

УДК 355/359
ББК 68
Ч 49

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

А.А. Чернышев

Ч 49 **Первенцы Сталинского флота. Сторожевые корабли типа «Ураган». — М.: Яуза; Эксмо, 2014. — 96 с.**

ISBN 978-5-699-70870-3

НОВАЯ книга от автора бестселлера «Гвардейские крейсера Сталина»! Всё о создании, модернизациях и боевом применении первенцев Сталинского флота – сторожевых кораблей типа «Ураган».

С этих сторожевиков началось возрождение отечественного кораблестроения, почти полностью уничтоженного в годы Гражданской войны и разрухи. За свои «штормовые» имена СКР типа «Ураган» получили шутивное прозвище «кораблей плохой погоды». Созданные в рамках первой сталинской судостроительной программы 1926–1931 гг., эти сторожевики предназначались для охраны линкоров от ударов подводных лодок и торпедных катеров противника, а также для дозорной и разведывательной службы, сопровождения конвоев и постановки минных заграждений. Но в годы советско-финляндской, Великой Отечественной и советско-японской войн «ураганы» применяли еще и в качестве эскортных миноносцев, кораблей артиллерийской поддержки, быстроходных транспортов и десантных судов. Не уступая лучшим зарубежным аналогам, эти сторожевики оказались одними из самых востребованных боевых единиц нашего флота и отличились на всех театрах военных действий – от Северного моря до Черного и от Балтики до Тихого океана.

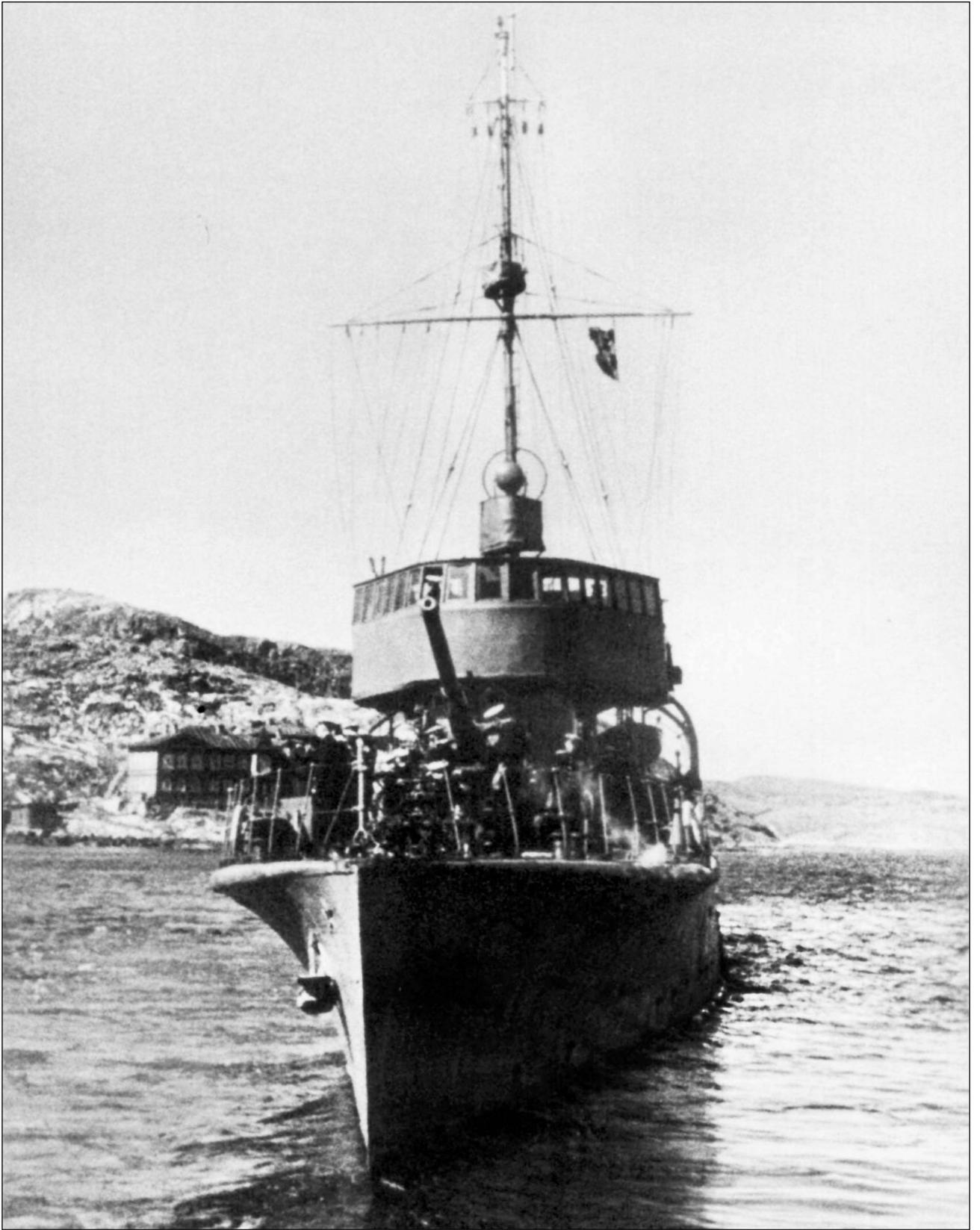
УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-70870-3

© Чернышев А.А., 2014
© ООО «Издательство «Яуза», 2014
© ООО «Издательство «Эксмо», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ.....	5
История проектирования.....	5
Строительство и испытания.....	12
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ.....	12
Корпус.....	19
Мореходность и маневренность.....	22
Вооружение.....	23
Навигационные системы и средства связи.....	33
Главная энергетическая установка.....	34
Электрооборудование.....	37
Судовые системы и вспомогательные механизмы.....	37
Жилые помещения и комплектация.....	39
Капитальные ремонты и модернизации.....	39
Общая оценка проекта.....	43
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ.....	45
Северный флот.....	45
Балтийский флот.....	59
Черноморский флот.....	73
Тихоокеанский флот.....	87
УСЛОВНЫЕ СОКРАЩЕНИЯ.....	93
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	93



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

История проектирования

Опыт Первой мировой войны показал, что подводные лодки превратились в одну из главнейших сил ведения боевых действий на море. Субмарины воюющих держав в сумме потопили 250 боевых кораблей, в том числе 10 линкоров, 18 крейсеров, 28 эсминцев, а также нанесли колоссальный урон торговому судоходству. В 1917 году Германия начала неограниченную подводную войну против Англии, почти полностью блокировав Британские острова, и только за февраль этого года уничтоженный немецкими подводниками тоннаж торгового флота составил 771 498 т.

Первоначально задачи охранения крупных боевых кораблей и транспортных судов на переходе морем были возложены на эсминцы и миноносцы. Однако опыт борьбы с подводными лодками выявил необходимость создания нового класса легких кораблей, менее крупных и дорогостоящих, чем миноносцы. Они предназначались для охраны соединений кораблей и конвоев от атак подводных лодок, торпедных катеров и несения дозорной службы.

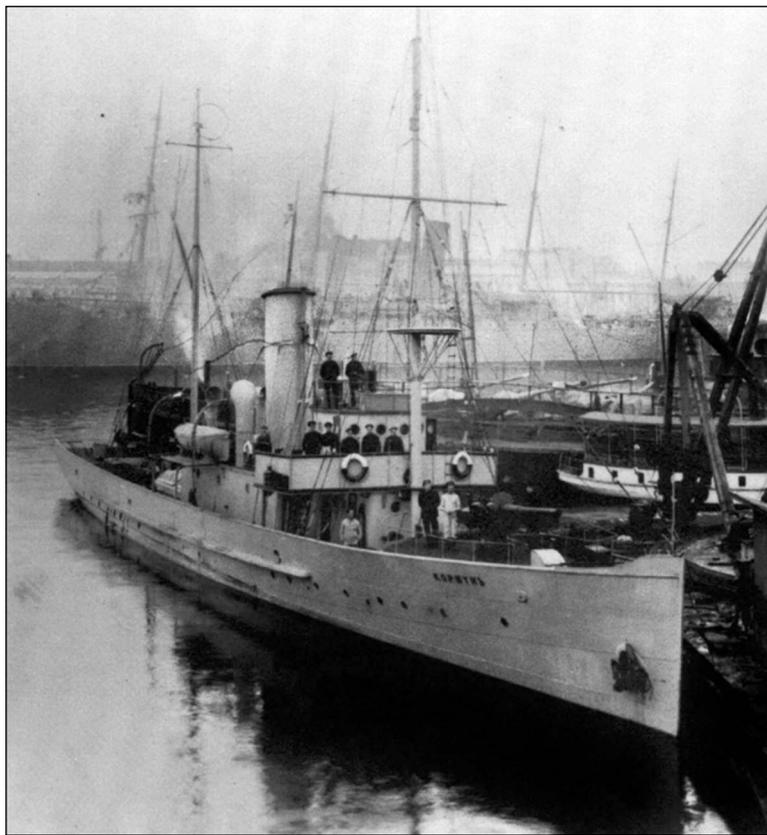
Так, в Англии приступили к строительству патрульных кораблей типа «Р» (в 1915 – 1917 годах построено 74 единицы) водоизмещением около 600 т и скоростью хода 23 уз. Вооруженные одним 102-мм и одним 40-мм орудиями, глубинными бомбами и двумя торпедными аппаратами, они неплохо справлялись со своими задачами. В США в 1918 году срочно заложили 60 примерно таких же кораблей типа «Игл» (водоизмещение 500 т, две пары 102-мм и 76-мм орудий, бомбомет, скорость 18 уз.).

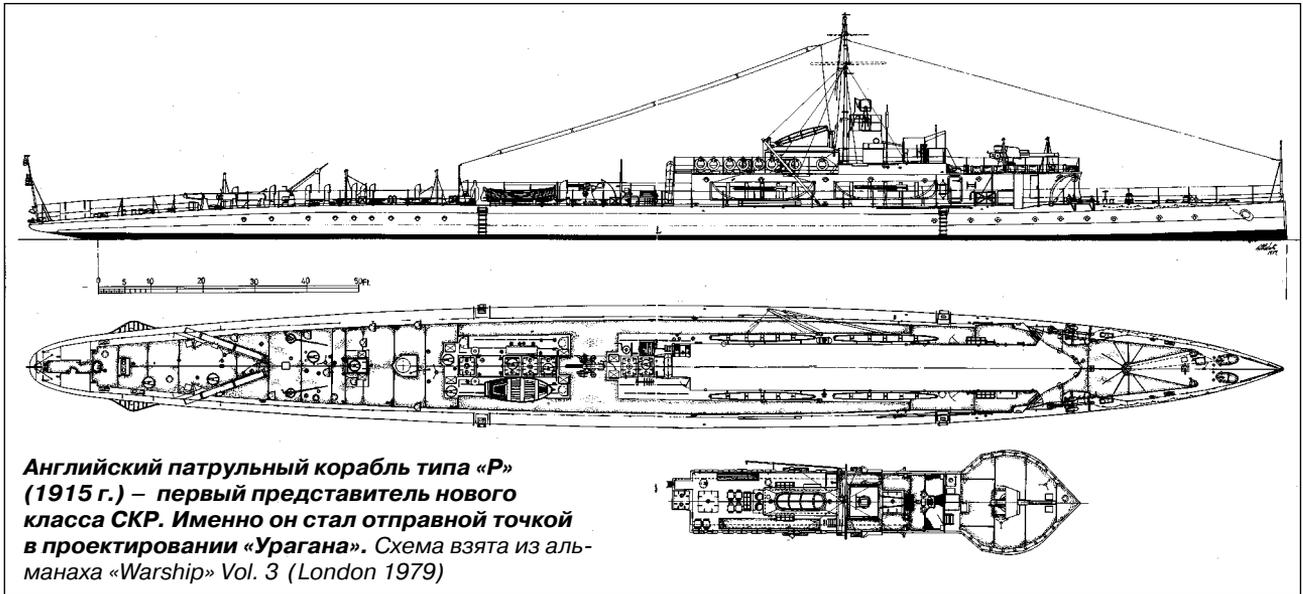
В российском флоте первоначально пытались решить проблемы ПЛО с помощью посыльных судов, различных вспомогательных, а также мобилизованных по закону о военно-судовой повинности гражданских судов (яхт, траулеров и т.п.). Но им было не по силам справиться с этой проблемой. Поэтому Морское министерство в 1916 – 1917 годах разместило заказ на постройку специальных кораблей. На заводах в Гельсингфорсе и Або (Финляндия) были заложены 14 таких судов четырех разных типов – «Кобчик», «Голубь», «Бекас» и «Филин» водоизмещением в пределах 350 – 530 т; их паровые машины обеспечивали скорость до 15 уз. Корабли вооружались двумя орудиями калибром 75 или 102 мм, на некоторых из них дополнительно устанавливали малокалиберные зенитные пушки. Первоначально они относились к посыль-

ным судам, но в октябре 1917 года в Российском флоте появился новый класс – сторожевые суда. Первыми из них стали вступившие в состав Балтийского флота «Кобчик» и «Коршун». Однако революция и последовавшая за ней Гражданская война смешали все планы, и остальные 12 сторожевиков, строившихся на финских верфях, в Россию так и не попали.

Разработка перспективных планов восстановления и развития флота в Советской России началась в 1921 – 1924 годах на общем фоне значительного сокращения корабельного состава. Примечательно, что первенцами советского подводного военного кораблестроения стали сторожевые суда, однако их концепция сложилась не сразу. В октябре 1922 года на совещании в Морском штабе, где обсуждались основные типы кораблей, постройка которых представлялась первоочередной для возрождения и укрепления флота, рассматривались основные требования к морскому охотнику для действий против подводных лодок: вооруже-

На стр. 4:
сторожевой
корабль «Смерч»
Внизу:
сторожевой
корабль «Коршун»
российского императорского флота





Английский патрульный корабль типа «Р» (1915 г.) – первый представитель нового класса СКР. Именно он стал отправной точкой в проектировании «Урагана». Схема взята из альманаха «Warship» Vol. 3 (London 1979)

ние – 102-мм орудие и глубинные бомбы, скорость 30 уз., дальность плавания – 200 миль. Участники этого совещания настояли на установке дополнительно 450-мм торпедного аппарата и увеличении дальности плавания до 400 миль. Через год охотник в документах стали называть сторожевым катером.

При разработке проекта первой судостроительной программы приходилось исходить из назначения включаемых в нее кораблей, их стоимости и возможностей промышленности. С 1923 по 1927 год бюджетные ассигнования на ВМС не превышали 13,2% от общих расходов на обо-

рону, а на кораблестроение и вооружение они составляли 8% от затрат на сухопутные силы.

Проекты плана усиления Морских сил (1924 – 1925 годы) предусматривали постройку в течение трех лет 36 сторожевых катеров. В начале 1925 года начальник Технического управления Военно-Морских Сил РККА (Техупра УВМС РККА) Н.И.Власьев в материалах проекта «Программы военно-морского судостроения» представил сторожевой катер со следующими основными тактико-техническими элементами: вооружение – 40-мм орудие и «аэрогнездо» (счетверенная зенитная пулеметная установка), водоизмещение – 150 т, скорость – 35 уз., двигатели – три дизеля по 1500 л.с.

10 февраля того же года начальник Морских сил СССР В.И.Зоф утвердил и выдал председателю Научно-технического комитета морского ведомства (НТКМ) Н.И.Игнатьеву первое официальное задание на разработку предварительного (эскизного) проекта со следующими требованиями: состав вооружения – одно «аэрогнездо», два 18-дюймовых (450-мм) однотрубных торпедных аппарата, десять глубинных бомб или четыре мины заграждения; мореходность – способность использовать артиллерию при трехбалльном волнении, держаться в море при десяти баллах, скорость – не менее 35 уз.; живучесть – защита моторов от пуль и осколков, разделение корпуса переборками; материал корпуса – сталь; автономность по запасам провизии – двое суток; радиус действия – 750 миль экономическим хо-

Американский патрульный корабль типа «Игл»



дом; двигатели – бензиновые или дизельные моторы; надводный борт не выше 0,9–1,2 м, высокий полубак. Кроме того, надлежало проработать второй вариант – с теми же элементами, но несколько пониженной скоростью, вызванной установкой дизелей облегченного типа.

Разработка предварительного проекта сторожевого катера велась созданным в 1925 году КБ Кораблестроительной секции (Корсекции) НТКМ под общим руководством начальника кораблестроительного отдела Техупра Ю.А.Шиманского. К этой работе широко привлекались специалисты Опытного бассейна Морского ведомства и судостроительных заводов.

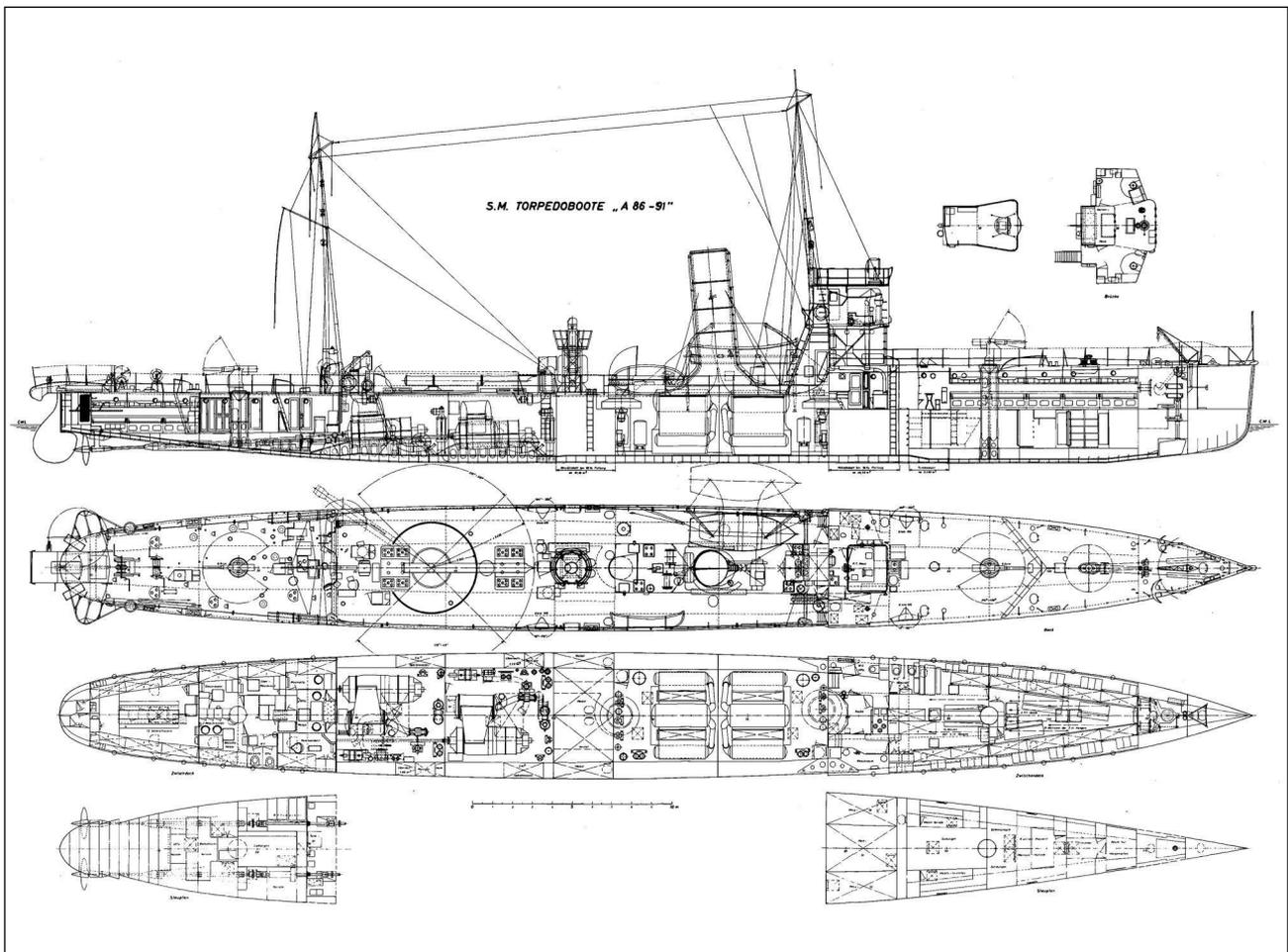
На стадии предварительного проектирования было проработано 11 вариантов сторожевого судна водоизмещением от 65 до 850 т. Первые три варианта представляли собой катер водоизмещением 65–180 т и скоростью 30 – 35 уз. (с бензиновыми авиационными двигателями по 1000 л.с., или легкими – с удельным весом 10 кг/л.с. – дизелями мощно-

стью 1500 л.с., предложенными Аэромоторным институтом). Вооружение предусматривалось из четырех 37-мм автоматов Виккерса или 102-мм орудия и трех автоматов, четырех 7,62-мм пулеметов, двух торпедных труб или одного трехтрубного торпедного аппарата калибра 450 мм. Бензиновый авиационный двигатель при дальнейшем рассмотрении отклонили из-за высокой пожароопасности. Использование легких дизелей вскоре отпало само собой, поскольку выяснилось, что в ближайшие 5 – 10 лет таких отечественных двигателей создать не удастся.

В апреле 1926 года на совещании в НТКМ под председательством наморси В.И.Зофа рассматривались вопросы проектирования сторожевых судов (создание сторожевых катеров откладывалось). Собравшиеся отметили, что водоизмещение и другие основные элементы такого судна будут определяться в основном типом и техническими характеристиками применяемых двигателей.

Еще один прототип «Урагана» – немецкий миноносец А-86 (1918 г.). При разработке вариантов эскизного проекта он рассматривался как наиболее близкий аналог.

Схема взята из книги Н. Fock, Z-vor! Bd. 1 (Hamburg, 2001).



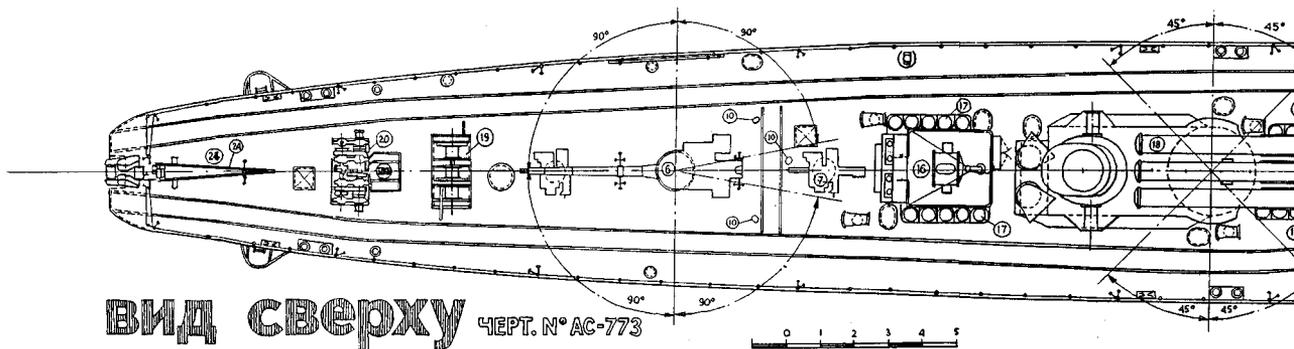
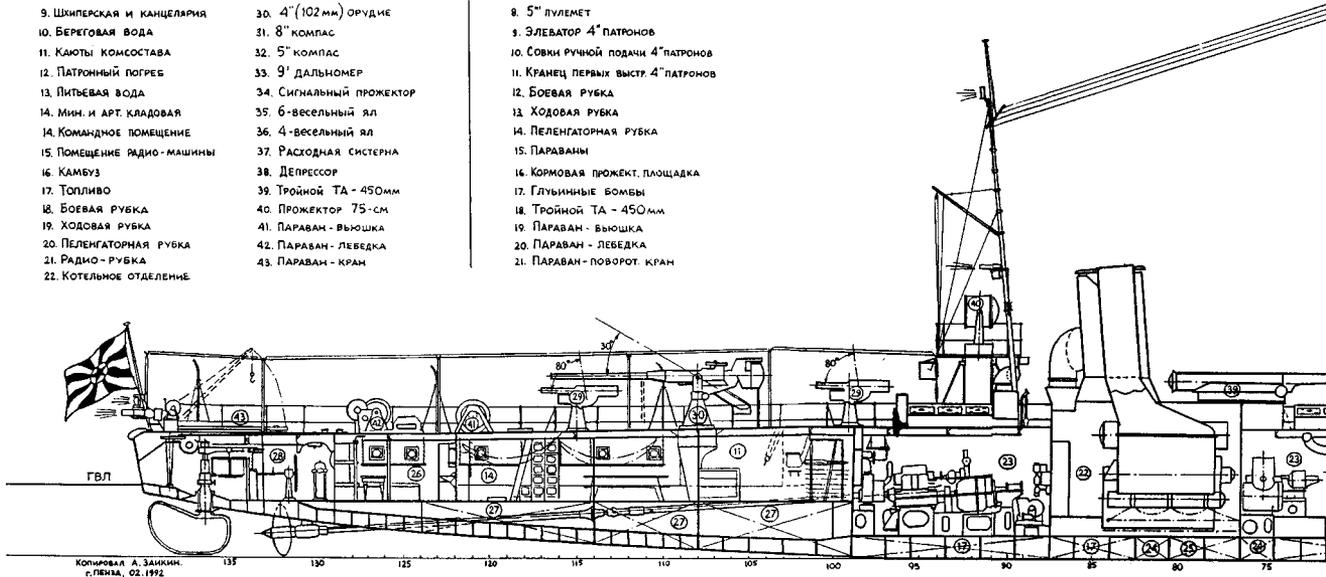
СТОРОЖЕВЫЕ КОРАБЛИ типа „УРАГА“

ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРЕЗ:

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| 1. МАЛЯРНАЯ И ФОНАРНАЯ | 28. МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ |
| 2. ТАРАННЫЙ ОТСЕК | 29. ИЗОЛЯЦИОННЫЙ ОТСЕК |
| 3. ТЕНТЫ И БРЕЗЕНТЫ | 25. ПИТАТЕЛЬНАЯ ВОДА |
| 4. ЦЕПНОЙ ЯЩИК | 26. ПОМЕЩЕНИЕ МЛ. КОМСОСТАВА |
| 5. КРАСНЫЙ УГОЛОК | 27. ЗАПАСНОЙ ОТСЕК |
| 6. ПРОВИЗОННЫЙ ПОГРЕБ | 28. ХИМ. ОТСЕК И РУМП. ОТДЕЛЕНИЕ |
| 7. КАЮТ - КАМПАНИЯ | 29. 37-мм АВТОМАТ |
| 9. ШИПЕРСКАЯ И КАНЦЕЛЯРИЯ | 30. 4" (102 мм) ОРУДИЕ |
| 10. БЕРЕГОВАЯ ВОДА | 31. 8" КОМПАС |
| 11. КАЮТЫ КОМСОСТАВА | 32. 5" КОМПАС |
| 12. ПАТРОННЫЙ ПОГРЕБ | 33. 9' ДАЛЬНОМЕР |
| 13. ПИТЬЕВАЯ ВОДА | 34. СИГНАЛЬНЫЙ ПРОЖЕКТОР |
| 14. МИН. И АРТ. КЛАДОВАЯ | 35. 6-вЕСЕЛЬНЫЙ ЯЛ |
| 14. КОМАНДНОЕ ПОМЕЩЕНИЕ | 36. 4-вЕСЕЛЬНЫЙ ЯЛ |
| 15. ПОМЕЩЕНИЕ РАДИО-МАШИНЫ | 37. РАСХОДНАЯ СИСТЕРНА |
| 16. КАМБУЗ | 38. ДЕПРЕССОР |
| 17. ТОПЛИВО | 39. ТРОЙНОЙ ТА - 450 мм |
| 18. БОЕВАЯ РУБКА | 40. ПРОЖЕКТОР 75-см |
| 19. ХОДОВАЯ РУБКА | 41. ПАРАВАН - ВЬЮШКА |
| 20. ПЕЛЕНГАТОРНАЯ РУБКА | 42. ПАРАВАН - ЛЕБЕДКА |
| 21. РАДИО - РУБКА | 43. ПАРАВАН - КРАН |
| 22. КОТЕЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ | |

ВИД СВЕРХУ И МОСТИК ДЛЯ С.С.5 и 6

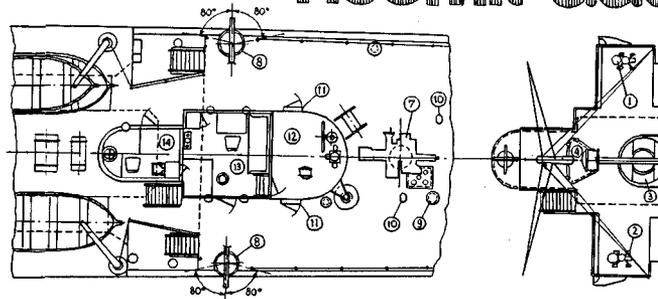
- | |
|--------------------------------------|
| 1. КОМАНДНЫЙ МОСТИК |
| 2. ПРИЦЕЛ МИХАЙЛОВА |
| 3. 9' ДАЛЬНОМЕР |
| 4. ПРОЖЕКТ. ПЛОЩАДКА ФОК-МАНТЫ |
| 5. ШПИЛЬ |
| 6. 102-мм ОРУДИЕ |
| 7. 37-мм АВТОМАТ |
| 8. 5" ПУЛЕМЕТ |
| 9. ЭЛЕВАТОР 4" ПАТРОНОВ |
| 10. СОВКИ РУЧНОЙ ПОДАЧИ 4" ПАТРОНОВ |
| 11. КРАНЕЦ ПЕРВЫХ ВЫСТР. 4" ПАТРОНОВ |
| 12. БОЕВАЯ РУБКА |
| 13. ХОДОВАЯ РУБКА |
| 14. ПЕЛЕНГАТОРНАЯ РУБКА |
| 15. ПАРАВАНЫ |
| 16. КОРМОВАЯ ПРОЖЕКТ. ПЛОЩАДКА |
| 17. ГЛУБИННЫЕ БОМБЫ |
| 18. ТРОЙНОЙ ТА - 450 мм |
| 19. ПАРАВАН - ВЬЮШКА |
| 20. ПАРАВАН - ЛЕБЕДКА |
| 21. ПАРАВАН - ПОВОРОТ. КРАН |



МОСТИК С.С.5

ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА (НОС)

- | | |
|---------------------------|---------------------------------|
| 1. МАЛЯРНАЯ И ФОНАРНАЯ | 9. КОМАНДНАЯ УМЫВАЛЬНЯ |
| 2. ТЕНТЫ И БРЕЗЕНТЫ | 10. КОМАНДНАЯ БАНЯ И РАЗДЕВАЛКА |
| 3. КРАСНЫЙ УГОЛОК | 11. КОМАНДНЫЙ ГАЛЬЮН |
| 4. КАЮТ - КАМПАНИЯ | 12. ПОМЕЩЕНИЕ НЕФТЕ-ДИНАМО |
| 5. КАЮТА НАЧСОСТАВА | 13. ПОМЕЩЕНИЕ РАДИО-МАШИНЫ |
| 6. БУФЕТ НАЧСОСТАВА | 14. КАМБУЗ |
| 7. WС и ванная начсостава | 15. САМОВАРЫ |
| 8. ШИФР - ПОСТ. | 16. РАДИО-РУБКА |

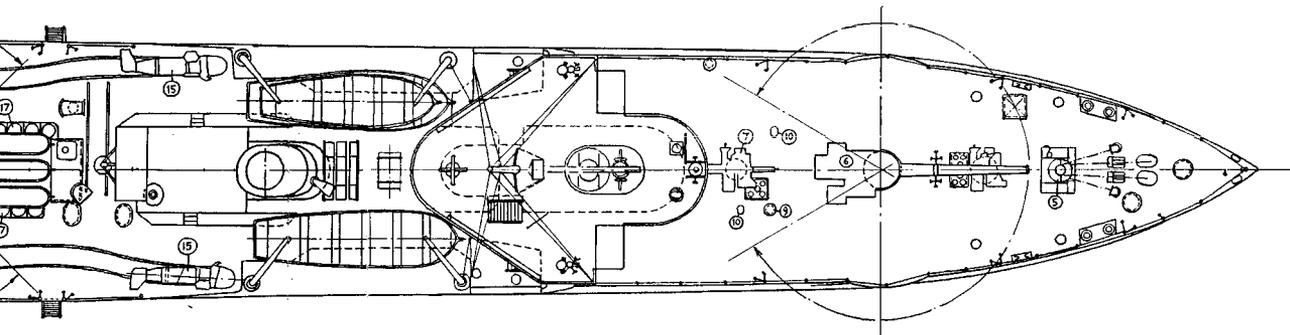
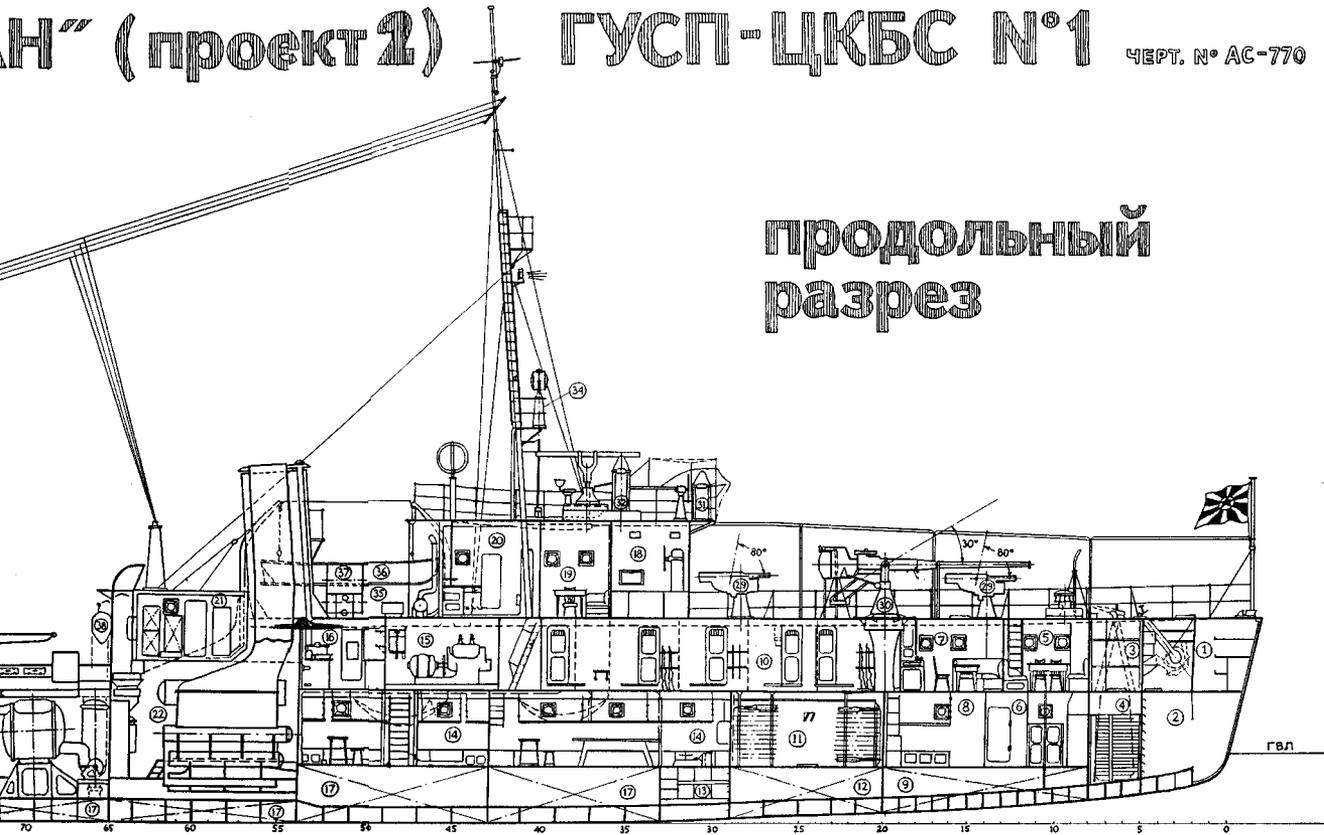


Н" (проект 2)

ГУСП-ЦКБС №1

ЧЕРТ. № АС-770

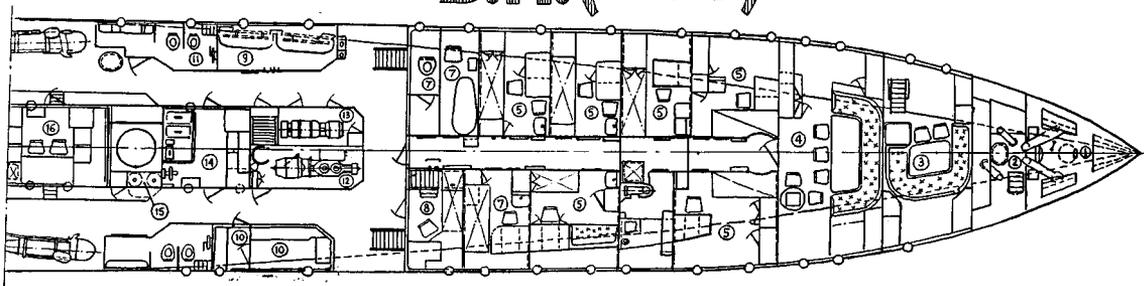
продольный
разрез

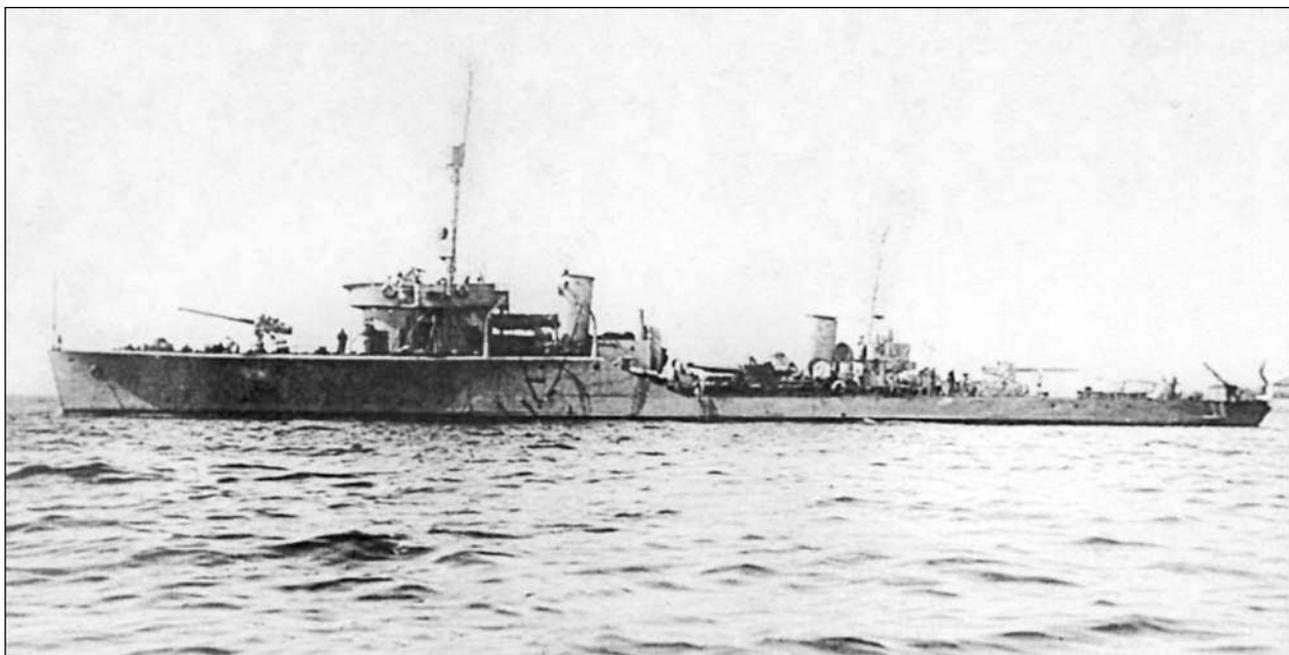


Биб

В.П. (нос)

ЧЕРТ. № АС-774





**Головной корабль
серии – «Ураган»,
1930-е гг.**

Разработанные по итогам совещания 4 – 9-й варианты сторожевых судов имели следующие основные элементы: водоизмещение 285 – 300 т, скорость 28 – 30 уз., дальность плавания 600 миль, три легких дизеля фирмы «Бирдмор» (Англия) мощностью по 1500 л.с. при 900 об/мин, два три 102-мм и четыре 40-мм орудия, столько же крупнокалиберных пулеметов, один трехтрубный 450-мм торпедный аппарат, 20 глубинных бомб; 9-й вариант предусматривал к тому же установку параванов-охранителей.

Из-за наметившихся затруднений с зарубежными поставками дизелей, как экономического (закупка 24 двигателей для серии из восьми единиц потребовала бы 7 млн. инвалютных рублей), так и политического порядка (обострение отношений с Англией), Н.И.Власьев в сентябре 1926 года предложил разработать паротурбинный вариант сторожевого корабля. В задании оговаривались водоизмещение 350 т, необходимость двухвальной энергетической установки общей мощностью не менее 6500 л.с., параметры пара котлов: 20 атм. и 300°C, удельная масса турбин – не выше 10 -18 кг/л.с. Рекомендовалось использовать в качестве прототипа на дальнейшее проектирование судна 9-й вариант предварительного проекта.

В сентябре – октябре 1926 года КБ Корсекции НТКМ с участием конструкторов Северной судостроительной верфи разработало 10-й и 11-й варианты. Они предусматривали применение паровых турбин удельной массой 17 – 20 кг/л.с. и

имели следующие кораблестроительные элементы и вооружение: водоизмещение 650–850 т, скорость 30 уз., дальность плавания 600 миль, три 102-мм, четыре 40-мм орудия и столько же 12,7-мм пулеметов, 20 глубинных бомб. Энергоустановку решили разместить по традиционной для кораблей дореволюционной постройки линейной схеме в двух котельных отделениях и одном машинном с двумя турбинами.

Поскольку начать строительство сторожевых судов требовалось как можно скорее, разработку над вариантами предварительного проекта в НТКМ вскоре прекратили и дальнейшее проектирование передали промышленности. В частности, Техупр в конце 1926 года выдал Северной верфи задание на постройку шести судов первой серии. Два таких же судна планировалось заложить на Николаевском государственном судостроительном заводе имени А.Марти.

26 ноября того же года по докладу Реввоенсовета СССР (РВС) Совет Труда и Оборона (СТО) утвердил «Шестилетнюю программу военно-морского судостроения I и II очереди», которая предусматривала, наряду с подводными лодками и торпедными катерами, строительство 18 сторожевых судов: в 1927 – 1930 годах восьми единиц (шесть для Балтики и два для Черного моря), а в 1928 – 1932 годах – еще десяти.

Назначение сторожевых судов: охранение крупных боевых кораблей эскадры МСБМ (до конца 1929 года все три остав-

шихся в строю линкора типа «Севастополь» находились на Балтике) на переходе морем и в бою от ударов подводных лодок, торпедных катеров и авиации противника; дозорная и разведочная служба; эскортирование подводных лодок; конвоирование транспортных судов; постановка минных заграждений. При необходимости их предполагалось использовать и как быстроходные тральщики. Установка на сторожевых кораблях торпедного вооружения повышала их боевую устойчивость при встрече, в условиях плохой видимости, с крупными кораблями противника.

В ноябре 1926 года разработку сторожевого судна поручили группе специалистов судостроительной технической конторы Северной судостроительной верфи в Ленинграде. Руководил проектированием первого советского СКР заместитель заведующего подотделом специального (военного) судостроения В.А.Никитин. В те годы в судостроительной отрасли еще не была введена должность главного конструктора, ее установили лишь в 1935-м. В разработке проекта участвовали конструкторы Ф.Е.Бесполов (в дальнейшем главный конструктор тяжелого крейсера проекта 69 «Кронштадт»), П.О.Трахтенберг (в 1935 – 1937 годах главный конструктор эсминцев проекта 7), И.Ф.Таптыгин, Н.Ф.Алексеев и др. Энергетическая установка сторожевых судов разрабатывалась механической технической конторой верфи под руководством талантливого инженера А.В.Сперанского. Разработкой ГТЗА руководил Б.С.Фрумкин. Группу котельщиков возглавлял Э.Э.Папмель. Научным консультантом проекта энергоустановки являлся известный ученый-теплотехник профессор Л.К.Рамзин.

Комиссию по наблюдению за проектированием сторожевого судна Техупра УВМС РККА возглавил А.П.Шершов, старшим приемщиком по кораблестроительной части был А.Э.Цукшвердт и другие специалисты ВМС, оперативную помощь конструкторам оказывал начальник Техупра Н.И.Власьев.

В течение полугода техбюро верфи представило заказчику 12 вариантов судна с различными энергоустановками и вооружением. В Опытном бассейне Морведа прошли испытания 18 моделей корпуса. Заказчик утвердил окончательный вариант теоретического чертежа (под литерой «Р»), разработанный совместно Техбюро Северной верфи и Опытным бассейном. На испытаниях буксировкой модели корпуса, изготовленной по этому чертежу, в бассейне скорости при мощности 2 x 3750 л.с. определилась в 29 уз. Длительные поиски оптимальных реше-

ний и дальнейшие уточнения задания завершились созданием 12-го варианта, утвержденного 23 июня 1927 года с небольшими изменениями.

В спецификации судна содержались основные тактико-технические элементы (ТТЭ): водоизмещение на испытаниях – 400 т, длина между перпендикулярами 70, ширина – 7,1, осадка – 1,9 м, главные механизмы – быстроходные турбины с зубчатой передачей, максимальная скорость при нормальных запасах топлива и воды – 29 уз., два 102-мм орудия, три 40-мм автомата системы Виккерса, три крупнокалиберных пулемета, один трехтрубный 450-мм торпедный аппарат, мины, глубинные бомбы, параваны, тралы (для проводки линкоров через минные заграждения противника).

10 августа 1927 года наморси Р.А. Муклевич доложил заместителю председателя РВС СССР И.С.Уншлихту об основных ТТЭ сторожевых судов первой серии для их утверждения. Отмечалось, что охранение кораблей эскадры, дозор и разведка такими судами обойдутся втрое-вчетверо дешевле, чем при использовании эсминцев, которые будут освобождены для действий по прямому назначению. Муклевич ходатайствовал также о присвоении новым судам наименований: «Ураган», «Тайфун», «Циклон», «Смерч», «Гроза», «Вихрь», «Шторм» и «Шквал» (первоначально этим судам намечалось присвоить наименования в честь профсоюзов, объединяющих работников основных отраслей промышленности: «Металлист», «Химик», «Водник», «Текстильщик», «Деревообделочник», «Кожевеник», «Горнорабочий», «Железнодорожник». – Прим. авт.). 11 августа ТТЭ и наименования кораблей были утверждены.

В 1930 году из техбюро Северной судостроительной верфи было выделено Бюро специального проектирования судов (БСПС), на которое возлагалось проектирование лидеров эсминцев. 18 января 1931 года на базе БСПС, усиленного конструкторами Северной верфи, Балтийского и Адмиралтейского заводов, создается Центральное конструкторское бюро спецсудостроения (ЦКБС-1), задачей которого, в частности, стали проектно-конструкторские работы по обеспечению серийного строительства сторожевых судов. В это же время проектам кораблей стали присваивать номера. Проект лидера первой серии получил № 1, сторожевых кораблей (по новой, утвержденной 1 ноября 1928 г. классификации сторожевые суда стали именоваться сторожевыми кораблями) первой серии – № 2, быстроходных тральщиков – № 3.



**Конструктор-
кораблестроитель
Владимир
Александрович
Никитин
(1894-1977)**