

ББК 68
М 80

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 конвои, охотились за подводными лодками, высаживали десанты, осуществляли артиллерийскую поддержку сухопутных войск, ставили и тралили 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

ISBN 978-5-699-64363-9

© Морозов М.Э., Сутормин В.А., 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2013

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 КАМПАНИЙ (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 predetermined 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, predetermined 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 транспорты в конвоях, 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».

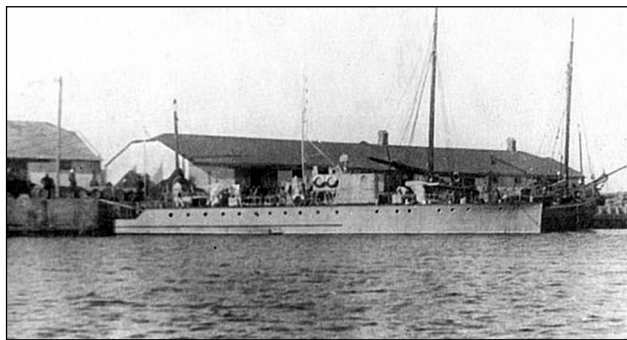
Такие разночтения в терминологии во многом объяснялись тем, что свою главную функцию поиска и уничтожения подводных лодок малые охотники могли выполнять только ограниченно в связи с низким качеством гидроакустических станций и малым боекомплектом глубинных бомб (на МО-4 – всего 8 больших ББ-1 и 24 малых 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).

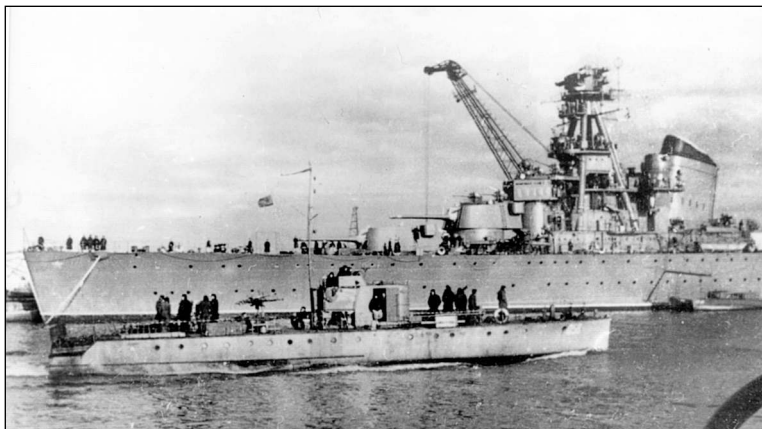
МАЛЫЕ ОХОТНИКИ «ТИПА МО»

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».



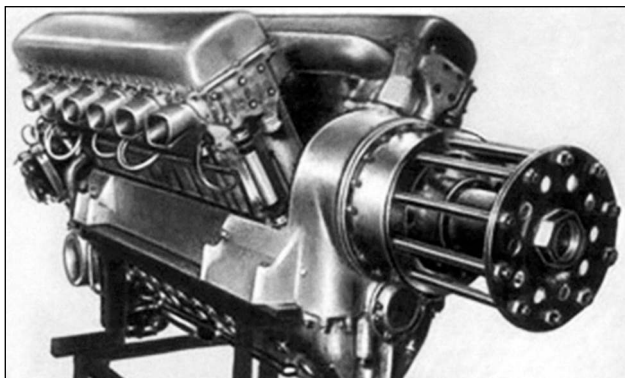
ПК 265 типа МО-2 в Анапе, 1939 г.

* 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 гюйс-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. Погребов 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. Бортвые 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...».

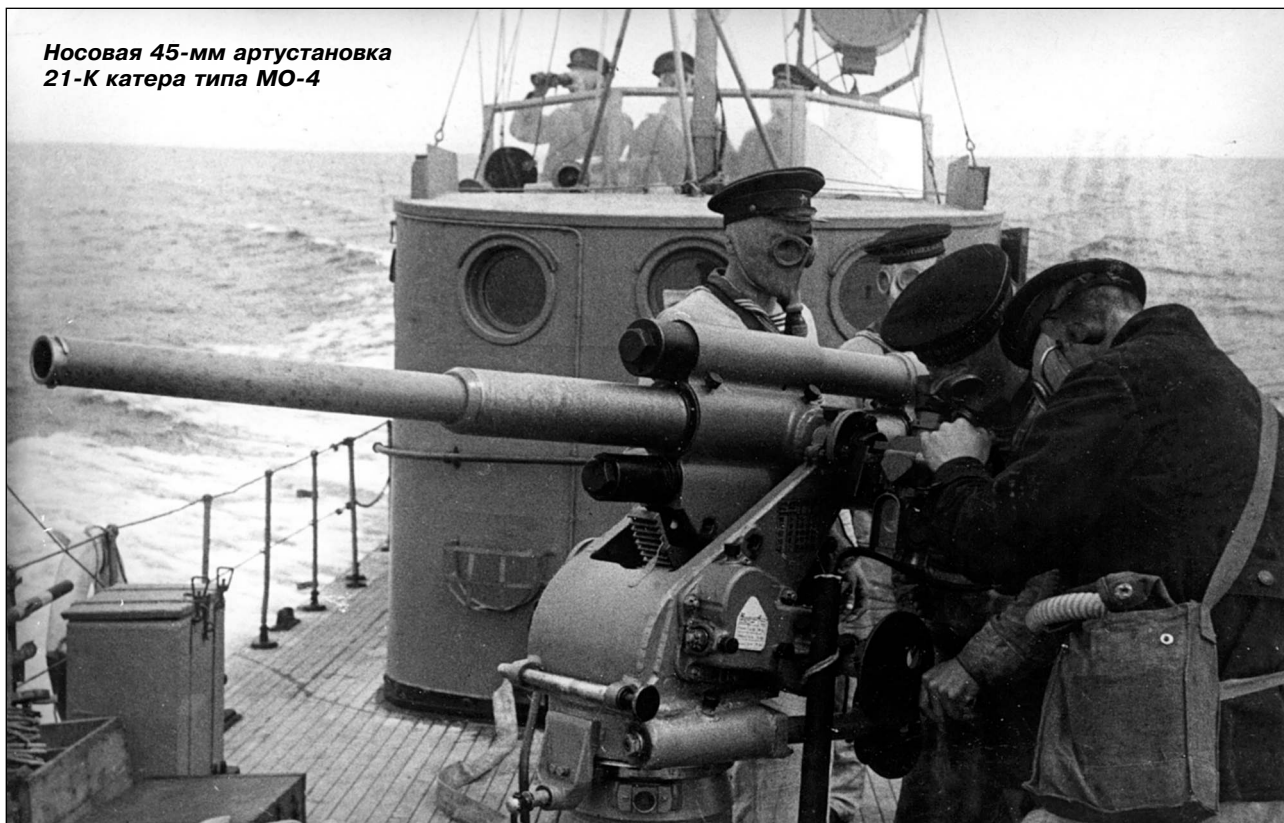
Для рассмотрения конструкции катера МО-2 в сентябре 1935 года была создана специальная комиссия под председательством академика А. Н. Крылова. В представленном заключении было указано на необходимость оборудования топливного отсека и моторных отделений принудительной вентиляцией, доработки электрооборудования, 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 артустановка
21-К катера типа МО-4**



**Кормовая 45-мм артустановка
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 (тумб.)	М-1 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
Подача	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 обеспечивалось 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. Непопляемость, 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 подача 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 санузда, кают-компания и камбуз, где были установлен паровой котел для обогрева жилых помещений и плита для приготовления пищи. В качестве бортового плавсредства имелся ЯЛ-2. В состав якорного устройства входили электропила, 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-

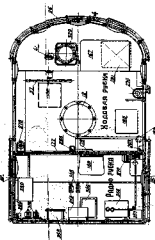


Вверху: дымовые шашки МДШ на одном из катеров типа МО Северного флота. Хорошо видны бомбосбрасыватели с ГБ ББ-1
Внизу: постановка дымовой завесы катером типа МО

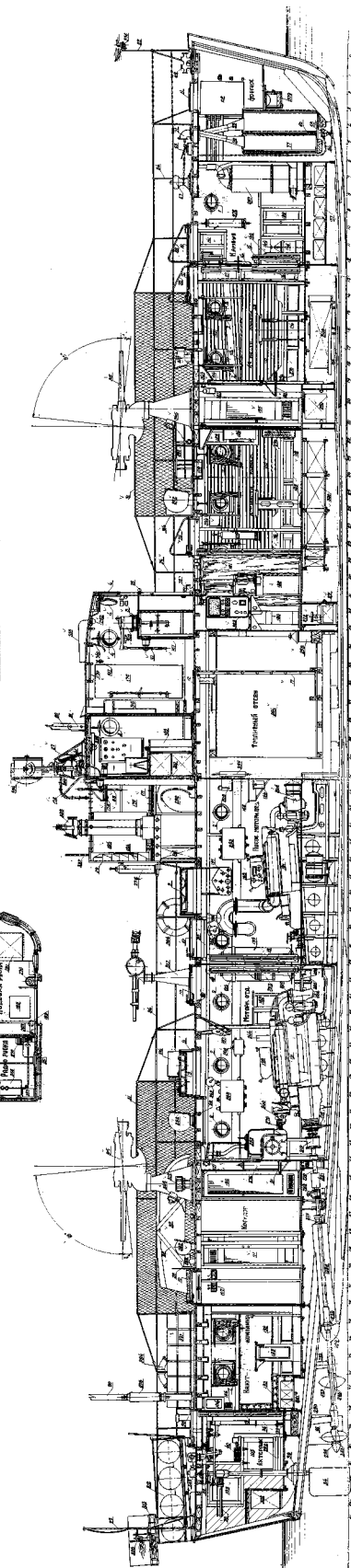


Сторожевой катер проекта МО-4.
Продольный разрез, план, трюм.
Копия подлинного чертежа

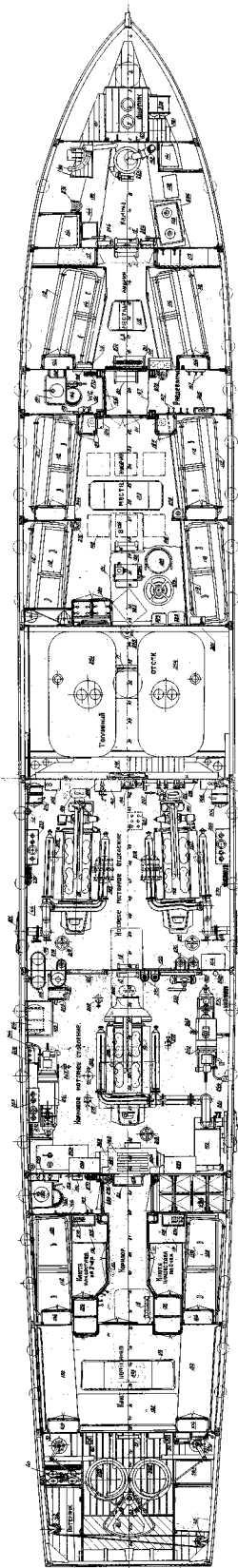
План кормовой рубки



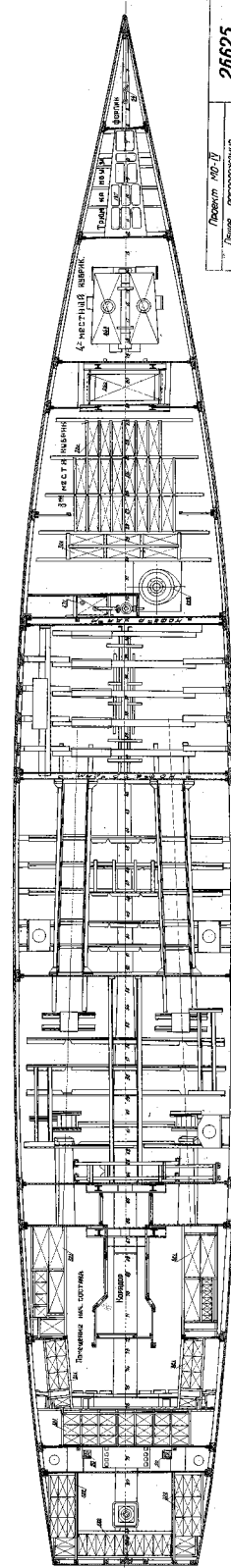
Продольный разрез по Д-В



План жилой палубы



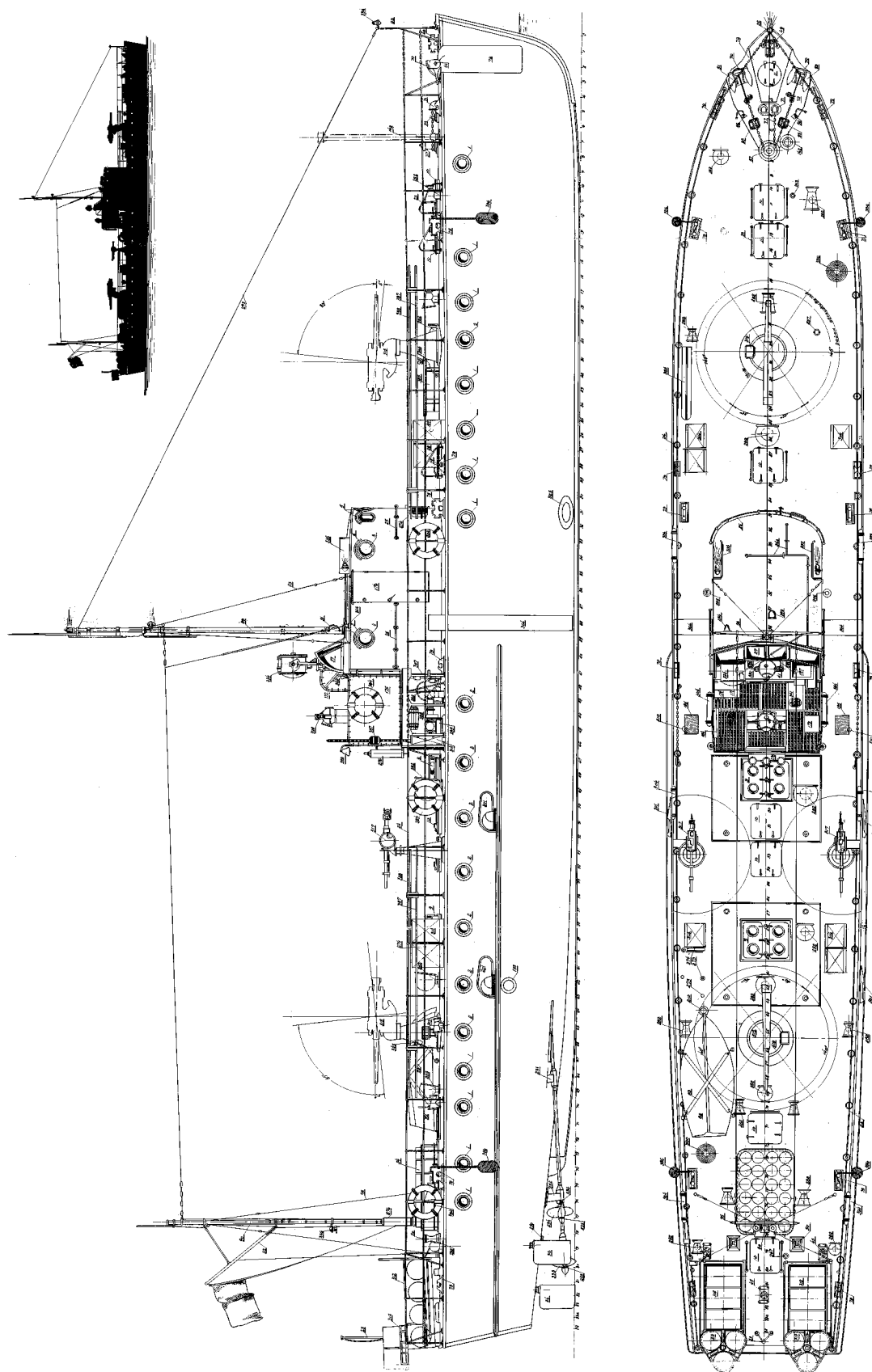
План трюма



Лист 10-11		26623-488
Судно: сторожевой катер МО-4		Проект: 115
Продольный разрез, план, трюм		Масштаб: 1:100
Исполнитель: [подпись]		Проверка: [подпись]
415-51		Всего листов: 11
[подпись]		Лист 10-11

Сторожевой катер МО-4, 115-й проект.
Продольный разрез, план, трюм.

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



ПРОЕКТ: МО-4	26624
Заводской №	411551
Год постройки	1951
Место постройки	Ленинград
Исполнитель	Л.А.А.
Проверенный	Л.А.А.
Утвержденный	Л.А.А.

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

14

Поперечное сечение
Вид на переборку 21 шт. ст. в нос.

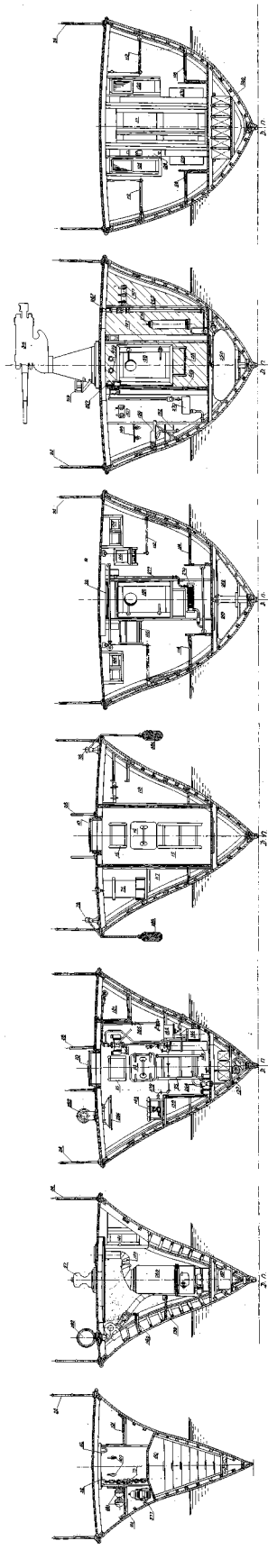
Убранная кюветка на 8 мест
Вид на переборку 19 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кюветки на 4 места
Вид на переборку 19 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кюветки на 4 места
Вид на переборку 12 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кюветки
Вид на переборку 11 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кюветки
Вид на переборку 9 шт. ст. в нос.



Жилые помещения на носовой
Вид на переборку 75 шт. ст. в нос.

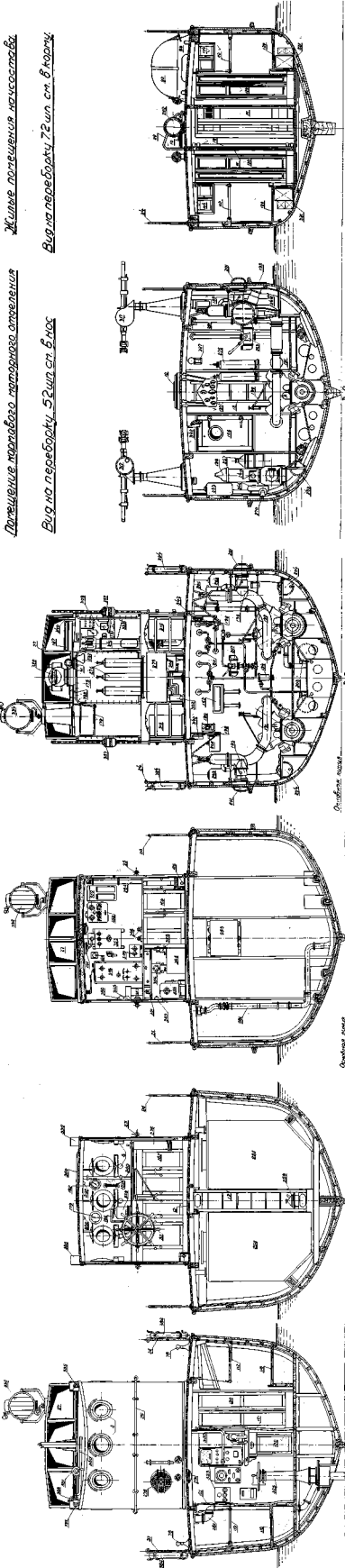
Поперечное сечение кормового отделения
Вид на переборку 52 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кормового отделения
Вид на переборку 41 шт. ст. в нос.

Ремонтная рубка и топливный отсек
Вид на переборку 31 шт. ст. в нос.

Зорубовый отсек и топливный отсек
Вид на переборку 33 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кюветки на 8 мест
Вид на переборку 33 шт. ст. в нос.



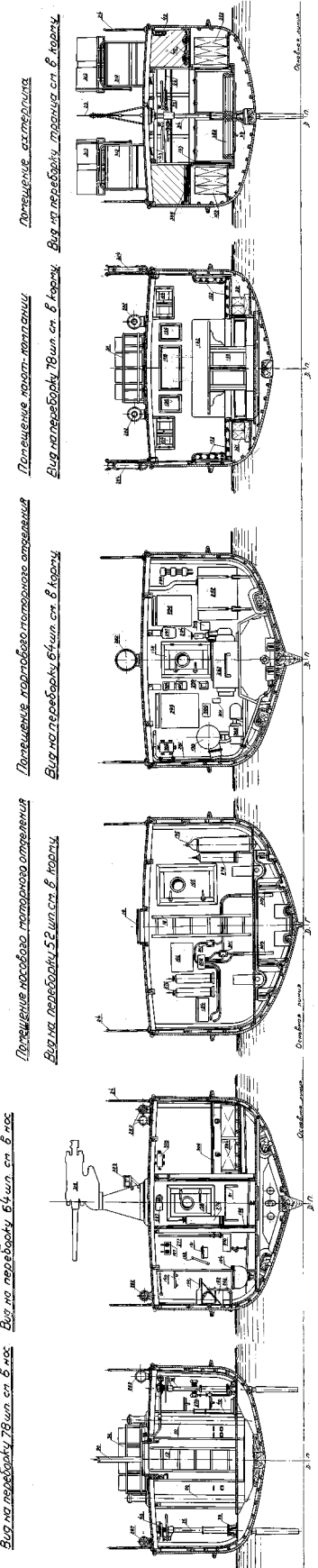
Поперечное сечение
Вид на переборку 75 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кормового отделения
Вид на переборку 52 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кормового отделения
Вид на переборку 41 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кормового отделения
Вид на переборку 31 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кюветки на 8 мест
Вид на переборку 33 шт. ст. в нос.



Поперечное сечение
Вид на переборку 75 шт. ст. в нос.

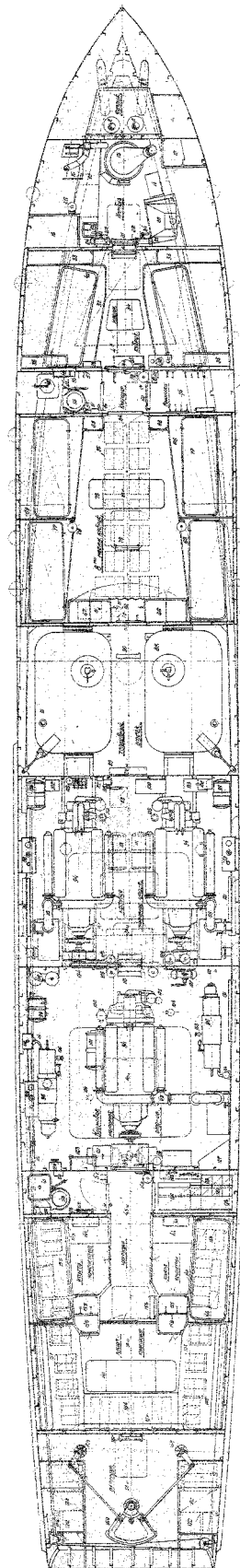
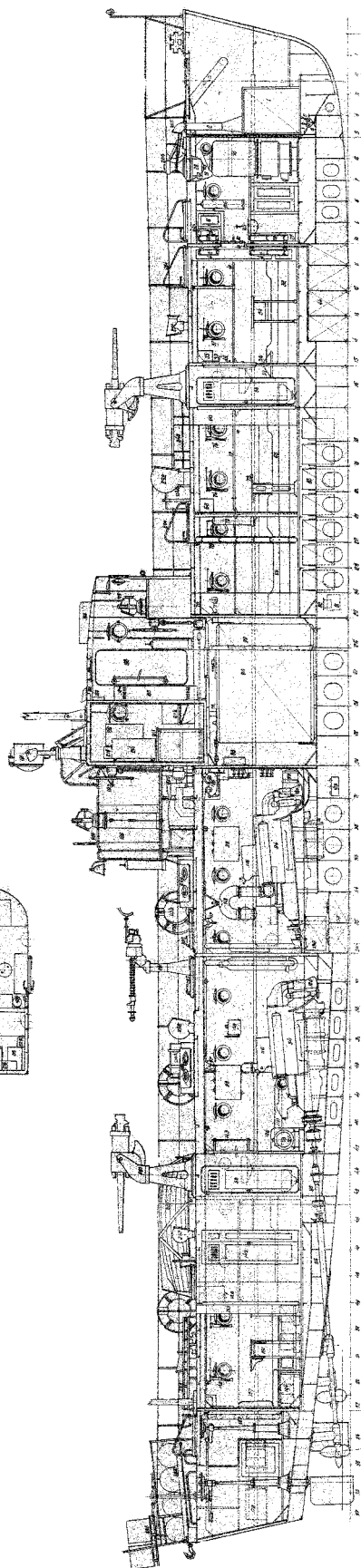
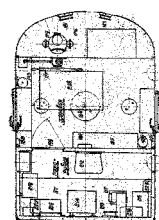
Поперечное сечение кормового отделения
Вид на переборку 52 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кормового отделения
Вид на переборку 41 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кормового отделения
Вид на переборку 31 шт. ст. в нос.

Поперечное сечение кюветки на 8 мест
Вид на переборку 33 шт. ст. в нос.

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



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

