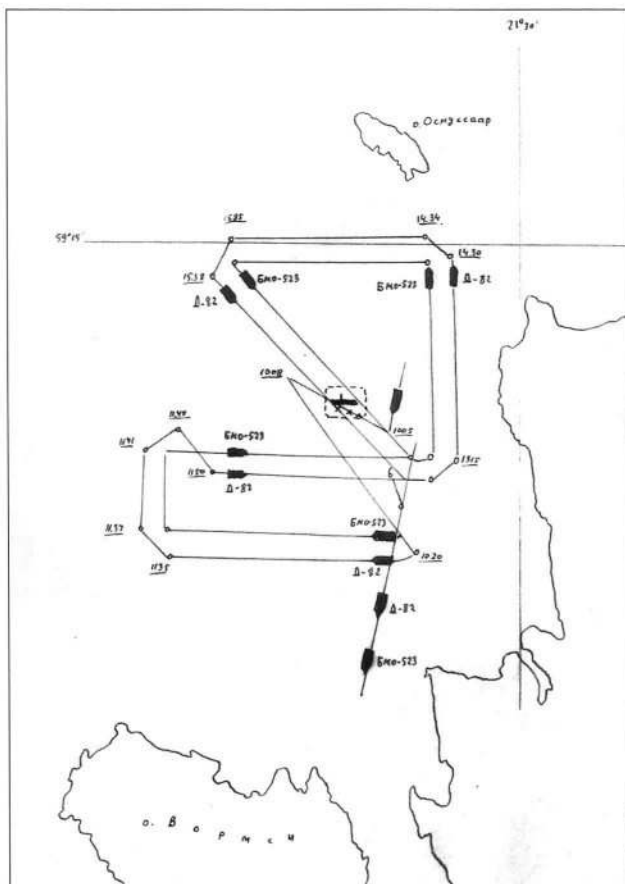


Схема маневрирования СКА-82 и БМО-523 при поиске и атаке ПЛ противника 20 октября 1944 г.

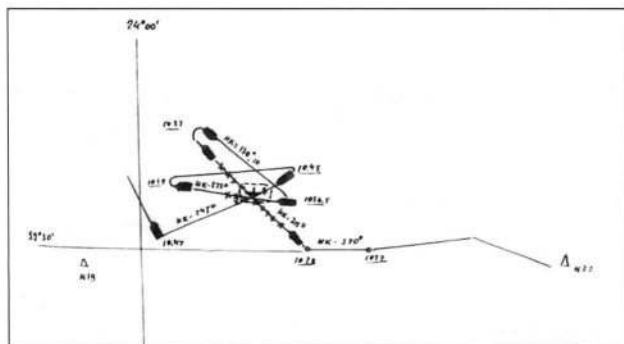


Схема маневрирования СКА-82 при атаке ПЛ противника 29 октября 1944 г.

целей. В то же время, по сравнению с летом большинство командиров немецких подлодок стало действовать гораздо более осторожно. Далеко не во всех случаях они старались проникать в районы несения дозоров и на коммуникации, но большая концентрация подлодок перед устьем Финского залива все равно обуславливала многочисленные боевые столкновения.

Малые охотники и сторожевые катера ТМОР, за исключением МО № 124, имевшего гидроакустическую станцию «Асдик», в основном были вооружены мало-

эффективными приборами «Цефей-2». К тому же поддержанию установок в исправном состоянии уделялось недостаточное внимание. Так, в 1-м гвардейском ДСКА из 13 катерных ГАС в 4-м квартале 1944 года были исправными пять, в 12-м ДСКА БМО из 13 установок – восемь. Объяснялось это нехваткой запасных частей, а также отсутствием технических описаний к новым станциям отечественных и иностранных образцов. В результате, в большинстве случаев катерникам, как и раньше, приходилось надеяться на визуальное обнаружение цели, а сбрасывание бомб по погружившимся подлодкам производить наугад. 14 октября в 15.45 в точке Ш=59°30, Д=23°27,2; 19 октября в 11.00 в точке Ш=59°30, Д=23°55; 20 октября в 10.15 в точке Ш=59°07, Д=23°23, 21 октября в 05.40 в точке Ш=59°30,2, Д=23°23 были обнаружены следы торпед, выпущенных по нашим конвоям. Катера охранения во всех случаях провели поиск подводных лодок, но обнаружить их не могли. В то же время имело место большое количество ложных контактов – случаев, когда катерники принимали за подлодки объекты, ими не являвшиеся. Они их регулярно бомбили, иногда докладывали об успехах, но прибывавшие к местам «потоплений» водолазные партии либо обнаруживали на дне ранее затонувшие суда, либо вообще ничего. Тем временем реальные подлодки, как правило, оставаясь не обнаруженными, систематически добивались успехов, пусть и незначительных на общем фоне событий.

17 октября на переходе в Таллин северо-западнее полуострова Суурупи в точке Ш=59°30, Д=24°11,3 был торпедирован немецкой U-1165 бронированный малый охотник СК-512. Погибло 20 человек, СК-523 и СКА № 82 спасли только четырех тяжелораненых. Поскольку ни сама лодка, ни след торпеды нашими катерами обнаружены не были, гибель СК-512 была принята за подрыв на mine.

25 октября МО-203, 302, СКА зав. № 89, сопровождавшие конвой Ханко – Рохукюла, обнаружили и безрезультатно обстреляли шедшую в надводном положении U-1001. Лодка увеличила ход и спокойно оторвалась от наших катеров. До этого она сама атаковала артиллерией буксир с баржей, но подошедшие катера не дали ей закончить начатое.

Утром 26 октября находившиеся в районе Палдиски дозорные катера МО-104 и МО-591 несколько раз пе-



Сторожевой катер типа Д-3 МО-591 (заводской номер 87)

ленговали шумы подводной лодки, после чего сбросили несколько серий глубинных бомб. Несмотря на то, что бомбометание осуществлялось наугад, противник все-таки получил повреждения – в результате столкновения двух лодок друг с другом. U-1001 прошла под U-475, лишившись при этом сетепрорезателя и зенитного перископа. Интересно отметить, что оба подводных корабля обнаружили друг друга при помощи гидроакустики лишь в самый последний момент и командир каждого из них был уверен, что столкнулся с русской субмариной!

31 октября сопровождавший конвой из Ханко в Виртсу МО-409 в 00.15 в точке Ш=59°33,5, Д=23°21 обнаружил U-958, находившуюся в надводном положении. В 00.16 лодка погрузилась, МО-409 и МО-593 атаковали ее глубинными бомбами, но, к сожалению, безуспешно. В результате через несколько минут U-958 потопила торпедой самоходную баржу СБ-2 из состава конвоя. На борту баржи погибла материальная часть 131-й и 343-й береговых батарей – одно 130-мм и три 127-мм орудия, восемь электромагнитных тралов, месячный запас продовольствия для частей береговой обороны на о. Сарема, а также 107 военнотранспортных.

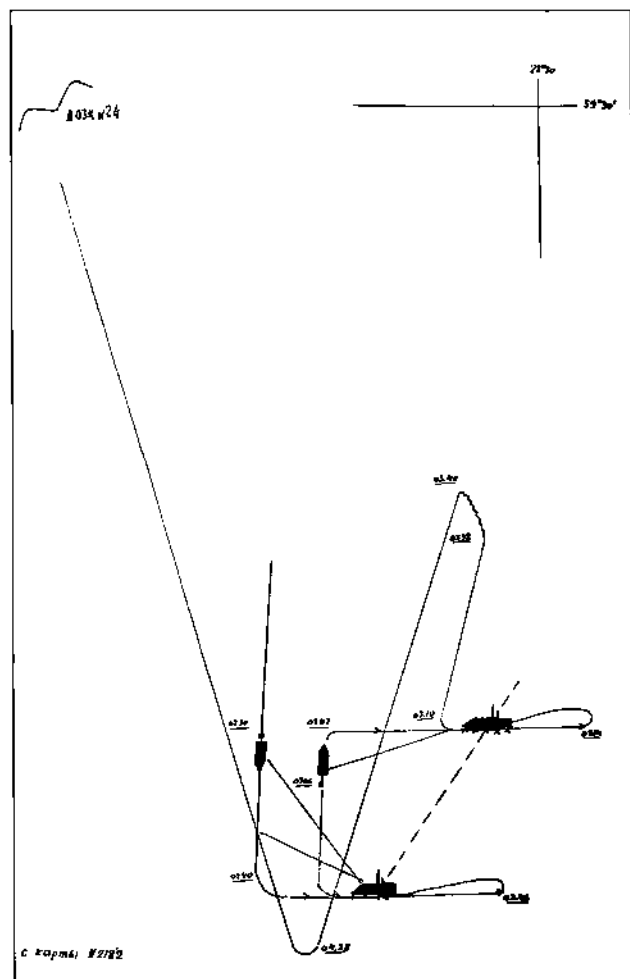


Схема маневрирования МО-590 при атаке ПЛ противника 29 ноября 1944 г.

жащих. До и после атаки катера охранения и тральщик Т-211 сбросили около пяти десятков глубинных бомб, но так и не смогли причинить подлодке никаких повреждений.

Днем 9 ноября в точке 59.47 с.ш./19.32,6 в.д. свое единственное обнаружение подлодки сделали катера 6-го дивизиона. Противник был замечен по перископу, что не удивительно если учесть, что из 12 катеров соединения лишь на двух имелись отечественные гидролокаторы «Тамир». В дальнейшем, несмотря на полуторасуточное преследование цель так и не была повторно замечена, что вкупе с отсутствием немецких данных о развертывании субмарин в указанном районе, дает основания подозревать, что обнаружение было ложным.

18 ноября малые охотники понесли еще одну потерю. В 23.00 в районе Палдиски в дозоре № 23 был потоплен торпедой с U-679 сторожевой катер СК-62. В момент атаки он стоял, отшвартовавшись за навигационный буй, а второй дозорный катер МО-595 был у него на бакштове. В 22.45 гидроакустики обнаружили приближение подлодки, но дать ход СК-62 не успел, раздался взрыв, катером МО-595 был спасен только 1 человек. На МО-595 взрывной волной был сорван съемный лист палубы над моторным отделением, повреждена обшивка ходовой рубки. Проведенный поиск лодки результатов не дал. При разборе происшествия было отмечено, что основной причиной гибели СК-62 явилась халатность командиров дозорных катеров, которые в нарушение инструкции, четко предписывающей маневрирование на позиции, несли службу в неподвижном дозоре, пришвартовавшись к бую и заглушив моторы, что и позволило лодке противника безнаказанно атаковать и уничтожить наш катер.

На следующий день, 19 ноября произошел вопиющий случай недобросовестного выполнения своих обязанностей командирами катеров конвоя Рохукюла – Таллин. В 16.20 в 34 каб к северо-востоку от маяка Пакри подлодка U-481 торпедировала баржу № 112600, шедшую на буксире тральщика Т-62. Баржа, набрав воды через пробоину, ползатонула. Катера конвоя СК-142, 152, МО-409, ТК-36, 56, 62 бросили баржу, начали поиск лодки, а затем, посчитав, что баржа затонула и, не удосужившись проверить данный факт, продолжили переход в Таллин. Когда катера отошли, в 17.08 U-481 всплыла, открыла огонь из 37-мм автомата по еще державшемуся на плаву судну и потопила его.

28 ноября в 13.59 в точке Ш=59°26,4, Д=24°05,6 был торпедирован U-481 и затонул тральщик Т-387, шедший на буксире у Т-351. Корабли входили в состав конвоя Виртсу – Таллин, но находившиеся в эскorte шесть торпедных катеров не смогли воспрепятствовать атаке.

Некоторые случаи просто-таки свидетельствовали о бессилии охотников в борьбе с лодками.

В тот же день находившиеся в дозоре в точке Ш=59°29,8, Д=23°40,3 МО-302 и МО-596 в 21.05 заметили по пеленгу 255°, дистанция 10-15 каб подлодку в надводном положении. Когда катера пошли на сближение, лодка погрузилась. Охотники произвели бомбометание, но признаков уничтожения не наблюдали. В 22.35 дозор вновь обнаружил лодку в надводном положении. Увидев, что катера выходят в атаку, субма-

рина легла на курс отхода, причем дистанция до нее не уменьшалась. В 22.47 МО-302 и МО-596 открыли огонь, что заставило лодку погрузиться. И снова атака глубинными бомбами ничего не дала. Произведя обследование района и ничего не обнаружив, в 23.00 катера вернулись на линию дозора. В 08.25 29 ноября в точке Ш=59°23, Д=23°57 эти же дозорные катера на дистанции 10 каб в третий раз заметили подводную лодку в надводном положении. Когда катера начали сближение, субмарина дала ход, дистанция стала увеличиваться, и в 08.36 лодка погрузилась. Обследование района, производившееся до 17.30, результатов не дало. По всей вероятности, наш дозор имел дело с U-679, которая утром 28-го атаковала конвой, из состава которого позже был потерян Т-387, а вечером пыталась вести поиск под берегом в надводном положении.

30 ноября МО-302 безрезультатно атаковал глубинными бомбами подводную лодку (по-видимому, U-481), обнаруженную в 08.10 в надводном положении и погрузившуюся в точке Ш=59°28,8, Д=23°58,8.

24 декабря во время перехода СК-142 и МО-615 на линию дозора № 23 в 11.33 в точке Ш=59°29, Д=23°57,7 в 50 м за кормой у концевого МО-615 раздался взрыв. Причиной его, несомненно, являлась одна из трех выпущенных U-637 торпед. МО-592 и 594, находившиеся в дозоре № 22, увидев этот взрыв, без приказа пошли к СК-142 и МО-615 для выяснения обстановки. Командир немецкой подлодки посчитал, что добился попадания, и теперь решил добить «остов» МО-615. Он выпустил акустическую торпеду, но поскольку катер шел малым ходом, она прошла мимо. Тем временем к месту событий полным ходом подошли МО-592 и МО-594. Обнаружив их, немецкий командир решил пополнить боевой счет. В 12.10 в точке Ш=59°29,2, Д=23°57,9 раздался взрыв под МО-594, который затонул со всем личным составом. Гибель катера и на этот раз была отнесена к подрыву на mine.

Убедившись в полной неспособности наших противолодочных сил нанести потери противнику или хотя бы вытеснить его с наших фарватеров, командование Таллинского МОР решило воспользоваться проверенным средством – выставить противолодочные минные поля. С 23 декабря до 17 января наши тральщики совершили семь постановок по 90 мин (за исключением двух последних, в которых выставлялось по 72 мины) в каждой. Также по нашему требованию в своей операционной зоне выставил мины и финский флот. Эти постановки дали эффект в начале следующего года, а до конца 44-го немцы потеряли здесь только U-479, погибшую во второй половине ноября, по всей вероятности, на плавающей mine.

АВАРИЙНОСТЬ

К концу 1944 года количество катеров в составе флота увеличилось, но качество подготовки их командиров заметно упало. Объяснялось последнее не только боевыми потерями, но, главным образом, недостаточной подготовленностью пополнения. Оно представляло собой довольно пестрый конгломерат из числа окончивших училища, курсы, переведенных с других флотов и возвращающихся из состава сухопутных войск. Им приходилось изучать район плавания и обучаться управлению кораблями в ходе боевых дей-

ствий и при отсутствии штатного навигационного ограждения, что неизбежно приводило к многочисленным навигационным происшествиям и авариям. Имели повреждения при касании грунта и посадке на камни: СКА № 72 (21 мая), МО № 313 (6 июня), МО № 304 (18 июня), МО № 107 (10 июля), СК-520, СКА № 92 (1 сентября), МО № 409 (2 сентября), МО-589 (7 ноября), МО-529, 539, 540 (10 ноября), МО-538 (11 ноября), МО-113 и МО-541 (12 ноября), МО-540 (14 ноября), МО-542 (7 декабря), МО-590 (11 декабря), МО-589 (12 декабря).

Немало аварий произошло из-за низкой подготовки командиров в управлении катерами: 24 мая в штормовую погоду МО № 303 при входе в гавань ударился левым бортом о гранитную стенку Кроншлота, получив пробоину 0,4х1,5 м. 5 сентября МО № 108 при входе в Кронштадт наскочил на дрейфующие бобы, получил пробоину, повредил винты. 14 ноября МО-411 у пирса на Лавенсари сорвало со швартовов и выбросило на камни, при этом были погнуты три винта. 2 ноября СК-173 столкнулся с тральщиком Т-62, при этом на катере были повреждены форштевень и обшивка носовой части. 4 ноября в 23.26 в дозоре в результате опасного маневрирования МО-103 ударил в район форпика МО-302, который получил пробоину 70х30 см. 21 ноября в 20.45 в ходе маневрирования на дозорной позиции столкнулись МО-203 и МО-593. В результате столкновения МО-203 получил пробоину 100х100 см. 26 ноября в 06.00 находившийся в дозоре № 23 МО-593 был протаранен тральщиком Т-352 и получил пробоину 150х150 см. 12 декабря в 05.02 при следовании в составе конвоя в проливе Вооси-Курк столкнулись МО-592 и СК-178, оба катера получили пробоины. В 05.50 того же дня МО-615 столкнулся с КАТЩ-466, при этом получил пробоину и были сломаны 2 шпангоута. Хотя командование отдавало себе отчет в причинах такого положения дел, изменить подготовку личного состава в тех условиях было невозможно.

В начале 1944 года в составе Балтийского флота и Ладужской флотилии имелись 97 малых охотников: 51 катер типа МО (-2, -4, -5), 26 типа Д-3 и 20 бронированных малых охотников проекта 194, что почти соответствовало количеству охотников, принявших участие в кампании 1941 года (с учетом пограничных катеров и принятых от промышленности – 96). Потери же, по сравнению с кампанией 1943 года, выросли в три раза и составили 18 единиц. Всего погибло шесть «мошек», девять БМО и три Д-3, безвозвратные поте-



Сторожевой катер СКА-162 типа Д-3



Подъем сторожевого катера МО-112 после окончания навигации

ри экипажей катеров за год достигли 287 человек. В качестве основной причины, как и прежде, фигурировали мины. Впрочем, следует отметить, что в подавляющем большинстве подрывы происходили не как в

1942-1943 годах – в своей операционной зоне – а при попытке проникнуть во вражескую при осуществлении десантных действий или во время боевого траления. Также участием в десантах и тралением в Нарвском заливе объяснялась гибель трех охотников от огня береговых батарей и двух – от ударов авиации. Главной же причиной потерь катеров в дозорах являлись вражеские подлодки, уничтожившие пять охотников. Потопление СКА № 122 в бою со «шнельботами» может расцениваться как минимальный ущерб, учитывая разницу в боевом потенциале наших и немецких катеров.

В течение 1944 года продолжалось поступление от ленинградских заводов № 5 и № 196 катеров типа Д-3 (18 единиц – МО-588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 600, 601, 615, 616, 617, СК-171, 172, 173, 174) и БМО (27 единиц – СК-520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546). С учетом строительства новых катеров и за вычетом потерь, понесенных в течение года, к концу декабря в составе КБФ имелось уже 124 малых охотника всех типов.

Потери малых охотников Краснознаменного Балтийского флота в 1944 году

Номер на 22.06.1941 г.	Номер на момент гибели	Дата гибели	Причина
Типа МО			
ПК-220	МО № 404	15.03.1944	авиация
МО № 123	МО № 123	13.05.1944	мина
ПК-228	МО № 401	23.06.1944	артогонь
МО № 142	МО № 105	30.07.1944	торпедирован ПЛ
МО № 131	МО № 101	31.07.1944	торпедирован ПЛ
ПК-214	МО № 410	21.11.1944	мина
Типа БМО			
	СКА № 510	14.02.1944	артогонь
	СКА № 511	14.02.1944	артогонь
	СКА № 517	09.06.1944	мина
	СКА № 506	01.07.1944	мина
	СКА № 503	04.07.1944	мина
	СКА № 524	04.08.1944	авиация
	СКА № 522	06.08.1944	мина
	СКА № 527	22.09.1944	мина
	СК-512	17.10.1944	торпедирован ПЛ
Типа Д-3			
	СКА № 122	14.05.1944	артогонь
	СК-62	18.11.1944	торпедирован ПЛ
	МО-594	24.12.1944	торпедирован ПЛ

ПОСЛЕДНЯЯ ВОЕННАЯ ВЕСНА

К началу 1945 года соединения малых охотников Балтфлота выглядели довольно внушительно. Однако на самом деле в боеготовом состоянии находилось не более половины катеров, а остальные ремонтировались или проходили боевую подготовку. Именно этим и обуславливался тот факт, что за юго-западной границей операционной зоны ТМОР не было ни одного катера. Катерные силы Рижского морского оборонительного района, на бумаге выглядевшие столь многочисленными, в своем операционном районе не обладали ни одной наличной единицей корабельного состава!

В дальнейшем зуд организационных преобразований, не подкрепленный реальным перераспределением сил, продолжился. 23 января Рижский МОР был переименован в Островной МОР. С 12 февраля его ОВР был разделен на два: Островной, с главной базой в Курессаре на о. Сарема, куда включались 2, 5, 6 и 7-й ДМО, и Рижский, куда включался 8-й ДМО. Эта структура просуществовала недолго. Уже 24 марта было

принято решение сформировать Юго-Западный МОР с включением в него Либавской ВМБ, а также двух формируемых военно-морских баз – в Кольберге и Пиллау. В связи с этим 31 марта Рижский ОВР расформировывался и направлялся на формирование новых соединений. Поэтапно в состав ОВРа ЮЗМОР были перечислены 3, 6, 7 и 8-й ДМО. Кроме того, в оперативное подчинение к новому району переходили 2 и 5-й ДМО. Перейти туда до момента окончания военных действий они успели лишь частично.

Перед малыми охотниками на 1945 год были поставлены следующие задачи:

1. Обеспечение безопасности коммуникаций.
2. Поддержание в зоне ответственности устойчивого оперативного режима, обеспечивающего безопасность базирования флота и исключающего внезапные действия противника с моря и с воздуха.
3. Противолодочная оборона.
4. Дозорная служба.

Катерные силы КБФ на 1 января 1945 г.

Дивизион	Тип	Место дислокации	Катера	
КМОР				
3-й ДМО	МО-4	Ленинград	МО-109, 111 (с 28.01.1945 г. – МО-161), 113, 303, 304, 309, 312 (типа «Никсон»), 313, 314, 411	
	БМО	Ленинград	МО-538, 539, зав. № 211 (МО-545), № 212 (МО-546), МО-621 (№ 213, в постройке)	
		Кронштадт	МО-537	
		Поркала-Удд Хельсинки	МО-535 МО-529, 536	
ТМОР				
1-й гв. ДМО	МО-4	Таллин	МО-103, 106, 108 (со 2.01.1945 г. – МО-118), 124 (со 2.01.1945 г. – МО-144), 203, 207 (со 2.01.1945 г. – МО-217), 302, 409	
2-й ДСКА	Д-3	Кронштадт	МО-104, 402	
		Ленинград	МО-107, 403, 408	
		Таллин	СК-132, 142, 152, 171, 174, 178, 180, 272	
4-й ДМО	ПП-19-ОК	Ленинград	СК-72, 179,	
		Кронштадт	СК-52, 82, 172, 173, 282	
		Палдиски	МО-588, 591, 592, 595, 596, зав. № 93 (МО-615), зав. № 94 (МО-616), зав. № 95 (МО-617)	
8-й ДМО (до 16.01.1945 12-й ДСКА)	БМО	Таллин	МО-590, 593	
		Ленинград	МО-589	
		Пярну	СК-516, 518, 520, 528, 534	
		Таллин	СК-514, 533, зав. № 208 (МО-542)	
		Ленинград	СК-515, 530	
		Кронштадт	СК-513, 519, 532	
2-й ДМО	ОД-200	Ханко	СК-523, зав. № 209 (МО-543), зав. № 210 (МО-544)	
		РМОР		
		Таллин	МО-325, 326, 327, 328, 552	
		Кронштадт	МО-329, 368, 369, 370, 371, 553	
		Таллин	МО-112 (с 2.01.1945 г. – МО-131), 121, 122	
		Ленинград	МО-202, 204, 213*, 413	
5-й ДМО (оперативно ТМОР)	Д-3	Таллин	СК-175, 176, 177, 182 (передан в отдел военной контрразведки с 23.03.1945 г.), 183, 192	
		Ленинград	СК-37 (принят от Финляндии 8.03.1945 г.), 181, 184, 185, 202, 292	
		Турку	МО-198, 199, 201, 205, 206, 213*, 215, 227, 228	
6-й ДМО (оперативно БПЛ)	МО-4	Турку	СК-102, 112	
7-й ДМО (до 16.01.1945 11-й ДСКА)	БМО	Ленинград	МО-418, 501, 502, 504, 505, 507, 508, 509, 521, 525, 526, 531	
Кронштадт		МО-541		
(оперативно КМОР)		Койвисто	МО-540	

* Разные катера с одинаковым тактическим номером. 20.03.1945 года катер МО-213 6-го ДМО переименован в МО-223.



**Командир 6-го
ДСКА П.С. Колесник**



**Командир 1-го
ДСКА
Г.С. Благодаров**

5. Участие в охране рейдов и обеспечение противокатерной обороны Таллина и Палдиски.

6. Обеспечение действий тралящих сил.

7. Обеспечение передислокации частей и кораблей КБФ в западные базы.

8. Совместно с войсками Ленинградского фронта и погранвойсками наблюдение за береговой чертой для предотвращения проникновения диверсантов на объекты КБФ.

9. Обеспечение боевой подготовки кораблей КБФ.

10. Ремонт и восстановление боеспособности кораблей.

* * *

В 1945 году обстановка в восточной части Финского залива характеризовалась отсутствием воздушного и морского противника, однако минная опасность оставалась высокой.

Боевая деятельность частей Кронштадтского МОР с замерзанием залива с 15 февраля прекратилась. Корабельный

состав приступил к судоремонту и боевой подготовке. Ремонт малых охотников и сторожевых катеров проводился в судоремонтных мастерских № 1207, 1237 и на заводах № 5 и № 194 в Ленинграде. Там в течение зимы и весны прошли ремонт 17 МО-2 и МО-4, семь Д-3, 16 БМО, один ОД-200. Еще два МО-4, шесть Д-3, девять БМО и шесть ОД-200 отремонтировал Морской завод в Кронштадте. При этом заводские коллективы были усилены бригадами, сформированными из экипажей. К началу апреля ремонт в основном был закончен, за исключением катеров, которым требовалась замена

моторов «Паккард», не поставленных в достаточном количестве. Ремонт катеров Таллинского МОР был организован на предприятиях Ленинграда, Кронштадта и Таллина поочередно без снижения боевой готовности охраны водного района – как минимум восемь катеров ТМОР находились в готовности в течение всей зимы и весны. За время ремонта на катерах 1-го и 5-го дивизионов было смонтировано восемь станций «Дракон-134с», на катерах МО-106, МО-217 поставлены радиолокационные станции.

Боевая деятельность ОВР ТМОР по-прежнему была сосредоточена на несении дозорной службы, проводке конвоев и борьбе с подлодками противника. Продолжали выставляться дозоры № 2, 3, 22, 23, 24. В поддержке дозоров находились по три катера в Таллине и Палдиски. С 19 января, в связи с необходимостью постановки катеров в ремонт, дозоры выставлялись на линиях 3, 5, 22, и два катера от 1-го дивизиона выделялись в ударно-поисковую группу для действий в районах Пакри – б. Кряосгрудн и при необходимости по коммуникации Таллин – Хельсинки. В дальнейшем дозоры были сняты: № 5, 22 с 26 января, № 3 с 1 марта.

В 1945 году малые охотники несколько раз обнаруживали и атаковали подводные лодки противника. Так, 9 января МО-124 вместе с МО-106 и СК-175 находился в охране шести тральщиков, следовавших из Таллина для постановки минного заграждения. В 18.11 в точке Ш=59°27,8, Д=24°03,7 обнаружил шум подлодки (вероятно – У-637, находившейся в этом районе) и с 18.24 до 18.45 четыре раза атаковал, израсходовав 8 бомб Б-1 и 20 М-1. Признаков повреждения лодки не наблюдалось. С 22.00 до 05.50 в районе обнаружения лодки безрезультатно проводили поиск три катера МО-581, 592, 615, подошедшие из дозоров № 22 и 23. Часто приводимая как результат этой атаки гибель У-679 вряд ли имела место в данном случае, поскольку У-679 перестала выходить на связь еще с 27 декабря. Наиболее вероятной причиной ее гибели являются наши противолодочные минные поля.

В январе немецкие подлодки У-348, У-745 и У-1001 прорвались за линию сетевых заграждений Таллин – Поркала-Удд в центральную часть Финского залива.

11 января при переходе конвоя из Хельсинки в Таллин в точке Ш=59°46, Д=24°50 подводной лодкой У-745 был торпедирован и затонул Т-33 «Коралл». Сопровождавшие конвой СК-132, 175, МО-326 провели поиск субмарины, но обнаружить ее не удалось. Это стало последним успехом подводного противника на Балтике. При выходе из залива У-745 погибла на финских противолодочных заграждениях, а в феврале ту же судьбу разделила У-676. Минная опасность и обледенение залива заставило вражеские субмарины отойти на запад. Две последние лодки патрулировали позиции между Ханко и о. Хиума до начала марта 45-го, но в связи с отсутствием в этом районе наших коммуникаций, никакого ущерба они принести уже не могли.

4 апреля впервые после зимнего перебега в Сурупском проходе был выставлен

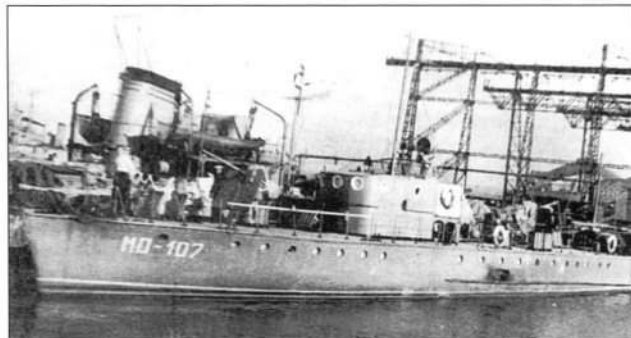


в дозор. 18-го числа того же месяца, помимо ближнего базового дозора у Таллина, по два сторожевых катера были выставлены у полуострова Сурупи и в районе мыса Пакринем. С 25 апреля дозоры стали выставляться регулярно. Дозорную службу несли главным образом 1-й гвардейский ДМО (капитан 3 ранга Г. С. Благодарев) и 2-й ДСКА (капитан 3 ранга Я. Т. Резниченко).

С началом навигации в границах КМОР неслись три одиночных круглосуточных дозора. Поддержка дозоров находилась: на Лавенсари – три катера ЗК, в Койвисто – два катера КМ. С окончанием боевых действий были оставлены два дозора.

После освобождения Финского залива ото льда со 2 мая началось движение конвоев. Для обеспечения проводки судов действовали лоцманские станции в Кронштадте, Койвисто, на Лавенсари, далее на запад проводку вели финские лоцманы. Противовоздушную оборону судов на переходе по-прежнему обеспечивали в основном малые охотники. Только с июня было разрешено самостоятельное следование транспортов. Всего за первое полугодие 1945 года было проведено 437 судов, перевезших 107536 т грузов и 1852 человека личного состава. Кроме того, по маршруту Таллин – Хельсинки проведено 4 конвоя (14 судов), доставивших 822 т грузов и перевезших 473 человека. Катерами ОМОР, дополнительно к упомянутому, проведено еще 9 конвоев.

Первые охотники в операционной зоне ОМОР появились 24 января, когда в Усть-Двинск из Пярну перешли МО-518, 520, 528, 533 и 534 из состава 8-го



Сторожевой катер МО-107

дивизиона. Проводка осуществлялась за тралами катеров-тральщиков, поскольку траление в Рижском заливе еще только предстояло осуществить. Первый дозор в зоне ответственности данного МОР был выставлен 6 апреля на подходах к Усть-Двинску. С 9 апреля катера стали нести дозор к северу от острова Вормси и к западу от острова Хиума. По мере освобождения ото льда Рижского залива, с 24 апреля дозорную службу стали нести на подходах к Курессаре и в Ирбенском проливе (дозоры № 33, 37, 38). Все дозоры, за исключением № 33, 37 и 38, неслись силами 1-го ДСКА (катера типа КМ) и бронекатеров, поскольку сосредоточение выделенных подразделений малых охотников в базах ОМОР завершилось уже после окончания войны. Так, 2-й и 5-й дивизионы МО прибыли в ОМОР только 29 мая.

Сторожевой катер типа Д-3



28 января нашими войсками был взят Мемель (Клайпеда), а к 30 января от неприятеля была очищена коса Курише-Нерунг до Шварцорта. 9 апреля был занят Кенигсберг, 25 апреля – Пиллау. Флот не поспевал за Красной армией, в то время, как его помощь сухопутным войскам была весьма необходимой. Первыми южную часть Балтики начали осваивать торпедные и бронекатера, а очередь охотников наступила только в середине апреля. 11 апреля МО-514, 516, 523 из состава 8-го ДМО перешли из Таллина в Рохукюла, а спустя два дня – в бухту Кихелькона на западном побережье острова Саарема. Следующий этап перехода – из Кихельконы в Мемель – состоялся 15-16-го числа. Осилить его смогли только МО-516, 523, в то время как третий катер остался в Кихельконе из-за поломки. По прибытию в Мемель оба катера несли базовый дозор, а 28 апреля перешли в Кранц для участия в боевых действиях на косе Фрише-Нерунг. Обстановка, правда, их вмешательства не потребовала.

Война стремительно подходила к концу, но даже в ее последние дни никто не мог точно спрогнозировать, какие усилия еще необходимы для достижения победы, а какие уже окажутся излишними. 4 мая – через два дня после сдачи берлинского гарнизона – нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов поставил перед командованием КБФ задачу готовиться к проведению крупных десантов на острова Рюген и Борнхольм. В своем ответном докладе вице-адмирал В. Ф. Трибуц сообщил, что планирует сосредоточить к 15 мая семь дивизионов малых охотников в Мемеле, а к 18-20 мая перебазировать их в порты Кольберг и Рюгенвальде.

Переразвертывание осуществлялось в высоком темпе. Уже вечером 5 мая из Мемеля в Кольберг с заходом в Штольпемюнде вышел отряд в составе пяти катеров 4-го ДМО. Из-за плохой видимости МО-595 (лейтенант Ф. И. Шепелюк), потерял остальные четыре катера и шел далее самостоятельно. Около 02.00 в районе маяка Риксхейф отряд был обнаружен радаром немецкого миноносца Т-28, сопровождавшего конвой в Данцигскую бухту. После того, как был выпущен осветительный снаряд, немцы увидели несколько малогабаритных целей, которые были приняты за торпедные катера. По ним без промедления был открыт огонь, в ходе ведения которого наблюдались многочисленные попадания. МО-595 оказался ближе всех к Т-28 в момент открытия огня, вследствие чего получил сильные повреждения и лишился хода. 12 членов экипажа вместе с командиром 9-го отряда охотников капитан-лейтенантом В. Н. Боголюбским погибли. Остальные катера отделились легким испугом и без потерь отошли к занятому нашими войсками побережью. Утром немецкий конвой принял беженцев и днем вышел в обратном направлении. Проходя через район ночного боя, Т-28 обнаружил дрейфовавший остров МО-595, с которого, перед тем как затопить, снял семь наших матросов. Поскольку 7-го конвой прибыл в Копенгаген, после капитуляции Германии они попали в руки британского командования и вскоре были репатриированы на Родину. Интересно отметить, что при филътрации наши моряки в один голос утверждали, что их спасла датская шхуна – ведь даже трехдневное пребывание в плену могло оставить очень нехороший след в их биографиях. Впрочем, отмщение за гибель МО-595 состоялось очень скоро...

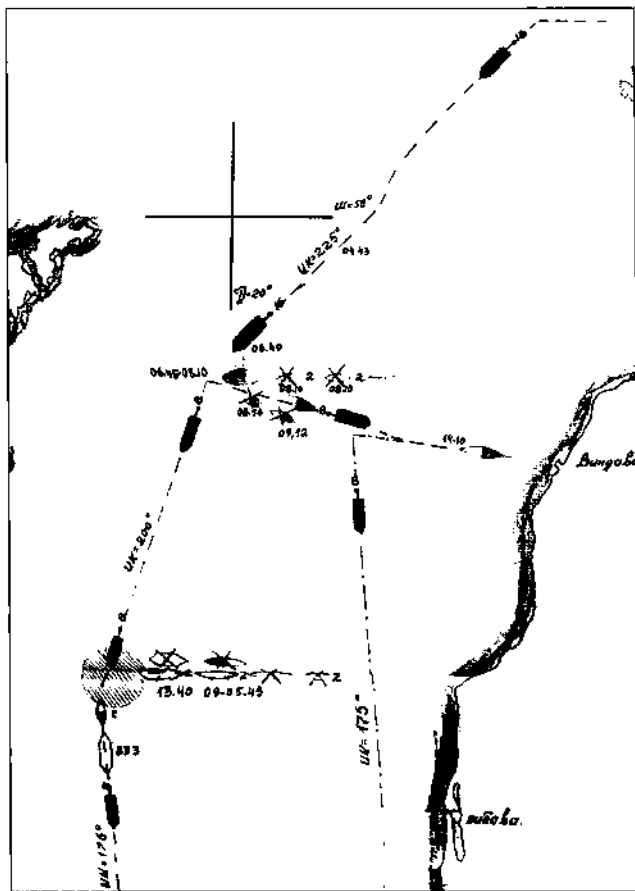


Схема маневрирования отряда капитана 2 ранга Сударикова 8-9 мая 1945 г.

Переразвертывание катеров на южные базы находилось в самом разгаре, когда в 20 часов 8 мая немецкая радиостанция в Лиепае передала открытым текстом приказ правительства адмирала Деница о капитуляции Германии. Одновременно воздушная разведка доложила о массовом выходе судов и плавсредств из портов Курляндии на запад. В 23 часа командование КБФ передало радиограмму открытым текстом на немецком языке с приказанием всем германским кораблям, торговым и вспомогательным судам, находившимся в море и в портах, следовать для сдачи в порты Мемель и Кольберг. Понимая, что многие могут не подчиниться, одновременно были спланированы меры силового характера. Блокирование Лиепаи планировалось осуществить силами торпедных катеров, подчинявшихся командованию ЮЗМОП, а Вентспилса – силами ОМОП. Командующий ОМОП контр-адмирал В. С. Черокhov для своевременного выполнения задачи мог задействовать только отряд охотников, предназначенный для перехода в Мемель. Инструкции были довольно жесткими: в случае отказа от возвращения в курляндские порты охотникам, несмотря на капитуляцию, разрешалось применять по судам противника оружие вплоть до потопления.

Группа катеров в составе МО-121, 122, 131, 204, СК-175, 176, 177, 183, 192, МО-537, 540, 541, 542, 543, 545, 546 под командованием командира 5-го

ДМО капитана 2 ранга А. А. Сударикова в 23.00 вышла из Кихельконны в заданный район. К 04.00 волнение моря усилилось до 6 баллов. В 06.20 в точке Ш=59°39', Д=20°22' отрядом была обнаружена группа судов в количестве семи единиц: буксир «Роте», тянувший за собой буксир «Стрельник» и две шхуны, а также три малых буксира, шедшие своим ходом. По сведениям современных латышских историков на борту судов находились беженцы из Латвии (на «Роте» около 200, на «Стрельнике» более 150 человек), во что, однако, трудно поверить, учитывая то, что вентспилский порт, откуда суда вышли в 19 часов 8 мая, контролировался германским командованием, и там находилось немало немецких солдат, изо всех сил стремившихся уйти на Запад. По приказанию командира отряда для дезорганизации противника два катера Д-3 имитировали торпедную атаку, а остальные катера в двух колоннах начали охватывать суда слева и справа. При подходе к судам «беженцы» открыли огонь из стрелкового оружия, который был немедленно подавлен артиллерией наших катеров. В связи со штормом, ограниченным запасом топлива на катерах и малым ходом большинства задержанных судов, пленные и команды буксиров были частично пересажены на наиболее быстроходный «Роте» и частично на катера. Остальные буксиры и шхуны после снятия команд в 08.10 были затоплены.

После этого отряд разделился. СК-175, 176, 177, МО-537, 541, 542, 543, 546 под командованием капитан-лейтенанта Дегтяренко ввиду исчерпания запаса топлива были отправлены в Мемель, а остальные катера и буксир направились в Вентспилс. К этому времени шторм усилился до 7 баллов. Через 40 минут был обнаружен буксир без хода с неисправным двигателем, 80 человек с которого пересадили на советские катера, а буксир затопили. Еще один обнаруженный по пути буксир, задержанный нашим отрядом, затонул вместе с солдатами и офицерами вследствие перегрузки и большого волнения. В 14.10 в 8 милях от Вентспилса буксир «Роте» с 800 пленными был отпущен в порт, а катера ушли в Мемель.

Изобилие событиями и переход ранее отпущенного в Мемель отряда Дегтяренко. В 12.35 в точке Ш=56°51', Д=19°34' катера обнаружила две БДБ, два буксира с баржей и две шхуны противника. При подходе советских катеров с этих судов был открыт огонь из зенитных автоматов и стрелкового оружия. Огнем СК-175 (ст. лейтенант Генрих) и МО-543 (капитан 3 ранга Законников) сопротивление было подавлено, а вражеские плавсредства сильно повреждены. Ввиду нежелания немцев сдаваться в плен, сброшенными вблизи судов глубинными бомбами самоходная баржа, буксир с баржей и две шхуны были потоплены вместе с находившимися на них солдатами и офицерами, число которых по оценкам катерников составило до тысячи человек. Не оказывавшие сопротивления буксир «С» и БДБ № 833* под конвоем четырех кате-

ров отправлены в Мемель и в 10.00 10 мая прибыли туда, доставив 670 пленных. Среди них оказалось несколько старших офицеров, а также видных деятелей коллаборационистского движения в Прибалтике.

Это стало последним успехом катерников в боевых действиях на Балтике, продолжавшихся с первого до последнего дня Великой Отечественной войны.

Настало время подвести итоги боевой деятельности малых охотников на Балтике в 1941-1945 гг.

За время войны малые охотники приняли самое активное участие во всех крупных операциях Краснознаменного Балтийского флота. Они прикрывали отход наших сил из Прибалтики, участвовали в обороне ВМБ Ханко и эвакуации ее гарнизона, обороне Моонзундского архипелага в 1941 году и его освобождении в 1944-м, в прорыве флота из Таллина в Кронштадт, в высадках десантов у Петергофа и под Стрельной в 1941 году, у Мерекуля и на острова Выборгского залива в 1944 году. Катера отметились даже в минных постановках и тралении мин, и это не считая ежедневной службы по проводке конвоев, эскортированию кораблей и подводных лодок, несению дозорной службы и защите коммуникаций в Финском заливе в течение всей войны. В ходе этого проявились как положительные, так и отрицательные черты, как присущие различным типам сторожевых катеров, так и присущие им как классу.



Солдаты курляндской группировки на палубе танкера «Rudolf Albrecht» - одного из последних судов, ушедших в море из Вентспилса накануне капитуляции Германии

* Вероятно, в документе название немецкого корабля указано неправильно – согласно немецким материалам быстроходная десантная баржа F-833 еще в конце 1943 года была перестроена в артиллерийскую баржу AF-101, которая в мае 1945 года стала британским трофеем на Нижней Эльбе. Возможно захваченным плавсредством являлся саперно-десантный катер PiLB-833, входивший в состав дислоцировавшегося в Курляндии 772-го саперно-десантного батальона.



При создании универсального катера проекта МО, пригодного как для пограничной службы в мирное время, так и для дозорной в военное, конструкторы и проектировщики лишь в малой степени догадывались, с какими задачами придется столкнуться катерам в годы войны. Проверка огнем сражений показала, что артиллерийское вооружение катеров оказалось довольно слабым и не обеспечивало даже самооборону охотников от авиаударов. Попытки усилить вооружение количественно упирались в перспективу ухудшения остойчивости и мореходности МО. Гораздо большего эффекта можно было бы добиться качественным совершенствованием вооружения: заменой полуавтоматических пушек на автоматические, введением хотя бы простейших приборов управления огнем, беспламенных порохов и трассирующего боекомплекта, но все это упиралось в возможности отечественной промышленности и науки, которые не могли дать флоту всего необходимого. В незначительной степени эти недостатки удалось преодолеть при создании охотников типов П-19-ОК и БМО. В результате и к моменту окончания войны артиллерийское вооружение охотников все еще не считалось соответствующим требованиям к этому классу. Так, по докладом командиров катеров, подтвержденных другими наблюдателями, за 1941-1945 гг. было сбито 57 самолетов неприятеля. Данный факт трудно подтвердить или оспорить, в связи с отсутствием исчерпывающих данных о потерях люфтваффе. Несмотря на это, в отчетных документах раз за разом указывалось на необходимость усиления зенитного вооружения и излишне большой расход боеприпасов на уничтожение одного самолета, что являлось следствием отсутствия современных прицелов и трассирующего боекомплекта. В ходе ожесточенных боев с катерами противника охотникам лишь в считанных случаях удавалось добиться попаданий в оппонентов, хотя поврежде-

ния от ответного огня имели место довольно часто. Отчасти причины этого лежали за пределами технических характеристик кораблей и оружия, поскольку были связаны с подготовкой личного состава и тактическими условиями обстановки, в которой происходили бои – как правило, численное превосходство, скорость и инициатива были на стороне противника.

Также по причине отставания нашего флота в технике охотники были малоэффективны при решении задачи борьбы с подводными лодками. Отечественные шумопеленгаторные станции «Посейдон», «Цефей» и гидролокатор «Тамир» имели посредственные тактические и неудовлетворительные эксплуатационные характеристики. Установка импортных «асдиков» имела весьма ограниченный характер, а эффект от их применения снижался плохой подготовкой катерных акустиков. По результатам борьбы малых охотников с подводным противником достоверно известно только о немецкой субмарине U-250, потопленной 30 июля 1944 года МО № 103 под командованием ст. лейтенанта А.П. Коленко. Охотники продемонстрировали возможность использования в качестве тральщиков и постановщиков мин, но по соображениям тактического характера использовались в этих амплуа довольно ограниченно.

И все-таки, несмотря на ряд серьезных недостатков, малые охотники были просто обречены на то, чтобы оставить заметный след в морской войне на Балтике. Парадоксальность возникшей в начале войны ситуации заключалась в том, что, создавая на протяжении более 10 лет флот для «малой войны на море», мы так и не смогли создать достаточно многочисленного и современного москитного флота для защиты собственных коммуникаций и операционной зоны. Считалось, что мы на море будем атаковать, а противник – только защищаться. К тому же потребность в использовании морского транспорта в интересах ведущихся почти исклю-

чительно на суше военных действий явно недооценивалась. Реальность с первых же дней опрокинула эти расчеты. Использованию охотников в качестве эскортных и дозорных кораблей просто не было альтернативы, хотя противостоявшие им вражеские надводные и воздушные силы выглядели весьма внушительно. И катерникам в переносном, а иногда и в прямом смысле, приходилось своими неказистыми корабликами закрывать подопечные суда и фарватеры. Потери были соответствующими. За годы войны погибло 66 малых охотников, причем почти половина потерь – 32 катера – пришлось на 1941 год. На втором месте стоял «победный» 44-й, когорта флот лишился 18 охотников.

При изучении списков награждений, нельзя не прийти к выводу, что командование сильно недооценило героизм катерников и их вклад в победу в войне на Балтике. Лишь трое моряков были удостоены звания Героя Советского Союза, в то время, как общее число награждений этим званием на КБФ составило 158 человек. Из девяти существовавших на момент окончания войны дивизионов катеров один получил звание гвардейского и два были награждены орденом Красного Знамени. Многие офицеры-катерники продолжили службу и после окончания войны, занимали ответственные должности в Военно-Морском Флоте и морских пограничных частях. Так, бывший командир Истребительного отряда А. Н. Перфилов уже в звании контр-адмирала стал заместителем начальника Главного управления боевой подготовки ВМФ, контр-адмирал М. В. Капралов командовал Таллинским ОВР 8-го ВМФ, контр-адмирал С. И. Кведло был старшим военным советником при командующем Южным флотом ВМС КНР, контр-адмирал П. С. Колесник служил помощником командующего ДКБФ, капитан 1 ранга Е. В. Гуськов был командиром ВМБ Кольберг. Дальше всех по служебной лестнице продвинулся бывший командир 2-го ДСКА Я. Т. Резниченко, который стал вице-адмиралом и в 1959-1969 годах занимал должность помощника начальника Главного управления погранвойск по морской части.

Впрочем, дело, конечно, не в самих наградах, а в том долге благодарной памяти, который отдают потомки героям минувших лет. Настоящая книга и является

скромной попыткой авторов возвеличить бывшие подвиги и напомнить имена людей, не жалевших своих жизней для защиты Родины, а теперь почти забытых.

Из нескольких сотен морских охотников, принимавших участие в сражениях Великой Отечественной войны, до наших дней (конца 2012 г.) сохранился лишь один типа МО-4. Он был обнаружен в 1973 году в ленинградской Угольной гавани ветераном Ладужской военной флотилии И. И. Демидовым. На тот момент разоруженный и неоднократно переоборудовавшийся катер принадлежал группе аварийно-спасательных и судоподъемных работ Балтийского морского пароходства. Документы на него не сохранились, поэтому ему был условно присвоен номер МО № 215 – в память об одном из наиболее активно действовавших катеров этого типа, действовавших на Ладоге в годы Великой Отечественной войны. По просьбе Центрального военно-морского музея и Совета ветеранов ЛВФ в 1974-1975 гг. катер был восстановлен на Приморском заводе в Ленинграде. После чего он был доставлен на смотровую площадку филиала Центрального военно-морского музея «Дорога Жизни» в Осиновце. Несмотря на профилактические ремонты в 1977 и 1984 годах к настоящему времени стоящий на открытом месте деревянный корпус МО № 215 находится в крайне неудовлетворительном состоянии.

По инициативе Центрального военно-морского музея в апреле 2011 года создано общество «Память», главной задачей которого является восстановление катера малого охотника МО № 215. Подготовлено задание на выполнение реставрационных работ, цель которых – воссоздать катер в его первоначальном виде. Кроме того, в качестве одного из первоочередных шагов планируется создание ангара-укрытия для защиты катера от осадков. Желаящие перечислить средства без труда могут найти реквизиты ООО «Память» в сети Интернет. Если вопрос восстановления катера не будет решен в ближайшее время, то скоро о внешнем виде малых охотников мы сможем судить лишь по старым фотографиям.

Охотник МО-215, установленный в качестве памятника в Осиновце, современное состояние



Сводные данные о судьбе малых охотников Краснознаменного Балтийского флота, принявших участие в Великой Отечественной войне **Малые охотники типа МО**

№ п/п	Тип	Номер на 22.06.1941 г. или номер на начало участия в военных действиях (месяц вступления в строй)	Зав. №	Последующие переименования	Судьба (принадлежность к подразделениям по состоянию на 1.1.1945)
В составе КБФ на 22.06.1941 г.					
1.	МО-4	МО № 112	28	с 25.07.1941 г. – МО № 101, факт. МО № 112*, с 2.01.1945 г. – МО-131	5-й ДМО
2.	МО-4	МО № 113	25	с 25.07.1941 г. – МО № 102, факт. МО № 113*	26.07.1941 г. тяжело поврежден попаданием авиабомбы на рейде Триги (о. Сарема) – оторвана носовая часть; не восстанавливался
3.	МО-4	МО № 121	47	с 25.07.1941 г. – МО № 931, факт. МО № 121*	5-й ДМО
4.	МО-4	МО № 122	50?	с 25.07.1941 г. – МО № 932, факт. МО № 122*	5-й ДМО
5.	МО-4	МО № 123	53	с 25.07.1941 г. – МО № 933, факт. МО № 123*	13.05.1944 г. погиб на mine в районе банки Намси (Финский залив)
6.	МО-4	МО № 131	111	с 25.07.1941 г. – МО № 103, факт. МО № 131*, с 7.09.1941 г. – МО № 101	31.07.1944 г. потоплен торпедой нем. ПЛ U-370 в южной части пр. Бьеркезунд
7.	МО-4	МО № 132	112	с 25.07.1941 г. – МО № 104, факт. МО № 132*, с 7.09.1941 г. – МО № 102	7.06.1943 г. погиб на mine в Финском заливе (Ш=59°52'; Д=27°31')
8.	МО-4	МО № 133	113	с 25.07.1941 г. – МО № 105, факт. МО № 133*, с 7.09.1941 г. – МО № 103	1-й гв. ДМО
9.	МО-4	МО № 311	114	с 25.07.1941 г. – МО № 301, факт. МО № 311*, с 19.12.1941 г. – МО № 313	3-й ДМО
10.	МО-4	МО № 312	115	с 25.07.1941 г. – МО № 302, факт. МО № 312*, с 19.12.1941 г. – МО № 314	3-й ДМО
11.	МО-4	МО № 313	116	с 25.07.1941 г. – МО № 303, факт. МО № 313*	11.12.1941 г. раздавлен льдом в Финском заливе (Ш=60°02', 7, Д=27°50', 9,)
12.	МО-4	МО № 131	161	с 25.07.1941 г. – МО № 501, с 7.09.1941 г. – МО № 301	14.11.1941 г. погиб на mine у о. Найссаар (Финский залив)
13.	МО-4	МО № 132	162	с 25.07.1941 г. – МО № 502, с 7.09.1941 г. – МО № 302	1-й гв. ДМО
14.	МО-4	МО № 133	163	с 25.07.1941 г. – МО № 503, с 7.09.1941 г. – МО № 303	3-й ДМО
15.	МО-4	МО № 141	164	с 25.07.1941 г. – МО № 106, факт. МО № 141*, с 7.09.1941 г. – МО № 104	1-й ДМО
16.	МО-4	МО № 142	165	с 25.07.1941 г. – МО № 107, факт. МО № 142*, с 7.09.1941 г. – МО № 105	30.07.1944 г. потоплен торпедой нем. ПЛ U-250 в Выборгском зал.
17.	МО-4	МО № 143	166		3.07.1941 г. погиб на mine фин. ПЛ «Iku-Turso» у о. Мохни (Ш=59°44'; Д=26°07')
Приняты от промышленности после 22.06.1941 г.					
18.	МО-4	МО зав. № 193 (июнь 1941)	193	с 25.07.1941 г. – МО № 113, факт. МО № 193*, с 7.09.1941 г. – МО № 205, с 25.08.1942 г. – МО № 124, с 16.01.1945 г. – МО-144	1-й гв. ДМО
19.	МО-4	МО зав. № 195 (июнь 1941)	195	с 25.07.1941 г. – МО № 114, факт. МО № 195*, с 7.09.1941 г. – МО № 207, с 2.01.1945 г. – МО-217	1-й гв. ДМО
20.	МО-4	МО зав. № 196 (июнь 1941)	196	с 25.07.1941 г. – МО № 411, факт. МО № 196*	27.09.1941 г. потоплен огнем береговой артиллерии у Шлиссельбурга (Ладожское озеро)
21.	МО-4	МО зав. № 197 (июнь 1941)	197	с 25.07.1941 г. – МО № 115, факт. МО № 197*	28.08.1941 г. погиб на mine у м. Юминданина
22.	МО-4	МО зав. № 198 (июнь 1941)	198	с 25.07.1941 г. – МО № 504, факт. МО № 198*	6-й ДМО

№ п/п	Тип	Номер на 22.06.1941 г. или номер на начало участия в военных действиях (месяц вступления в строй)	Зав. №	Последующие переименования	Судьба (принадлежность к подразделениям по состоянию на 1.1.1945)
23.	МО-4	МО зав. № 199 (июль 1941)	199	с 25.07.1941 г. – МО № 213, факт. МО № 199*	6-й ДМО
24.	МО-4	МО зав. № 200 (июль 1941)	200	с 7.09.1941 г. – МО № 208	19.09.1942 г. погиб на mine в р-не Деманстейнских банок (Финский зал.)
25.	МО-4	МО зав. № 201 (июль 1941)	201	с 25.07.1941 г. – МО № 505, факт. МО № 201*	6-й ДМО
26.	МО-4	МО зав. № 202 (июль 1941)	202	с 25.07.1941 г. – МО № 506, факт. МО № 202*	30.08.1941 г. потоплен огнем береговой артиллерии на Неве в р-не Ивановских порогов
27.	МО-4	МО зав. № 203 (июль 1941)	203	с 25.07.1941 г. – МО № 507, с 7.09.1941 г. – МО № 304	3-й ДМО
28.	МО-4	МО зав. № 204 (июль 1941)	204	с 7.09.1941 г. – МО № 209	7.05.1943 г. погиб на mine в Финском зал. (Ш=60°04',1; Д=27°14',1,)
29.	МО-4	МО зав. № 205 (июль 1941)	205	с 25.07.1941 г. – МО № 508, с 7.09.1941 г. – МО № 305	28.09.1941 г. потоплен авиацией на рейде о. Соммерс (Финский зал.)
30.	МО-4	МО зав. № 206 (июль 1941)	206	с 25.07.1941 г. – МО № 509, факт. МО № 206*	6-й ДМО
31.	МО-4	МО зав. № 207 (июль 1941)	207	с 25.07.1941 г. – МО № 510, с 7.09.1941 г. – МО № 306	9.07.1942 г. потоплен огнем фин. КЛ «Uusimaa», «Hameenmaa» и «Tuusula» у о. Соммерс (Финский зал.)
32.	МО-4	МО зав. № 208 (авг. 1941)	208	факт. МО № 208*	В сентябре 1943 г. переведен на ЧФ
33.	МО-4	МО зав. № 209 (авг. 1941)	209	факт. МО № 209*	В сентябре 1943 г. переведен на ЧФ
34.	МО-4	МО зав. № 210 (июль 1941)	210	факт. МО № 210*, с 25.08.1942 г. – МО № 125	27.07.1943 г. погиб на mine у б. Вигрунд (Ш=59°46',6; Д=27°48',5)
35.	МО-4	МО зав. № 213 (авг. 1941)	213	факт. МО № 213, с 20.03.1945 г. – МО-223	6-й ДМО
36.	МО-4	МО зав. № 214 (авг. 1941)	214	факт. МО № 214*	В сентябре 1943 г. переведен на ЧФ
37.	МО-4	МО зав. № 215 (авг. 1941)	215	факт. МО № 215*	6-й ДМО
38.	МО-4	МО зав. № 216 (авг. 1941)	216	факт. МО № 216*	18.11.1941 г. раздавлен льдом у Осиновца (Ладожское озеро)
39.	МО-4	МО зав. № 217 (авг. 1941)	217	с 7.09.1941 г. – МО № 308	13.08.1942 г. погиб на mine в Финском зал. (Ш=60°08',5; Д=27°43',)
40.	МО-4	МО зав. № 218 (авг. 1941)	218	с 7.09.1941 г. – МО № 309	3-й ДМО
41.	МО-4	МО зав. № 219 (авг. 1941)	219	с 7.09.1941 г. – МО № 310	11.10.1941 г. тяжело поврежден в результате столкновения с ПЛ Щ-322; 8.12.1941 г. авиуду невозможности буксировки взорван экипажем у о. Гогланд
42.	МО-4	МО зав. № 220 (авг. 1941)	220	с 7.09.1941 г. – МО № 311	12.10.1941 г. тяжело поврежден в результате подрыва на mine у о. Кери (Финский зал.), после снятия экипажа остов потерян при буксировке и захвачен нем. ТЩ
43.	МО-4	МО зав. № 221 (авг. 1941)	221	с 7.09.1941 г. – МО № 307	10.12.1941 г. раздавлен льдом в Финском зал. (Ш=60°02',7, Д=27°50',9,)
44.	МО-4	МО № 106 (сент. 1941)	224		1-й гв. ДМО
45.	МО-4	МО № 107 (сент. 1941)	225		1-й гв. ДМО
46.	МО-4	МО № 108 (сент. 1941)	226	с 16.01.1945 г. – МО-118	1-й гв. ДМО
47.	МО-4	МО зав. № 227 (сент. 1941)	227	факт. МО № 227*	6-й ДМО
48.	МО-4	МО зав. № 228 (сент. 1941)	228	факт. МО № 228*	6-й ДМО
49.	МО-5	МО-5 (июль 1941)	1	с 7.09.1941 г. – МО № 113	3-й ДМО

№ л/п	Тип	Номер на 22.06.1941 г. или номер на начало участия в военных действиях (месяц вступления в строй)	Зав. №	Последующие переименования	Судьба (принадлежность к подразделениям по состоянию на 1.1.1945)
Приняты от морпогранохраны после 22.06.1941 г.					
50.	МО-2	ПК-171	13	с 25.07.1941 г. – МО № 934, факт. МО № 171*	В сентябре 1943 г. переведен на ЧФ
51.	МО-2	ПК-172	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 935, факт. МО № 172*, с 7.09.1941 г. – МО № 111, с 28.01.1945 г. – МО-161	3-й ДМО
52.	МО-2	ПК-173	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 936, факт. МО № 173*	30.08.1941 г. потоплен огнем береговой артиллерии на Неве в р-не Ивановских порогов
53.	МО-2	ПК-174	16	с 25.07.1941 г. – МО № 701, факт. МО № 174*	30.08.1941 г. потоплен огнем береговой артиллерии на Неве в р-не Ивановских порогов
54.	МО-2	ПК-175	17	с 25.07.1941 г. – МО № 702, факт. МО № 175*	9.10.1942 г. потоплен артиллерией нем. кор. у о. Коневец (Ладожское оз.)
55.	МО-2	ПК-176	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 703, факт. МО № 176*, с 7.09.1941 г. – МО № 110	6.09.1943 г. погиб на mine в р-не банки Вигрунд (Ш=59°46',6; Д=27°48',5)
56.	МО-2	ПК-177	19	с 25.07.1941 г. – МО № 704, факт. МО № 177*	22.06.1943 г. потоплен попаданием авиабомбы в б. Норре-Копельлахт (о. Лавенсари)
57.	МО-4	ПК-200	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 214, факт. МО № 200*, с 7.09.1941 г. – МО № 403	1-й гв. ДМО
58.	МО-4	ПК-201	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 201	27.06.1942 г. потоплен авиацией у о. Сескар (Финский зал.)
59.	МО-4	ПК-202	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 202, с 7.09.1941 г. – МО № 402	1-й гв. ДМО
60.	МО-4	ПК-203	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 203	23.08.1941 г. погиб на mine у м. Юминданина (Финский зал.)
61.	МО-4	ПК-204	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 204	5-й ДМО
62.	МО-4	ПК-205	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 205	6-й ДМО
63.	МО-4	ПК-206	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 109, факт. МО № 206*	29.10.1941 г. поврежден авиацией в р-не Шепелевского маяка, затоплен экипажем
64.	МО-4	ПК-207	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 207, с 7.09.1941 г. – МО № 407	10.12.1941 г. раздавлен льдом в Финском зал. (Ш=59°59',5; Д=28°35',5.)
65.	МО-4	ПК-208	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 208, с 7.09.1941 г. – МО № 408	1-й гв. ДМО
66.	МО-4	ПК-209	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 209, с 7.09.1941 г. – МО № 409	1-й гв. ДМО
67.	МО-4	ПК-210	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 110, факт. МО № 210*	15.08.1942 г. потоплен авиацией в Финском зал. (Ш=60°03',2; Д=28°16',5.)
68.	МО-4	ПК-211	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 111, факт. МО № 211*	8.08.1942 г. погиб на mine в Финском зал. (Ш=59°57'; Д=27°30',)
69.	МО-4	ПК-212	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 401, факт. МО № 212*, с 7.09.1941 г. – МО № 405	13.12.1941 г. раздавлен льдом у о. Сескар (Финский зал.)
70.	МО-4	ПК-213	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 402, факт. МО № 213*, с 7.09.1941 г. – МО № 406	14.12.1941 г. раздавлен льдом у о. Пенисаари (Финский зал.)
71.	МО-4	ПК-214	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 403, факт. МО № 214*, с 7.09.1941 г. – МО № 410	21.11.1944 г. погиб на mine у о. Аэгна (Финский зал.)
72.	МО-4	ПК-215	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 404, факт. МО № 215*	5.09.1941 г. потоплен авиацией на рейде Куйвасту (прол. Мухувяйн)
73.	МО-2	ПК-216	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 405, факт. МО № 216*	16.09.1941 г. потоплен авиацией на рейде Триги (о. Сарема)
74.	МО-2	ПК-217	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 406, факт. МО № 217*, с 7.09.1941 г. – МО № 112	3.12.1941 г. по ошибке поврежден обстрелом с эсминца «Славный», затоплен экипажем у о. Мохни
75.	МО-4	ПК-218	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 407, факт. МО № 218*	5.09.1941 г. погиб на mine в районе Куйвасту (прол. Мухувяйн)
76.	МО-4	ПК-219	н/д	с 7.09.1941 г. – МО № 213	5-й ДМО
77.	МО-4	ПК-220	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 210, факт. МО № 220*, с 7.09.1941 г. – МО № 404	13.05.1944 г. потоплен авиацией в р-не банка Намси (Финский зал.)
78.	МО-4	ПК-221	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 211, факт. МО № 221*, с 7.09.1941 г. – МО № 212	3.08.1942 г. погиб на mine в районе Деманстейнских банок (Финский зал.)

№ п/п	Тип	Номер на 22.06.1941 г. или номер на начало участия в военных действиях (месяц вступления в строй)	Зав. №	Последующие переименования	Судьба (принадлежность к подразделениям по состоянию на 1.1.1945)
79.	МО-4	ПК-222	н/д	-	В июле 1941 г. переведен на СФ
80.	МО-4	ПК-223	н/д	-	В июле 1941 г. переведен на СФ
81.	БК-02	ПК-224	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 408, факт. МО № 224*, с 7.09.1941 г. – МО № 411	3-й ДМО
82.	МО-2	ПК-225	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 212, факт. МО № 225*	3.08.1942 г. погиб на mine в р-не Шепелевского маяка (Финский зал.)
83.	МО-2	ПК-226	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 409, факт. МО № 226*, с 7.09.1941 г. – МО № 412	5.10.1941 г. поврежден огнем береговой артиллерии у Петергофа, взорван экипажем
84.	МО-2	ПК-227	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 112, факт. МО № 227*, с 7.09.1941 г. – МО № 202	5-й ДМО
85.	МО-2	ПК-228	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 705, факт. МО № 228*, с 7.09.1941 г. – МО № 401	23.06.1944 г. потоплен огнем нем. береговой батареи у о. Большой Тюттерс (Финский зал.)
86.	МО-2	ПК-229	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 410, факт. МО № 229*	8.08.1941 г. потоплен попаданием авиабомбы в б. Хара-Лахт (Финский зал.)
87.	МО-2	ПК-230	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 706, факт. МО № 230*, с 7.09.1941 г. – МО № 413	5-й ДМО
88.	МО-2	ПК-231	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 707, факт. МО № 231*, с 7.09.1941 г. – МО № 109	3-й ДМО
89.	МО-4	ПК-232	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 108, факт. МО № 232*, с 7.09.1941 г. – МО № 203	1-й гв. ДМО
90.	МО-4	ПК-233	н/д	-	28.08.1941 г. потоплен огнем береговой батареи у м. Юмнданина (Финский зал.)
91.	МО-4	ПК-234	н/д	-	9.09.1941 г. потоплен авиацией в р-не м. Питкяниеми (Выборгский зал.)
92.	МО-4	ПК-235	н/д	-	Погиб, дата не установлена
93.	МО-2	ПК-236	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 304, факт. ПК-236*	5.11.1941 г. выброшен штормом на камни в р-не о. Осмуссар (Финский зал.)
94.	МО-2	ПК-237	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 305, факт. ПК-237*	13.12.1941 г. раздавлен льдом у о. Пенисаари (Финский зал.)
95.	МО-4	ПК-238	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 306, факт. ПК-238*	26.07.1941 г. потоплен артиллерией фин. КЛ «Uusimaa» у о. Бенгтшер (устье Финского зал.)
96.	МО-4	ПК-239	н/д	с 25.07.1941 г. – МО № 307, факт. ПК-239*	13.12.1941 г. раздавлен льдом у о. Сескар (Финский зал.)
97.	МО-2	ПК-261	24	факт. МО № 261*	В сентябре 1943 г. переведен на ЧФ
98.	МО-2	ПК-262	26	факт. МО № 262*	В сентябре 1943 г. переведен на ЧФ

Примечание: * Тактические номера, установленные приказом от 25.07.1941 г. практически не использовались за исключением части катеров 5-го ДСКА (МО № 501-503, 507, 508, 510). С осени 1941 г. за катерами, не вошедшими в состав ИО ОВРа КБФ и не переименованными приказом от 7.09.1941 г., без каких-либо приказов свыше утвердились в качестве тактических их старые довоенные, заводские или пограничные номера с приставкой МО №... . С 23.01.1945 вместо обозначения МО №... для всех катеров установлено обозначение МО-... .

Малые охотники типа Д-3

№ п/п	Номер при постройке (переоборудовании)	Заводской номер	Последующие переименования	Судьба
Переоборудованы из ТКА				
1.	СКА № 12 (нояб. 1942) быв. ТКА № 32	15	с 6.10.1944 г. – СК-181	5-й ДМО
2.	СКА № 22 (нояб. 1942) быв. ТКА № 92	17	с 6.10.1944 г. – СК-185	5-й ДМО
3.	СКА № 32 (нояб. 1942) быв. ТКА № 122	18	с 6.10.1944 г. – СК-183	5-й ДМО
4.	СКА № 102 (нояб. 1942) быв. ТКА № 62	12		6-й ДМО
5.	СКА № 112 (нояб. 1942) быв. ТКА № 112	19		6-й ДМО
6.	СКА № 172 (март 1943) быв. ТКА № 132	20	с 6.10.1944 г. – СК-184	5-й ДМО
7.	СКА № 182 (март 1943) быв. ТКА № 182	25		5-й ДМО
8.	СКА № 192 (март 1943) быв. ТКА № 152	22		5-й ДМО
9.	СКА № 202 (март 1943) быв. ТКА № 162	23		5-й ДМО
10.	СК-37 (март 1945) быв. ТКА № 52	11		с 14.10.1941 г. финский трофей, носил наименование «Vasama», возвращен 8.03.1945 г., 5-й ДМО
Специальной постройки проект П-19				
11.	СКА № 42 (июль 1943)	42	с 6.10.1944 г. – СК-178	2-й ДСКА
12.	СКА № 52 (май 1943)	47		2-й ДСКА
13.	СКА № 62 (май 1943)	49		18.11.1944 г. потоплен торпедой нем. ПЛ U-679 северо-западнее маяка Пакри (устье Финского зал.)
14.	СКА № 72 (май 1943)	48		2-й ДСКА
15.	СКА № 82 (июнь 1943)	50		2-й ДСКА
16.	СКА № 92 (июль 1943)	45	с 6.10.1944 г. – СК-179	2-й ДСКА
17.	СКА № 122 (июль 1943)	35		14.05.1944 г. потоплен огнем нем. ТКА S-76, 91, 135 сев. о. Лавенсари (Финский зал.)
18.	СКА № 132 (июнь 1943)	44		2-й ДСКА
19.	СКА № 142 (июль 1943)	40		2-й ДСКА
20.	СКА № 152 (июль 1943)	41		2-й ДСКА
21.	СКА № 162 (июнь 1943)	46	с 6.10.1944 г. – СК-180	2-й ДСКА
22.	СК-171 (июнь 1944)	70		2-й ДСКА
23.	СК-172 (июнь 1944)	71		2-й ДСКА
24.	СК-173 (июнь 1944)	72		2-й ДСКА
25.	СК-174 (июнь 1944)	73		2-й ДСКА
26.	СК-175 (окт. 1944)	65		5-й ДМО
27.	СК-176 (нояб. 1944)	68		5-й ДМО
28.	СК-177 (нояб. 1944)	69		5-й ДМО
29.	СК-272 (окт. 1943)	64		2-й ДСКА
30.	СК-282 (окт. 1943)	66		2-й ДСКА
31.	СК-292 (окт. 1943)	67		5-й ДМО
Специальной постройки проект П-19-ОК				
32.	МО-588 (авг. 1944)	78		4-й ДМО
33.	МО-589 (авг. 1944)	85		4-й ДМО
34.	МО-590 (авг. 1944)	86		4-й ДМО
35.	МО-591 (авг. 1944)	87		4-й ДМО
36.	МО-592 (авг. 1944)	88		4-й ДМО
37.	МО-593 (авг. 1944)	89		4-й ДМО
38.	МО-594 (сент. 1944)	90		24.12.1944 г. потоплен торпедой нем. ПЛ U-637 в районе м. Пакри
39.	МО-595 (сент. 1944)	91		6.05.1945 г. потоплен артиллерией нем. ММ Т-28 в сев. части Данцигской бухты
40.	МО-596 (окт. 1944)	92		4-й ДМО
41.	МО-600 (нояб. 1944)	96		
42.	МО-601 (нояб. 1944)	97		
43.	МО-615 (окт. 1944)	93		4-й ДМО
44.	МО-616 (окт. 1944)	94		4-й ДМО
45.	МО-617 (окт. 1944)	95		4-й ДМО

Примечание: с октября 1944 г. вместо обозначения СКА №... для всех катеров типа Д-3, кроме типа П-19-ОК принято обозначение СК-...

Бронированные малые охотники проекта 194

№ п/п	Номер при постройке (переоборудовании)	Заводской номер	Судьба
1.	СКА № 318 (июнь 1943)	166	30.10.1943 г. погиб на mine в районе банки Намси (Нарвский зал.)
2.	СКА № 418 (июнь 1943)	161	7-й ДМО
3.	СКА № 501 (июнь 1943)	167	7-й ДМО
4.	СКА № 502 (июнь 1943)	168	7-й ДМО
5.	СКА № 503 (июнь 1943)	169	4.07.1944 г. погиб на mine у о. Тейкарсаари (Выборгский зал.)
6.	СКА № 504 (июль 1943)	170	7-й ДМО
7.	СКА № 505 (авг. 1943)	171	7-й ДМО
8.	СКА № 506 (июнь 1943)	169	1.07.1944 г. погиб на mine у о. Тейкарсаари (Выборгский зал.)
9.	СКА № 507 (июнь 1943)	173	7-й ДМО
10.	СКА № 508 (авг. 1943)	174	7-й ДМО
11.	СКА № 509 (авг. 1943)	175	7-й ДМО
12.	СКА № 510 (сент. 1943)	176	14.02.1944 г. потоплен огнем береговых батарей в Нарвском зал.
13.	СКА № 511 (сент. 1943)	177	14.02.1944 г. потоплен огнем береговых батарей в Нарвском зал.
14.	СКА № 512 (сент. 1943)	178	17.10.1944 г. потоплен торпедой нем. ГЛТ U-1165 северо-западнее п-ва Суурупи
15.	СКА № 513 (окт. 1943)	179	8-й ДМО
16.	СКА № 514 (окт. 1943)	180	8-й ДМО
17.	СКА № 515 (окт. 1943)	181	8-й ДМО
18.	СКА № 516 (нояб. 1943)	182	8-й ДМО
19.	СКА № 517 (нояб. 1943)	183	9.06.1944 г. погиб на mine у б. Вигрунд (Финский зал.)
20.	СКА № 518 (нояб. 1943)	184	8-й ДМО
21.	СКА № 519 (дек. 1943)	185	8-й ДМО
22.	СКА № 520 (май 1944)	186	8-й ДМО
23.	СКА № 521 (июнь 1944)	187	7-й ДМО
24.	СКА № 522 (июнь 1944)	188	6.08.1944 г. погиб на mine в Нарвском заливе
25.	СКА № 523 (июль 1944)	189	8-й ДМО
26.	СКА № 524 (июнь 1944)	190	4.08.1944 г. потоплен нем. авиацией на рейде Гакково (Финский зал.)
27.	СКА № 525 (май 1944)	191	7-й ДМО
28.	СКА № 526 (июнь 1944)	192	7-й ДМО
29.	СКА № 527 (июль 1944)	193	22.09.1944 г. погиб на mine в районе м. Валасте (Нарвский зал.)
30.	СКА № 528 (июль 1944)	194	8-й ДМО
31.	СКА № 529 (авг. 1944)	195	3-й ДМО
32.	СКА № 530 (июнь 1944)	196	8-й ДМО
33.	СКА № 531 (июнь 1944)	197	7-й ДМО
34.	СКА № 532 (июнь 1944)	198	8-й ДМО
35.	СКА № 533 (июль 1944)	199	8-й ДМО
36.	СКА № 534 (июль 1944)	200	8-й ДМО
37.	СКА № 535 (авг. 1944)	201	3-й ДМО
38.	СКА № 536 (авг. 1944)	202	3-й ДМО
39.	СКА № 537 (авг. 1944)	203	3-й ДМО
40.	СКА № 538 (сент. 1944)	204	3-й ДМО
41.	СКА № 539 (сент. 1944)	205	3-й ДМО
42.	СКА № 540 (сент. 1944)	206	7-й ДМО
43.	СК-541 (окт. 1944)	207	7-й ДМО
44.	СК-542 (окт. 1944)	208	8-й ДМО
45.	СК-543 (окт. 1944)	209	8-й ДМО
46.	СК-544 (окт. 1944)	210	8-й ДМО
47.	СК-545 (нояб. 1944)	211	2.07.1945 г. погиб на mine в районе Пиллау
48.	СК-546 (нояб. 1944)	212	3-й ДМО

Примечание: с октября 1944 г. вместо обозначения СКА №... принято СК-..., а с 23.01.1945 г. МО-....

Малые охотники типа ОД-200

№ п/п	Номер при постройке (переоборудовании)	Заводской номер	Судьба
1.	МО-325 (июль 1944)	126	2-й ДМО
2.	МО-326 (авг. 1944)	127	2-й ДМО
3.	МО-327 (авг. 1944)	128	2-й ДМО
4.	МО-328 (июль 1944)	129	2-й ДМО
5.	МО-329 (сент. 1944)	130	2-й ДМО
6.	МО-368 (июль 1944)	131	2-й ДМО
7.	МО-369 (авг. 1944)	132	2-й ДМО
8.	МО-370 (авг. 1944)	133	2-й ДМО
9.	МО-371 (авг. 1944)	134	2-й ДМО
10.	МО-552 (авг. 1944)	140	2-й ДМО
11.	МО-553 (авг. 1944)	141	2-й ДМО

Примечание: В октябре 1944 г. - январе 1945 г. произошло изменение написания номеров малых охотников - вместо МО № ... номера стали писаться МО-.... Аналогичное изменение произошло в отношении индекса СК, который использовался в отношении катеров типов Д-3 и БМО - с 23.01.1945 они стали писаться как МО-....

Соединения и командование соединений малых ОХОТНИКОВ

Истребительный отряд ОВР Главной базы КБФ

(с 7.09.1941 г. - ОВР КБФ)

(кон. 06.1941 г. - 21.10.1944 г.)

Командир:

Перфилов Александр Николаевич, капитан 3 ранга, капитан 2 ранга (кон. 06.1941 г. - 15.04.1942 г.);

Гуськов Евгений Владимирович, капитан 2 ранга (15.04.1942 г. - 23.07.1942 г.);

Капралов Михаил Васильевич, капитан 3 ранга, капитан 2 ранга, капитан 1 ранга (23.07.1942 г. - 20.06.1944 г., 1.10.1944 г. - 21.10.1944 г.);

Гапковский Георгий Станиславович, капитан 2 ранга (20.06.1944 г. - 1.10.1944 г., врид).

Военный комиссар:

Земляков Георгий Тимофеевич, полковой комиссар, бригадный комиссар (кон. 06 - 21.09.1941 г.);

Головлев Михаил Андреевич, старший политрук, батальонный комиссар (21.09.1941 г. - 23.02.1942 г.);

Жамкачьян Степан Степанович, батальонный комиссар (23.02.1942 г. - 15.10.1942 г.).

Заместитель командира по политической части:

Жамкачьян Степан Степанович, батальонный комиссар, капитан 3 ранга (15.10.1942 г. - июль 1944 г.);

Подлесный Дмитрий Софронович, капитан 3 ранга (июль 1944 г. - 21.10.1944 г.).

Начальник штаба:

Гуськов Евгений Владимирович, капитан 3 ранга, капитан 2 ранга (кон. 06.1941 г. - 14.04.1942 г.);

Капралов Михаил Васильевич, капитан 3 ранга (14.04.1942 г. - 23.07.1942 г.);

Кведло Станислав Иванович, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (26.07.1942 г. - февраль 1944 г.);

Гапковский Георгий Станиславович, капитан 2 ранга (февраль 1944 г. - 20.06.1944 г.);

Сукач Александр Николаевич, капитан 3 ранга (20.06.1944 г. - 3.10.1944 г.), врид.

1-й (с 22.02.1944 г. - гвардейский) дивизион сторожевых катеров, (с 16.01.1945 г. - малых охотников)

(22.06.1941 г. - 9.05.1945 г.)

Командир:

Капралов Михаил Васильевич, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (22.06.1941 г. - 17.04.1942 г.);

Карпович Василий Брониславович, ст. лейтенант, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (17.04.1942 г. - 22.09.1944 г.);

Благодарев Георгий Сергеевич, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (22.09.1944 г. - 9.05.1945 г.);

Военный комиссар:

Кирсанов Василий Алексеевич, ст. политрук, батальонный комиссар (29.07.1941 г. - 15.10.1942 г.).

Заместитель командира по политической части:

Кирсанов Василий Алексеевич, батальонный комиссар (15.10.1942 г. - январь 1943 г.);

Канаев И. Ф., капитан-лейтенант (январь 1943 г. - июль 1943 г.)

Подлесный Дмитрий Софронович, капитан 3 ранга (октябрь 1943 г. - 5.05.1944 г.);

Котлов Николай Николаевич, капитан-лейтенант (5.05.1944 г. - 9.05.1945 г.).

2-й дивизион сторожевых катеров ОВР Кронштадской ВМБ (с 25.07.1941 г. 6-й ДСКА катеров КМ-4)

(22.06 - 25.07.1941 г.)

Командир:

Кимаев Виктор Кузьмич, капитан-лейтенант (22.06 - 25.07.1941 г.)

2-й дивизион сторожевых катеров (до 25.07.1941 г. 1-й ДСКА 2-го БОПС)

(22.06.1941 г. - 9.05.1941 г.)

Командир:

Резниченко Яков Терентьевич, ст. лейтенант, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (22.06.1941 г. - 9.05.1945 г.).

Военный комиссар:

Жамкачян Степан Степанович, ст. политрук (22.06.1941 г. - 22.02.1942 г.);
Перлов Матвей Самуилович, ст. политрук (01.03.1942 г. - апрель 1942 г.), врид;
Зайцев Серафим Данилович, ст. политрук (апрель 1942 г. - 15.10.1942 г.).

Заместитель командира по политической части:

Зайцев Серафим Данилович, старший политрук, капитан-лейтенант (15.10.1942 г. - июнь 1944 г.);
Смирнов Антон Филиппович, капитан 3 ранга (май 1944 г. - май 1945 г.);
Слепухин Федор, капитан-лейтенант (май 1945 г. - 09.05.1945 г.).

Начальник штаба:

Лаховский Александр Никифорович, старший лейтенант (17.01.1942 г. - январь 1942 г.);
Елизаров Георгий Иосифович, капитан-лейтенант (январь 1942 г. - 19.03.1942 г.).

2-й дивизион малых охотников

(13.12.1944 г. - 9.05.1945 г.)

Командир:

Флейшер Соломон Григорьевич, капитан-лейтенант (13.12.1944 г. - 9.05.1945 г.).

3-й дивизион сторожевых катеров ОВР ВМБ Ханко

(22.06 - 19.12.1941 г.)

Командир:

Неволин Петр Константинович, ст. лейтенант (22.06 - июль 1941 г.)
Лежепевков Григорий Иванович, ст. лейтенант (июль - 19.12.1941 г.)

**4-й дивизион сторожевых катеров ОВР БОБР
(до 25.07.1941 г. 2-й ДСКА 2-го БОПС)**

(22.06 - 5.09.1941 г.)

Командир:

Финочко Александр Дмитриевич, капитан-лейтенант (22.06 - 5.09.1941 г.) - погиб.

Военный комиссар:

Макаров Александр Осипович, батальонный комиссар (22.06 - 5.09.1941 г.) - погиб.

Начальник штаба:

Варламов Константин Николаевич, ст. лейтенант (22.06 - 5.09.1941 г.) - погиб.

**5-й (с 7.09.1941 г. - 3-й) дивизион сторожевых катеров
(с 16.01.1945 г. - малых охотников)**

(22.06.1941 г. - 9.05.1941 г.)

Командир:

Бочанов Иван Андреевич, ст. лейтенант, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (22.06.1941 г. - 09.05.1945 г.).

Заместитель командира по политической части:

Шапуров Гавриил Сергеевич, старший политрук (22.06.1941 г. - 22.07.1941 г.).

Военный комиссар:

Шапуров Гавриил Сергеевич, старший политрук, батальонный комиссар (22.07.1941 г. - 15.10.1942 г.).

Заместитель командира по политической части:

Шапуров Гавриил Сергеевич, батальонный комиссар (15.10.1942 г. - ноябрь 1942 г.);

Фещенко Николай Корнеевич, старший лейтенант, капитан-лейтенант (январь 1943 г. - 01.06.1944 г.);

Грибанов Дмитрий Михайлович, капитан 3 ранга (01.06.1944 г. - 09.05.1945 г.).

Начальник штаба:

Прохоров Михаил Павлович, старший лейтенант, капитан-лейтенант (22.06.1941 г. - 20.01.1942 г.).

Дивизион сторожевых катеров Восточной позиции

(с 9.08.1941 г. - Дивизион сторожевых катеров - заградителей МО КБФ,
с 7.09.1941 г. - 4-й дивизион сторожевых катеров,
с 16.01.1945 г. - малых охотников)
(кон. 06.1941 г. - 9.05.1945 г.)

Командир:

Яковлев Владимир Константинович, капитан-лейтенант (кон. 06.1941 г. - 03.09.1941 г.);

Клиентов Алексей Владимирович, старший лейтенант, капитан-лейтенант (03.09.1941 г. - 16.09.1942 г.);
Спиридонов Николай Трофимович, капитан-лейтенант (16.09.1942 г. - 30.10.1942 г.), врид;
Лежелеков Григорий Иванович, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (30.10.1942 г. - 09.05.1945 г.).

Военный комиссар:

Головлев Михаил Андреевич, старший политрук (03.09.1941 г. - 21.09.1941 г.);
Молодцов Виктор Кузьмич, старший политрук, батальонный комиссар (25.09.1941 г. - сентябрь 1942 г.);
Кульков Василий Иванович, батальонный комиссар (сентябрь 1942 г. - 15.10.1942 г.).

Заместитель командира по политической части:

Кульков Василий Иванович, батальонный комиссар, капитан-лейтенант (15.10.1942 г. - август 1943 г.);
Малышев Павел Иванович, капитан-лейтенант (август 1943 г. - август 1944 г.);
Суханов Я. П., старший лейтенант, капитан-лейтенант (январь 1945 г. - 09.05.1945 г.).

Начальник штаба:

Спиридонов Николай Трофимович, старший лейтенант (03.09.1941 г. - 19.03.1942 г.);
Грязнов Давид Алексеевич, старший лейтенант (19.03.1942 г. - май 1942 г.).

**5-й (с 22.07.1944 г. - Краснознаменный) дивизион сторожевых катеров
(с 16.01.1945 г. - малых охотников)**
(26.01.1942 г. - 9.05.1945 г.)

Командир:

Моргацкий Николай Григорьевич, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (26.01.1942 г. - 27.05.1944 г.) -
погиб.

Судариков Александр Алексеевич, капитан 3 ранга, капитан 2 ранга (30.05.1944 г. - 9.05.1945 г.).

Военный комиссар:

Павленко Дмитрий Иванович, старший политрук (08.02.1942 г. - 03.05.1942 г.);
Фартушный Константин Васильевич, батальонный комиссар (03.05.1942 г. - 15.10.1942 г.).

Заместитель командира по политической части:

Фартушный Константин Васильевич, батальонный комиссар, ка-, питан (15.10.1942 г. - март 1943 г.);
Молодцов Виктор Кузьмич, капитан 3 ранга (март 1943 г. - ноябрь 1943 г.);
Перлов Матвей Самойлович, старший лейтенант, капитан-лейтенант (ноябрь 1943 г. - август 1944 г.);
Рябиков Иван Александрович, капитан-лейтенант (декабрь 1944 г. - 09.05.1945 г.).

**6-й (с 8.07.1945 г. Краснознаменный) дивизион сторожевых катеров (с
16.01.1945 г. - малых охотников) (до 13.12.1944 г. - 1-й ДСКА ЛВФ)**
(13.12.1944 г. - 9.05.1945 г.)

Командир:

Кирсанов Николай Иванович, капитан 3 ранга (13.12.1944 г. - 6.03.1945 г.)
Колесник Павел Степанович, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (6.03 - 9.05.1945 г.)

Заместитель командира по политической части:

Рубан Филипп Степанович, капитан-лейтенант.

**11-й (с 23.01.1945 г. - 7-й) дивизион сторожевых катеров
(с 16.01.1945 г. - малых охотников)**
(30.04.1943 г. - 9.05.1945 г.)

Командир:

Судариков Александр Алексеевич, капитан-лейтенант (20.05.1943 г. - 23.08.1943 г.);
Просянных Андрей Георгиевич, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (23.08.1943 г. - октябрь 1944 г.);
Карпович Василий Брониславович, капитан 3 ранга (октябрь 1944 г. - апрель 1945 г.);
Большаков Вячеслав Петрович, капитан 3 ранга (апрель 1945 г. - 09.05.1945 г.).

Заместитель командира по политической части:

Романенко Константин Васильевич, капитан-лейтенант (июнь 1943 г. - октябрь 1944 г.);
Андрющенко Андрей Никифорович, капитан-лейтенант (октябрь 1944 г. - 09.05.1945 г.).

**12-й (с 23.01.1945 г. - 8-й) дивизион сторожевых катеров
(с 16.01.1945 г. - малых охотников)**
(1.11.1943 г. - 9.05.1945 г.)

Командир:

Маркин Павел Владимирович, капитан-лейтенант (ноябрь 1943 г. - 25.05.1944 г.) - погиб;
Зайдулин Измаил Мотигулович, капитан 2 ранга (май 1944 г. - 26.08.1944 г.) - погиб;
Кведло Станислав Иванович, капитан 3 ранга (27.08.1944 г. - апрель 1945 г.).

Заместитель командира по политической части:

Кулик Григорий Васильевич, капитан-лейтенант (декабрь 1943 г. - 15.03.1944 г.);

Потемкин, капитан-лейтенант (15.03.1944 г. - август 1944 г.);

Царев С. П., капитан-лейтенант (февраль 1945 г. - март 1945 г.);

Стукалов, капитан-лейтенант (март 1945 г. - апрель 1945 г.).

1-й дивизион сторожевых катеров
Отряда вновь строящихся надводных кораблей
(23.08.1943 г. - 9.05.1945 г.)

Командир:

Судариков Александр Алексеевич, капитан 3 ранга (23.08.1943 г. - 5.06.1944 г.);

Турков Максим Кузьмич, капитан 3 ранга (20.09.1944 г. - 9.05.1945 г.)

2-й дивизион сторожевых катеров
Отряда вновь строящихся надводных кораблей
(5.09.1943 г. - 9.05.1945 г.)

Командир:

Клиентов Алексей Владимирович, капитан 3 ранга (05.09.1943 г. - 8.02.1945 г.);

Кудрявцев Михаил Алексеевич, капитан-лейтенант (8.02-9.05.1945 г.)

Перечень принятых сокращений

АСО	- аварийно-спасательный отряд	МОЛОР	- Морская оборона Ленинграда и озерного района
АСС	- аварийно-спасательная служба	МОР	- морской оборонительный район
АХУ	- административно-хозяйственное управление	НИМТИ	- Научно-исследовательский минно-торпедный институт
БДБ	- быстроходная десантная баржа	НК ВМФ	- Народный комиссариат Военно-Морского Флота
БКА	- бронекатер	НКВД	- Народный комиссариат внутренних дел
БМО	- бронированный малый охотник	НКСП	- Народный комиссариат судостроительной промышленности
БО	- большой охотник	НМО	- носовое машинное (моторное) отделение
БОБР	- Береговая оборона Балтийского района	обмп	- отдельная бригада морской пехоты
БТЩ	- базовый тральщик	ОВМБ	- Островная военно-морская база
каб	- кабельтов	ОВР	- охрана водного района
КБФ, БФ	- Краснознаменный Балтийский флот	ОГПУ	- Объединенное государственное политическое управление
ВМБ	- военно-морская база	ОМОР	- Островной морской оборонительный район
ВМС	- Военно-Морские Силы	ОПС	- отряд пограничных судов
ВМФ	- Военно-Морской Флот	ОУС	- Островной укрепленный сектор
ВНОС	- воздушное наблюдение, оповещение и связь	ОХР	- охрана рейдов
ГАС	- гидроакустическая станция	ПВО	- противовоздушная оборона
ГБ	- главная база (флота)	ПК	- пограничный катер
ГИСУ	- гидрографическое судно	ПКО	- противокатерная оборона
ГМШ	- Главный морской штаб	ПЛ	- подводная лодка
ГС	- госпитальное судно	ПМО	- противоминная оборона
ГУПО и ВОГПУ	- Главное управление пограничной охраны и войск ОГПУ	РККА	- Рабоче-Крестьянская Красная Армия
ДКТЩ	- дивизион катерных тральщиков	РЛС	- радиолокационная станция
ДМО	- дивизион малых охотников	РМОР	- Рижский морской оборонительный район
ДОЗК	- дозор корабельный	СКА	- сторожевой катер
ДСКА	- дивизион сторожевых катеров	СКР	- сторожевой корабль
ДТЩ	- дивизион тральщиков	сп	- стрелковый полк
ЗМ	- минный заградитель	СС	- спасательное судно
ИО	- Истребительный отряд	ССЗ	- судостроительный завод
КАТЩ	- катерный тральщик	СТО	- Совет Труда и Оборона
КЛ	- канонерская лодка	ТМОР	- Таллинский морской оборонительный район
КМО	- кормовое машинное (моторное) отделение	ТКА	- торпедный катер
КМОР	- Кронштадтский морской оборонительный район	ТР	- транспорт
КУ	- курсовой угол	ТТЗ	- тактико-техническое задание
ЛВМБ	- Ленинградская военно-морская база	ТЩ	- тральщик
ЛВФ	- Ладожская военная флотилия	ШПС	- шумо-пелингационная станция
ММ	- миноносец	ЭМ	- эсминец
МО	- малый охотник		

Библиография

Источники

При подготовке рукописи использованы материалы фондов № 644 РГАСПИ, № 1144 ЦВМА, № 6, 9, 44, 45, 72, 79, 85, 100, 103, 226 бывшего ОЦВМА, № 217, 219 ЦАМО, документальных фондов Центрального пограничного музея, Музея истории морских частей пограничных войск, фонда Т-1022 архива NARA (США), где хранятся документы ВМС Германии периода Второй мировой войны. Кроме того, авторы использовали документы, размещенные на сайтах ОБД "Мемориал" (<http://www.obd-memorial.ru/>), "Подвиг народа" (<http://www.podvignaroda.mil.ru/>), а также Национальной архивной службы Финляндии (<http://digi.narc.fi/digi/>), где размещены документы финских ВМС.

Литература

1. Баскаков И.Я., Гольман Б.Е. и др. Судостроительная фирма "Алмаз". - СПб.: Гангут, 2001.
2. Басов А.В., Манкевич А.И. Оборона Рижского залива и островов Моонзундского архипелага в Великую Отечественную войну (1941 г.). - М.: Военное издательство, 1954.
3. Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928-1945. Справочник. - М.: Воениздат, 1988.
4. Бережной С.С. Малые охотники. Рукопись.
5. Бережной С.С. Пограничные катера. Рукопись.
6. Бирюк В.С. Опыт создания малых охотников // Судостроение. - 1984. - № 2.
7. Боевая деятельность подводных лодок Военно-Морского Флота СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. Т. 2. - М., 1969.
8. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941-1942 гг. - М., 1992.
9. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1943 г. - М., 1993.
10. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1944 г. - М., 2006.
11. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1945 г. - М., 2006.
12. Боярский В.И., Белов Е. И. и др. Пограничные войска СССР в годы Второй мировой войны. 1939-1945. - М.: Граница, 1995.
13. Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. В 3 т. Т. 3. Краснознаменный Балтийский и Тихоокеанский флоты / отв. редактор Л. А. Владимирский. - М., 1962.
14. Гречанюк Н.М. и др. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. - М., 1990.
15. Грибовский В.Ю., Нарусбаев А.А., Черников И.И. История отечественного судостроения. В пяти томах. Т. 4; Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны 1925-1945 гг. - СПб., 1996.
16. Денисов Б.А. Использование мин Военно-Морским Флотом СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Часть IV. Использование мин Краснознаменным Балтийским флотом. - М., 1955.
17. Деревянко Ю.Г. Бронированный морской охотник // Тайфун. - 2000. - № 5.
18. Десанты на Великой Отечественной войны // Ред.-сост. В. Гончаров - М.: Яуза, Эксмо, 2008.
19. Ермаш Л.Л. Как создавался малый охотник. // Катера и яхты. - 1978. - № 4 (74).
20. Ермаш Л.Л., Бирюк В.С. Малые охотники типа МО-IV. - СПб.: Гангут, 1999.
21. Зубков Р.А. Героический и трагический август сорок первого // Военно-исторический журнал. - 2001. - № 8.
22. Зубков Р.А. Мы теряли друзей боевых... // Военно-исторический журнал. - 2002. - № 5.
23. Зубков Р.А. Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота (август - сентябрь 1941 г.) - М.: Кучково поле, 2012.
24. Из истории советских пограничных войск. Документы и материалы. 1935-1941. - М.: ГУПВ КГБ при СМ СССР, 1973.
25. Киреев И.А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-Морских Сил СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Ч. 3. Кн. 1, 2. - М., 1954, 1960.
26. Командный, начальствующий и политический состав соединений и частей Военно-Морского Флота Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Краткий справочник. - М., 1971.
27. Коммунаров В.А. Малый охотник // Моделист-Конструктор. - 1984. - № 7.
28. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941-1945 гг.: Моряки-балтийцы в боях на море и на суше 1941-1945 гг. Кн. 1-4. - М., 1990-1992.
29. Кузнецов А.Я. Сколько подводных лодок потопил наш флот? // Тайны подводной войны. 1914-1945. - М.: Вече, 2012.
30. Кузнецов Л.А., Вебер А.В. и др. Адмиралтейские верфи. Люди, корабли, годы. 1926-1996. - СПб.: Гангут, 1996.
31. Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. - М.: Голос, 2000.
32. Ладинский Ю.В. Военная вахта. - М.: Воениздат, 1983.
33. Ладинский Ю.В. На фарватерах Балтики. - М., Воениздат, 1973.
34. Мошков Ф.А. Морская пограничная охрана России: от Петра I до наших дней. - М.: 2007.

35. Платонов А.В. Трагедии Финского залива. - М.: Вече, 2010.
36. Пограничные войска в годы Великой Отечественной войны 1941-1945. / сост. А.И. Чугунов, В.А. Каряева и др. - М.: Наука, 1968.
37. Пограничные войска СССР. Сборник документов и материалов. 1939-1941 / сост. Е.В. Цыбульский, А.И. Чугунов и др. - М.: Наука, 1970.
38. Потери боевых кораблей и судов Военно-Морского Флота, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. - М.: Военное издательство, 1959.
39. Русский архив: Великая Отечественная: Приказы и директивы народного комиссара ВМФ в годы Великой Отечественной войны. Т. 21 (10). - М., 1996.
40. Старосельцев К.К. Катера. Воспоминания очевидца. - М.: Моркнига, 2008.
41. Трибуц В.Ф. Балтийцы сражаются. - М.: Воениздат, 1985.
42. Трибуц В.Ф. Балтийцы вступают в бой. - Калининград, 1972.
43. Тюшкевич А.Н. Ленинградцы строят БМО // Катера и яхты. - 1995. - № 1.
44. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере, выпуски 1-8. - М.: Военное издательство, 1945-1951.
45. Целиков Е. Морской охотник // М-Хобби. - 2007. - № 10.
46. Черников И.И. Первые сторожевые катера русского флота // Катера и яхты. - 1983. - № 5.
47. Чернышев А.А. Оборона полуострова Ханко. - М.: Вече, 2011.
48. Чернышев И.П. О друзьях-товарищах. - Л.: Лениздат, 1981.
49. Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. - М.: Наука, 1995.
50. Meister J. Der Seekrieg in den osteuropatishen Gewassern 1941-1945. - Munchen, 1958.

В работе использованы фотоматериалы Центрального пограничного музея ФСБ России, Музея истории морских частей пограничных войск, с сайтов forums.airbase.ru, pogranichnik.ru, tsushima.su, из коллекций В. Костриченко, А. Одайника.

**Морозов Мирослав Эдуардович
Сутомин Владимир Анатольевич**

**«Морские охотники» Сталина
«Неизвестная война» в Финском заливе**

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15
Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел. (095) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**
E-mail: International@eksmo-sale.ru

International Sales: International wholesale customers should contact
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.
International@eksmo-sale.ru

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформ-
лении, обращаться по тел. 411-68-59, доб. 2115, 2117, 2118. E-mail: vipzakaz@eksmo.ru**

**Оптовая торговля бумажно-беловыми
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).
e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-35-70.
В Казани: Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.
В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.
В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (848) 269-56-70.
В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.
В Новосибирске: ООО «РДЦ-Новосибирск», Комбинатский пер., д. 3. Тел. +7 (383) 289-91-42.
E-mail: eksmo-nsk@yandex.ru
В Киеве: ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9. Тел./факс (044) 495-79-80/81.
Во Львове: ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.
В Симферополе: ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.
В Казахстане: ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а. Тел./факс (727) 251-59-90/91.
rdc-almaty@mail.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:
В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:
Центральный магазин — Москва, Сухарева пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78. Тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.
В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

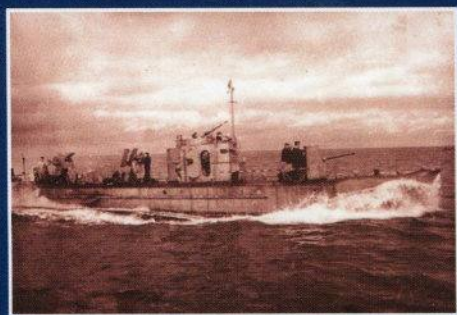
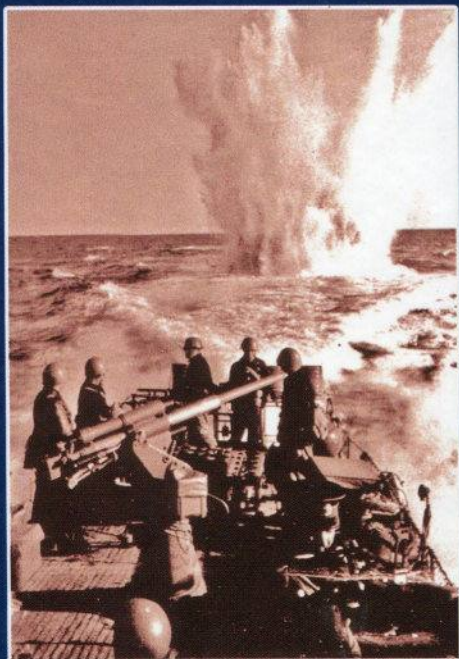
Подписано в печать 20.04.2013.
Формат 84х1081/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 18,48. Тираж 1 800 экз.
Зак. № 8060.

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-64363-9



9 785699 643639 >



За всю Великую Отечественную не было ни одного масштабного морского сражения – из-за обилия мин и воздушной угрозы крупные надводные корабли отстаивались в базах, а главные задачи флотов решались силами боевых катеров и подводных лодок. Особенно сложная ситуация имела место в Финском заливе, где образовалась настоящая «линия фронта», – чтобы заблокировать Балтийский флот в районе Ленинграда и Кронштадта, противник выставил в море тысячи мин, позади минных полей и на всех фарватерах дежурили многочисленные дозоры, а вражеские катера и субмарины по ночам пытались прорваться в нашу зону. Им противостояли советские катерные силы, состоявшие главным образом из деревянных сторожевиков – **«МОРСКИХ ОХОТНИКОВ»**. Созданные в середине 1930-х годов для несения пограничной службы, с началом войны эти катера перешли в ВМФ, став одними из самых универсальных единиц флота. Они несли дозоры, сопровождали конвои, охотились за подводными лодками, высаживали десанты, осуществляли артиллерийскую поддержку сухопутных войск, ставили и тралили мины.

НОВАЯ КНИГА ведущего историка флота восстанавливает ход этой «неизвестной войны». Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных схем и фотографий.



ISBN 978-5-699-64363-9



9 785699 643639 >