

Борис СОЛОМОНОВ, Константин КУЛАГИН

ТОРПЕДНЫЕ  
КАТЕРА  
СЕРИИ

Г-5



АРМADA 19

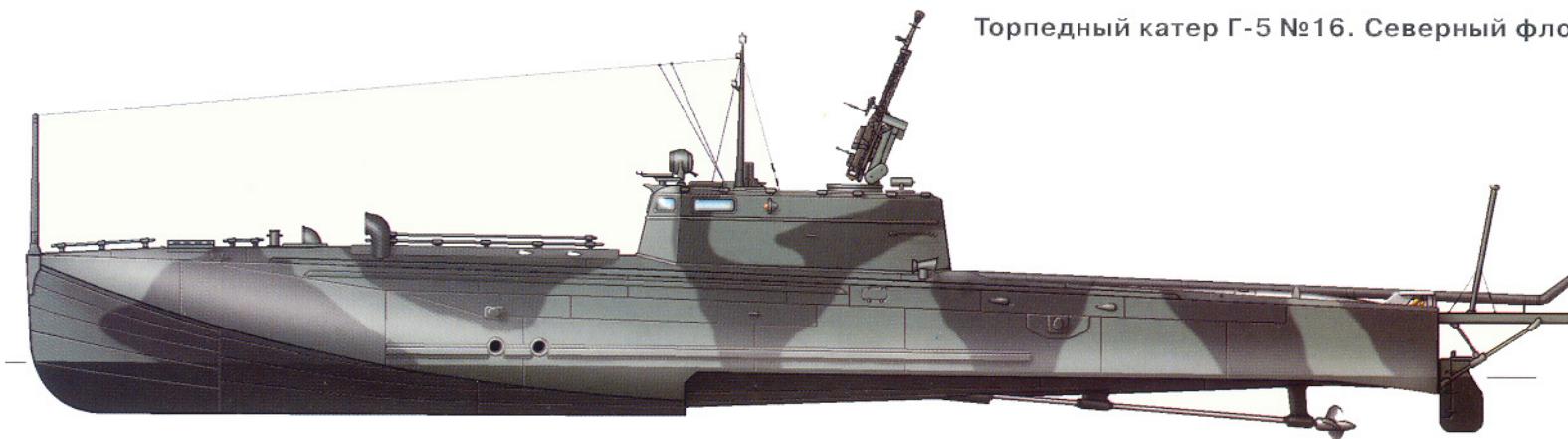
Торпедный катер Г-5 №47 — германский трофей «ANTON». Либава, 1941 г.



Торпедный катер Г-5 Х-серии. 1942 г.



Торпедный катер Г-5 №16. Северный флот, 1942 г.



# Торпедные катера Г-5

АРМАДА



Number 19 in **ARMADA** series.

Выпуск № 19

Борис СОЛОМОНОВ, Константин КУЛАГИН

## Торпедные катера серии Г-5

Адрес редакции и издателя: ООО «Издательский центр «Экспринг».

121552, Москва, ул. Ярцевская, 30. Тел. 141-83-12, 141-73-77.

E-mail: Ex.Print@g23.relcom.ru

Свидетельство о регистрации № 018473, выдано 04 июня 1999 года.

Все права защищены. Издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения издателя. При цитировании ссылка обязательна.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in retrieval system or transmitted in any form by any means without prior written permission of the publisher.

Фото из коллекций: авторов, И.Мощанского, С.Балакина, А.Волкова, А.Воронова, В.Реданского, РГАКФД, ЦВММ, ЦМВС

3D-рисунок на первой странице обложки: В.Емышев

Масштабные проекции: С.Игнатьев, А.Морозов

Варианты окраски: С.Игнатьев

Дизайн, верстка: С.Игнатьев

Корректура авторов

ISBN 5-94038-010-7

© Экспринг, 2001

АРМАДА

ЭКС  
ПРИНТ  
ИЗДАТЕЛЬСТВО ЦЕНТР

Авторы выражают благодарность:

С.Балакину,  
А.Волкову,  
А.Воронову,  
М.Морозову,  
В.Реданскому,  
К.Стрельбицкому,  
А.Шмагину,

сотрудникам РГАВМФ, РГАЭ, фотографического и  
чертежного фондов ЦВММ.

## SUMMARY

In the early 1930s the USSR began mass production of a «mosquito fleet» consisting of aluminum torpedo boats that had high speeds of around 50-55 knots. Development of this project was carried out by the special design bureau of the noted aircraft designer A.N. Tupolev. After building prototype models, series production of the first boats, which were armed with 457mm torpedoes, commenced under the designation «Sh-4».

The creation of a new type of boat which was more responsive to the needs of the Soviet Navy was completed in 1933. It was accepted for service under the designator «G-5.» This boat was armed with two 533mm torpedoes. Initially, series production was carried out at the «A. Marti» factory in Leningrad, but later on it was also carried out at a number of other factories. Ignoring a number of difficulties which arose during the decade-long production run, more than 200 boats were built to the design specification in several series.

The «G-5» type comprised the bulk of the light forces of the Soviet Navy during the 1930s. Intensive use of the boats revealed a number of specific shortcomings, some of which could not be remedied. The crews of the boats made intensive use of their new technology. The designers improved the boats, creating a number of models and modifications, including a radio-controlled variant. It was proposed to use boats which did not pass final acceptance inspections for the RC role.

The «G-5» boats took part in the Civil War in Spain, the Second World War, and the Korean War. During the years of the Great Patriotic War (World War II) boats of this type received various armament configurations, including rockets. Despite the heroism shown by their crews, combat victories scored by these boats were not many in number. They took part in operations in the Baltic and Black Seas, as well as in the Pacific Ocean, where they carried out torpedo attacks, laid minefields, landed troops and escorted convoys. As was the case with U.S. patrol and torpedo (PT) boats and British motor torpedo boats (MTB), the main enemy targets turned out to be trawlers, high-speed landing barges, and enemy torpedo boats, rather than battleships and cruisers.

Combat operations revealed many shortcomings in the design of the «G-5.» They were particularly vulnerable to air attack. After the war the boats were used for training, as they were replaced in the fleets by new, more modern combat models. Several of the «G-5» class boats survive today as memorials to the courage of their crews in the war against fascism.

## РЕДАННЫЕ КАТЕРА — ИСТОРИЯ ТИПА

Появление новых видов морских вооружений всегда вызывало чрезмерный оптимизм в отношении их боевого применения. Миноноски, миноносцы, торпедные катера — все они представлялись неким «чудо оружием», способным преломить соотношение сил в пользу более слабого флота в сражении с сильным и многочисленным противником.

Потому нет ничего необычного в том, что вновь создающийся Рабоче-Крестьянский Красный Флот не обошел своим вниманием корабли этого типа. Установление взглядов «молодой школы» привело к необходимости, в рамках концепции «малой войны на море», создания большого «москитного флота» из сотен торпедных катеров на всех театрах. Предполагалось, что катера, взаимодействуя с авиацией и крейсерско-миноносными силами, встретят противника на ближних подступах к военно-морским базам и портам Советского Союза.

Требовался катер, способный при достаточно мощном торпедном вооружении развить максимально возможную скорость. Дальность и мореходность, исходя из вышесказанного, являлись малосущественными характеристиками. Учитывая разобщенность главных морских театров, следовало обеспечить возможность перевозки катеров по железной дороге без больших подготовительных работ.

Поиск прототипов облегчался оказавшимися в руках советских моряков трофейными английскими торпедными катерами «СМВ» 40- и 55-футового типов. Их действия в Финском заливе в 1919 г., особенно потопление одиночным катером крейсера «Олег», атака отрядом катеров Кронштадта, при которой был потоплен переоборудованный в базу подводных лодок крейсер «Память Азова» и поврежден линкор «Андрей Первозванный», атаки кораблей сил «красных» на Каспии, произвели на советское военно-морское руководство глубочайшее впечатление.

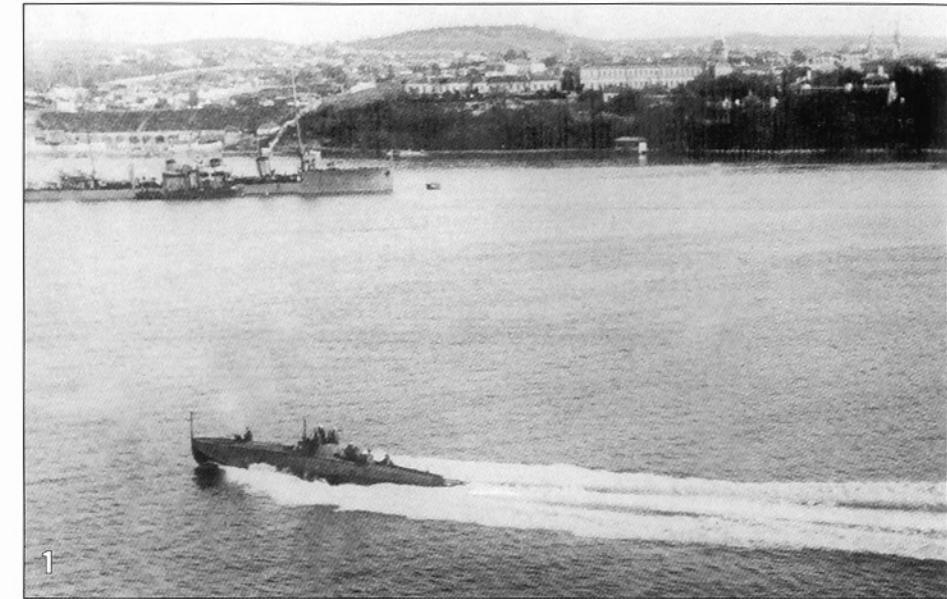
Разработку проекта и строительство первого советского торпедного катера поручили ЦАГИ. Главное требование — катер должен превысить скорость трофейных. С февраля 1925 г. началось проектирование, а через полгода — строительство катера, получившего название ЦАГИ АНТ-3 «Первенец». Задача была весьма непростой: создать полноценный боевой корабль силами организации, никогда дотоле не занимавшейся ничем подобным.

30 апреля 1927 г. на Черном море начались испытания «Первенца», представлявшего собой цельнометаллический катер, оснащенный двумя авиационными моторами «Райт-Тайфун» американского производства, вооруженный одной 450-мм торпедой в желобном торпедном аппарате (планировавшаяся 533-мм отставала от сроков завершения работ), с установленным приемопередатчиком, дневным и ночным торпедными прицелами. Рубка управления была открытой.

В процессе испытаний обнаружились явления кавитации, не позволявшие при развитии моторами полного числа оборотов развить полную скорость — она составила 30 узлов, что явно никого не устраивало. Под руководством А.Н.Туполева провели работы по изменению шага винтов. Результат превзошел самые оптимистические ожидания — получили 56 узлов. 16 июля, в последний день испытаний, произошло кульминационное событие: гонки английского и советского катеров, показавшие полное преимущество последнего. Туполов имел законные основания для гордости.

Моряки также оказались довольны и, не дожидаясь окончания испытаний, сделали заказ на новый катер. Новый катер должен был соответствовать следующим требованиям: водоизмещение не больше 10 тонн, скорость не ниже 56 узлов при двух моторах «Райт-Циклон» по 600 л.с., с вооружением из двух 450-мм торпед. Одновременно требовалось устранить выявленные недостатки: коррозию материала корпуса (дюралиюминий плохо «уживался» с морской водой), плохое качество окраски, интенсивное брызгообразование и, как следствие, интенсивное заливание рубки.

Первый катер АНТ-4, согласно договору, строил ЦАГИ. Работы были начаты в ноябре 1927 г., к августу следующего его уже представили на испытания. Результаты испытаний полностью устроили заказчика: скорость 46,8 узлов и мореходность до четырех баллов соответствовали требованиям задания, для уменьшения брызгообразования изменили теоретические обводы корпуса, рубку катера выполнили закрытой.



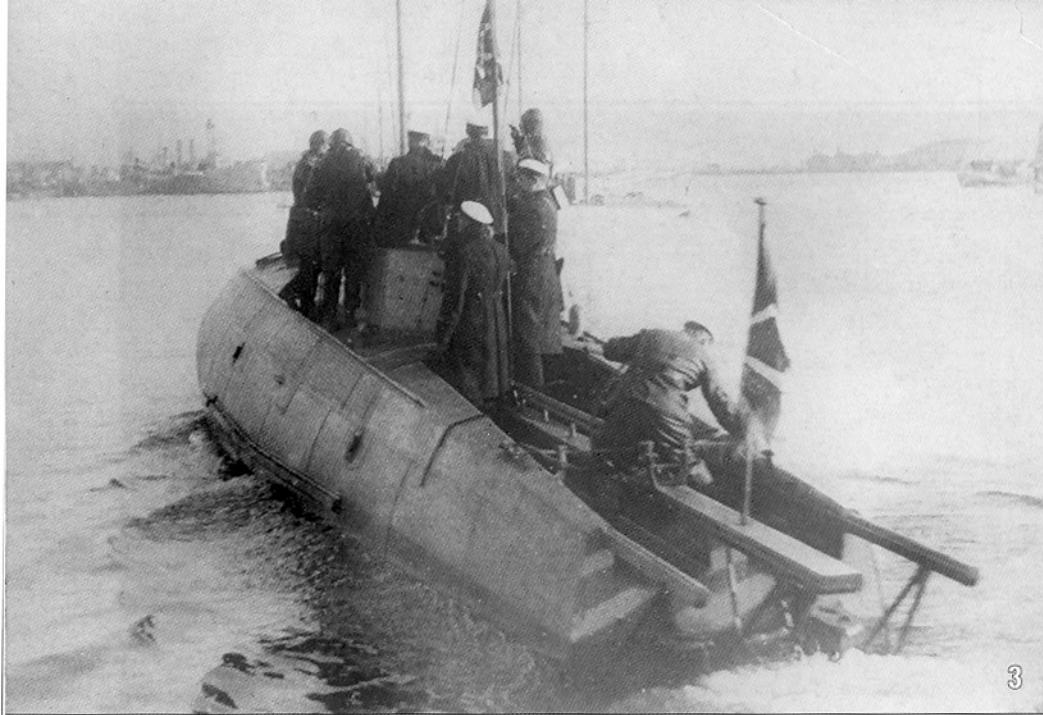
1

Опытный катер АНТ-3 «Первенец» входит в Севастопольскую бухту.  
The ANT-3 prototype boat «Pervenets» moving into the Sevastopol' Bight.

2. Торпедный катер Ш-4. Октябрь 1935 г.  
A «Sh-4» torpedo boat. October 1935.



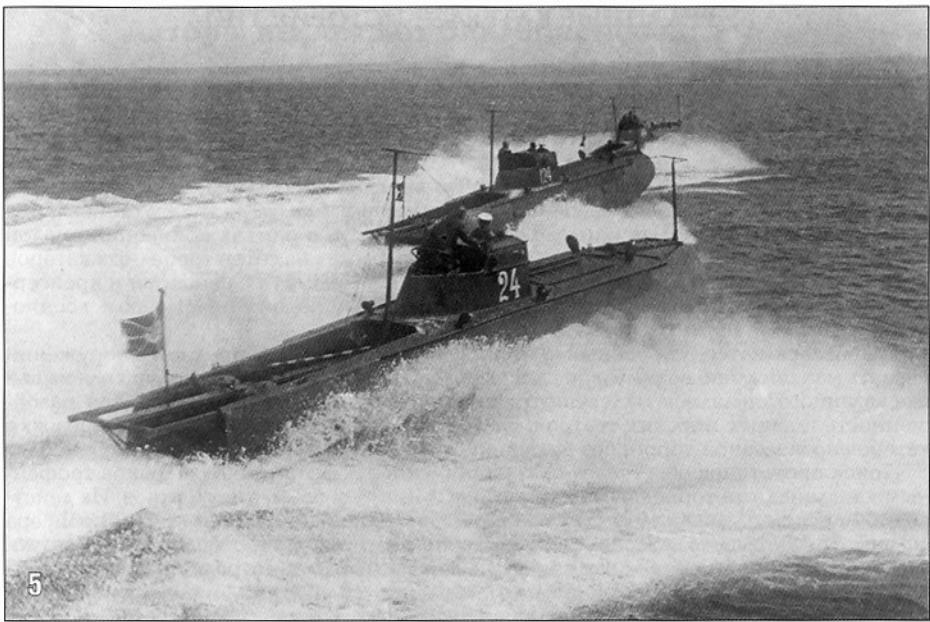
2



3

3. Торпедный катер типа Ш-4. Балтийский флот, октябрь 1935 г.  
A «Sh-4» torpedo boat. Baltic Fleet, October 1935.

4,5. Торпедные катера типа Ш-4 в море. Балтийский флот, лето 1936 г.  
«Sh-4» boats at sea. Baltic Fleet, summer 1936.



5

Борьба с коррозией только начиналась: пробовали различные покрытия корпуса, совершенствовали методы обработки материала корпуса.

Серийное строительство поручили ленинградскому заводу имени А.Марти. В октябре 1928 г., одновременно с принятием в состав морских сил Черного моря головного катера, на заводе заложили первые пять серийных катеров (историю производства см. ниже). Флот присвоил им обозначение Ш-4. Как оно расшифровывается — неизвестно. По этому поводу существует целый ряд версий: от «штурмовой — четвертый», до банальной опечатки — на клавиатуре печатных машинок буквы «Ш» и «Г» находятся рядом. Всего в период с 1928 по 1931 гг. было выпущено 59 единиц практически идентичных катеров в пяти сериях: I — 5 ед., II — 24 ед., III — 18 ед., IV — 6 ед., V — 6 ед. В состав морских сил Балтийского моря приняли 45, Черного — 15 (считая головной) катеров, 28 из них отправили в 1932 г. на Дальний Восток. Оставшиеся, за исключением двух, были переоборудованы для применения аппаратуры волнового управления (В.У.).

Моряков в новых катерах устраивало практически все, кроме вооружения. Для тридцатых годов 450-мм торпеды выглядели явным анахронизмом. Для Ш-4 они были мерой вынужденной и теперь необходимо было вооружить катер 533-мм торпедами. Новое техническое задание выдается в июне 1928 г. на два варианта: с двумя 533-мм или тремя 450-мм торпедами. Через год начинается постройка катера АНТ-5, прототипа самой многочисленной в будущем серии советских торпедных катеров.

Строительство шло не слишком быстрыми темпами, часть оборудования, поставляемая заказчиком — УВМС — не поступала в срок. Проектирование велось под американские моторы «Райт-Циклон», но при этом не исключалась установка американских же «Паккардов», отечественных ГМ-13. В итоге же на катер установили итальянские моторы фирмы «Изотто-Фраскини» АССО-1000. В феврале 1933 г. (!) катер окончил постройкой и отправили, как и все предыдущие, на Черное море для испытаний.

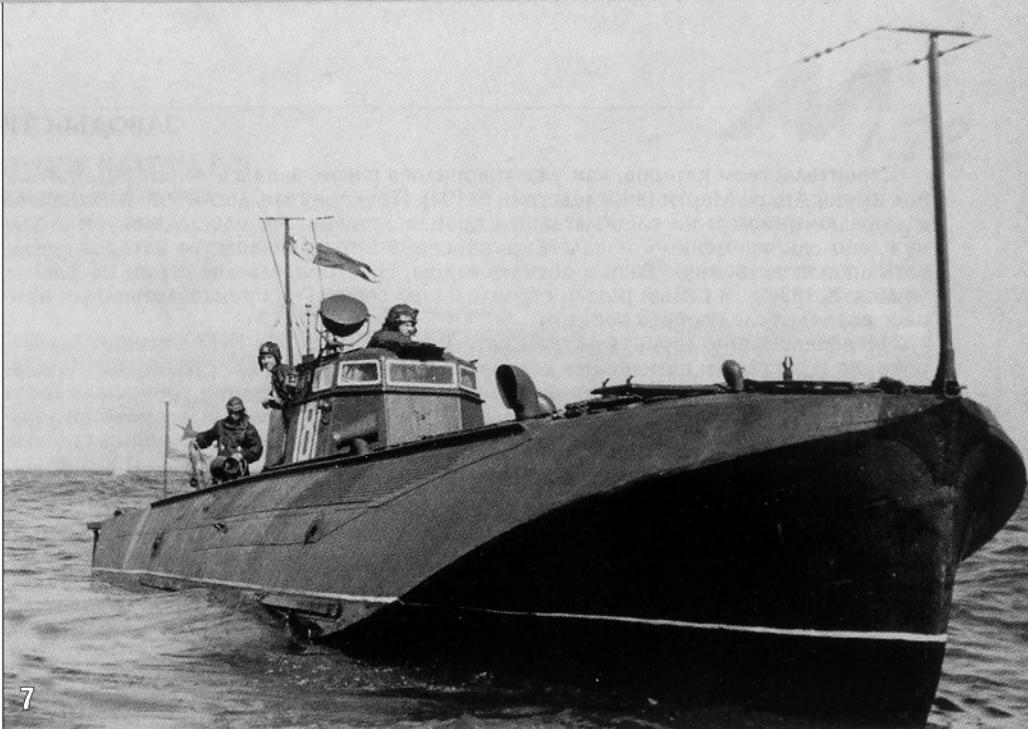
От своего прародителя Ш-4 новый катер отличался увеличенной за счет вставки длиной корпуса, изменениями внутри корпуса, особенно в моторном отсеке для новых моторов, и, главное, — увеличенным калибром торпед. АНТ-5 прошел испытания



4



6



7

6,7. Торпедный катер типа Г-5 VI серии.  
A «G-5» series 6 torpedo boat.

и был принят флотом 1 августа 1934 г. Новая серия катеров готовилась к строительству на заводе им. Марти под обозначением Г-5 (глиссирующий — пятый). Серийные единицы получили моторы отечественного производства ГАМ-34 БП. Начало строительства новой — VI серии — относится к августу 1933 г.

Катера выпускались девятью сериями, различия между которыми были, в основном, в толщине листов обшивки (усиление ее по опыту эксплуатации проводилось на каждой последующей серии); двигателями (на части катеров стояли импортные моторы АССО и «Паккард», а на других — различные модификации ГАМ-34); скоростью, запасом топлива и вооружением. (См. таблицу). Внешних отличий между катерами отдельных серий очень мало. Катера типа Ш-4 отличаются вырезом рубки под турель пулемета, гофрированными листами обшивки палубы и расположением мачты за рубкой. На Г-5 независимо от серии отсутствовала гофрированная обшивка, по верхней части корпуса шли два продольных ребра жесткости, рубка без выреза (кроме катеров VI серии) на части катеров труба глушителя (совмещенная с системой дымопуска) шла от моторного отсека по верхней палубе в корму до консолей. Ранние серии имели на вооружении авиационную турель с двумя пулеметами ДА, либо одним ШКАС, позднее — пулеметами ДШК. В любом случае, с уверенностью сказать, к какой серии принадлежит катер, зачастую невозможно. Яркий пример — установленный в Севастополе ТК-52, который при наличии характерных для XI серии единичных комплексов винт-руль, тем не менее имеет два пулемета ДШК, как на XI-бис и последующих сериях военной постройки.

Дюралиминий, при всех его достоинствах, являлся достаточно дефицитным материалом, кроме того он подвержен коррозии в морской воде. Советские конструкторы, по заданиям флота вели большую исследовательскую работу по выбору материала для корпусов ТК. Материал должен был быть одновременно легким, прочным, устойчивым к воздействию морской воды и не слишком дорогим. На базе Г-5 в 1936 г. были построены три катера с деревянными корпусами, которые, несмотря на скорость хода 49 узлов, не получили одобрения флотом из-за дефектов сборки корпуса: на 4-х балльной волне они начали расходиться по швам. Строить торпедные катера из дерева советская промышленность еще не умела.

Делались попытки изменить строительную технологию корпуса, но из опасения срыва серийного производства осуществлять их не стали. Больше всего проблем (об этом будет рассказано ниже) доставляло авиационное топливо — пары бензина создавали постоянную опасность пожара. Предлагалось установить авиационные дизели и перейти на дизельное топливо, что разом решало все проблемы, как с пожароопасностью так и с дальностью плавания. Работоспособный дизель создали только на кануне войны, и на катера он попал только перед самым ее началом.

Военно-Морской Флот получил катер, который требовался для его концепции войны на море. Неудивительно, что тип Г-5 стал основной ударной силой малого флота.

К 1939 году на Балтику всего поставили 60 катеров, на Черное море — 50, на Тихий океан — 61, на Север — два катера. До второй половины тридцатых годов это были вполне современные малые боевые корабли.

Согласно представлениям первой половины тридцатых годов, малые торпедные катера должен был выводить в атаку катер-лидер большего водоизмещения. Проект такого катера водоизмещением 70 тонн разработали и осуществили в 1932-1935 гг. Под обозначением Г-6 он проходил испытания два года, но из-за особенностей обводов корпуса (увеличенный Г-5), и большого объема необходимых доработок не удалось достичь заданной скорости. Непосредственным развитием Г-5 должен был стать Г-8, к которому предъявлялось требование увеличить мореходность до пяти баллов без снижения скорости и усилить вооружение двумя пушками ШВАК. В августе 1940 г. катер принял в состав флота, но, несмотря на достижение заданных параметров, серийное строительство так и не началось. Причиной этого можно считать морально устаревшую концепцию катера, желобные аппараты и реданные обводы, снижавшие мореходность. Создать приемлемый образец малого реданного катера удалось специализированному морскому конструкторскому бюро завода им. Марти в 1940 г. в проекте №123, который стал последним представителем реданных катеров в ВМФ СССР.

## ЗАВОДЫ-СТРОИТЕЛИ КАТЕРОВ

Строительством катеров, как уже говорилось ранее, занялся ленинградский завод имени Андре Марти (впоследствии №194). Предприятие, до того не работавшее с дюралюминием и не располагавшее производственными площадями, было вынуждено одновременно с началом крупносерийного производства катеров создавать производственную базу и обучать кадры. На строительстве серии Ш-4 завод учился. К 1938 г., в самый разгар строительства серии Г-5, производственный процесс выглядел следующим образом.

Непосредственно строительством катеров занимался цех №17 (мелкого судостроения). В закрытом помещении цеха имелось шесть стапелей, строительство корпусов на них осуществлялось в перевернутом виде. По окончании корпусных работ корпус переворачивался и производилась установка двигателей, электрооборудования, валов, винтов, рулей, оборудования торпедной стрельбы и различных судовых систем. После этого катер выводился из помещения цеха и с помощью 100-тонного плавучего крана спускался на воду. Достройка на плаву — и катер готов к ходовым испытаниям.

Для перевозки к месту службы, если катер не предназначался в состав Балтийского флота, использовались железнодорожные платформы, а непосредственно на флотах имелись сдаточные базы, которые осуществляли окончательную приемку катеров в боевой состав. Осмотр прибывающих катеров осуществлялся специальными созданными для этого комиссиями, состоящими из представителей флота, завода и военной приемки.

В актах таких комиссий содержатся весьма интересные сведения. Вот, например к каким выводам пришла 27 декабря 1936 г. комиссия, осматривавшая прибывшие в бригаду торпедных катеров ЧФ 14 катеров IX серии: «В результате осмотра корпусов обнаружено:

1. Значительное число царапин на листах бортовой обшивки.

2. Небрежно выполненную клепку [...] в некоторых листах надводной части бортовой обшивки корпуса, выполненной на достройке.

Указанные дефекты не влияют на местную и общую прочность корпусов т/к. [...] Комиссия отмечает, что несмотря на неоднократные указания руководству завода им. Марти на недопустимость небрежного отношения в 17-м цеху с корпусами т/к и листовым алкладом [так в документах того времени называлась судостроительный дюралюминий — авт.] — обнаруженные дефекты лишний раз подтверждают, что до сих пор в цеху процветает, особенно в связи с практикуемой сейчас «штурмовщиной» со сдачей IX серии, абсолютно недопустимое, варварское обращение с алкладом [...] наличие указанных дефектов может способствовать, в условиях эксплуатации т/к — появлению коррозии.»

Этот документ не единственный — в архивах хранится множество ему подобных, повествующих о задержках в сдаче серий катеров, о некачественно выполненных работах, срыве планов строительства. В общем, строительство катеров не шло гладко и плавно. Бывали и совсем вопиющие случаи: в 1936 г. военная приемка забраковала 15 первых катеров IX серии и заготовки для следующих из-за несоответствия материала

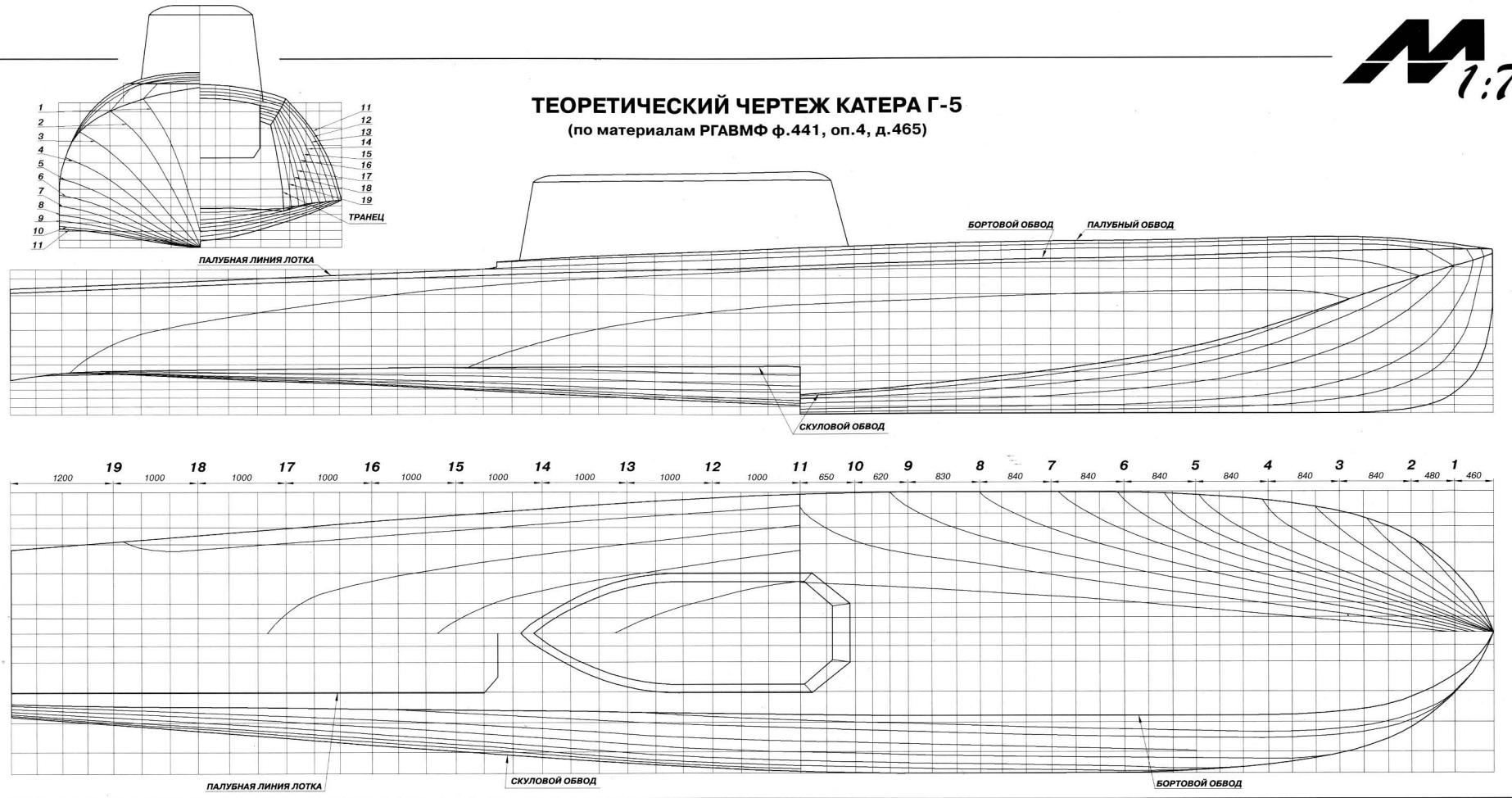
### СЕРИЙНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО КАТЕРОВ ТИПА Г-5

Серия № завода	Произведено Сдано флотам*	Водоизме- щение (т)	Размерения (м)			Толщина листов обшивки (мм)	Двигатели	Скорость хода (узл)	Дальность (миль)	Вооружение	Стоимость (тыс. руб.)		
			длина	ширина	осадка	борт	палуба	днище	полн./эконом.	пол./эконом. ходом	Топливо (т)		
VI №194	25: 12—ЧФ 10—ТОФ 2—СФ, 1—БФ	14.91	19.08	3.33	1.2	1.5-3	1-2	3-4	ГАМ-34БП 2x850	49/31	160/200 1.45	2—7.62 ДА 2—533 торп.апп.	475
VII №194	74: 51—ТОФ 23—БФ	14.98	19.08	3.33	1.2	2.5	5	3-4	ГАМ-34БС 2x850	51/31	160/200 1.45	2—7.62 ДА 2—533 торп.апп.	475
VIII №194	51: 39—ТОФ 12—ЧФ	14.98	19.08	3.33	1.2	2.5	5	3-4	ГАМ-34БС 2x850	51/31	160/200 1.45	2—7.62 ДА 2—533 торп.апп.	475
IX №194	25: ЧФ	16.5	19.08	3.33	1.2	2-3	1.5-2.5	5	«ACCO» 2x1000	50/31	160/200 1.65	2—7.62 ДА 2—533 торп.апп.	500
X №194	25: 12—ТОФ 12—БФ 1—ЧФ	16.26	19.08	3.4	1.02	2-3	1.5-2.5	5	ГАМ-34Ф 2x1000	55/31	160/200 1.65	1—12.7 ДШК 1—7.62 ШКАС 2—533 торп.апп.	500
XI №194	24: БФ	17.84	19.08		1.02	1.5-3	1-2	3-5	ГАМ-34БС 2x850	51/31	160/200 1.65	1—12.7 ДШК 1—7.62 ШКАС 2—533 торп.апп.	620
XI-бис №194 №532 №341	40: 30—БФ 9—ЧФ 1—СФ	17.17	19.08	3.33	1.22	1.5-3	1-2	3-5	ГАМ-34Ф 2x1000	54/36	255/156 1.6	2—12.7 ДШК 2—533 торп.апп.	620
пр213 №639	14: 6—ЧФ 8—ВВФ	17.84	19.08	3.33	1.22	1.5-3	1-2	3-5	«ПАККАРД» 2x1150	50/38	255/156 1.6	2—12.7 ДШК 1—M-8-M	620
XII, XIII пр116 №639	43: БФ и ЧФ	16.57	20	3.5	1.02	1.5-3	1-2	3-5	ГАМ-34ФН 2x1250 «ПАККАРД» 2x1150	56/38	255/156 1.6	2—12.7 ДШК 2—533 торп.апп.	620

\* БФ, ЧФ, СФ, ТОФ, ВВФ — Балтийский, Черноморский, Северный, Тихоокеанский флоты и Волжская военная флотилия.

## ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЧЕРТЕЖ КАТЕРА Г-5

(по материалам РГАВМФ ф.441, оп.4, д.465)



корпуса требованиям по прочности. Заводу пришлось устранять дефекты. Большие силы отвлекало выполнение работ по подкреплению корпусов катеров, уже сданных флотам. В 1938 г. на эту работу отвлекалось больше половины мастеров-клепальщиков, что ставило под угрозу выполнение программы строительства катеров на заводе.

В том же году планировалось свернуть строительство катеров на заводе №194 и передать производство заводам Наркомата Речного флота. Предполагалось развернуть производство на заводах в Херсоне (реально не приступали), в Керчи ( завод передали в ведение Наркомата судостроительной промышленности и присвоили ему №532). Планировалось построить в течение 1941 г. 12 единиц XI-бис серии. Однако до начала войны успели заложить шесть, а сдать флоту только один катер, остальные пять доставали после начала боевых действий.

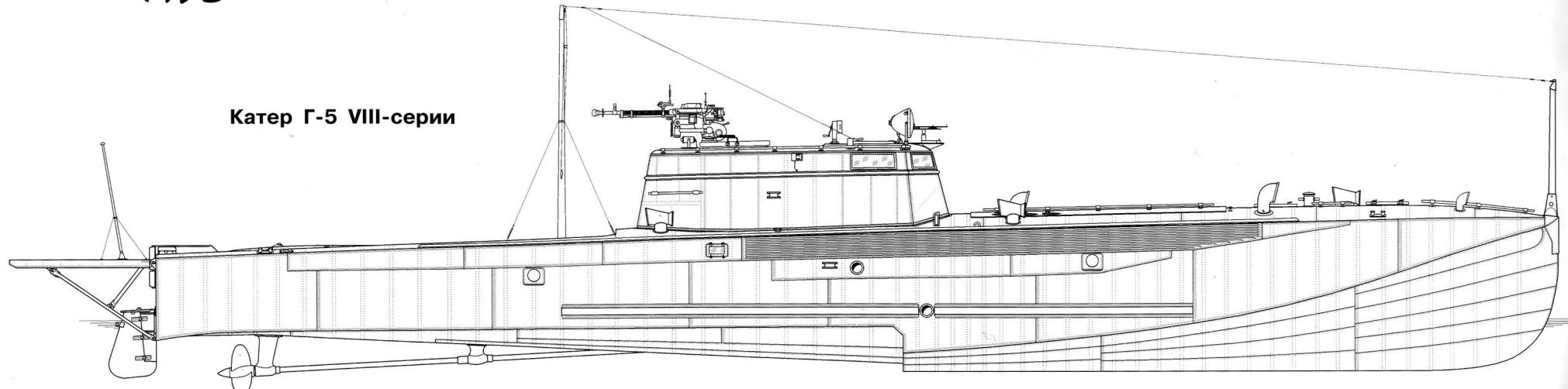
В годы войны собирались развернуть строительство катеров на заводе №341 в Рыбинске, куда была эвакуирована часть оборудования и кадров ленинградского завода. Однако ни одного из планировавшихся 14 катеров предприятие так и не сдало. В октябре 1941 г. произошла повторная эвакуация, на этот раз с завода №341 в Тюмень на вновь организующийся завод №639. При использовании оборудования и задела готовых материалов керченского и херсонского заводов в 1942 г. сдали 14 катеров, а всего до 1944 г. построили 63 единицы.

## ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ КАТЕРА ТИПА Г-5

Учитывая неизменность теоретического чертежа и главных размерений катеров, данное описание представляет обобщенный вариант для всех серий. Корпус имел глиссирующие обводы с плавными образованиями скуловых линий, большим развалом шпангоутов в носовой части и палубой округлой формы. Материал корпуса — дюралюминий, продольная прочность обеспечивалась кильевой балкой коробчатой формы и стрингерами, поперечная — 10 шпангоутами, изготавливавшимися из закрытых профилей. Обшивался корпус листами из того же металла с помощью заклепок.

Поперечные водонепроницаемые переборки делили катер на пять отсеков: I (до 11 шпангоута) форпик, II (11-30 шп.) моторный, III (30-34 шп.) отсек управления и радиорубка (с илюминатором по правому борту), IV (34-47 шп.) бензиновых цистерн, и V (47 шп. — транец) занимала ферма под торпедными аппаратами. I и V отсеки в море задраивались, причем в последний можно было попасть только сбросив торпеды, закрывавшие горловины. Моторный и командный отсеки сообщались между собой через дверь, для командаира устанавливался съемный настил из гофрированного листа, в бензоотсек вел герметически задраиваемый лаз. Рубка по конструкции была аналогична корпусу: клепанная из дюралюминия, с пятью окнами из бронированного стекла в передней части.

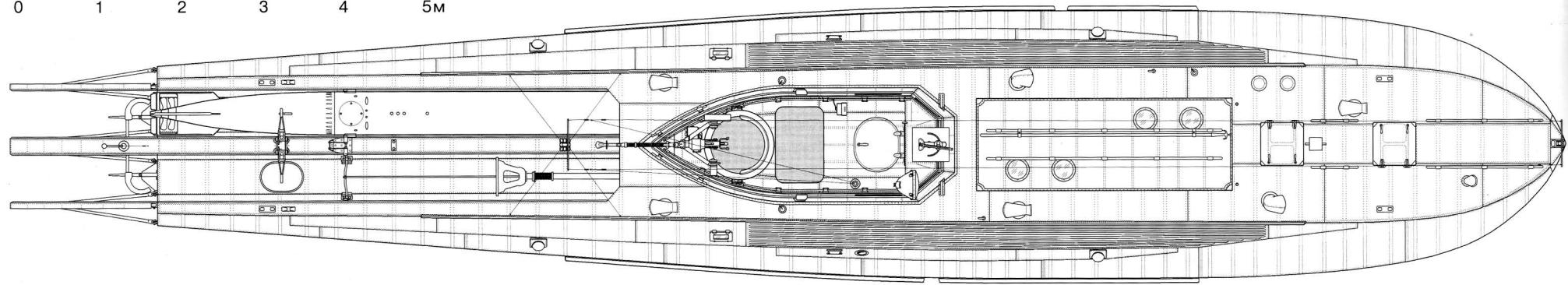
Катер Г-5 VIII-серии



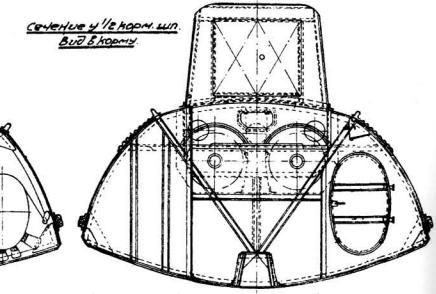
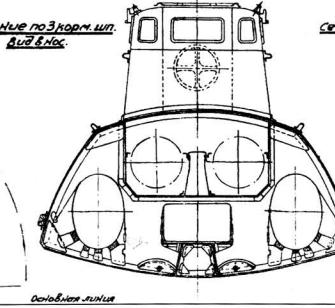
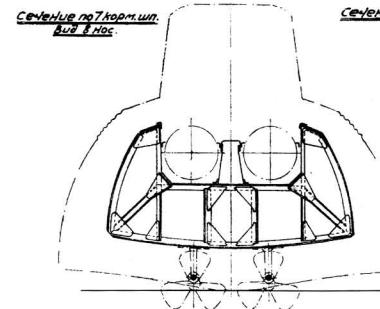
И. Натбев

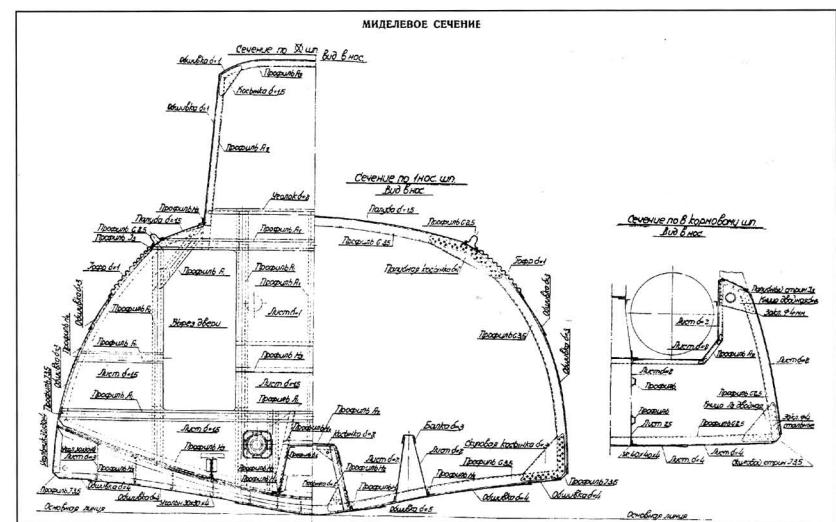
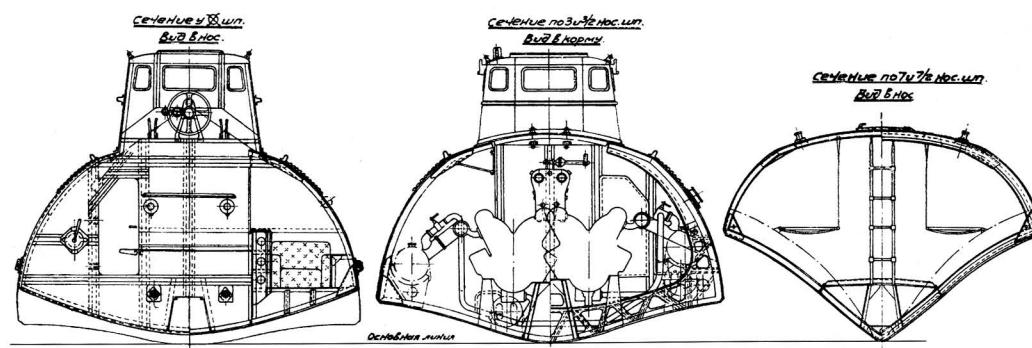
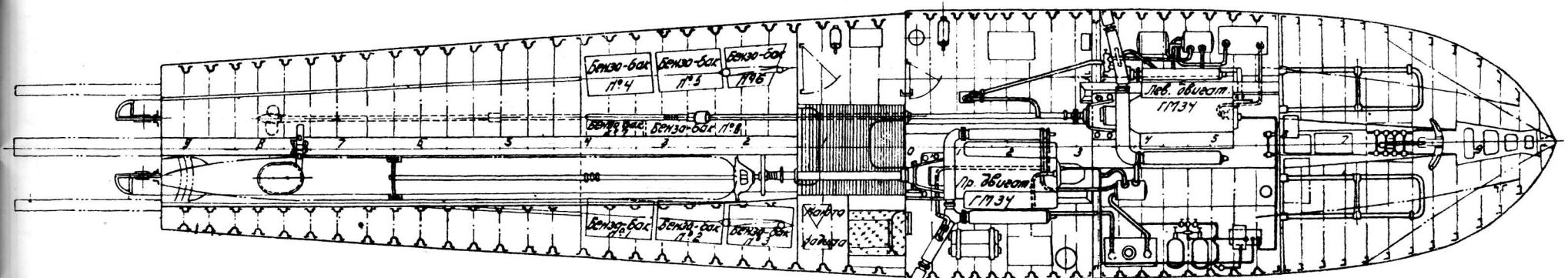
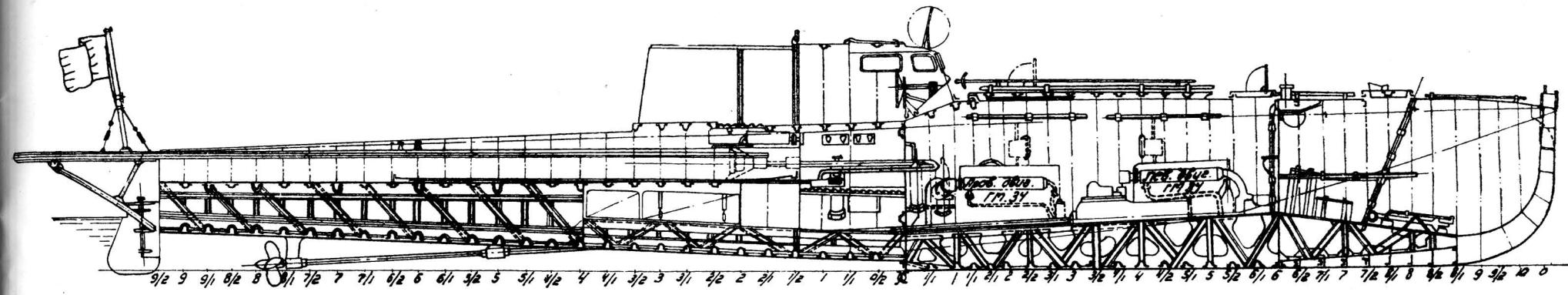
2000

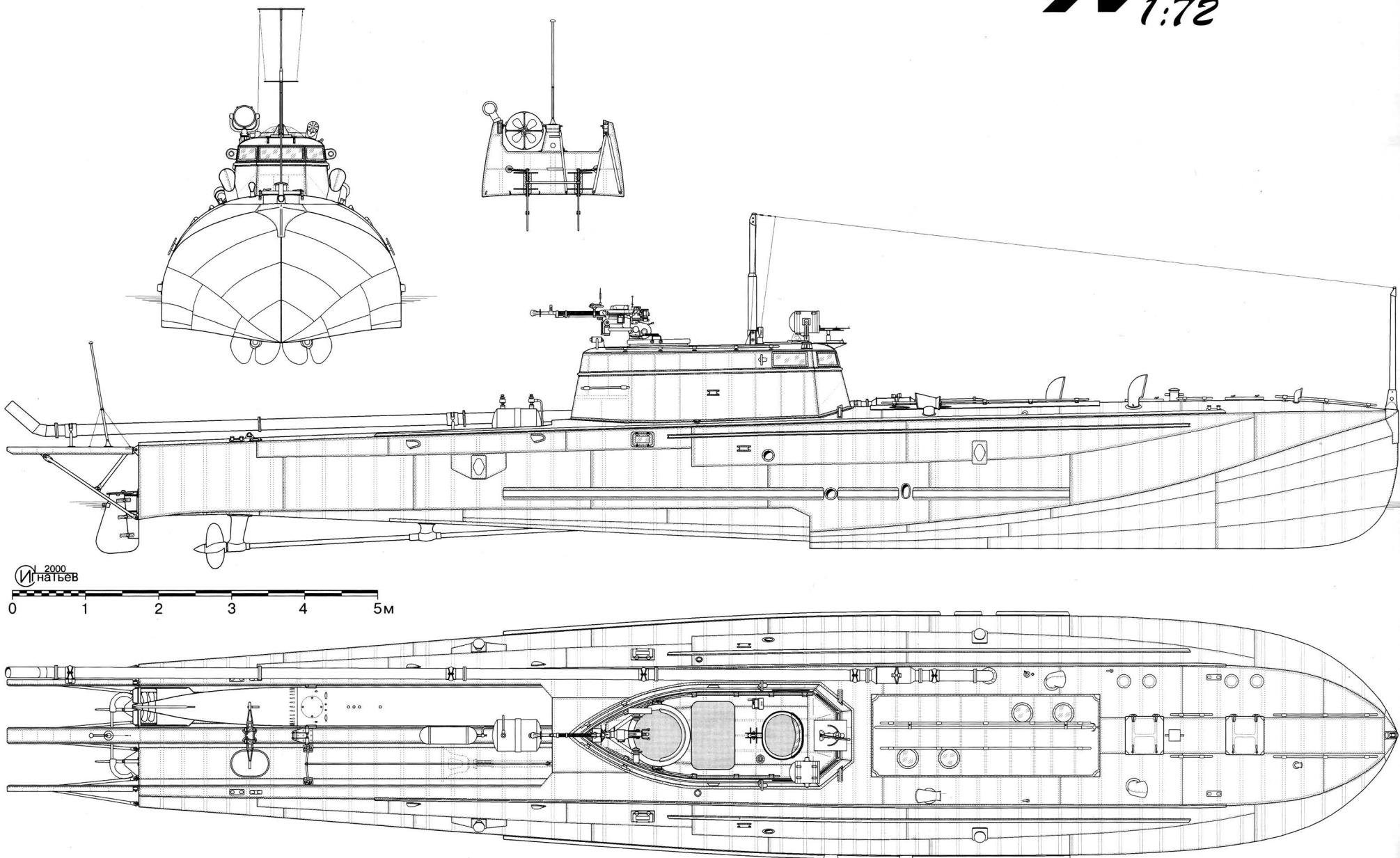
0 1 2 3 4 5м



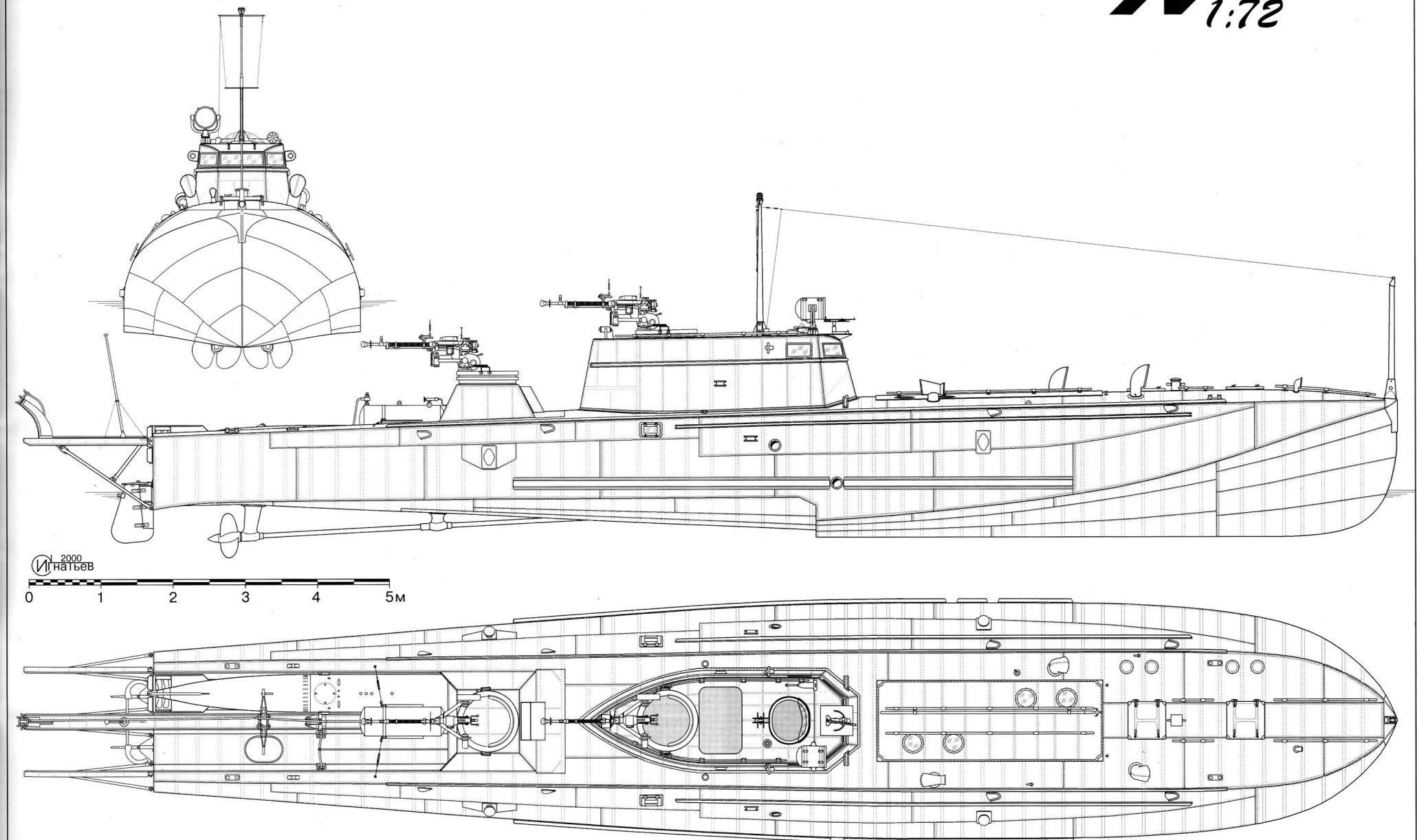
Винто-рулевая группа катера IX-серии







Катер Г-5 Х-серии



Катер Г-5 XI-бис-серии



8

Гвардии кап.-лейт. Суворов в рубке своего катера. 1 ГДТК г. Таллин. Октябрь 1944 г.  
The 1st Guards Torpedo Boat Division (GDTK), Tallin. Guards Captain-Lieutenant Suvorov is in the casemate. October 1944.

Катер оснащался двумя авиационными моторами АМ-34 конструкции Микулина производства завода №24. Изменения в моторах заключались в приспособлении их к морским условиям, в частности, в снятии нагнетателей. В корабельном варианте они обозначались ГАМ-34, с соответствующей модификацией. Установка производилась на специальные балки, со смещением правого мотора вперед, а левого — назад. Демонтаж «движков» мог производиться через люк большого размера. Мощность моторов зависела от серии, частота вращения достигала 2000 оборотов в минуту, охлаждение осуществлялось пресной водой, в случае повреждений — забортной. Для вращения трехлопастных гребных винтов диаметром 680 мм использовались длинные гребные валы, первоначально из легированной стали, а затем — из нержавеющей (с Х серии).

Наибольшую скорость (51 уз) катер мог поддерживать в течении 15 минут, полную (47 уз) в течение часа, экономическую (36 уз) — чуть больше семи часов. Приготовление машин к походу занимало при нормальном режиме 7 минут, при экстренном — 4. Использовались два вида горючего: либо бензин Б-74, либо смесь из 70% бензина Б-70 и 30% спирта, некоторые моторы работали на Б-70 или Б-81. Нормальный запас составлял 1650 кг, в ходе боевых действий для переходов в отдаленные районы принималось топливо в бочках на палубу. Время приемки топлива: с берега — два часа, с транспорта — 18 минут.

Управление по курсу осуществлялось посредством двух полубалансирных рулей, тросовой проводкой от штурвала в рубке. На катере устанавливались две динамо-машины постоянного тока ГА-4630 мощностью по 250 ватт. Имелись и два аккумулятора типа БСТК-ВIII. В состав электрооборудования входили: один ламповый прожектор МСПП-Л2,5 применявшийся как для освещения, так и для сигнализации; приемо-передающая радиостанция типа «Штиль-К». Она имела мощность 10-20 вт, диапазон 75-300 м, дальность действия 20 миль, могла работать в телефонном режиме. Для растяжки лучей антенны служили две мачты Т-образной формы: одна на носу катера, а другая первоначально располагалась за рубкой управления, с Х серии перенесена на нее. Мачты изготавливались из дюралевых труб каплевидного сечения, при необходимости их можно было сложить.

Водоотливные средства были представлены двумя помпами забортной воды производительностью по 30 т/час и одним ручным насосом (2 т/час). Компрессор АК-60, дающий 60 литров сжатого воздуха в минуту, обеспечивал запуск двигателей. В носовом отсеке хранилась резиновая аварийная шлюпка, а также якорь весом в 35 кг системы Иглефильда. Якорный трос проходил через палубный клюз у форштевня, длина его составляла 45 м, выбирался он вручную. На расстоянии трети длины корпуса от носа и от кормы располагались специальные наделки, пуговицы, для подъема катера из воды.

Центром управления катером была рубка. В ней находились: штурвал для управления рулями, машинный телеграф, навигационное оборудование — гирокомпас КГМК и два спиртовых магнитных компаса КИ-б и ПМ-3, столик с картами, рамка с таблицей скоростей, тахометры, автомат-коробка торпедной стрельбы, прибор газоуправления, аварийный контакт, дифферентометр, авиационные часы, кнопки сигнальных и кильватерных огней, термометр комнатный. Там же хранились выносные пулеметы Да, вместе с запасными дисками и боекомплектом основного пулемета. На крыше рубки располагались: перед вырезом для командира торпедный прицел КП-3 (комбинированный для дневного и ночного боя), перекидной плексигласовый козырек, прожектор, ручная, либо в редких случаях электрическая, сирена, по бортам — гнезда для шкворневых установок, в кормовой части — пулеметная турель и блок кильватерных огней.

Окраска катеров не отличалась разнообразием. Корпус грунтовался свинцовым суриком и окрашивался в шаровый цвет различного оттенка в зависимости от театра. Подводная часть окрашивалась кузбасс-лаком, либо железным или свинцовым суриком. Ватерлиния иногда не отбивалась. Дельные венцы (предметы оборудования корпуса и верхней палубы корабля) красились в основной цвет корпуса, или кузбасс-лаком. Внутренние помещения покрывались светлой краской (белой или голубой), палуба и борта на высоту 300-400 мм кузбасс-лаком или железным суриком. Бензобаки — также кузбасс-лак, бензопроводы — красные, маслопроводы и масляные цистерны — желтые, электропроводка — зеленая, водопроводы и водяная цистерна — голубые.

Прежде, чем переходить к рассмотрению характеристик вооружения, интересно выяснить сколько стоил торпедный катер типа Г-5. Общая стоимость указана в таблице, но на примере катеров VII серии можно проследить стоимость каждого вида работ (в тыс. рублей) для завода №194.

	1934	1935
— набор корпуса и переборки	15,82	15,281
— обшивка корпуса	9,882	10,305
— палубы, полы, обшивка бока и носа	3,597	4,334
— рубка командира	1,97	2,262
— вспомогательные работы	7,98	6,06
— фундаменты и подкрепления	2,71	2,609
— главные двигатели	5,048	5,02
— линии валопроводов	19,632	16,499
— рулевое устройство	2,467	2,318
— цистерны систем	2,887	2,024
— трубопроводы с арматурой	15,327	10,65
— обшивка торпедных желобов	6,175	6,253
— торпедное вооружение	4,38	4,462
— дельные вещи	6,923	6,942
— сигнальное устройство	0,61	0,43
— окраска	2,101	2,053

## ВООРУЖЕНИЕ

Основное оружие катеров типа Г-5 — две торпеды в желобных торпедных аппаратах. Конструкция их первоначально была позаимствована у английского прототипа. Торпеда располагалась на направляющих и удерживалась стопорами. Выстреливание осуществлял механизм, основанный на пороховом газогенераторе, в котором 250-граммовый заряд беззымного пороха обеспечивал, посредством поршня и телескопического толчка, вылет торпеды из аппарата со скоростью 5-6 м/с. Для стрельбы требовалось развить большую скорость, наведение осуществлялось корпусом катера, после пуска совершался резкий отворот в сторону. Залп производился электрической автомат-коробкой, с возможностью пуска одной торпеды или обеих залпом. На случай несрабатывания электроразапалов предусматривалось использование механических ударников. Производством аппаратов занимался завод №103.

Сами торпеды были двух модификаций. Первоначально на вооружении стояли торпеды 53-27к, имевшие следующие характеристики: калибр 533,4 мм, длина 6,9 м, масса 1675 кг, скорость хода 43,5 уз на дальности 3700 м (почти 20 кабельтов), вес боевой части 200 кг (на поздних — 250 кг). Целый букет дефектов, постоянные отказы, а также недостаточный объем производства, делали эту модель весьма непривлекательной для моряков. В 1936-1937 гг. ее производство свернули, после неудачной попытки Остехбюро создать усовершенствованный вариант (с введением дальнего режима движения) под обозначением 53-36. Сложилась ситуация, при которой катера оставались без главного оружия. Закупленная в Италии и воспроизведенная в СССР под обозначением 53-38 новая торпеда сняла эту проблему. Ее параметры: длина 7,2 м, масса 1615 кг, режимы движения: 44,5 уз на дистанции 4000 м (21 кбт), 34,5 уз на 8000 м (44 кбт), 30,5 уз на 10000 м (55 кбт), вес боевой части 300 кг (в варианте 53-38У — 400 кг). Торпеды оснащались лобовым и инерционным ударниками и не имели ни устройств фигурного курса, ни неконтактных взрывателей. Из-за конструктивных и массогабаритных различий стрелять обоими типами торпед могли только катера начиная с Х серии, на ранних же пришлось проводить срочные работы по переделке аппаратов. Время приемки торпед на катер 11 минут.

В торпедных желобах, вместо торпед могло размещаться разнообразное вооружение. При установке стеллажей, в желоба принимали 24 глубинные бомбы типа М-1 и четыре — непосредственно в командирскую рубку. Существовал вариант, при котором сохранялась одна торпеда, а вместо второй брали 12 бомб. Бомбы типа М-1 обладали следующими тактико-техническими характеристиками (ТТХ): полный вес 41 кг, заряд 25 кг, диапазон глубин от 15 до 100 м, радиус поражения 4-5 м.



9

Участник боев за о-ва Даго и Эзель боцман гв. старшина I ст. Ф.Н.Арефьев специальным ключом устанавливает глубину хода торпеды. 1 ГДТК, Палдиски, октябрь 1944 г.  
A participant in the battles for Dago and Ehzel' islands, boatsman Guards Chief 1st Class F.N. Aref'yev holds the special key used to set the torpedo's running depth. The 1st GDTK, Paldiski, October 1944.



10



11

10. ТКА в базе. На торпедные желоба погружены бочки с горючим и стеллажи с глубинными бомбами. Черноморский флот.  
A torpedo boat at its base. The torpedo racks are loaded with fuel tanks and depth charges. Black Sea Fleet.
11. Швартовка катеров Г-5. На средней балке установлена система дымопуска «Д-4». Мooring G-5 boats. The middle frame has a D-4 smoke generating system installed.
12. Подготовка постановки мин «Р-1» катеров 2-й БТК. Черноморский флот, 1943 г.  
Preparing to lay mines with boats from the 2nd BTM. An R-1 mine is loaded in the rack. Black Sea Fleet, 1943.



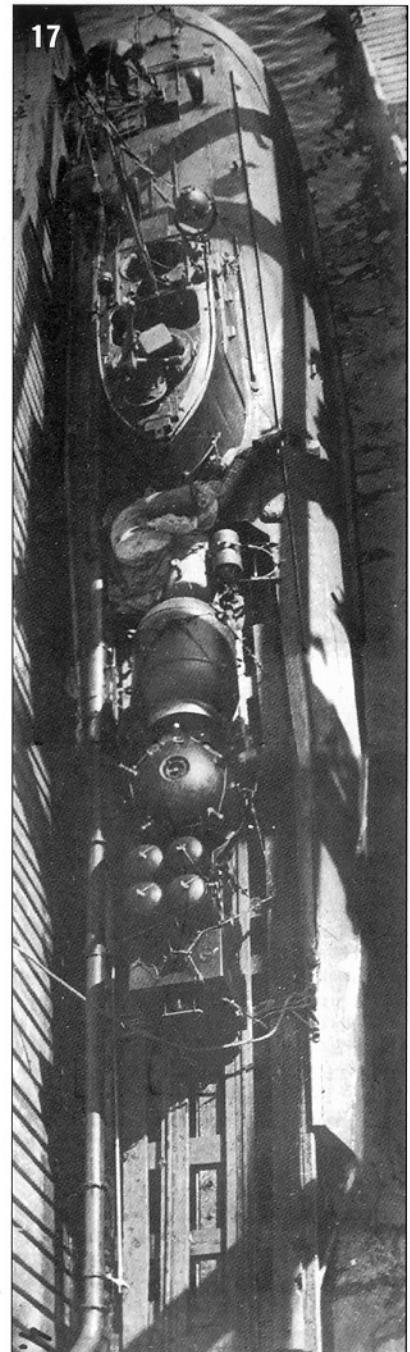
12



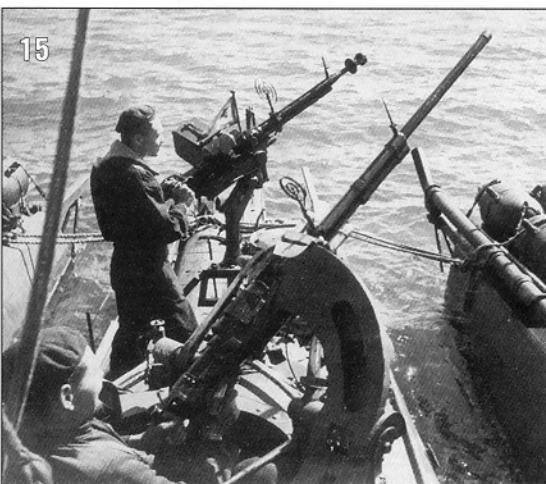
13



14



17



15

**Установка пулемета ДШК и ручной сирены на рубке.**  
DShK installation and a hand-cranked siren on the casemate.

**Носовая турель со «спаркой» пулеметов ДА оснащенных пламягасителями.**  
The bow turret with «twin» DA machine guns, both fitted with flash hiders.

**На рубке Г-5 установлена пушка ШВАК, в корме — ДШК на треноге.**

The casemate on this G-5 mounts a ShVAK cannon, and a DShK machine gun is mounted on a tripod at the stern.

**Г-5 с минами КБ, обр. 1936 г. и минным защитником МЗ-26.**

A G-5 with KB Model 1936 mines and MZ-26 mine protector.



16

Мог катер выступать и в роли минного заградителя. Вместо торпед принимались мины в различных вариантах. По одному из них на специальных стелажах находились три мины образца 1926 г. (заряд 242-254 кг). Могли приниматься более современные образцы — мины КБ (заряд 230 кг), но в количестве двух штук, либо одна мина и один минный защитник. Время приемки мин составляло полтора часа. Другим вариантом были восемь малых мин типа «Р-1» (заряд 40 кг).

В торпедные желоба принимался и десант в количестве 20-22 человека, а с перегрузкой — до 30-50. Поскольку десантный вариант оказался весьма распространенным, в итоге пришли в выводу о необходимости изготовления специальных банок и решеток для удобства размещения бойцов.

До Великой Отечественной бортовое вооружение «Г-пятых» составляли пулеметы. Первоначально устанавливалась авиационная турель со спаркой пулеметов ДА. При максимальном угле возвышения в 60 град, она обладала круговым обстрелом. Пулемет имел следующие характеристики: вес 10,1 кг, калибр 7,62-мм, емкость магазина 63 патрона, скорострельность 600 выстр./мин (максимальная) и 80-150 выстр./мин (практическая), дальность стрельбы 1500 м, боезапас восемь дисков на ствол. На некоторых катерах устанавливали турель с одним ШКАС. Очевидно, что пулемет винтовочного калибра был малоэффективен против морских и воздушных целей второй половины 30-х годов. Начиная с X серии устанавливается пулемет ДШК, с сохранением одного ДА в качестве выносного пулемета, с возможностью установки либо на рубке, либо в носовой части на битенге перед сходным люком в машинное отделение.

18



**18,19. ТК-806 и 807 на учениях. На рубке 806-го (переоборудован из ракетного) установлен ДШК, за ней — «Максим». У ТК-807 — наоборт. КБФ, 1947 г.**

Boats TK-806 and 807 on exercise. The casemate of TK-806 (rearmed with rockets) mounts a DShK, and behind that a Maxim gun. TK-807 has the same weapons, but reversed. Red Banner Baltic Fleet, 1947.

**20. Катера Героя Советского Союза кап. З ранга С.А. Осипова идут в атаку. В носовой части виден выносной пулемет ДА.**

The boat of Hero of the Soviet Union Captain 3rd Rank S.A. Osipov moves to the attack. In the bow you can see a portable DA machine gun.

**21. Г-5 Х-серии на ходу. Виден кронштейн выносного пулемета ДА и импровизированная защита рубки.**

A G-5 from Series 10 under way. You can see the mounting for the portable DA machine gun and the improvised protection for the casemate.

**22. Ремонт ТКА Г-5 в эллинге проводят старшина группы мотористов гл. ст. И.Я. Васильев с подчиненными. 3 ноября 1943 г.**

Repair to the TKA of a G-5 boat at a covered berth is carried out by the chief of the motormens' group, Senior Chief I.Ya. Vasil'yev and his subordinates. 3 November 1943.

**23, 24. Спуск катеров на воду после осмотра и ремонта.**

Getting the boats back into the water after inspection and repair.

Характеристики ДШК: вес 150 кг (с турелью), калибр 12,7-мм, емкость лент в патронных коробках 50-100 патронов, пробивается 15 мм броня на дистанции 500 м, скорострельность 560-600 выстр./мин (максимальная) и 250 выстр./мин (практическая), дальность стрельбы 7000 м, потолок 3500 м, угол возвышения 80 град., боекомплект 1000 патронов.

Это уже было действенное оружие, соответствовавшее требованиям времени. Но один крупнокалиберный пулемет не способен создать достаточную огневую мощь. В годы войны проводилось усиление вооружения вторым пулеметом, устанавливавшимся на четырехгранный рубке поверх торпедных аппаратов, больше не позволяло водоизмещение. С началом боевых действий разворачиваются многочисленные работы по самостоятельному дооборужению и перевооружению катеров. На части балтийских ТК установили третий ДА на треноге перед рубкой, на других их размещали в дополнительной пристройке за ней, при первой же удобной возможности производили замену на ДШК. Некоторое количество катеров по инициативе командиров получило авиационные пушки ШВАК с установкой на рубке. Отдельные катера XII и XIII серий (пр.116) имели носовую установку ДШК на люке машинного отделения. При любых вариантах число крупнокалиберных пулеметов, не превышало двух. По штату на экипаж катера полагались три пистолета и одна винтовка, а в реальных боевых условиях моряки пользовались карабинами и автоматами ППШ.

Устанавливалась также аппаратура для постановки дымзавес. Стационарная система, размещавшаяся за рубкой, обозначалась ДА-Т4. Она обладала следующими характеристиками: вес 540 кг, производительность 25-30 кг/мин, время действия 6 минут, время пуска две секунды, могли быть поставлены три дымзавесы средней высотой 20-30 м, управление дистанционное — из рубки. Принимались так же четыре дымовых шашки МДШ, с параметрами: вес 45 кг, производительность — 3 кг/мин, время действия 10 минут, время пуска 50 секунд, одна дымзавеса высотой 15-20 м, приводилась в действие вручную.

19

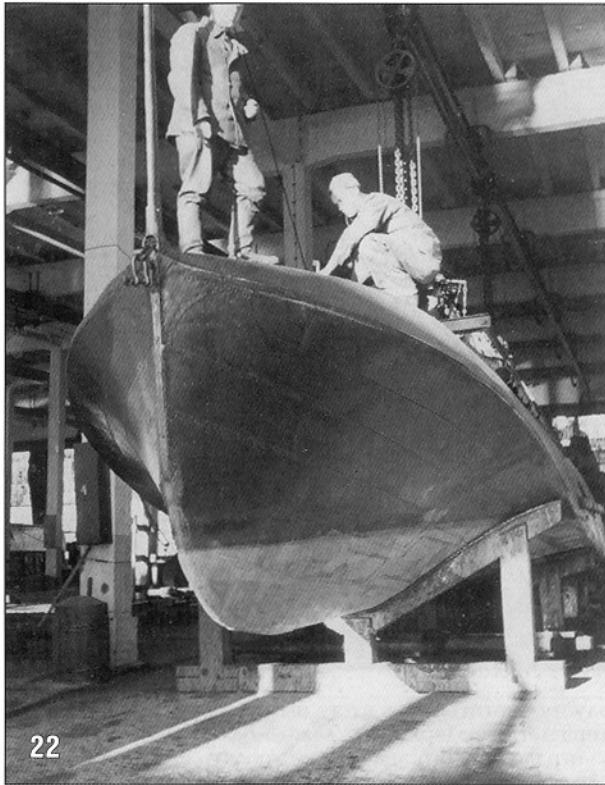


20

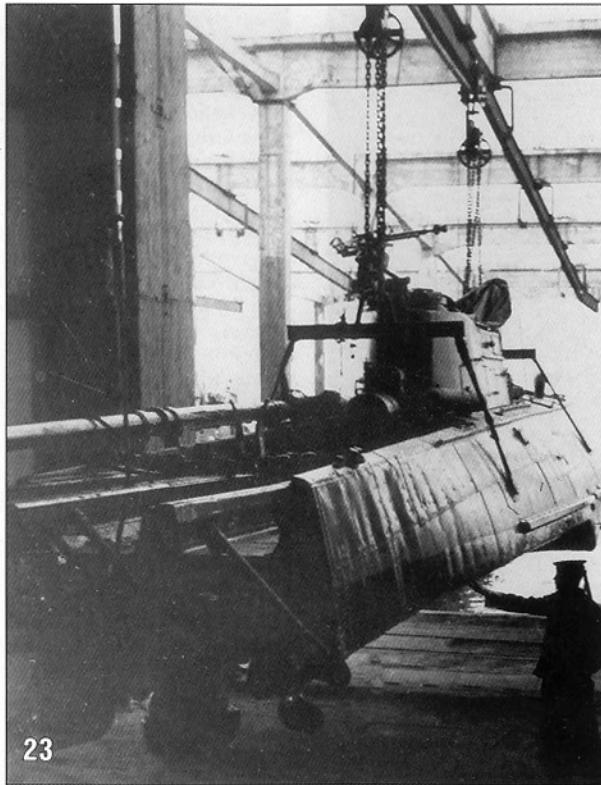


21

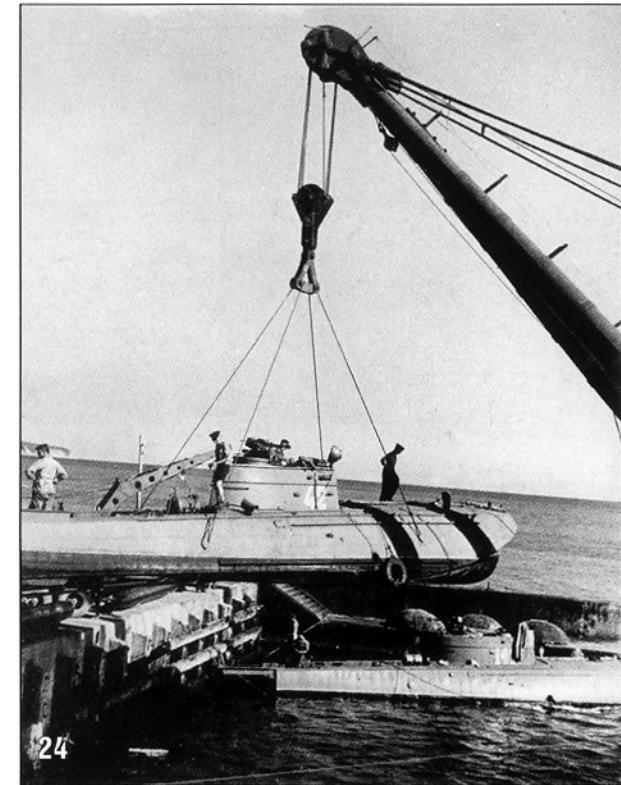




22



23



24

## ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Эксплуатация торпедных катеров типа «Г-5» не была столь простым делом, как это принято считать. Документы позволяют нам составить правдивую картину. Для удобства рассмотрим последовательно мореходные качества катера, особенности обслуживания технических устройств, обитаемость, живучесть и ремонтопригодность.

Недостатки катеров были продолжением их главного достоинства — высокой скорости хода. В жертву ей были принесены прочность корпуса и, как следствие, мореходность. Постоянно поступающие с флотов на завод им. Марти акты осмотра катеров различных серий содержат почти сходный набор претензий: трещины листов обшивки, срезанные заклепки, повреждения подмоторных балок и пирамид, трещины валов и кронштейнов, крепления рулей к транцу, и т.д. Сами моряки тоже вносили свою лепту не соблюдая условий эксплуатации катеров. Так в феврале 1936 г. с завода им. Марти в Главморпром и УМС (Управление морских сил) РККА сообщали:

«При эксплуатации катеров VI, VII, VIII серии Морскими силами в условиях, превышающих не только договорные задания, но и технические условия УМС по эксплуатации Т.К. — на некоторых катерах Балтийского моря были обнаружены деформации сколовых стрингеров, части шпангоутов и т.д.

Имея в виду, что эти явления получены при эксплуатации в условиях погоды до 5 баллов — при максимально заданной возможности плавания до 3 баллов, авторитетнейшей комиссией причины указанных деформаций были тщательнейшим образом исследованы.

В результате обследования, в полученных выводах констатируется полная удовлетворительность работы завода, с отнесением указанных деформаций за счет недостаточной крепости конструкции ЦАГИ.

По этим же выводам устранение замеченных ненормальностей должно будет идти идет за счет устройства новых подкреплений по конструкции разработанной ныне з-дом Марти.

Постоянно проводящиеся работы по усилению прочности корпусов уже построенных и сданных на флоты катеров, стали подлинным бедствием для завода. Особенно мешало отсутствие гарантийных баз на флотах, для выполнения работ приходилось отправлять бригады с завода. Действуя в отрыве от предприятия они выполняли задания крайне медленно: предложения разработанные на ТОФ в 1935 году смогли реализовать только в 1937.

Конструкторское бюро завода №194 пыталось усовершенствовать проекты катеров новых серий по опыту предшествующих. Комиссией, рассматривавшей чертежи катеров IX серии, было отмечено повышение общей и местной прочности корпусов ТК. Но стоило им попасть на флоты, как все началось снова. Осмотр катеров на ЧФ дал материал для следующего вывода: «Комиссия считает, что указанные повреждения корпусов катеров IX серии являются не случайными, а обусловленными конструктивными недостатками узлов набора корпуса, и поэтому необходимые подкрепления должны быть произведены заводом №194 Марти на всех катерах этой серии в порядке гарантийных работ».

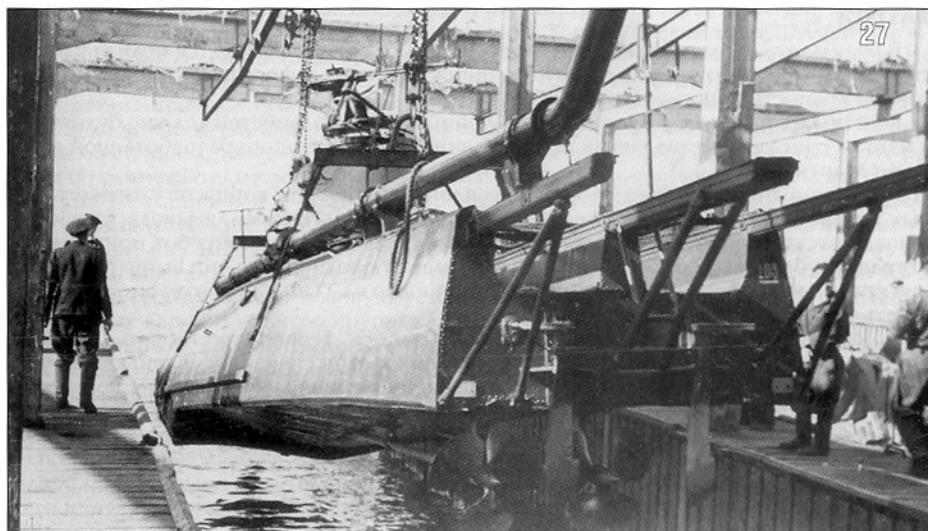


25

25. Учебная торпедная атака. Виден след торпеды идущей в эсминец. КБФ.  
Practice torpedo attack. You can see the torpedo heading towards the destroyer: Red Banner Baltic Fleet.
26. Г-5 на полном ходу. Черноморский флот.  
A G-5 at full throttle. Black Sea Fleet.
27. Спуск катера на воду после ремонта в эллинге.  
Getting a boat back into the water at a covered berth after repair.



26



27

К чести завода и его КБ следует отметить, что в итоге им удалось добиться приемлемой прочности корпуса. Катера могли выдерживать даже 8-балльный шторм, правда без торпед на борту, что не играло особого значения: стрелять ими можно было только при волнении не выше 3-х баллов. На волне при любых скоростях катер испытывал сильные удары в днище. Особую проблему составляло забрызгивание: брызги попадали в рубку и торпедные аппараты, что в условиях низких температур могло привести к отказу оружия из-за обледенения.

Постоянная, всепроникающая сырость сильно осложняла эксплуатацию электрооборудования. Отсыревали и пиропатроны ТА, что иной раз приводило к его отказам. Труднее всего было обслуживать аппаратуру волнового управления, и без того капризную. Определенные нарекания вызывали прожектора, в основном из-за габаритов. Забрызгивание приводило к массовым отказам реактивных снарядов, вследствие все тех же отсыревающих пиропатронов.

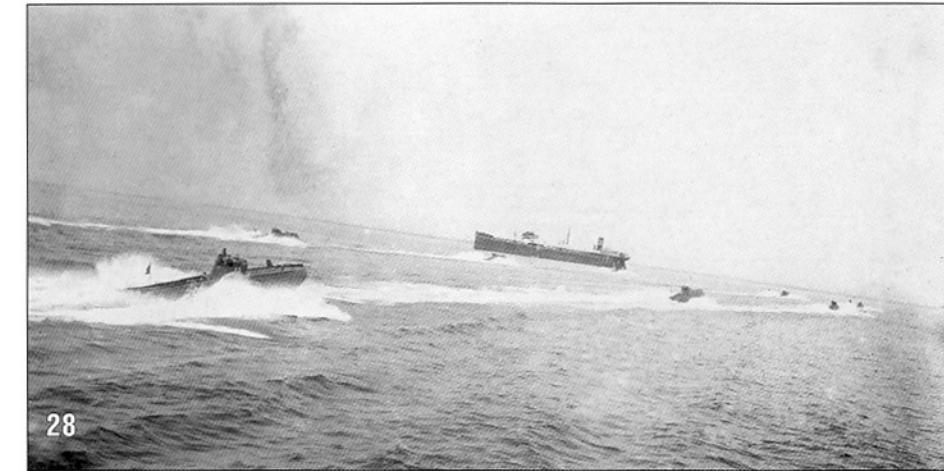
Авиационные двигатели ГАМ-34, при безотказной, в целом, работе, имели один крупный недостаток — реверсивные муфты, управлять которыми можно было только из моторного отсека. Созданная в 1937 году система управления катером из рубки, названная «Янтарь», — на флоты не попала и командирам следовало рассчитывать только на мгновенную реакцию мотористов. Ресурс ГАМ-34 был невелик, требовалась частая замена. Рассчитывали, что будет накоплен резервный запас авиационных двигателей, но после начала войны обнаружилось, что на складах их нет. Моторы импортного производства требовали высокой культуры обслуживания, обеспечить которую не всегда представлялось возможным. Двигатели «ПАККАРД» имели высоко расположенный центр тяжести, что ухудшало остойчивость. Служивший топливом авиационный бензин представлял постоянный источник взрывоопасных паров, попытки принять меры привели к следующим результатам: «Взрывобезопасная арматура не дает реальных результатов, т.к. взрыв катера может быть результатом высеченной искры (хотя бы при ходьбе)». Принимаемые на палубу дополнительные бочки с бензином тоже пред-

ставали большую опасность: на ЧФ отмечен случай взрыва такой бочки, приведший к повреждению катера.

Установленный для бесшумности хода подводный выхлоп двигателей имел большой недостаток: при их остановке вода попадала в цилиндры. Приходилось выводить выхлопные трубы на верхнюю палубу, с отводом в корму. Оснащение моторов глушителями приводило к потере двух-трех узлов хода при их включении. Изменения в составе оборудования, в том числе снятие компрессора, привели к статическому крену в 2,5 градуса на катерах XI серии, исчезавшему только при развитии скорости не менее 17 узлов.

Обеспечение катеров виброустойчивыми приборами представляло отдельную проблему, не всегда решаемую успешно. «Плохое штурманское оборудование торпедных катеров, особенно катеров типа «Г-5», оборудованных компасами КГМК-2 и КИ-10, по прежнему не позволяет, при любом проявлении штурманского искусства, вести сколько-нибудь удовлетворительное счисление пути и определение места, особенно при плавании на большие расстояния», — так в отчете 1БТКА ЧФ оцениваются навигационные приборы. Ничего удивительного в этом не было, еще до войны обнаружилось, что при перекладке штурвала стрелка магнитного компаса произвольно отклонялась на 17 градусов в любую сторону. Не хватало виброустойчивых тахометров. Не все катера имели радиооборудование, а на катерах ВУ КБФ в 1941 году его демонтировали вместе с аппаратурой телеуправления. В начале войны радиосвязью почти не пользовались.

Обитаемость катеров, как уже отмечалось, находилась за пределами всякой критики. Сами проектировщики отмечали: «Чрезвычайно сильные толчки, испытываемые катером на волне, что... ведет к крайней утомляемости команды и снижению ее боеспособности. Расположение внутренних помещений в отдельных местах затрудняет работу команды из-за тесноты». На практике это означало, что в некоторые отсеки попадали только ползком, в рубке помещалось не больше трех человек (при учете того, что иногда приходилось принимать двух-трех дополнительных членов экипажа).



28

Дивизион торпедных катеров типа Ш-4 и Г-5 на ходу. На заднем плане — иностранный транспорт.

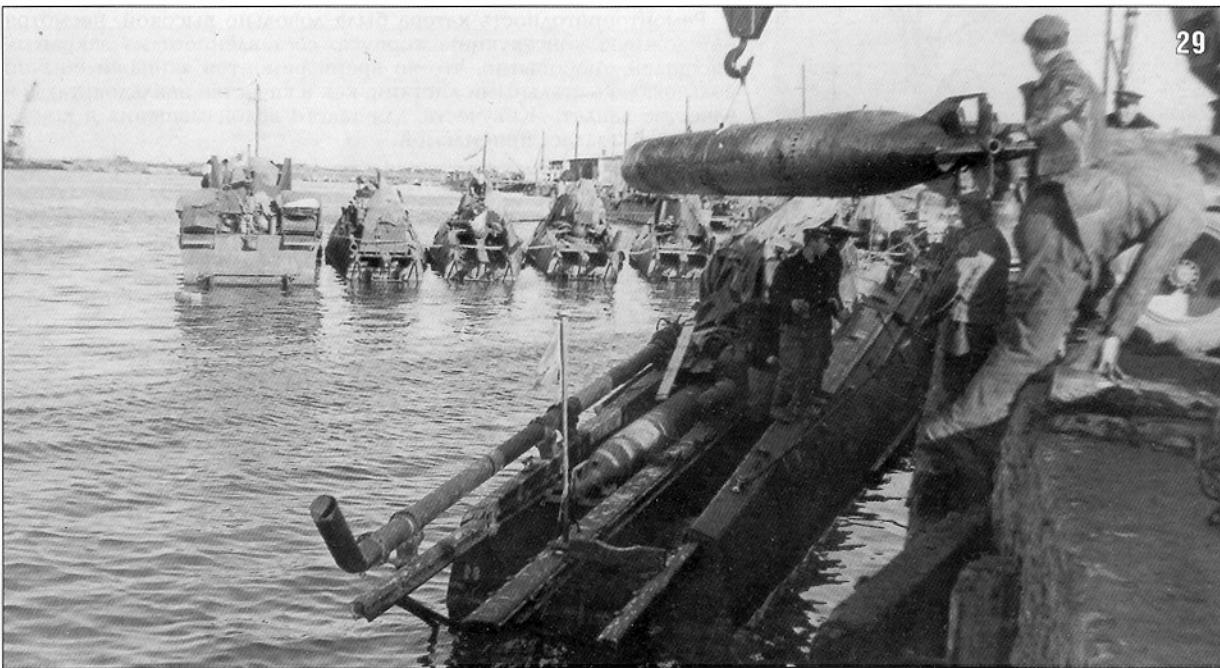
A division of «Sh-4» and «G-5» class torpedo boats at speed. A foreign transport is visible in the background.

29.

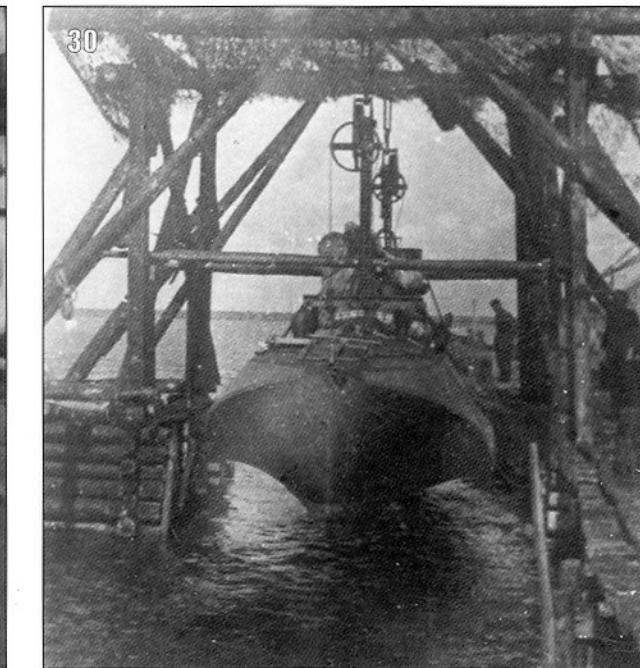
1-й ГДТК погрузка торпед. Таллин, 21 октября 1944 года.  
The 1st GDTK loading torpedoes. Tallin, 21 October 1944.

30.

Подъем из воды катера в импровизированном эллинге. Остров Лавенсаари, 1942 г.  
Lifting a boat out of the water at an improvised covered berth. Lavensaari Island , 1942.

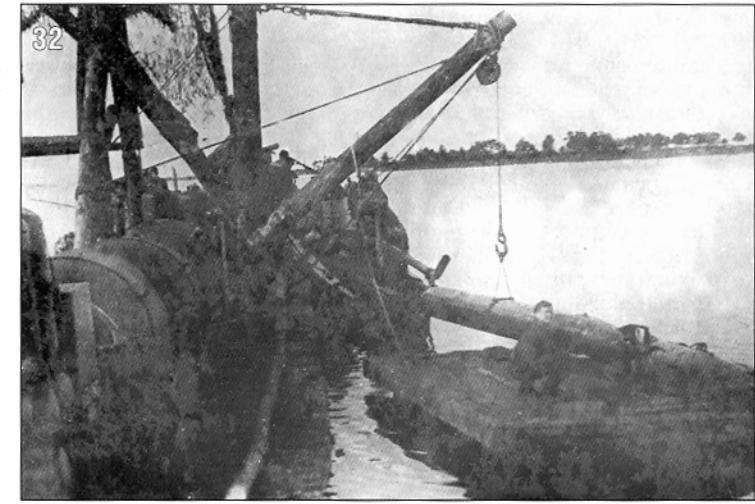


29



30

31



32



тельных офицеров: командира звена, отрядного командира, штурмана), а радист вообще помещался фактически в ногах у капитана. Передвижение по верхней палубе на ходу было сопряжено с большим риском, так как отсутствовало какое-либо ограждение, в связи с этим на ракетных катерах брали только один боекомплект, при минных постановках нередки были случаи падения за борт вместе с миной.

Ремонтопригодность катера была довольно высокой, несмотря на сложную конструкцию корпуса, составленного из закрытых профилей. Любопытно, что во время ремонтов экипажи обычно пользовались стальными листами, как в качестве накладок, так и в качестве заплат. Живучесть, для такого водоизмещения и конструкции, оказалась приемлемой.

- 31. Звено катеров Г-5 в походе. На рубах видны спаренные установки пулеметов ДА. КБФ, 1936 г.  
A division of «G-5» boats underway. Twin DA machine guns can be seen in the casemates. Red Banner Baltic Fleet, 1936.
- 32. Погрузка торпед, мин и минных защитников на катера. КБФ, о.Лавенсаари, 1942 г.  
Loading torpedoes, mines and mine protectors onto a boat. Red Banner Baltic Fleet, Lavensaari, 1942.
- 33. Спуск прибывшего по железной дороге Г-5 на воду. КБФ, 2 апреля 1945 г.  
Launching a recently arrived G-5 from the railway into the water. Red Banner Baltic Fleet, 2 April 1945.
- 34. Экипаж ТК. На заднем плане — ракетные катера XII серии. Черноморский флот.  
Crew of a torpedo boat. In the background is a rocket-armed boat of Series 12. Black Sea Fleet.
- 35. Разработка плана боя в дивизионе капитана Гуманенко. Виден прожектор НСПТЛ-2,5.  
Working out a combat plan for the division of Captain Gumanenko. Note the NSPTL-2.5 projector.

## ЭКИПАЖ

Экипаж катера по штату состоял из шести человек. Наибольший круг обязанностей ложился на плечи единственного офицера — командира катера. Он должен был осуществлять общее руководство действиями команды, вести штурманскую прокладку, непосредственно удерживать катер на курсе, регулировать скорость хода, производить расчеты для торпедной стрельбы и выводить катер в атаку, производить пуск торпед, включать дымовую артиллерию. При получении катером повреждений — руководить борьбой за живучесть, при выполнении обязанностей командира группы катеров — организовывать совместные действия ее состава.

Несколько меньшим был круг обязанностей боцмана. Ему надо было наблюдать, совместно с командиром, за морем и воздухом, выполнять обязанности сигнальщика, отражать атаки противника огнем рубочной пулеметной установки, при производстве торпедной стрельбы осуществлять ручное дублирование пуска торпед (по команде), а также следить за исправностью основного оружия. Именно он должен был в случае выхода из строя командира принять командование.

Группу движения возглавлял командир отделения мотористов. Вместе с ним работал старшина отделения. В их обязанности входило обеспечение бесперебойной работы моторов и всего разнообразного оборудования катера, кроме торпедного и радио. Под командованием старшины находился матрос-моторист. Радиооборудование находилось в заведовании радиста, осуществлявшего связь с берегом и катерами в море. Все члены команды могли, в случае необходимости, заменять друг друга, известны случаи, когда поврежденные катера приводили в базу два человека. В ходе войны часть обязанностей стали выполнять дополнительные члены экипажа: появились стрелки пулеметных установок, сигнальщик, на минные постановки брали увеличенный экипаж. В итоге на катере находилось до девяноста человек. В «Хронике Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре» упомянуто, что после гибели возвращавшегося с минной постановки ТКА №95, сторожевые катера подобрали 11 (!) человек из его команды.





В экипировке экипажей учитывались особенности этого типа катеров: большое брызгообразование на волнении и пронзительный ветер. Одевались катерники в теплое водолазное белье, кожаное обмундирование, верхняя вахта носила кожаные летные шлемы и защитные очки, механики пользовались танкошлемами — для защиты от рева двигателей. Использовались и резиновые легководолазные костюмы, с 1942 г. появившиеся ленд-лизовские калковые спасательные бушлаты.

Условия обитаемости на «пятерках» были ниже всякой критики, но катера и не предназначались для длительного пребывания в море. Особенно много проблем доставляло отсутствие внутренней связи. Мотористы общались жестами, командир в момент пуска торпед давал боцману команду тычком ноги, радиостанции приходилось кричать, чтобы сообщить свою информацию. В экипаже катеров все действительно зависело от четкой и слаженной работы всего экипажа, если кто-нибудь один не выполнял своих обязанностей, выполнение боевого задания могло оказаться сорванным. Мнение начальника Главморпрома Муклевича отражает требования к катеру и его экипажу: «Это оружие [...] может быть действенным только в умелых руках и не во всякую погоду».

В целом, катерники соответствовали предъявляемым к ним требованиям, являясь специалистами высокой квалификации, подтверждением этому служат большое количество проведенных в полевых условиях ремонтов и умелое обращение с материальной частью катеров.

## ИСПАНСКИЙ ДЕБЮТ

Вспыхнувший в июле 1936 г. мятеж против республиканского правительства Испании стал началом длительной, почти трехлетней кровопролитной гражданской войны. К этому времени в составе испанского флота состояли линкоры, крейсера, эсминцы, канонерки и подводные лодки, миноносцы и вспомогательные суда. Торпедных катеров в нем не числилось. Этот «недосмотр» для националистов успешно исправили Италия и Германия поставками катеров типа MAS и люрсеновских «шнелльботов». Не остался в стороне и Советский Союз, направивший за Пиренеи военных советников и добровольцев, а также большое количество оружия и боевой техники.

Из воспоминаний Николая Герасимовича Кузнецова следует, что вопрос о поставке республиканцам торпедных катеров он поднял зимой 1936/37 гг. Весной из Москвы его уведомили, что катера «готовятся к отправке» и действительно, в мае 1937 г. транспорт «Санто Томе» доставил в Картахену четыре ТКА типа Г-5. Вместе с ними прибыли и командиры-катерники, а также техники. В Испании, по данным конвеевского справочника, «пятерки» получили обозначения «DAR1»-«DAR4», хотя в испанской литературе встречаются другие данные — никаких литер, только бортовые номера 11, 21, 31 и 41. Но возможно, что обозначения были LT-11 — LT-41. Базой для них служил Порман. Для обеспечения полноценной деятельности нового приобретения командование республиканского ВМФ выделило необходимых специалистов и строевых матросов.

К сожалению, недостаточные дальность плавания и мореходность не позволили «Г-пятым» действовать в роли собственно торпедных катеров и они переключились на противолодочную и конвойную службу. Но тут проявились другие их недостатки: слабое зенитное вооружение, высокая пожароопасность и отсутствие пулеметов для борьбы с самолетами самым трагическим образом проявилась в боях. Уже 30 июля недалеко от Барселоны республиканский конвой был атакован летающей лодкой итальянского производства «Савойя» (S-55 ?). Увы, но два катера не только не уберегли охраняемый транспорт (он выбросился на берег), но и не смогли защитить самих себя. Один (вероятно «DAR4») получил повреждения, загорелся, выбросился на мель и взорвался. Несколько членов его экипажа получили ранения. Второй, номер которого неизвестен, поврежденный пулеметным огнем, сумел спастись. Еще одна неудача имела место в ноябре (по данным Конвея) или, согласно информации Н.Г.Кузнецова, в октябре. Бывший военный советник описывал события следующим образом: «...ког-

да катера оказывались днем без прикрытия с воздуха, они не могли противостоять даже таким самолетам, как «Дорнье». Бой между катерами и самолетом в октябре 1937 г. подтвердил это. Три республиканских катера патрулировали около Аликанте у места, где выбросился на берег транспорт. Прилетевший с Мальорки «Дорнье» заставил катера отступить, повредив один из них. Англичане дополняют вышеизложенное указанием, что пострадал DAR-3, повреждения которого не позволили его отремонтировать (became a total loss).

В целом, советские торпедные катера в ходе гражданской войны в Испании сколь-нибудь существенной роли не сыграли и их окончательная судьба остается неясной. Свой единственный шанс отличиться они упустили в марте 1938 г., когда из-за сравнительно небольшого волнения не смогли принять участие в бою, в ходе которого погиб тяжелый крейсер «Балеарис».

Несколько лет спустя недостаточные мореходность и, в меньшей степени, дальность плавания стали причиной того, что «Г-пятерки», в отличие от катеров типа Д-3 и ленд-лизовских ТКА, оказались невостребованными Северным флотом в годы Великой Отечественной Войны. Единственный катер (№16), переброшенный в Архангельск в марте 1942 г. и зачисленный в состав СФ в июне, спустя год был выведен из боевого состава и в дальнейшем перечислен в плавсредство.

До 22 июня 1941 г. «пятерки» приняли участие еще в двух конфликтах, в ходе которых, впрочем, они в бой так и не вступили. Первый раз это произошло в 1938 г., когда торпедные катера привлекались к обеспечению перевозок в ходе столкновений с японцами в районе озера Хасан. К счастью, в большую войну хасанские события не переросли, и все обошлось сравнительно малой кровью. Советско-финская война оказалась куда более жестокой и кровопролитной, но суровая зима ограничила действия флота. ТКА Балтийского флота в первых числах декабря 1939 г. выделялись для прикрытия десантов на острова Финского залива. На сей раз отсутствие морского противника сделало прикрытие ненужным, но бои с финнами были впереди...

## БАЛТИКА 1941-1945

К 22 июня 1941 г. торпедные катера Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) были сведены в две бригады и отдельный отряд, насчитывавшие в своем составе 55 ТКА, в том числе 46 типа Г-5. В рамках ограниченного объема невозможно сколь-нибудь подробно изложить их боевой путь, поэтому авторы позволили себе ограничиться рассказом лишь о наиболее интересных эпизодах.

«Москитные силы» КБФ активно участвовали в боях за острова Моонзундского архипелага, боролись с немецкими конвоями, направлявшимися в Рижский залив, проведя ряд атак на суда противника, но не добились особых результатов. Причем отсутствие реальных успехов не помешало катерникам неоднократно докладывать о многочисленных потопленных транспортах с войсками и грузами, уничтоженных и поврежденных кораблях охранения. В то же время, их собственные потери были достаточно тяжелыми. Доставалось, в основном, от авиации врага, противопоставить которой было нечего.

- 36. Передача сигналов флаговым семафором. Вдали видна КЛ типа «Эль-пидифор». Черноморский флот. Sending signals via signal flag semaphore. Note the «Ehl'pidifor» KL. Black Sea Fleet.
- 37. Катер Северного флота в походе. Обратите внимание на камуфляжную окраску. A boat of the Northern Fleet underway. Pay close attention to the camouflage paint job.
- 38. «Пятерки» в Испании: Lanchas rápidas 11, 21, 31 и 41 в базе. «Fivers» in Spain: Lanchas rápidas 11, 21, 31 and 41 at their base.

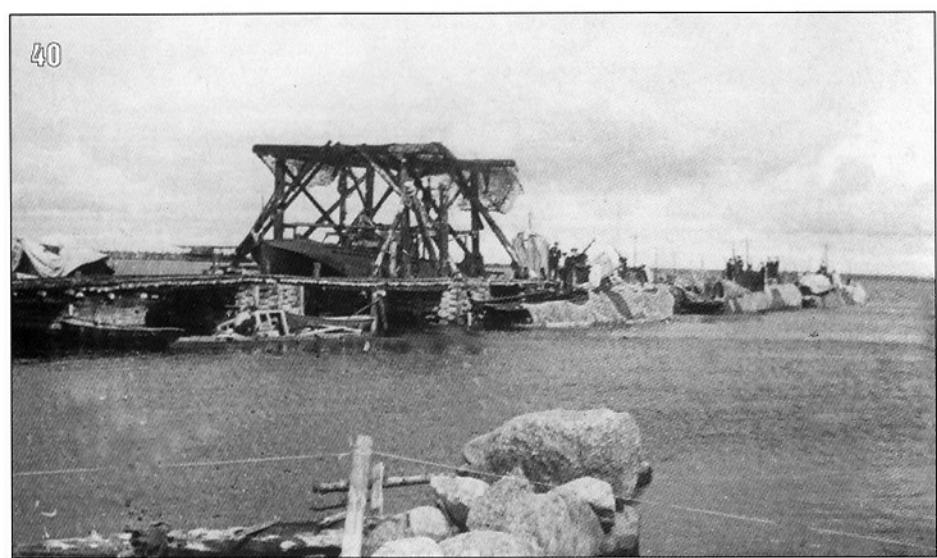


38

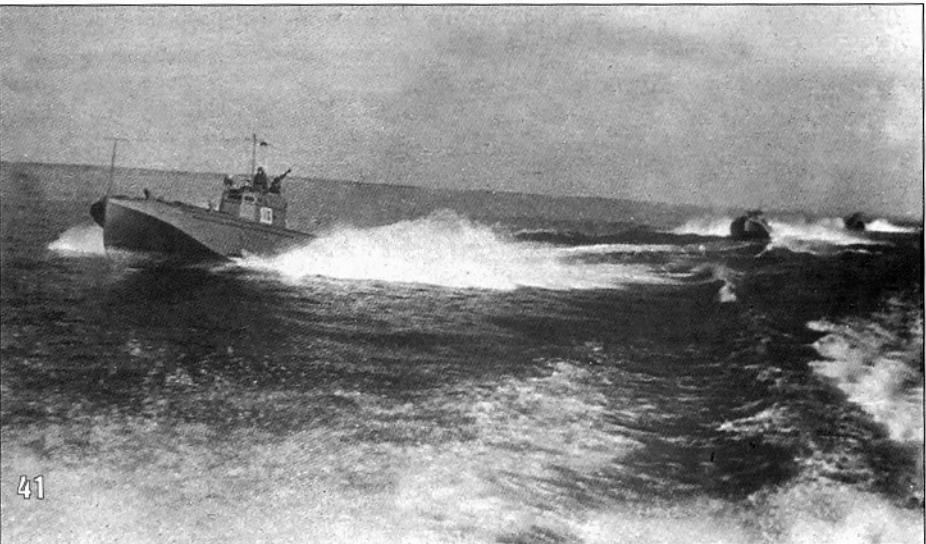


39

- 39. Экипаж Г-5 VI-серии под командованием Героя Советского Союза Жильцова. Инструктаж перед походом. Балтийский флот, 3 ноября 1943 г. Crew of a «G-5» from the 6th production series under the command of Hero of the Soviet Union Zhiltsov. Instructions being given prior to departure. Baltic Fleet, 3 November 1943.
- 40. Одна из баз торпедных катеров на о. Лавенсаари. Финский залив, 1942 г. One of the torpedo boat bases on Lavensaari Island. Gulf of Finland, 1942.



40

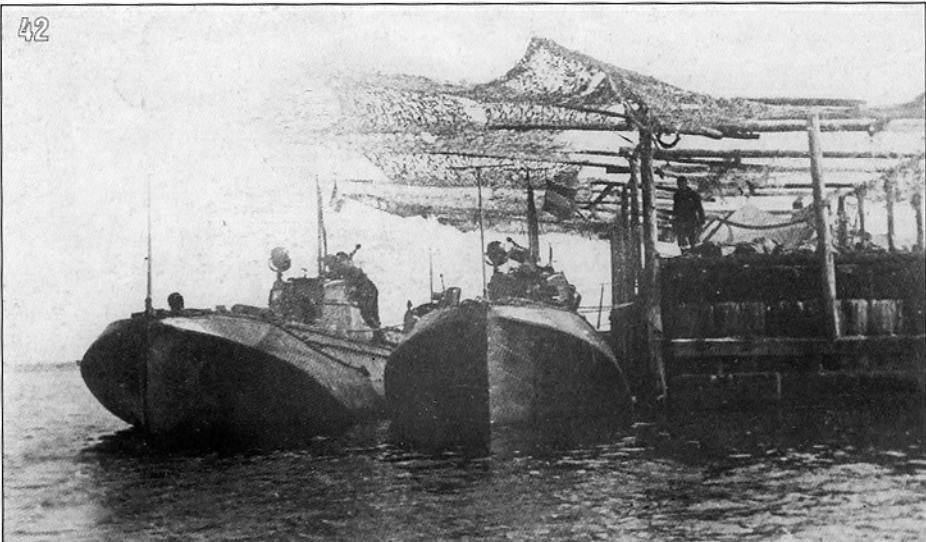


41

41. Катера Х-серии в походе.  
A boat from the 10th production series underway.

42-44. Катера Г-5 под маскировочными сетями около импровизированного эллинга на о. Лавенсаари. 1942 г.  
A «G-5» boat under camouflage netting near an improvised berth on Lavenesaari, 1942.

45. Катер с десантом идет к пункту высадки.  
A boat carrying a landing team nears its landfall.

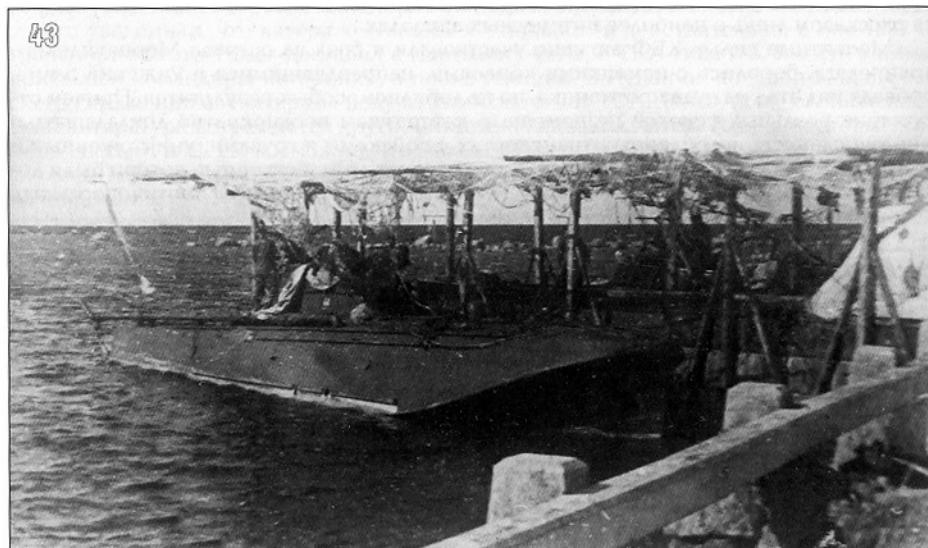


42

В конце сентября состоялась единственная за всю войну атака катерников советского флота на соединение крупных надводных кораблей, которые обрушили град снарядов на защитников полуострова Сворбе (Сырве). Обстрел наших войск корабельной артиллерией требовал энергичного ответа. Командующий береговой обороной Балтийского района генерал-лейтенант Елисеев принял решение — атаковать врага торпедными катерами. Командир дивизиона капитан-лейтенант А.Н.Богданов выделил отряд в составе ТКА №67 (главстаршина А.И.Афанасьев), №83 (лейтенант Н.Н.Кременский), №111 (лейтенант Б.П.Ущев) и №164 (лейтенант В.Д.Наletов) под общим командованием капитан-лейтенанта В.П.Гуманенко. Это были все боеспособные на тот момент единицы, оставшиеся в распоряжении защитников архипелага. Обогнув Сырве, катерники направились к бухте Алы, где находилась эскадра противника. В ее состав входили легкие крейсера «Лейпциг» и «Эмден» с миноносцами охранения «Т-7», «Т-8» и «Т-11», а неподалеку действовали еще и тральщики из состава 17-й флотилии.

Советские и немецкие описания дальнейших событий настолько разнятся между собой, что складывается впечатление, будто противники вели два отдельных боя, никак не связанных друг с другом. По отечественной версии, уже при выходе из Ирбенского пролива катера атаковал вражеский гидросамолет, который отогнал (и даже сбили) истребители прикрытия, затем отразившие попытку еще двух «стервятников» справиться с их «подзащитными». Но фашистские корабли, предупрежденные сигнальными ракетами гидросамолета, успели подготовиться к встрече и по атакующим был открыт ураганный огонь. Находившийся на катере Ущева командир отряда, оценив обстановку, приказал: «Боцман, сигналы: «Дым», «Атака». Прикрываясь дымовыми синими, «Г-пятью» устремились вперед. ТКА Ущева и Афанасьева выпустили торпеды по крейсеру, Наletов и Кременский ударили по миноносцам. В это время огнем противника был подбит №83, потерявший ход и начавший тонуть. Катер Ущева в два захода снял с 83-го экипаж кроме радиста Евгения Бычинского, который задержался, чтобы уничтожить секретные документы. В этот момент на 111-й пошел немецкий миноносец и Ущев скомандовал «Полный вперед». Бычинский все же успел ухватиться за кормовую консоль и остался висеть за кормой катера, отходившего на скорости более 50 узлов. Когда удалось оторваться от преследования, боцман ТКА №111 заметил чудом удержавшегося Бычинского и помог ему забраться на катер.

Германский вариант гласит, что о выходе катеров «Лейпциг» предупредили тральщики, а в 9:17 (время — берлинское) сигнальщики «Эмдена» доложили об обнаруже-



43

нии противника, по которому уже через две минуты был открыт огонь из носовых орудий. Дистанция в этот момент составляла около 55 кабельтовых. После этого оба крейсера изменили курс, стремясь использовать всю мощь артиллерии. В 9:25 советские катера увеличили ход и начали атаку. «Лейпциг» открыл огонь по правофланговому ТКА, который ставил дымовую завесу. Интенсивная стрельба была не слишком точной, что позволило катерам выпустить торпеды. Но они прошли далеко от объектов атаки — немецкие наблюдатели заметили лишь один след. В 9:33 артиллеристы поразили одного из противников 150-мм снарядом. Миноносцы «Т-7», «Т-8» и тральщик «М-151» некоторое время преследовали отходящие катера, но попали под огонь береговых батарей и отошли к главным силам. Крейсера претендовали на потопление двух нападавших.

Несмотря на промахи, возвратившиеся в Мишту катерники доложили о блестящей победе. Получалось, что жертвами блестящей атаки оказались два потопленных миноносца плюс тяжело поврежденные крейсер и миноносец. Хотя победные реяции никак не соответствовали действительности, все же атака принесла вполне конкретные плоды — расстреляв в ходе ее отражения большое количество снарядов главного калибра, «Эмден» и «Лейпциг» ушли для пополнения боезапаса и больше в обстрелах наших войск на Сааремаа не участвовали.

Единственной подтвержденной победой, да и то относительной, для катеров типа Г-5 в 1941 г. можно считать вспомогательный тральщик «М-1707» (экс-траулер «Люнебург»). Относительность заключалась в том, что немецкий корабль к моменту его обнаружения нашими моряками был тяжело поврежден и оставлен экипажем. Сняв с ТЩ флаг и зенитный автомат, катерники (ТКА №67) добили его торпедой.

Не слишком удачно действовали «пятерки» и в следующем году, хотя возможности проявить себя у их экипажей были. Так, в июле 1942 г. КБФ предпринял попытку захватить небольшой скалистый остров Соммерс, который оборонял финский гарнизон в составе 92 человек при 12 орудиях калибром от 20- до 75-мм, таком же количестве пулеметов и двух минометах. Хотя в распоряжении нашего командования имелось довольно много катеров самого разного назначения, основными десантными средствами были выбраны торпедные катера типа Г-5 и малые охотники. Налеты нашей авиации особых результатов не дали, поэтому когда в 01:20 8 июля десантные группы развернулись и пошли к местам высадки, финны встретили их огнем. На ТКА №121 при подходе к берегу заглохли моторы с муфтами, включенными на передний ход и при заводке моторов он сразу сел на камни. После того, как десантники покинули катер, его попытались снять с камней, но неудачно. Хорошо еще, что удалось спасти экипаж. Также на подходе к месту высадки получил повреждения ТКА №71. Несмотря на это, ему удалось высадить находившихся на борту бойцов, но не в предусмотренном месте, а «куда придется». Отходивший после этого от острова 71-й вновь попал под артиллерийский огонь, загорелся и погиб. Личный состав с него под непрекращающимся обстрелом сумел забрать катер №152 (типа Д-3), сам имевший повреждения. Досталось и «пятерке» с бортовым номером 171 — погиб командр, из числа десантников трое были убиты и четверо ранены.

Реакция финского командования на действия Балтфлота оказалась быстрой и энергичной — в бой были брошены канонерские лодки «Уусимаа» и «Хямеенмаа», а также пять сторожевых катеров. Подходившая к Соммерсу первой «Уусимаа» подверглась нападению двух «Г-пятых» (№73 и 113) из состава дозорной группы и сумела успешно отразить атаку, потопив 113-й. Советские катерники доложили о потоплении неприятельской канлодки — первой из заявленных в ходе боев побед.

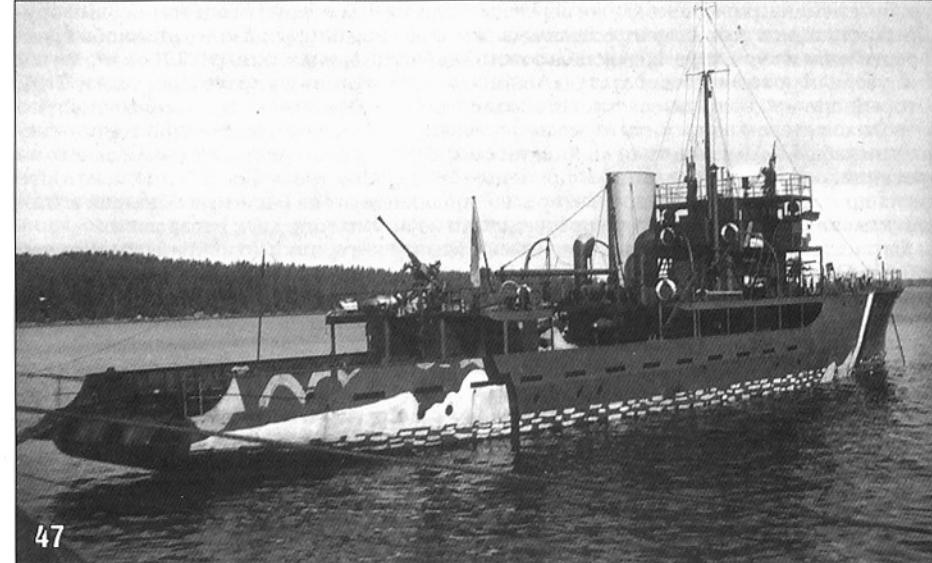
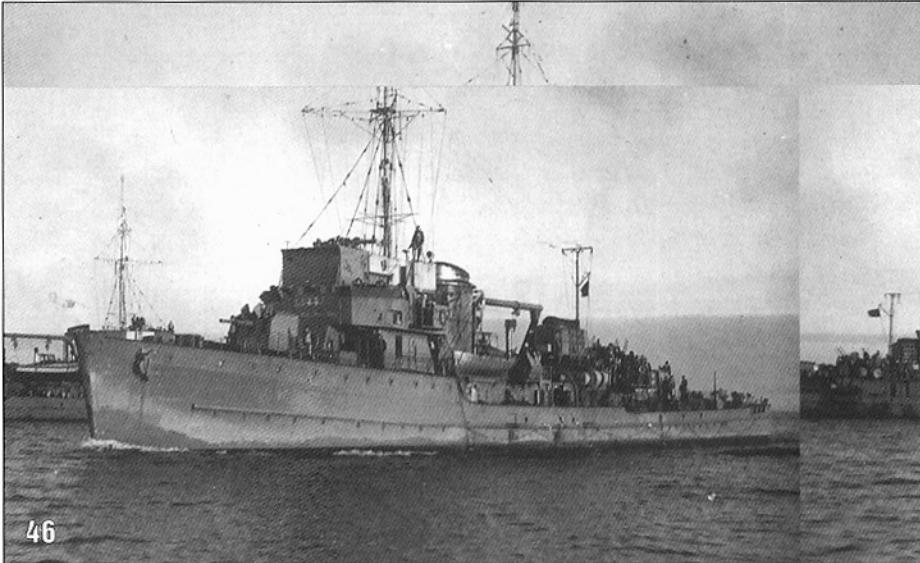
Ожесточенные бои за Соммерс шли до 10 июля, причем основными противниками наших катерников были финские канонерки и сторожевые катера типа VMV. И надо сказать, что они балтийцам оказались не по зубам — несмотря на целый ряд докладов об уничтожении вражеских кораблей ни одна торпедная атака не завершилась успехом, а ответный огонь часто достигал цели. В перестрелках из бортового оружия перевес был полностью на стороне финнов, катера которых имели на вооружении скорострельные малокалиберные пушки. По огневой мощи им уступали даже малые охотники, а о «Г-пятых» и говорить нечего. Из «пятерок», кроме уже упомянутых, погибли еще и №31 и 123. Кроме того, жертвами провалившейся операции стали два представителя других типов ТК (Д-3 №22 и Ш-4 №83), а также малый охотник №306.



44



45



- 46. Тральщик типа «М» — лютый враг и лакомая цель...  
A Type «M» trawler — a favorite target of «G-5» crews.
- 47. Финский тральщик М3 «Риилахти».  
The Finnish M3 trawler «Riilahti».
- 48. Пленные немецкие моряки с миноносца Т31 на борту Г-5.  
Captured German sailors from the minelayer T31 onboard a «G-5».
- 49,50. Гвардейский ТК-15 «Алтаец». Балтийский флот.  
Guards Torpedo Boat TK-15 «Altayets». Baltic Fleet.
- 51. Катера у причала Петрозаводска. 1942 г.  
A boat on the ways at the Petrograd Factory. 1942.

- 52. Торпедные катера VI-серии Героя Советского Союза кап. 3 ранга Г.П.Гуманенко с десантом в порту Палдиски. КБФ, сентябрь 1944 г.  
A torpedo boat from the 6th production series and commanded by Hero of the Soviet Union Captain 3rd Rank G.P. Gumanenko with a landing team in the port of Paldiski. Red Banner Baltic Fleet, September 1944.
- 53. Г-5 с десантом. На люке МО установлена спарка пулеметов ДА.  
A «G-5» with a landing team. At the hatch of the MO is a pair of DA machine guns.



50



Основной формой боевой деятельности торпедных катеров КБФ в этом году были минные постановки. Лишь однажды они добились успеха в торпедной атаке, уничтожив корабль ПЛО «Uj-1216» (бывший норвежский китобоц), но ТКА №152, торпеда которого попала в цель, относился не к типу Г-5 (хотя три из них также участвовали в этом бою), а к «Дэ-третьим».

На следующий год минные постановки с ТКА разных типов были продолжены еще более энергично, но, по утверждению Ю.Майстера, оказались неэффективными. Также привлекались торпедные катера и для защиты своих тральщиков, при этом они неоднократно вступали в бой с кораблями противника, неся при этом потери. Бывали, однако, и победы — наиболее успешным действием советских «москитов» на теа-

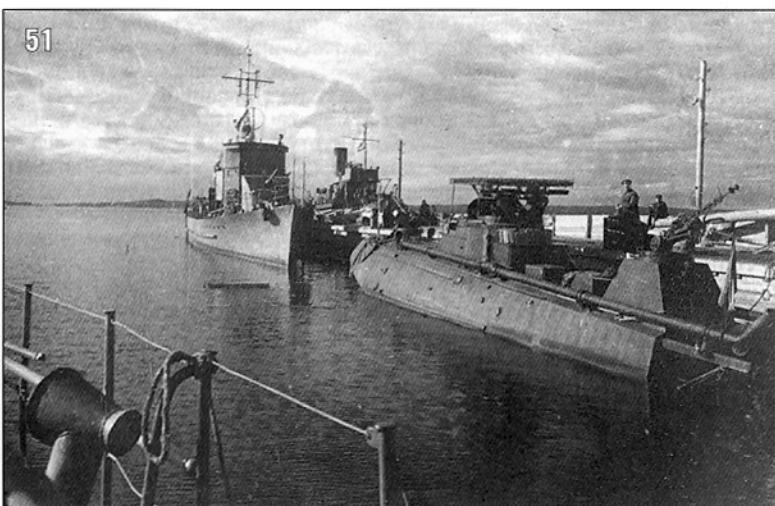
52



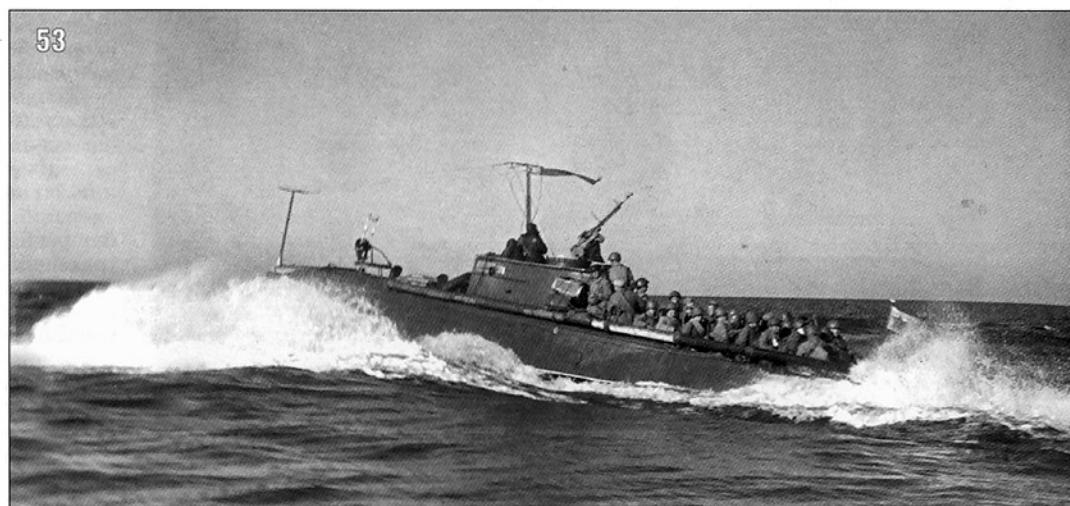
tre в 1943 г. можно считать поход, закончившийся потоплением финского минного заградителя «Риилахти».

22 августа в 23:45 «Гэ-пятые» №94, 124 и 134 вышли с Лавенсаари на поиск вражеских кораблей на Западном Гогландском плесе и между островом Орренгрунд и огнем Тийскери. Командовал отрядом капитан-лейтенант Гуманенко. Сперва им не удавалось найти противника, но в 2:38 следующих суток катера, находившиеся недалеко от Тийскери, на дистанции около 15 кабельтовых заметили два силуэта и пошли на сближение с ними. Спустя шесть минут определили, что это были (по донесению) «...сторожевой корабль типа Ф-1, стоявший носом на северо-восток, а в расстоянии 1-2 каб. от него на северо-восток — сторожевой катер». Наши «москиты» находились в темной

51



53



54



55

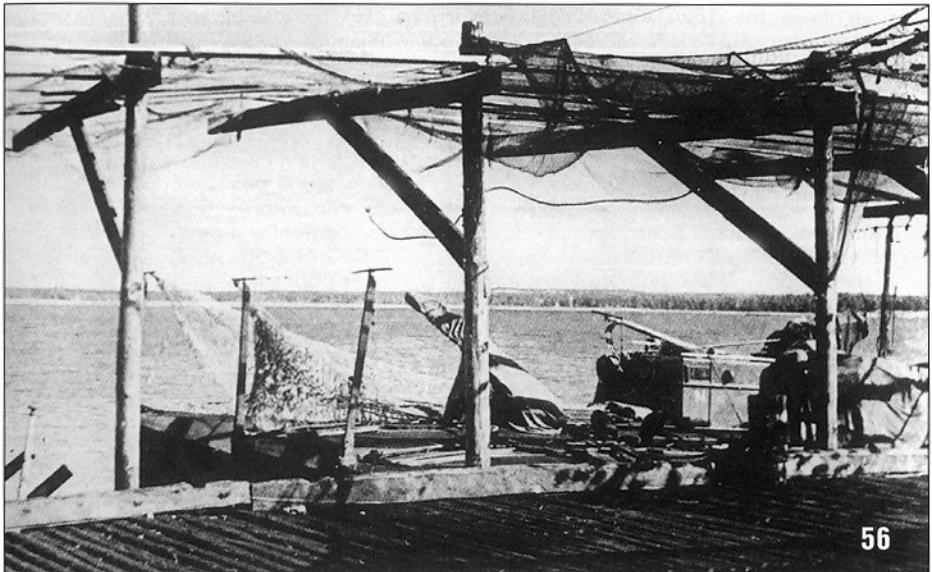


части горизонта, а неприятель — на лунной дорожке. Условия для атаки были очень удачные, но первый блин вышел комом. Первая торпеда, выпущенная в 2:45 124-м с дистанции 5 кабельтовых, в цель не попала, катер описал полную циркуляцию и спустя две минуты попытался произвести второй выстрел. Снова неудачно — торпеда из аппарата не вышла! Тогда Гуманенко приказал атаковать противника 94-му, которым командовал старший лейтенант Жильцов. В 2:50 катер с 2,5 кабельтовых произвел двухторпедный залп, причем финны уже активно противодействовали огнем, вынувши советский отряд лечь на курс отхода. Прошла всего лишь минута, и «рыбины» нашли цель — раздался сильнейший взрыв.

Без дальнейших приключений Гуманенко повел свою группу к Лавенсаари, подойдя к базе в 4:22. Там, как положено, был проведен митинг личного состава, а во всех подразделениях прошли политинформации о боевом успехе. Действительно, на дно отправился новый корабль (о том, кто именно был потоплен, командование КБФ узнало несколько позже) с 24 членами экипажа, у нас же потерь не было.

Из многих боев 1944 г. хотелось бы особо отметить события, развернувшиеся в ночь с 19 на 20 июня у Нервы. Этот маленький островок (финское название — Нарви), расположенный в восточной части Финского залива, с зимы 1941 г. оставался «ничейным» и никому не нужным. Так продолжалось до тех пор, пока советскому командованию он не понадобился как опорный пункт для обеспечения новых наступательных операций. Для захвата Нервы была выделена усиленная рота с трехорудийной 45-мм батареей. Доставить десант предполагалось на СКА типов МО и Д-3, а также катерах-тральщиках. Для прикрытия «сей грозной армады» предназначались 14 торпедных катеров (Д-3, Г-5 и даже Ш-4), сведенных в четыре отряда. Ими командовали гвардии капитан-лейтенанты Б.П.Ущев и И.С.Иванов, капитан 3 ранга В.И.Тихонов и капитан 2 ранга С.А.Осипов, на которого возлагалось общее руководство группами в море.

Немецкое командование, со своей стороны, решило провести в том же районе так называемую операцию «Дроссельфанг», целью которой был разгром предполагавшегося советского десанта на острова Бьерке и Пийсари. Для реализации замысла были использованы два новых больших миноносца (Flotten-torpedoboote), вышедших вечером 19 июня от острова Муссало. Около полуночи они встретились с балтийцами в районе банки Средняя. Германские корабли имели явное преимущество над советскими катерами в артиллерийском бою — без ущерба для себя они нанесли повреж-



56

дения МБК-503, МБК-505, МО-106. Неизвестно, чем бы все закончилось, но тут вступили в дело торпедные катера. Первой вступила в бой группа Ущева — ТК-53, 63 и 153. Но ее атака провалилась, выпущенные торпеды прошли мимо цели а огонь миноносцев был точен. Все три ТКА получили повреждения, особенно досталось 63-му, в который попало три снаряда. «Бедолага» получил пробоину ниже ватерлинии, на нем затопило моторный отсек, повредило моторы и бензобаки. Катер потерял ход и впоследствии его прибуксировали к пирсу острова Сескар.

Следующей атаковала группа Иванова (ТК-41, 101, 103 и 111), и вновь неудачно: 101-й и 103-й получили повреждения. Немцы, хотя вновь избежали торпедных попаданий, не могли игнорировать угрозу. Они оставили в покое сторожевые и бронекатера и отошли, но не надолго. Около часа ночи «Т-30» и «Т-31» вернулись намереваясь окончательно разгромить десант. Но теперь их ждала по-настоящему «горячая» встреча. Учтя прежние неудачи, Осипов собрал все свои не пострадавшие в двух первых попытках катера. Дымовые завесы сделали видимость совсем отвратительной и миноносцы потеряли друг друга. В этих условиях в 1:02 ТКА старшего лейтенанта Тороненко и лейтенанта Бушуева (37-й и 60-й) смогли торпедировать «Т-31». Две «рыбины» быстро отправили «фрица» на дно, вместе с ним погибло 76 моряков. Еще шестерых наши катерники взяли в плен. «Т-30» быстро отошел в шхеры, покинул район боя и балтийцы. Они честно выполнили свой долг, позволив десантникам без помех высадиться на Нерве и уничтожив крупный боевой корабль Кригсмарине. Воспользовавшись уходом советских сил к месту боя подошли финские торпедные катера, спасшие 86 уцелевших немцев.

Хотя в бою пострадало 10 наших ТКА (кроме вышеперечисленных, еще и ТК-9, 10, 33, 37 и 163), потери в людях оказались минимальными — всего несколько раненых, а уничтоженный «Т-31» стал самым большим кораблем, потопленным надводными силами КБФ. Были в 1944 г. у катерников и другие победы, например, потопленный в Нарвской бухте тральщик «М-37».

Продвижение наших сухопутных войск вызвало необходимость высадки все новых десантов. И торпедные катера стали чуть ли не основным средством для быстрой доставки войск. «Гэ-пятые» даже прошли специальное дооборудование — по крайней мере 19 единиц этого типа вместо торпед получили в желоба специальные банки для удобного размещения пехотинцев. Особую роль сыграли катера в ходе Моонзунд-



57

- 54. **ТК-125 подходит к борту плавбазы. Балтийский флот.**  
TK-125 proceeding to close on an amphibious base. Baltic Fleet.
- 55. **ТК-353 (XIII-серии) идет в атаку. Черноморский флот.**  
TK-353 (a 13th production series boat) moving to the attack. Black Sea Fleet.
- 56. **Маскировка катеров 1-го Гвардейского дивизиона на о.Лавенсаари. 1942-43 гг.**  
Concealment for boats of the 1st Guards Division on Lavenaari Island. 1942-43.
- 57. **Командир катера А.А.Куракин.**  
Boat commander A. A. Kurakin.
- 58. **Артиллерийские катера 2-й Новороссийской БТК в походе.**  
A gunboat of the 2nd Novosibirsk BKT under way.



58



59

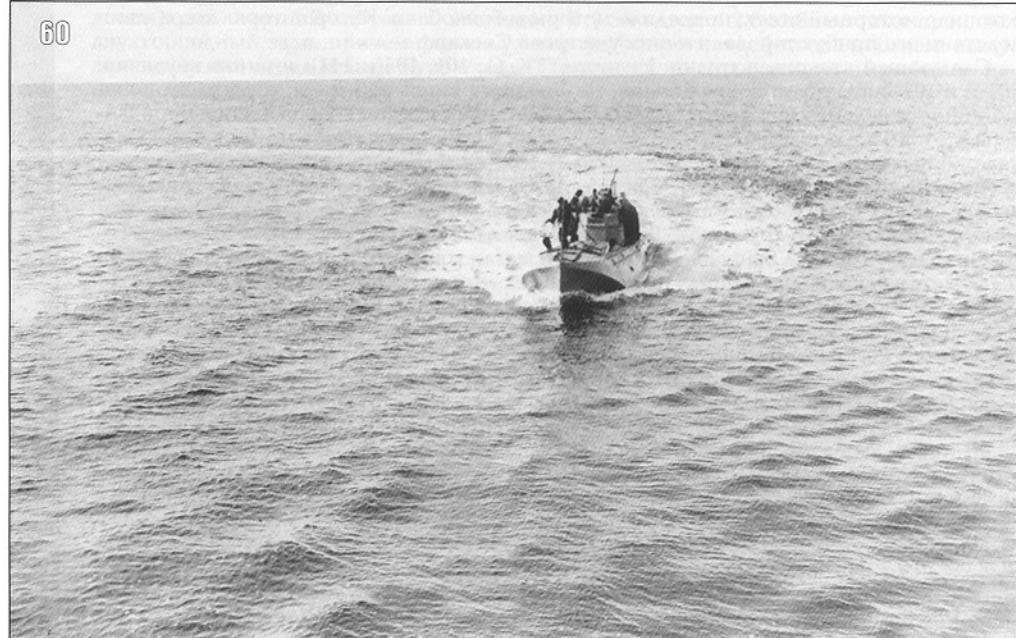
ской десантной операции. Причем стоит отметить, что на ТКА, в числе прочих, возлагались и задачи огневой поддержки! Благо, что часть из них имела на вооружении, помимо пулеметов, 20-мм пушки и пусковые установки реактивных снарядов.

27 сентября торпедные катера, вышедшие накануне из Палдиски, в 10:30 начали высадку бойцов морской пехоты на остров Вормси, спустя два дня бригада торпедных катеров перебазировалась в гавани Рохукюла и Хаапсалу, где сосредоточилось 48 ТКА. Вечером 20-го 12 катеров с десантом подошли к пристани Куйвасте на острове Муху. Немецкие войска встретили их огнем буквально из всех видов оружия и тут в очередной раз помогло единственное достоинство импровизированных «пехотно-десантных средств» — большая скорость. Хотя в ходе продолжавшихся боев были потери и неудачи, все новые и новые десанты сходили с бортов «торпедников» на захваченные врагом острова: 2 октября на Хиума, 5-го — на Сааремаа. В последнем случае бойцов высаживали главным образом на необорудованное побережье, в районе, изобилующем мелями и подводными камнями. Все это привело к огромному количеству аварийных повреждений. Всего за период с 27 сентября по конец ноября КБФ потерял восемь ТКА, из которых к десантам имел отношение только один (остальные подорвались на минах в различных районах Балтики), зато из 60 поврежденных катеров этого класса две трети пострадали от самых различных аварий, включая столкновения и штормовые повреждения.

Участие «москитов» в Моонзундской операции не ограничивалось только непосредственно высадкой десантников. Приходилось также перевозить вооружение и боеприпасы, технику и обеспечивать снабжение десанта. Дошло даже до того, что реданные глиссеры «подхватывали» в роли буксиров! Если же добавить к этому налеты немецкой авиации и бои сражекими кораблями, то не стоит удивляться, что к декабрю подавляющее большинство катеров оказались на ремонте. Этой участи не избежали даже те, кого миновали аварии и повреждения — сказывался износ матчасти, и прежде всего — двигателей.

В 1945 г. «Гэ-пятерки» уже не играли той роли, что раньше — им на смену приходили новые, более крупные и совершенные катера, получаемые по ленд-лизу или от промышленности. Но тем не менее трудяги-«пятерки», невзирая на все недостатки и старые раны оставались в строю не только до Дня победы, но и в первые послевоенные годы.

60





61



63

59. Гвардейский ТК-15 «Алтаец» выходит в море.  
Guards Torpedo Boat TK-15 «Altayets» goes out to sea.
60. ТКА Г-5 XI-бис серии. КБФ.  
A «G-5» torpedo gunboat of the 11th production series. Red Banner Baltic Fleet.
- 61,62. Отдача приказа и выход катеров в море.  
Giving the order and moving the boats to sea.
- 63,64. ТКА «Г-5» и «123-бис» (ТК-125, ТК-131 «Речник Ангары» и ТК-15 «Алтаец»).  
Torpedo gunboats of the «G-5» and «123-bis» classes (TK-125, TK-131 «Rechnik Angary» and TK-15 «Altayets»).



62



64

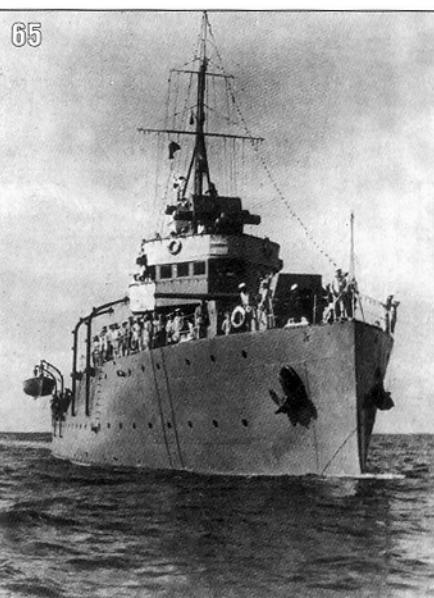
## В ЧУЖИХ РУКАХ

В годы Второй мировой войны катера типа Г-5 служили не только в нашем флоте. Испытывавшая острый дефицит всех видов техники и вооружения Финляндия охотно использовала захваченные у Красной Армии и Флота трофеи. Так, в 1941–1944 годах финны ввели в состав своих ВМС пять попавших к ним в руки боевых катеров: бронекатер и четыре торпедных, в т.ч. три «Г-пятых». Первые два, с бортовыми номерами 64 и 141, были потеряны Балтийским флотом 16 (или 14) октября 1941 г. в Выборгском заливе в точке с координатами 60 гр. 17 мин с.ш. и 28 гр. 43 мин в.д. Катера сели на мель и, поскольку сняться самостоятельно не смогли, были оставлены экипажами. Хотя советские моряки доложили командованию об уничтожении своих «линкоров», это было некоторым преувеличением. В ноябре финны обнаружили их и захватили. Вероятно, ни в одном другом флоте возиться с искреженными «останками» не стали бы, но тут было не до жиру... Бывший ТКА №141 вступил в строй ВМС Суоми лишь в середине осени 1942 г., а экс-64-й еще позже. Они получили у новых хозяев наименования «Вихури» и «Виима» соответственно.

Прошло совсем немного времени с момента вступления «Вихури» в строй, как выяснилось, что возились с ним не напрасно. 10 ноября 1942 г. воздушная разведка обнаружила у острова Лавенсаари крупный советский корабль, опознанный как канонерская лодка «Красное Знамя». Флотилия торпедных катеров, которой командовал капитан-лейтенант Пеуранхеймо, получила приказ потопить врага.

Вечером 17 ноября все три исправных финских ТКА вышли к Лавенсаари. В их числе были старые торнирофтовские 12-тонные «Сюексю» (флагман) и «Винха», а также «Вихури». Под прикрытием темноты они сумели необнаруженными проникнуть в гавань, но на месте предполагаемой стоянки советскую канлодку не обнаружили. Командир флотилии решил тогда торпедировать причал, но на «Сюексю», который должен был выполнить это задание, отказал механизм торпедной стрельбы. Не достигнув никаких результатов, финские моряки возвратились в свою базу Кламила.

65. Канонерская лодка «Красное Знамя», потопленная финскими катерами Г-5.  
The gunboat «Krasnoye Znamya», sunk by Finnish «G-5» boats.



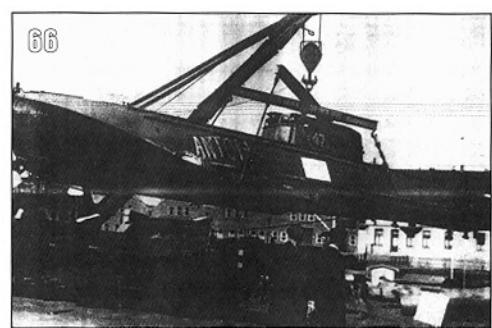
Охранявшие подходы к бухте сторожевые катера вообще остались сторонниками наблюдателями. По оценке участников атаки, подтверждаемой советскими данными, свою роль в таком развитии событий сыграли следующие обстоятельства. Во-первых, отряд подходил к Лавенсаари по нашему военному фарватеру, а во-вторых, сигнальщики КБФ четко опознали свой, отлично им известный катер типа Г-5. Очень вероятно, что не будь среди финских ТКА бывшего 141-го, их встретили бы как положено и Балтфлот не понес тяжелую потерю.

Подойдя ко входу в гавань, «КМ-27» отвернулся в сторону и приступил к минной постановке, а торпедные катера со скоростью четыре узла двинулись вперед. Сперва им не удалось обнаружить свою главную цель, но в 21:13 «Красное Знамя» заметили у берега. Финские катера увеличили ход и «Сюексю», атаковавший первым, выпустил две торпеды, «Винха» — одну. Концевой «Вихури» (командир — лейтенант Кайатсало) также выпустил одну «рыбку». Огонь советской артиллерии был неэффективным, а канлодка получила два торпедных попадания и быстро затонула с большими потерями среди личного состава. На отходе «Вихури», развивший скорость до 40 узлов, поставил дымовые завесы. Действия советских дозорных катеров и береговой обороны были по-прежнему плохо организованы и не причинили финнам вреда. Встретив «КМ-27», они в начале следующих суток благополучно вернулись в свою базу.

В 1943 г. ВМС Финляндии получили существенное пополнение торпедными катерами, что позволило организовать соединение из двух флотилий по два дивизиона каждая. Бывшие советские катера «Васама» (типа Д-3, захвачен в октябре 1941 г.), «Вихури» и «Виима» составили 2-й дивизион (командир — капитан-лейтенант резерва Лехтонен) 1-й флотилии. Летом 1944 г. к ним присоединился еще один «Г-пятый».

В ночь на 17 июня катера КБФ ТК-41, ТК-51, ТК-111 и ТК-103 у острова Руонти атаковали конвой противника. Хотя по донесениям наших моряков торпеды отправили на дно два транспорта и сторожевой корабль, реально потерю враг не понес. Зато ответный огонь финских сторожевых катеров (типа VMV) 2-й флотилии был точен. ТК-51 получил несколько попаданий, потерял ход и загорелся. Попытка буксировки не удалась, поэтому с 51-го сняли экипаж и забрали документы. По докладу командира отряда, подбитый катер затонул. На самом же деле 51-й был захвачен. Возможно, что он все же притонул на мелководье или был прибит волнами к отмели, а затем снят с нее экипажами VMV, которые доложили о потоплении одного и захвате другого советского ТКА. Ремонт трофея занял не слишком много времени, и вскоре он вступил в строй финского флота под обозначением V-3. Стоит отметить, что в составе ВМС Финляндии он стал единственным торпедным катером, не имевшим названия.

Занятно, что в сентябре 1944 г. финские «Г-пяты» снова... послужили интересам СССР. Это случилось после подписания перемирия между финнами и нашей страной и последовавшей затем попыткой немцев захватить остров Гогланд (Суурсаари). В ходе борьбы с германскими кораблями, высадившими десант и обстреливавшими позиции защитников острова, финское командование в ночь с 14 на 15 сентября бросило в бой свои торпедные катера — новые типа Т («Тайсто») и трофейные типа V (т.е. Г-5). Полным ходом подойдя к району боевых действий, они атаковали неприятеля. Немцы были захвачены врасплох, и в течение примерно полутора часов произошло много стычек, в ходе которых финны выполнили несколько торпедных атак; обе стороны активно использовали бортовое оружие и ставили дымзавесы. Несколько торпед взорвалось у берега Гогланда, заставив командиров катеров заметно преувеличить свои успехи, но все же два герман-



66. ТКА №47 в руках немцев.  
Torpedo boat TKA-47 in German hands.



67. Финский Г-5 №223.  
Finnish «G-5» №. 223.

ских корабля — буксир «Пернау» и моторный тралщик «R-29» — пошли на дно, а еще два «раумбота» получили повреждения от огня бортового оружия финских ТКА. Хотя известный историк финского флота П.-О.Экман числит обе победы за одним конкретным катером (Т-5 «Туиску» лейтенанта Оваскайнена), возможно это и не совсем так и одна из «добыч» приходится на долю экс-советских катеров. Ответный огонь немцев был не слишком точен, но тем не менее одному из «Гэ-пятых» — V-2 — досталось. Он получил четыре попадания, один из членов его экипажа был ранен.

Бои у Гогланда стали последней страницей истории службы трофейных советских катеров у новых хозяев. Поскольку Финляндия вышла из войны, КБФ получил в октябре 1944 г. свое «утраченное имущество» назад. Пройдя ремонт, «возвращенцы» с 20 декабря снова подняли советские военно-морские флаги, получив новые обозначения. Бывший №64 стал ТК-70, экс-№141 — ТК-80, а ТК-51 превратился в ТК-90.

В Кригсмарине также числился катер типа Г-5. Но в отличие от трофеев страны Суоми, ясности с ним нет. Очевидно лишь, что служивший на Черном море «Пингвин» («Pinguin») мог быть либо экс-№47 Балтфлота, либо экс-№111 Черноморского флота. Первый из них немцы захватили в самом начале войны. 27 июня 1941 г. четыре германских торпедных катера из состава 3-й флотилии, возвращавшиеся после успешной атаки советских кораблей в Ирбенском проливе (был тяжело поврежден эсминец «Сторожевой», потерявший носовую часть), у Ужавы встретились с тремя советскими ТКА. Они отходили из Лиепая в Вентспилс, и на них пытались эвакуироваться командование и штаб военно-морской базы. Командир 47-го получил приказ отвлечь противника и это ему удалось — два катера ушли от врага. Но ТКА №47 в ходе боя получил много попаданий и потерял ход. Видимо, командиры «шнельботов» сочли его обреченным, поскольку удалились, не добив «Гэ-пятый» и не попытавшись захватить с него пленных. Наши моряки сумели на самодельном плоту достичь берега, где были захвачены в плен. А брошенный катер спустя некоторое время был обнаружен и захвачен немцами, получив временное и неофициальное название «Антон» («ANTON»).

ТКА №111 «попал в плен» у Евпатории при попытке снабдить боеприпасами поддерживающий огнем евпаторийский десант БТШ «Взрыватель». Что случилось дальше — не совсем понятно. Вероятнее всего, катер сел на песчаную мель в ночь с 5 на 6 января 1942 г. и, не сумев с нее сняться, 7 января был захвачен врагом. Но возможно, что 111-й оказался на берегу не случайно, а выбросился вполне целенаправленно — из-за ранее полученных повреждений. Так или иначе, но спустя непродолжительное время его сняли с мели саперы вермахта.

Дальше — сплошные вопросы. Даже подробнейший восьмитомный справочник Гренера не помог. В нем сказано: «В Журнале боевых действий Адмирала Юго-востока этот катер описывается как «S-Boot (торпедный катер) 47 русской постройки», но также и как «захваченный у Евпатории S-Boot». Есть вариант, что верно второе, а 47-й, хоть и был зачислен в состав Кригсмарине, в строй не вводился. Что же касается «Пингвина», то согласно тому же Гренеру, он с марта 1942 г. использовался как патрульный и для обеспечения действий авиации (Flugsicherungsboot) в Евпатории, причем его экипаж состоял из шести моряков 4-й группы Дунайской флотилии, а 12 мая того же года был причислен к 1-й флотилии торпедных катеров. Дальнейшая судьба «Пингвина» неизвестна, но по аналогии с попавшими в руки немцев на Черном море бывшими итальянскими ТКА можно предположить, что экс-советский катер к активным действиям не привлекался и к августу 1944 г. был списан.

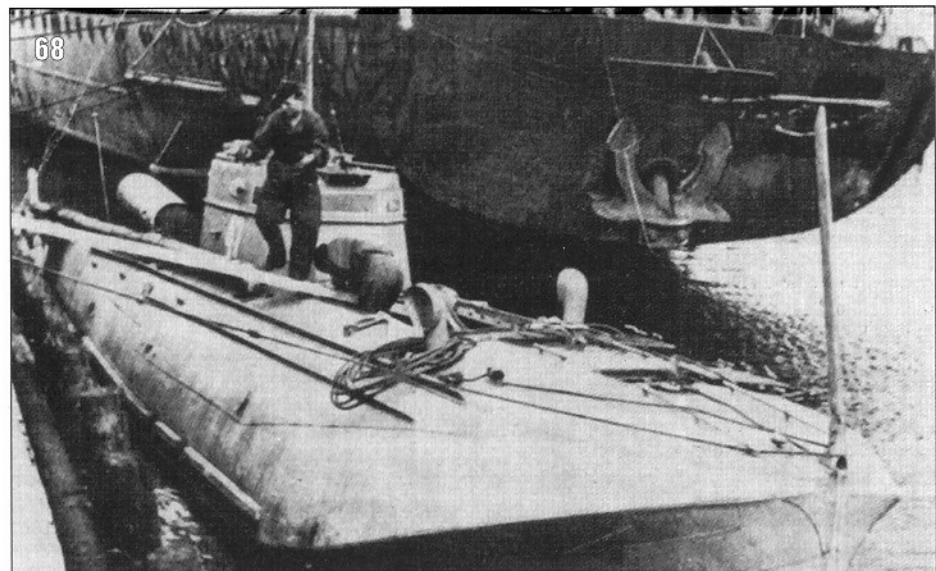
## НА ЧЕРНОМ И АЗОВСКОМ МОРЯХ

По данным фундаментального труда «Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (Том II) к 22 июня 1941 г. в составе Черноморского флота насчитывалось 82 торпедных катера типа Г-5 и два — других типов. Они составляли две бригады (БТКА). Первая насчитывала в своем составе 38 катеров (в т.ч. три учебных) и базировалась на Севастополь, 2-я БТКА — на Очаков, в ней числилось 28 единиц (пять учебных). Батумской военно-морской базе (ВМБ) был придан отдельный учебный дивизион (12 ТКА, дислокация — Поти). Отдельный отряд (шесть ТКА) располагался в Новороссийске. Из общего количества ТКА 39 числились в первой линии, 26 во второй и 16 вне линий. «Гэ-пятые» считались командованием подготовленными к одиночным и групповым атакам в составе звена и отряда как в дневное, так и в ночное время.

Еще до нападения Германии и ее союзников на СССР, на ЧФ принимались повышенные меры безопасности, так для усиления ПЛО Севастополя был проведен поиск силами 11 ТКА. Контроль Северного фарватера осуществляла «компания» в составе ТЩ «Джалита» с катером типа Г-5 на борту, а ТКА №13, оснащенный глушителем, патрулировал у Херсонесского маяка. Кроме того, в Карантинной бухте в состоянии 15-минутной готовности к выходу в море находились две «пятерки», вооруженные одной торпедой и 12 малыми губинными бомбами каждая.

С началом войны торпедные катера активно участвовали в самых различных действиях. Но поскольку реальных целей — надводных кораблей и транспортов врага — не было, основными стали выходы для несения дозора, прикрытия и охранения своих сил. Например, 24 июня СКА и ТКА обеспечивали постановку оборонительного заграждения на подступах к Одессе минзагами «Коминтерн» и «Лукомский». К сожалению, оборонительные минные заграждения у наших баз и портов, не оказав воздействия на германо-румынские ВМС, стали причиной гибели целого ряда своих кораблей и судов. На советской мине погиб со всем экипажем и первый из потерянных на Черном море катеров типа Г-5 — №12, подорвавшийся у Балаклавы 3 июля.

68. Захваченный немцами ТКА №47 в Либаве. 1941 г.  
The captured TKA-47 in Libava.





69



70



71

Особняком стоит акция на Дунае. 1 июля шесть ТКА, предназначенных для действий на коммуникациях противника между Сулиной и Констанцией, перешли в Жебрияны. На следующий день командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф.С.Октябрьский (в недалеком прошлом — катерник) предложил использовать их на Дунае против любых сколь-нибудь значимых целей — мониторов, канлодок, транспортов и даже барж. Румынские мониторы командование Дунайской флотилии небезосновательно считало опаснейшими противниками, а попытки авиации разобраться с ними закончились неудачно. Так что предложение комфлота было принято, но осуществить его не удалось из-за особенностей речного театра и технических проблем. Не выполнив ни одной атаки, отряд вернулся в Очаков.

В 1941 г. торпедные катера по своему прямому назначению не использовались, зато выполняли самые разнообразные задачи — как и в первые дни войны, они прикрывали минные постановки, конвоировали транспорты (например, 2 августа для этой цели использовалось 15 ТК), с помощью глубинных бомб очищали фарватеры от не-контактных мин. К тому же, наше командование было охвачено десантобоязнью и ему постоянно мерещились высадки противника то в Крым, то на Кавказ. Для борьбы с этой угрозой все время резервировались силы, в том числе и ТКА. 19 августа, после получения очередной «достоверной» информации, шесть катеров из Одессы и столько же из Ак-Мечети искали транспорты с десантом, но, естественно, ничего не обнаружили. 27 сентября ТКА №103 и Д-3 впервые осуществили минную постановку (в Днепро-Бугском лимане). В этом походе 103-й сел на мель у Кинбурнской косы, но был спасен и выполнил задание самостоятельно. 18 октября та же пара снова работала минагами, причем ставились английские мины.

Ухудшающееся положение Красной Армии заставило все усилия флота сконцентрировать на обороне своих баз. Но все было тщетно, пали Очаков и Николаев. Пришлось отходить на восток и 2-й БТКА. В августе она перебазировалась на Тендру, а в конце сентября перешла в Ялту. Прорыв вражеских войск в Крым и разгоревшиеся там осенью бои вынудили Военный совет флота принять решение о перебазировании основных сил ЧФ в порты кавказского побережья. В соответствии с этим торпедные катера базировались в Новороссийске, Геленджике и Поти. В Севастополе остались лишь небольшие силы, в т.ч. дивизион ТКА (в основном типа Г-5), главным назначением которого были дозорная служба, траление-бомбометание и постановка дымзавес. В целом же, в этот период войны главной задачей «москитного флота» была несвойст-

венная для него конвойно-дозорная служба. Для примера: 13 октября семь катеров охраняли транспорты «Армения», «Абхазия» и «Котовский» на переходе Севастополь — Одесса, а еще три ТКА (совместно с двумя МБР-2) осуществляли поиск подводных лодок. При эвакуации Одессы для обеспечения отхода привлекалось 13 «Гэ-пятых».

Говоря о задачах, которые выполняли «пятерки», нельзя не сказать об их участии в десантах. На всех театрах, где им пришлось воевать, они оказались прямо-таки «универсальным средством для доставки войск и снабжения». При этом, само собой, совершенно не приспособленные для подобного использования, не имеющие никакой защиты катера несли тяжелые потери. Серьезным испытанием для катерников стала Керченско-Феодосийская десантная операция, для участия в которой из примерно 50 боеспособных ТКА, находившихся в составе флота, было задействовано около 30, причем не только типа Г-5. Необходимо отметить, что личный состав катеров проявлял настоящий героизм. После гибели ТК №24 и 105 в порту Камыш-Бурун уцелевшие члены их экипажей во главе со своими командирами лейтенантами И.Н.Васенко и А.Ф.Крыловым сражались на берегу. Они одними из первых ворвались в Керчь. Вообще, даже без учета противодействия врага, сами по себе походы ту-полевских глиссеров в условиях восьмибалльного ветра, сильного мороза и битого льда были настоящим подвигом.

После окончания десантной операции и создания Крымского фронта в начале 1942 г. основной для катерников стала «общеденная» служба. Ее характерные примеры: 6 марта ТКА совместно с авиацией охраняли подорвавшийся на нашей мине эсминец «Смысленный». 26 апреля №26 действовал в Керченском проливе на посту противоминного наблюдения, а в Севастополе семь катеров (не только «Гэ-пятые») дымзавесами прикрывали прибывающие из Новороссийска корабли. На следующий день на фарватере в Керченском проливе три СКА и шесть ТКА глубинными бомбами и шумом собственных винтов подрывали немецкие неконтактные мины, уничтожив четыре штуки.

Наступление войск Манштейна на Севастополь и систематические удары по нему вражеской авиации сделали пребывание там оставшихся катерников невозможным. Только в ходе одного из авианалетов, 2 июня, повреждения получили девять торпедных катеров. 20 июня в Новороссийск вышли ТКА №43, 53, 101, 121 и Г-8. Их переход прошел благополучно, а вот вышедшей спустя два дня второй группе не повезло. Из ее состава потерялись четыре катера. Один из них — №31 — обнаружил 24 июня эсминец «Безупречный». На болтавшийся без хода кораблик передали продукты, вы-

звали помочь. Командование отправило выручать 31-го СКА №0141. Еще одну пропажу радиоразведка обнаружила южнее Геленджика, а вот два катера типа Ш-4 (№73 и 83) из-за неисправностей были затоплены экипажами.

Недостаточная дальность плавания типа Г-5 привела к тому, что в набеги на Ялту в июне дважды выходили имевшиеся на флоте в единичных экземплярах Д-3 и СМ-3. Им сопутствовал успех — 13-е число оказалось несчастливым для итальянцев. В этот день торпеда отправила на дно сверхмалую подводную лодку «СВ-5». От взрывов также пострадали однотипные с ней «СВ-2» и «СВ-3», а заодно ТКА «MAS-572». 1 августа та же пара уничтожила немецкую БДБ «F-334».

Результативность редких катеров оказалась невысокой. Это справедливо и в отношении отдельного отряда Азовской флотилии, состоявшего только из таких ТК (по состоянию на 25 июня — №14, 54, 94, 124, 134, 144, 154). Как ни странно, но из всех катерников Черноморского флота именно азовцы первыми приняли бой с надводным противником — 30 апреля вечером два наших ТКА, вышедших из Ейска, у Кривой косы вступили в перестрелку с вражеским катером. Эффективность ДШК оказалась ниже, чем у бортового оружия «супостата», имевшего кроме пулеметов еще и малокалиберную пушку. В итоге боя №54 был поврежден, два человека на нем погибли, четыре получили ранения. Отыгравшись наши моряки сумели лишь 26 июля, когда все у той же Кривой косы ТКА № 154 и СКА №0175 обнаружили, и по докладам экипажей, уничтожили две шхуны. По немецким данным подтверждается гибель одного из двух сторожевых катеров местной охранной флотилии, атакованных советскими кораблями.

В ночь с 14 на 15 августа произошел бой, на котором стоит остановиться особо. Четыре торпедных катера (№94, 124, 134, и 154) у мыса Казантип атаковали три немецких БДБ. По оценке самих катерников, их действия оказались безрезультатными, поскольку одна торпеда затонула, а вторая прошла мимо цели. Тогда в дело пустили установку РС, но все 10 выпущенных снарядов легли с перелетом. Но сами немцы (справочник Гренера) подтверждают гибель в это время и в этом месте БДБ «F-138», приписывая ее потопление действиям советской авиации. Отечественные же источники уверяют, что наши самолеты ни 14, ни 15 августа никаких атак в указанном районе не предпринимали! Остается предположить, что десантное баржа или получила

попадание невзорвавшейся торпедой, или реактивные снаряды все же нашли цель. В последнем случае ее потопление оказывается особенно примечательным. Спустя некоторое время немцы подняли «F-138», но при буксировке на ремонт в оккупированной Севастополь она подорвалась на немецкой мине и была окончательно списана.

Базировавшиеся на кавказские порты катера, тем временем, продолжали боевую службу. 27 июня многие из них, вместе с кораблями других классов, разумеется, участвовали в оказании помощи поврежденному вражеской авиацией лидеру «Гашкент». А в «черный день» 2 июля, когда ЧФ понес большие потери в результате авиаудара на Новороссийск, досталось и ТКА — №33 и 112 погибли и, по крайней мере, один получил повреждения. Дорого обошлась попытка высадить разведчиков 47-й армии у Камыш-Буруна 10 июня. ТКА №152 получил попадания снарядов, и отошел от берега. Утром его обнаружили наши самолеты-разведчики у Эльтигена. Катер стоял без хода и с большим креном. Предпринятые поиски результатов не дали, все находившиеся на борту — экипаж и 25 разведчиков — погибли. 3 августа катерникам опять пришлось охранять поврежденный корабль — торпедированный крейсер «Молотов». В сентябре катера совершили много походов, вывозя наши части из района озера Соленое в Новороссийск, а затем и с южной окраины Новороссийска и из Станицы. При этом, наибольшую опасность для катеров представляла полевая артиллерия: 6 числа ей был потоплен №44, а 10-го — №75, на котором было убито три и ранено четыре человека. На Черном море, как, пожалуй, нигде, нашим кораблям самых разных классов доставалось от минометного огня неприятеля. Не избежали этого и «Г-пятере» — 8 июля ТКА №155 и 175, севшие в Керченском проливе на мель, были уничтожены немецкими минометчиками.

Действовавшие на Северном Кавказе вражеские войска значительную часть снабжения получали морем, поэтому «москитный флот» был использован для борьбы с этими перевозками, благо что радиус действия позволял. Столкновений было довольно много, причем с самыми разнообразными кораблями и плавсредствами — так, в ночь с 26 на 27 сентября в районе Анапы №94 и 114 осуществляли поиск. У станицы Благовещенской 94-й обнаружил, по докладу командира, немецкий рейдовский катер и расстрелял его из пулемета. Вообще, если судить по донесениям самих катерников,

69. **Боевая тревога в пункте временного базирования ТКА.**  
Combat alert at a temporary TKA base.

70. **ТКА Г-5 и АКА-5 в базе. На рубке дальнего Г-5 установлена автоматическая пушка, а за установкой ДШК — стеллаж с 4 глубинными бомбами. На рубке ближнего катера видна установка с РС-82. Одесса, 25 августа 1944 г.**  
A «G-5» and an AKA-5 at a base. Odessa, 25 August 1944

71. **Катера 1-й БТКА у причала. Ялта, апрель 1944 г.**  
A boat from the 1st BTKA at its slip. Yalta, April 1944.



72. **Трофейная быстроходная десантная баржа превращенная в плавбазу ТКА. 1944 г.**  
A captured high-speed landing barge is transferred to the floating TKA base. 1944.

73. **Г-5 XIII-серии кап. 2 ранга Проценко в порту Сулина. 1944 г.**  
A «G-5» of the 13th production series commanded by Captain 2nd Rank Protsenko in the port of Sulin. 1944.





74

74. Катера 2-й БТКА в походе. На заднем плане катер установкой РС.  
A boat from the 2nd BTKA underway. The boat in the background mounts a launcher for rocket projectiles.

дела у них обстояли совсем неплохо. 29 сентября №114 и 124 потопили БДБ, 6 октября 124-й отправил на дно груженную баржу. В этом же походе в очередной раз проявило себя «огромное достоинство» — малая дальность плавания типа Г-5. 114-й, неудачно атаковавший у мыса Такиль цель («морской буксир»), на обратном пути остался без горючего. Выручать собрата пришлось ТКА №74 и 86 под прикрытием пары истребителей. Сказывалась на действиях «пятерок» и малая мореходность, неспособность противостоять стихии — 19 октября во время шторма в бухте Геленджик на берег были выброшены сразу три катера — №74, 84 и 104. К счастью, на следующий день их благополучно сняли почти без повреждений, лишь лопасти винтов оказались погнуты.

Ночью с 28 на 29 октября произошли два неординарных события. В 0:10 ТКА №124 выстрелил торпеду по барже в районе озера Соленое. Но смертоносная «рыбина» выскочила из воды, а затем начала описывать круг. На циркуляции она поразила самого «стрелка», хорошо что не взорвалась при этом. На катере были повреждены укосины консоли и погнут сектор руля. За полтора часа до этого 124-й совместно со 114-м атаковали БДБ (возможно, «F-470»), но торпеда, выпущенная на глубинах около пяти метров, зарылась в грунт. Однако, поскольку на барже этого не знали, она предприняла энергичный маневр уклонения и выскочила на берег. Ранним утром 29-го отличился ТКА №101. Не найдя подходящих целей в ходе ночного поиска, его командир двумя торпедами атаковал брекватер в Двухякорной бухте. Пройдет менее года, и подобные удары по береговым целям станут «стандартным приемом»...

В последние месяцы года все шло по-прежнему. 7 ноября корабликам опять досталось от авиации. Одиночный бомбардировщик обстрелял катера №54, 74 и 84. Все они получили повреждения, причем на 74-м взорвался бензобак, он остался без хода. Хотя «пострадавшего» притащили в Поти, море не отпустило жертву. Спустя четыре дня он затонул из-за плохой заделки повреждений корпуса при буксировке в Туапсе на ремонт. 13 ноября два других участника «революционных событий 7 ноября» — №54 и 84 — торпедировали камни Эльчан-Кая, принятые в темноте за неприятельский буксир. Оправдывая понятие несчастливого числа (вот только для кого?), немецкая авиация 13-го повредила несколько «Г-пятых»: около полуночи пострадали №55 и 115, причем на последнем вышел из строя практически весь экипаж — четверо убиты, трое ранены. А во второй половине дня пара «мессеров» подловила 84-й — пострадала матчсть, погиб краснофлотец.

2 декабря случился неприятный инцидент. ТКА №92 дважды обстреливался советскими СКА. При расследовании выяснилось, что командир катера... не знал опознавательных сигналов! Хорошо еще, что обошлось без жертв. 15 числа того же месяца наши катерники доложили о самой успешной с начала войны атаке (впрочем, не подтверждаемой противной стороной), в ходе которой №54 и 84 обнаружили в Анапе три немецкие баржи. 54-й выпустил торпеду, взрывом которой все они были уничтожены. В ответ, огнем с берега накрыли 84-й, который получил 47 пробоин и понес поте-

ри в людях, в частности, смертельно ранен был командир звена. А за четыре дня до нового года многочисленные противолодочные походы привели к позитивному, до некоторой степени, результату — командир ТКА №35 доложил об обнаружении вражеской субмарины, на которую с невыясненными результатамибросили девять глубинных бомб.

1943 год стал самым трудным и кровавым для торпедных катеров Черноморского флота. Особо тяжелыми для них оказались три осенних месяца и декабрь, когда развернулись жестокие бои в ходе Новороссийской и Керченско-Эльтигенской десантных операций. Но и начало года выдалось нелегким. Уже 12 января ТКА №56, находившийся в дозоре, потерял связь с базой и вскоре был обнаружен выброшенным на берег у мыса Пенай. А в остальном все то же, что и раньше — дозорная и конвойная служба, редкие из-за плохой погоды выходы на поиск неприятельских плавсредств.

Во время десантов у Озерейки и Станички «Г-пятые» были задействованы, в частности, на охране сил высадки куниковцев (№ 12 и 22), а также во 2-й группе ложной высадки. Отвлекая внимание немцев и румын, ТКА №46, 66, 114 и 124 обстреляли ревтивными снарядами побережье у мыса Железный Рог и поставили дымовые завесы, якобы прикрывавшие приближение к берегу катеров с десантниками. 4 февраля обстрел с берега около Новороссийска погубил №122, а спустя четыре дня от прямого попадания снаряда у Суджукской косы сгорел севший накануне на мель №86, экипаж которого удалось спасти.

Стремясь прервать сообщение с закрепившимся в районе Станички-Мысхако десантом, немцы начали активно использовать «шнелльботы». Они заметно превосходили наши катера по всем параметрам, единственным преимуществом типа Г-5 была большая скорость. Но она не могла помочь в случаях, когда требовалось не спастись самому, а защитить суда с грузами. Но все же наши торпедные и сторожевые катера, в основном за счет численного преимущества, сумели прикрыть коммуникации, хотя, конечно, определенных успехов немцы достигли. Явно на руку нашим катерникам играло то обстоятельство, что «люрсы» стремились атаковать транспорты. Поэтому они не слишком жаждали связываться с катерами охранения и нередко случалось, что огонь ДШК с одного-двух «Г-пятых» заставлял отойти сильнейшего врага. А в самой критической ситуации спасало превосходство в скорости. Так, 17 сентября ТКА №35 и 45 были обстреляны буквально в упор — с дистанции около 100 метров. 35-й получил четыре попадания, был ранен находившийся на нем командир звена. Наши катера не успели даже открыть ответный огонь, но смогли, резко увеличив ход, покинуть место боя без дальнейших потерь и повреждений. Но так получалось не всегда, в нескольких случаях советские катера получали тяжелые повреждения, а два из них погибли. Первый — №95 — 11 августа у мыса Дооб при возвращении с минной постановки; второй (№101) — 4 ноября, во время несения дозора у Эльтигена.

Зашита собственных коммуникаций не снимала с повестки дня задачу нарушения вражеских. До осени не прекращались ночные поиски плавсредств противника и набеговые действия. В рамках данной работы описать их полностью, конечно же, нельзя, но можно привести несколько примеров. 25 февраля по Анапе выпустили торпеду и три «эрса», а в последний день месяца четыре «рыбины» ударили по причалам Камыш-Буруна. 13 марта (опять трицдцатое!) после атаки неприятельской баржи на отходе сели на мель ТКА №62 и 92. Первому удалось сняться самостоятельно, а второму не повезло. Обстрелянный с берега, он получил прямое попадание и взорвался, экипаж погиб. В ночь на 31 мая №75 и 95 атаковали две БДБ. Хотя торпеды в цель не попали, одна из барж, маневрируя возле берега, села на мель. 6 июня разыгралась очередная драма — вышедшие накануне «Г-пятые» №46 и 66 не вернулись в базу. На их поиск вышли три сторожевых катера, которые, в свою очередь, попали под удар немецких самолетов, СКА №039 погиб. «Яки» 6-го гвардейского авиааполка также не смогли найти пропавших «торпедников», а пытавшиеся продолжить «розыскные мероприятия» СКА №079 и 072, несмотря на истребительное прикрытие, снова были атакованы «мессерами», в результате чего 079-й выбросился на берег (восемь убитых, все остальные ранены), а 072-й вернулся в Геленджик с пятью убитыми и шестью ранеными на борту. Кстати, надо сказать, что неоднократно ударным группам торпедных катеров придавались СКА, а также отмечались случаи лидирования малых ТКА

большим — 20 мая Г-8 возглавлял отряд в составе «пятерок» №12, 42 и 72. Нередко ударные группы прикрывались самолетами-истребителями, от старых И-15 до новейших «Яков», а иногда взаимодействовали с МБРами и штурмовиками.

Оценивая действия наших ТКА на коммуникациях противника в 1943 г., можно сказать, что они действовали с немцами «в противофазе»: катерники искали врага по ночам (при весьма несовершенных средствах обнаружения), а тот предпочиталходить днем. Наведение торпедных катеров не осуществлялось, разведка в их интересах была организована плохо. Единственным утешением может послужить лишь то, что избегавшие встреч с катерами в ночное время вражеские корабли и суда днем попадали под удары советской авиации.

25 мая, во исполнение изданного 10 дней назад приказа командующего флотом, 18 ТКА осуществили первую массовую минную постановку — 24 мины типа А-1-IV (донные магнитные) на подходах к Керченскому проливу и восемь у Анапы, которую, в придачу, обстреляли реактивными снарядами. «Минзаги» обеспечивались двумя СКА, самолетами МБР-2 и ЛаГГ-3. С 13 июня минно-заградительная деятельность продолжилась и всего за четыре месяца торпедными «москитами» было выставлено 55 мин типа А-1-IV, 111 речных типа Р-1, 56 образца 1908 г. и 225 — 1926 г., а также 160 минных защитников. Как видно из этого перечисления, основная масса мин предназначалась против больших кораблей и в специфических условиях района применения была неэффективна, немецкие коммуникации прерваны не были. Точные потери противника от поставленных катерниками заграждений установить невозможно. Собственные же составили два Г-5 — уже упомянутый №95 и погибший в результате пожара и взрыва без воздействия врага 27 августа №15, экипаж которого удалось спасти.

Очень важную роль сыграли «Г-пятерые» в ходе Новороссийского десанта. Они составили основу отряда обеспечения высадки, причем в весьма необычной роли... Достоверно неизвестно, кто придумал использовать торпеды против оборонительных сооружений на берегу. Возможно, нашим морякам подсказал подобное печальный опыт событий 23 июля, когда «шнелльботы» выпустили четыре торпеды по противокатерной батарее №627 и повредили ее (ранено восемь матросов). Еще четыре торпеды взорвались у хутора Алексино, где разгружались наши корабли. Пострадал пост СНиС №309, в районе выгрузки обвалились все щели, 30 матросов получили ранения.

Контр-адмирал в отставке Виктор Тимофеевич Проценко (в описываемый период — командир 2-й БТКА, командовавший отрядом обеспечения) в своих мемуарах писал, что идея была впервые высказана вслух 28 августа на совещании у назначенного командиром высадки контр-адмирала Г.Н.Холостякова и базировалась на истории с туапсинским молом, проломленном немецкими торпедами в конце 1942 г. Как бы то ни было, но наряду с отработкой других задач, личный состав торпедных катеров не только тренировался борьбе за живучесть и подрыву боновых заграждений, но и готовился стрелять «самодвижущимися минами» по огневым точкам и блиндажам. Подготовка серьезно затруднялась отсутствием опыта и учебных торпед. Решение нашли к 6 сентября, а на следующий день провели испытания. «Сухопутную» торпеду выпустили катер лейтенанта И.Хабарова. Оценив результаты, мины приступили к подготовке «серийной продукции», переделав в течение суток 102 удара.

Подчиненные капитана 2 ранга Проценко устремились к намеченным целям в 2:44 10 сентября, одновременно с началом артподготовки. Атаковав торпедами огневые точки на молах, катерники высадили на головы молов штурмовые группы и подорвали боны. 13 катеров группы атаки берега (капитана 3 ранга Г.Д.Дьяченко) выпустили 22 торпеды по берегу и четыре по молам. 18 взорвавшихся поддаков нанесли противнику изрядный урон. В 2:56 в гавань ворвалась группа атаки порта (капитан-лейтенанта А.Ф.Африканова). Пять прорвавшихся катеров выстрелили восемь торпед по причалам и местам предполагаемой высадки десанта. В ходе боя погибли два ТКА (№71 и 124), 11 получили повреждения. Одна из торпед (к счастью, не взорвавшись) попала в СКА №81 — флагман командира второго отряда капитан-лейтенанта Глухова, серьезно повредив его.

Бои на суше развивались не совсем удачно и в ночь на 11 сентября последовала высадка второго эшелона десанта, в ходе которой катерники, несмотря на большие потери, свою задачу выполнили полностью. Их вклад в освобождение города был оце-

нен командованием очень высоко и 2-я БТКА получила почетное наименование «Новороссийской». Но война продолжалась. Торпедные катера снова охотились за подводными лодками, искали экипажи сбитых самолетов, высаживали десантников в Анапу и у озера Соленое. 6 и 7 октября многочисленные «Г-пятерые» вместе с другими силами флота участвовали в поисках и спасении моряков из экипажей погибшего лидера «Харьков», эсминцев «Способный» и «Беспощадный». 15 октября случилась еще одна потеря. Прикрывая тралившие у мыса Железный Рог мотобарказы, подорвался на мине ТКА №32, вместе с которым погибли четыре члена экипажа.

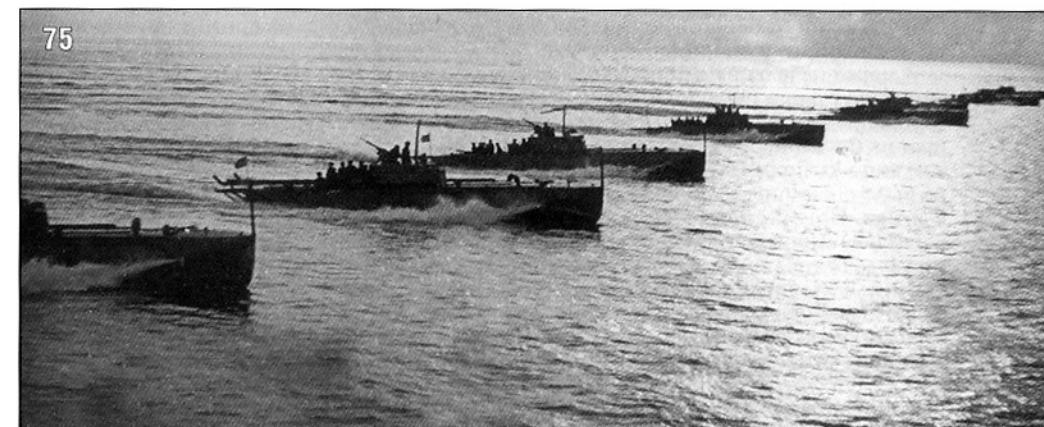
31 октября началась Керченско-Эльтигенская десантная операция. Для Черноморского флота она оказалась очень тяжелым испытанием. С неудачи начали свои действия в ней и торпедные катера — три из них (№35, 82 и 94) не смогли высадить на вражеский берег группу разведчиков и с середины Керченского пролива вернулись в Тамань. Это были еще цветочки... В ночь на 1 ноября отряд прикрытия (шесть катеров типа Г-5) попал на мины, №72 и №45 погибли. 3 ноября немецкие самолеты у косы Чушка уничтожили вооруженный реактивной установкой (АКА) №116 «Молодой патриот трудовых резервов», в ночь на четвертое немецкие катера потопили №101, а в очередную годовщину Октябрьской революции подорвался на мине и погиб со всем экипажем у Ахиллеона №111. Были и другие потери.

Блокированные противником, наши десантники не смогли удержать эльтигенский плацдарм. 7 декабря группа из пяти катеров (два СКА, столько же ТКА и один АКА) в Керченском проливе подбирали бойцов, вплавь (зимой!) и на различных подручных средствах пытавшихся добраться до Таманского берега. Во время спасения людей АКА №96 подвергся нападению немецких истребителей и затонул. Из находившихся на нем моряков двое были убиты и пять ранены.

В целом, в 1943 г. катера типа Г-5 (как с торпедным вооружением, так и с пусковыми установками реактивных снарядов) на Черном и Азовском морях использовались очень интенсивно, привлекаясь к выполнению самых различных боевых заданий, зачастую в тяжелейших условиях. Видимо за счет мужества экипажей они проявили себя не очень плохо, хотя ошибки командования, наложившиеся на «врожденные дефекты» проекта, не позволили им добиться большего.

В 1944-м, ставшем последним годом боевых действий Черноморского флота, наиболее заметными событиями для катерников стали немыслимое по предвоенным нормам перебазирование в Скадовск и освобожденные порты Крыма, и, конечно же, участие в Крымской операции, закончившейся очищением полуострова от немцев и румын.

75. Торпедные катера с десантом в Черном море.  
A torpedo boats with landing teams on the Black Sea.





76

76, 77. Стоянки «Г-пятых» во временном пункте базирования и у мола в базе.  
A «G-5» at the mole of its base, and at a temporary base.

Успешное продвижение советских войск на запад сделало возможным переброску части сил Черноморского флота из кавказских баз ближе к районам боев. Командование флотом приняло решение перевести часть катеров 2-й БТКА в Скадовск, что позволило бы начать активные действия на коммуникациях противника, связывающих Крым с портами Румынии. Но для этого «Г-пятым» с их ограниченной дальностью плавания требовалось обогнать Крым. К тому же, после напряженной эксплуатации в 1943 году, материальная часть катеров находилась почти в «предсмертном» состоянии. Недостаток запчастей и слабость ремонтной базы не позволили сразу осуществить задуманное, но, тем не менее, к началу марта первая группа была подготовлена к переходу.

Проблема нехватки топлива была решена двумя способами. Во-первых, в поход взяли бочки с горючим, а во-вторых, выделенный для дальнего похода отряд на первом этапе сопровождал другая группа катеров, которая примерно через 100 миль должна была осуществить дозаправку направляющихся в Скадовск и вернуться обратно. Кроме того, большие трудности вызывала необходимость идти на значительном удалении от берегов, поскольку тип Г-5 оснащался весьма примитивным навигационным оборудованием.

4 марта начальник штаба флота контр-адмирал И.Ф.Голубев-Монаткин уведомил капитана 2 ранга Проценко, что переход намечен на 5 марта. В этот день в 14:09 10 катеров, предназначенных для перебазирования, и группа обеспечения (11 единиц) вышли из Фалештского Геленджика. На головном «дозаправщике» находились комфлотом вице-адмирал Владимирский и член Военного совета контр-адмирал Азаров. Море было спокойным, но природа все же нарушила планы людей. В 15:15 катера вошли в туман. Присутствие начальства не помогло и в 16:00 группы потеряли друг друга. Спустя 44 минуты Проценко принял решение возвращаться, поскольку для выполнения задачи топлива не хватило бы.

На следующий день была предпринята новая попытка — из Геленджика вышли в 14:49. На сей раз первоначально все шло нормально, около восьми часов вечера идущие в Скадовск успешно приняли топливо с катеров обеспечения и продолжили движение. К сожалению, не обошлось без неприятностей. На одном из катеров лопнула тяга рулей, устранение неисправности заняло около получаса. В районе Ялты на отряд обрушился сильный ветер, а когда проходили мыс Сарыч, погода совсем испортилась. На ТКА-АКА при ударе волны прямо на направляющих взорвался реактивный

снаряд и, хотя сам кораблик не пострадал, два человека получили ранения. Другой «эрэс» упал в воду. Катеру грозила гибель и тогда моряки выбросили снаряды за борт. Но самым печальным было то, что потерялся ТКА №24, которым командовал прибывший незадолго до описываемых событий с Тихого океана лейтенант В.Игошин. Отстал от основной группы и ТКА №14. Утром восемь катеров прибыли в свою новую базу, а к поискам пропавших была привлечена авиация. Однако найти их летчики не сумели — 14-й вечером объявился сам и его командир по радио доложил, что стал на якорь на подходе к Скадовску.

Судьба же 24-го сложилась трагически. Потерявшись, его командир принял в общем-то правильное решение: идти к берегу и, двигаясь вдоль него, найти приметное место и определиться. Закончилось «путешествие» тем, что лейтенант увидел бухту с сигнальным постом и решил зайти в нее. Обнаруженные в глубине бухты катера моряки посчитали своими и, лишь подойдя на малое расстояние, заметили на них вражеские флаги. Открыв огонь из крупнокалиберного пулемета и дополнительно установленной пушки ШВАК, ТКА №24 устремился в открытые море, но уже выйдя из бухты наткнулся на отряд противника и в скоротечном бою был подбит. Пушка и пулемет выплыли из строя, катер потерял ход, лейтенант Игошин и еще один из членов экипажа погибли. Немцы подошли к поврежденному «Г-пятому» и забрали с него уцелевших, включая двух раненых. Захватить 24-й врагу не удалось — он быстро затонул.

12 апреля в Скадовск вышли еще шесть торпедных катеров 2-й бригады. Дозаправку в море обеспечивали «смежники» из 1-й БТКА, а весь световой день и следующее утро наши истребители охраняли их от возможных налетов немецкой авиации. В апреле же «новороссийцы» перебазировались в бухту Караджа и Евпаторию, а 1-я БТКА — сперва в организованную в Анапе маневренную базу, а затем, 19 числа, в освобожденную незадолго до того Ялту.

9 апреля 1-я, а на следующий день 2-я БТКА получили задачи на уничтожение транспортных средств противника у берегов Крыма, в оккупированных портах и на коммуникациях, ведущих в Севастополь. Ближе к концу месяца главной целью стали корабли и суда на подходах к Севастополю, причем, по оценке командования, перебазирование в крымские порты увеличило эффективность действий катерников. В ходе операции катера совершили 268 выходов, активно используя в боях торпеды, реактивные снаряды и огонь бортового оружия — пушек ШВАК и пулеметов ДШК. Согласно «Сборнику материалов по опыту боевой деятельности ВМФ СССР №41», при



этом были потоплены две самоходные и сухогрузная баржи, повреждены охотник за подводными лодками, БДБ и три сторожевых катера. По более поздним двусторонним данным, успехи были несколько скромнее.

27 апреля в 19:00 ТК-343, 344 и 332 вышли из Ялты и в 21:15 обнаружили конвой. По оценке командиров катеров он состоял из двух транспортов, тральщика и четырех СКА. Реально в конвой входили три транспорта с охранением из румынской канлодки, двух моторных тральщиков и такого же количества больших охотников за подводными лодками «Uj-104» и «Uj-115». Цель для торпед была заманчивая, к тому же черноморцам помогал самолет, сбросивший осветительные бомбы. В 21:18 первым вышел в атаку ТК-344, через две минуты — ТК-343. Их командиры старшие лейтенанты Петров и Кананадзе доложили о потоплении каждым из них по одному транспорту. Судьба 332-го оказалась несчастливой — его атака в 21:25 была безрезультатной, а сам катер, оторвавшийся от двух других, в базу не вернулся. Вероятнее всего, причиной его гибели стал артогонь кораблей охранения.

В результате быстротечной схватки был торпедирован и потерял носовую часть «Uj-104» (бывший военный транспорт «КТ-17», 834 брт). Оставшийся «обрубок» отбуксировали в Севастополь, где его окончательно добили наши летчики в начале мая. Еще одной добычей катерников стал лихтер «Эльбе-5», потопленный в ночь на 8 мая у мыса Херсонес группой из ТК-304, ТК-344 и СМ-3, действия которой обеспечивали два СКА. Лихтер (с грузом питьевой воды) в отечественной литературе часто числят победой подводной лодки Щ-202, но это неверно. Подводники атаковали другой конвой, причем значительно дальше от берега и, надо полагать, неудачно.

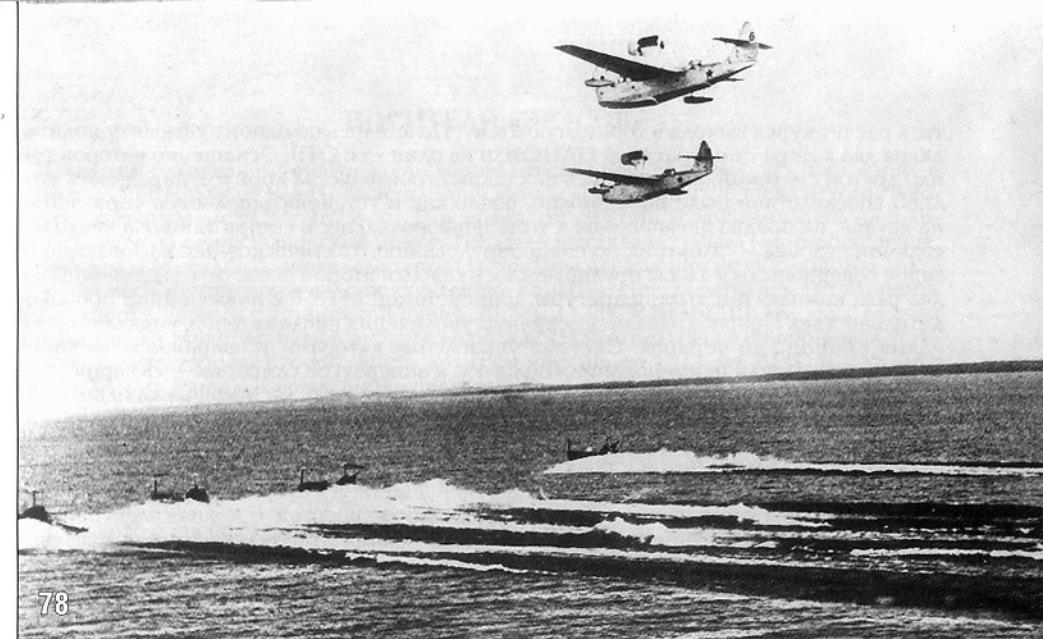
9 мая погиб еще один «Г-пятый» — ТК-304, наскочивший на плавающую мину во время перехода в район поиска. В ходе Крымской операции также получили повреждения 10 торпедных катеров — огонь вражеских кораблей был довольно точным.

Приходится признать, что действия наших торпедных катеров были не слишком эффективными, многие выходы оказались «холостыми», целей для атаки обнаружить не удавалось. Неоднократно отрядам ТКА приходилось возвращаться в базы по причине плохой погоды. Сказались уже упоминавшиеся недостатки Г-5 — малая мореходность, очень слабые средства обнаружения, да еще и изношенность матчасти. К сожалению, переброска больших катеров на Черное море запоздала и они поступили после завершения боевых действий в Крыму.

Хотя несколько раз самолеты-разведчики помогли катерникам, сбрасывая осветительные авиабомбы над конвоями противника, в целом взаимодействие катеров с авиацией было отвратительным. Отсутствовала прямая радиосвязь, разведданные часто передавались с опозданием. Случалось, что вместо вражеских судов, освещались САБами свои же катера, был и случай ошибочной атаки. Хорошо еще, что обошлось без жертв.

Реактивные снаряды, широко использованные в ходе боев, оказались не слишком грозным оружием, при малейшей качке улетая «в белый свет, как в копеечку». Тем не менее, «эрзами» и пушечно-пулеметным огнем, по всей видимости, удалось в нескольких случаях повредить небольшие корабли и катера неприятеля. Впрочем, несмотря на установку на катера пушек ШВАК, довооруженные «пятерки» все равно уступали «шнелльботам», в ходе столкновения с которыми несколько советских катеров получили повреждения (например, ТК-323 в ночь на 4 мая).

После 12 мая активность боевого использования торпедных катеров резко снизилась — практически всем требовался ремонт, да и целей подходящих не было. Летом, после поступления на ЧФ катеров типа А-1, значение «Г-пятых» уменьшилось. Тем не менее, 31 июля комфлотом Октябрьский в боевой директиве 1-й БТКА определил для них новые задачи: действуя из Одессы как днем, так и ночью, совместно с ВВС уничтожать корабли противника в районе Бугаз-Сулинское гирло до параллели мыса Олинька. На следующий день погиб последний из потерянных на Черном море советский торпедный катер. Им стал ТК-334 типа Г-5 (из состава 2-й бригады), подорвавшийся на мине во время разведки недалеко от Одессы. В августе «пятерки» несколько раз выходили на поиски противника в море, а также привлекались к обеспечению действий своих более современных собратьев, но в целом их активная служба на Черном море подошла к концу.



78

Совместные действия Г-5 и МБР-2. Возможно волновое управление катерами.  
Combined operations with «G-5» and MBR-2 aircraft. Note the wave control of the boats.

## КАТЕРА ВОЛНОВОГО УПРАВЛЕНИЯ

Очевидный прогресс средств самообороны крупных кораблей, особенно малокалиберной автоматической артиллерии, делал атаку торпедного катера с близкого расстояния делом очень опасным. Учитывая малую дальность хода торпед образца 53-27, возникла дилемма: либо увеличить дальность хода торпед, либо улучшить защиту экипажа. Появилось оригинальное решение — вывести моряков из сферы действия неприятельского огня, применив управление на расстоянии. Идея появилась еще в годы Первой мировой войны и тогда же прошла проверку боем.

Первым к работам приступило Остехбюро (особое техническое бюро, ОТБ) под руководством В.И.Бекаури. 20 сентября 1924 г. оно провело испытания первого управляемого катера-торпеды «Пионер». Команды передавались по радио. На присутствовавшее при испытаниях высшее руководство морских сил Балтийского моря это событие произвело громадное впечатление — было решено поручить ОТБ разработать аппаратуру волнового управления для торпедных катеров.

Предполагалось создать автоматически управляемый малый боевой корабль. Он должен был, по командам водителя, находящегося на берегу, на борту корабля или самолета, двигаться переменными ходами, менять курс, выпускать дымзавесы, осуществлять торпедную атаку и возвращаться в базу. Создание первых торпедных катеров ЦАГИ не обошлось без участия Остехбюро, по заказу которого строился АНТ-4 «Туполов».

2 сентября 1931 г. начинаются совместные войсковые испытания торпедных катеров волнового управления с системами ОТБ и ЦАПС (центральная лаборатория проводной связи, руководитель А.Ф.Шорин), закончившиеся победой последней. Аппаратура ЦАПС в 1932 г. была установлена на 30 катерах типа Ш-4 на Балтийском и Черном морях, где они составляли костяк «москитных сил» (переоборудовали все находившиеся в строю единицы). Главным преимуществом аппаратуры ЦАПС была возможность управления катером с самолета. На испытаниях использовался поплавковый ТБ-1, а серийную аппаратуру устанавливали на летающих лодках «Савоя С-62 бис» (МБР-4). Их, в свою очередь, сменили МБР-2 спецсерии В-4, оказавшиеся к 1941 г. единственным типом самолетов-водителей радиоуправляемых катеров.

Обе системы управления поставлялись на флоты параллельно. Преимуществом де-тища Остехбюро было наличие счетно-решающего прибора, позволявшего упрос-

тить расчет курса выхода в торпедную атаку. Полагалось по одному самолету-водителю на два катера с аппаратурой ЦЛПС или на один — с ОТБ. Оснащение катеров той или другой системой определялось на стадии строительства корпуса, переделать что-либо впоследствии было невозможно, равно как и установить волновое управление на катере, не предназначавшемся к тому первоначально. В состав экипажа входили седьмой человек — электрик по спецоборудованию. Тактическое использование катеров совершенствовалось: предполагалось каждый второй оснастить увеличенным в два раза комплектом дымаппаратуры, или системой МТК-6 с повышенной производительностью. Прорабатывались варианты увеличения числа катеров, управляемых с одной станции, до четырех. Системе управления катерами усовершенствованного образца присвоили наименование «Вольт-Р», а аппаратуре самолета — «Кварц».

Количество катеров «ВУ» на флотах не превышало двух десятков на каждом театре, около трети составляли «ветераны» Ш-4. Все работы по монтажу аппаратуры телеуправления выполнял завод №192. Делались попытки, используя систему автоматического управления «Янтарь», создать совмещенную с авиационной «Кварц», единую аппаратуру ВУ «Кварц-Янтарь», прошедшую испытания в августе 1940 г.

Эксплуатация катеров этого типа была довольно непростой. Сложная электромеханическая система телеуправления требовала постоянного тщательного ухода в условиях всепроникающей влажности. Процент отказов был весьма велик, так на маневрах Балтийского флота в октябре 1937 г., волновое управление надежно работало на восьми катерах из двенадцати, при этом на всякий случай, на каждом оставили по одному человеку. Постепенно советское морское руководство стало понимать, что радиоуправление — не панацея от всех проблем, скорее оно создает еще большие проблемы.

В ходе Великой Отечественной войны радиоуправляемые катера ни разу не использовались в соответствии с предполагаемым сценарием. На Черном море их пытались применять в более реалистичном варианте «катера-снаряда», оснащенного зарядом взрывчатого вещества (ВВ). Предложил эту идею Народный Комиссар ВМФ Н.Г.Кузнецов, рекомендовавший Военному Совету ЧФ проработать и сообщить ему план использования для ударов по базам противника ТКА ВУ, начиненных ВВ. Все вернулось на круги своя: катер «Пионер» предполагали использовать именно так.

Причиной подобного стали события 26 июня 1941 г. В этот день лидеры «Москва» и «Харьков» обстреляли нефтехранилища, портовые сооружения и другие объекты Констанцы. Хотя противнику был нанесен серьезный ущерб, набег закончился трагически — «Москва» погибла, а «Харьков» получил повреждения. Потеря крупного (по советским меркам) боевого корабля, неизвестность результатов обстрела, наличие у противника тяжелой береговой артиллерии, минных заграждений, активность вражеской авиации — все это привело к отказу от дальнейшего использования надводных кораблей против важнейшего румынского порта, а также Сулины. В результате, штаб Черноморского флота в июле проработал замысел удара по военно-морским базам врага катерами волнового управления. В частности, Констанцу предполагалось атаковать двумя «Гэ-пятнами», каждый из которых нес 2,6 т взрывчатки. Целями должны были стать корабли, суда и плавучий док. Запасной целью выбрали причальные сооружения. Причем, для выполнения поставленной задачи требовалось обеспечить прорыв катеров в гавань. Чтобы обеспечить успешное выполнение операции, планировалось отвлечь внимание румын налетом авиации. Оптимальным временем проведения атаки было признано раннее утро.

Подготовка к реализации проекта началась в первой половине июля, но резкое ухудшение оперативной обстановки в северо-западной части Черного моря (как и на советско-германском фронте в целом, так и на его южном крыле в частности, что привело к оставлению нашими войсками Бессарабии), сосредоточение всех усилий флота на обороне своих баз, а также неподходящие погодные условия привели к отмене операции. Действия против Констанцы ограничились налетами авиации флота.

21 января 1942 г. Народный комиссар ВМФ адмирал Н.Г.Кузнецов издал приказ № 093, посвященный боевому применению торпедных катеров. В пункте 8 этого приказа нарком прямо указывал, что следует использовать катера волнового управления. Но, несмотря на это, первая реальная попытка была предпринята лишь год и месяц спустя.

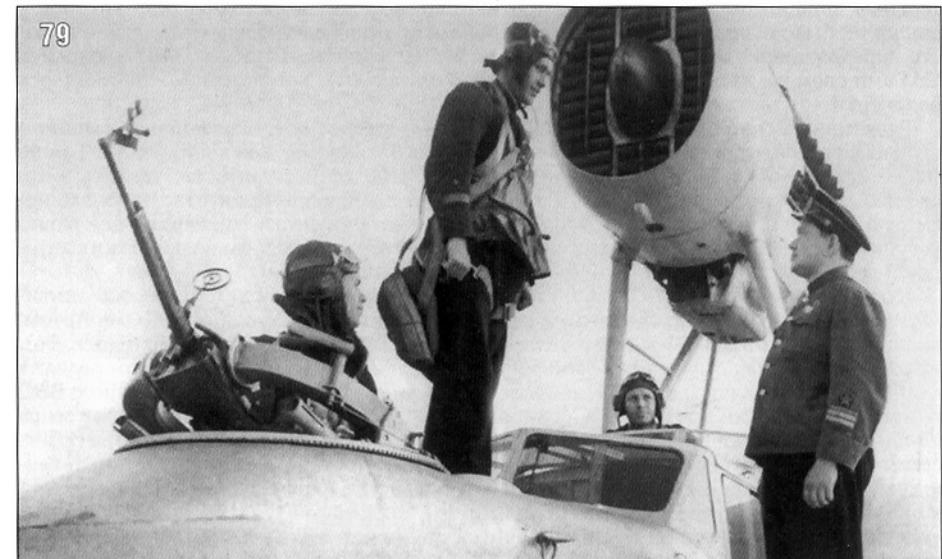
20 февраля 1943 г. командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф.С.Октябрьский утвердил предложение штаба об атаке судов и плавсредств противника в Камыш-Буруне. В качестве «плавучей бомбы» собирались использовать ТКА типа Г-5 №61. Управлять им предполагалось с гидросамолета типа МБР-2, соответствующее распоряжение получил командующий ВВС флота. 22 февраля в 19:45 61-й в сопровождении двух других «Гэ-пятых» с номерами 13 и 91 вышли из Геленджика и взяли курс на Камыш-Бурун. Но уже в 05:10 следующего дня они вновь вернулись в базу. Причиной срыва набега стала катастрофа самолета наведения, который в 01:15 упал и разбился в районе сухопутного аэродрома у Геленджика. Экипаж, включая оператора наведения, погиб.

Следующая попытка использовать катер ВУ была предпринята, когда Черноморским флотом командовал сменивший Октябрьского А.А.Владимирский, в июле 1943 г. После проведения соответствующей подготовки личного состава в набег на Анапу был брошен все тот же 61-й. 21 июля в 21:33 из бухты Геленджик вышли три ТКА — сам брандер и сопровождавшие его катера №12 и №81. В 00:15 следующих суток в воздух поднялся гидросамолет МБР-2 с установленной аппаратурой дистанционного управления, а спустя несколько минут взлетели еще шесть «эмбэров» из состава 119-го авиа полка. В их задачу, кроме бомбардировки Анапы, входило отвлечение внимания врага.

В час ночи самолет управления прибыл в условленную точку встречи с катерами и спустя восемь минут повел ТКА №61 к Анапе. За эти минуты на катере завели часовий механизм самоликвидатора и установили время взрыва через 1 час 15 минут. Это было сделано на случай потери управления, чтобы избежать попадания секретного оружия в руки немцев. Затем 81-й снял со «снаряда» экипаж, после чего совместно с 12-м лег на циркуляцию вправо, показав пилотам, что они могут принимать управление.

Вел катер ВУ оператор капитан-лейтенант Саблин. Под его управлением 61-й переменным ходом от 28 до 37 узлов приближался к объекту атаки. В 01:49 неприятельская артиллерия открыла по брандеру огонь, и тогда на нем с самолета включили бортовые

79. Экипаж МБР-2бис ВУ перед вылетом на задание.  
The crew of an MBR-2bis flying boat prior to leaving on a mission.



огни и прожектор, с помощью которого начали сигнализировать нечто неопределенное. Обстрел катера прекратился и развив полный ход он ринулся к цели. Казалось, все шло хорошо, но в 01:53, всего в 300-400 метрах от головы анапского мола ТКА №61 столкнулся с каким-то препятствием и взорвался без команды на это от оператора с гидросамолета. Набег закончился неудачей.

Последняя попытка использовать катер типа Г-5 с дистанционным управлением в качестве «сверхтяжелой бомбы» для удара по базе противника была предпринята на Черном море в декабре 1943 г. Объектом атаки, как и в феврале, избрали Камыш-Бурун. На этот порт базировались немецкие корабли, блокировавшие эльтигенский плацдарм, причем все попытки «выкурить» оттуда БДБ оставались безрезультатными.

Решение использовать катер ВУ Военный совет Черноморского флота принял во второй половине ноября, а проведение атаки первоначально планировалось на период с 5 по 10 декабря. В соответствии с принятым решением, ТКА №41, снабженный комплектом аппаратуры и полностью готовый к бою, 23 ноября прибыл в Геленджик. Для управления катером 82-я авиаэскадрилья выделила МБР-2 с бортовым номером 10, также находившийся в полной боевой готовности. Но вмешался человеческий фактор — обученный и уже имевший боевой опыт оператор, капитан-лейтенант Саблин, 10 сентября погиб в бою у Новороссийска. На замену ему был выбран капитан-лейтенант Скорый, командир звена из состава 1-й БТКА. Этот опытнейший катерник еще до войны готовился на роль оператора системы ВУ, но успел утратить необходимые навыки и ему требовалась тренировка. К сожалению, провести их никак не удавалось — мешала плохая погода. Лишь 2 декабря море немного стихло и оператору удалось попрактиковаться в наведении катера ВУ на цель и управлении им на переходе. Этого было явно недостаточно, но время не ждало.

8 декабря Скорый принял участие в полете самолета-разведчика к Камыш-Буруну и на месте ознакомился с обстановкой. На следующий день в штаб флота поступил доклад о готовности катерников к действию, но было поздно — эльтигенский плацдарм перестал существовать. Однако боевые действия в Керченском проливе продолжались, так что операцию, отложив на неделю, совсем отменять не стали. Действовать решили днем, чтобы оператор с борта гидросамолета мог отчетливо видеть объект атаки, подходы к нему и собственно катер-снаряд. Для участия в ударе были назначены значительные силы BBC флота, а выделенные торпедные катера перебазированы в Тамань.

Утром 16 декабря, в день атаки, два «Киттихуака» 30-го разведывательного авиаполка провели разведку в районе Керченского пролива и Камыш-Буруна, где в 07:10 обнаружили две БДБ у стенки и одну — в судоремонтном заводе. В 10:00 МБР-2 с аппаратурой управления вылетел в район атаки, его сопровождали восемь истребителей Як-9. Спустя полчаса ТКА №41 и сопровождавшие его №62 и №81 (участник июльской атаки) вышли из Тамани. С 10:25 до 11:50 их прикрывали пять Як-9 и восемь ЛаГГ-3. Еще пять Як-9 были направлены для наблюдения и аэрофотосъемки результатов удара. Кроме того, шесть штурмовиков Ил-2, которых охраняли восемь Як-9, в 10:55 взяли курс на Камыш-Бурун. Их задачей было подавление неприятельской артиллерии.

В 11:04 81-й снял с брандера экипаж и отошел от его борта, а спустя девять минут оператор отдал по радио приказ на 41-й: «Боевой ход». В 11:28 по ТКА №41 открыли огонь немецкие орудия. Сразу же штурмовики начали атаку вражеских батарей, подавив две из них. Стрельба по катеру стала менее интенсивной, но неприятельские зенитчики сбили один из Илов. Что произошло дальше, с абсолютной точностью установить не удалось. По одним сведениям, катер-снаряд в 11:37 по невыясненной причине взорвался и затонул в 1,5 милях к востоку от косы Камыш-Бурун. По другим, причиной срыва атаки оказалась недостаточная натренированность и отсутствие должного взаимопонимания между летчиком самолета управления и оператором системы ВУ. Пилот не понял жеста капитан-лейтенанта Скорого и выполнил совсем не тот маневр, который требовался. Оператор на какое-то время потерял управление и 41-й взорвался, врезавшись в оконечность Камыш-Бурунской косы. Так закончилась история практического применения радиоуправляемых катеров в годы войны.

## НОСИТЕЛИ «ЭРЭСОВ»

Попытки радикально усилить вооружение катеров предпринимались постоянно. В 1936 г. на Черном море начались испытания динамо-реактивных пушек системы Курчевского, калибром 76,2- и 152,4-мм. Под индексом «К» они устанавливались на головном катере XI серии, заводской номер 379. Идея выглядела весьма многообещающей: безоткатная стрельба позволяла установить орудие совершенно не «категорного» калибра, что несомненно повышало боевую мощь корабля. Предполагались два варианта вооружения: первый с установкой пушек 76,2-мм КПК и 20-мм ШВАК, двух 7,62-мм пулеметов ДА (хранившихся в рубке, с возможностью стрельбы со щекорневых установок) и двух торпед. Второй, чисто артиллерийский, со 152,4-мм ДРП, ШВАКОм и двумя ДА, без торпед. К сожалению, практика не дала поводов для оптимизма: ни скорострельность, ни дальность огня не устраивали моряков. На волнении площадки под орудиями разрывались. Кроме того, сколь ни малой оказалась отдача при стрельбе, она все равно вела к деформациям корпуса, размещение установки было крайне неудобным для обслуживания орудия расчетом. Все работы остановились на стадии экспериментов.

С самого начала войны моряки стремились увеличить эффективность вооружения катеров. Их внимание быстро привлекли авиационные неуправляемые снаряды РС-82 (ТТХ: калибр 82 мм, длина 443 мм, масса снаряда/боевой части 13,3/5,4 кг, дальность стрельбы 5,5 км, тип двигателя — твердотопливный, пороховой). Производством НУРС и установок для них занимался завод №733 «Компрессор». Катерники устанавливали одну-две пары штатных направляющих РС-82 на рубке, по бокам, иногда придавая большой угол возвышения и развернув в корму, для обороны от самолетов. Стрельбу ракетами (посредством электропуска) производил командир катера.

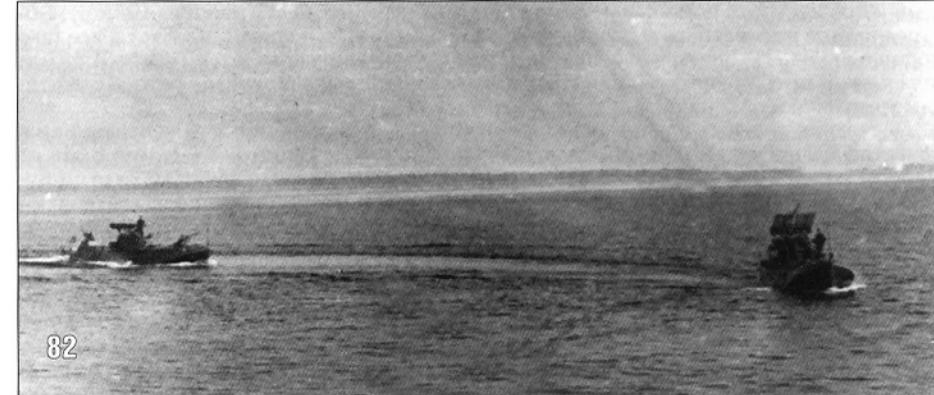
Использовали РС и как наступательное оружие. На черноморском катере №175 в июне 1942 г. смонтировали самодельную установку на шесть снарядов перед командирской рубкой на крышке машинного отделения (обычное, в последующем, место расположения таких систем). Переменным был только угол вертикального наведения

80. АКА 2-й Новороссийской бригады торпедных катеров в боевом походе.  
An AKA of the 2nd Novorossiysk Torpedo Boat Brigade on a combat run.





81



82

81. ТКА с самодельной ПУ РС (РПУ-6.?) в одном из Румынских портов. Осень 1944 г.  
A TKA with a homemade RS launcher in a Rumanian port. Fall 1944.
82. Катера Онежской военной флотилии подходят к Петрозаводску. 1944 г.  
A boat of the Onezhsk Naval Flotilla moving towards the Petrozavodsk Factory. 1944.
83. Катера Г-5 во временном пункте базирования. На двух катерах установлены самодельные счетверенные ПУ для РС-82. 1942 г.  
A «G-5» boat during temporary basing. Both boats mount homemade four-rail RS-82 launchers. 1942.

ния: до 40 град. на дальность 5,9 км (32 кбт), наведение по горизонту — корпусом катера. Обнаружилось, что на трехбалльном волнении срывает два нижних снаряда с направляющими, их сняли, оставив четыре верхних. Время заряжания составило 2 минуты 45 секунд. Пуск «эрэсов» происходил одновременно. Самодельные установки подобного рода нашли широкое применение на Черноморском и Балтийском флотах, всего было оборудовано около десятка катеров. Основными недостатками «самоделок» были низкая точность стрельбы и некоторая опасность воздействия реактивных струй на катер и экипаж при запуске РС.

Командование не осталось в стороне и, по разработанному Военным советом ЧФ спецзаданию, в августе-октябре 1942 г., Артремзавод создал образец, получивший обозначение РПУ-6 (ракетная пусковая установка на шесть снарядов калибра 82 мм). Система обладала следующими преимуществами: более длинными направляющими, фиксаторами снарядов в походном положении, возможностью кругового вращения установки с дистанционным управлением из рубки. Пуск РС осуществлялся посредством специального приспособления, предусматривавшего, при установке ручек машинного телеграфа в положение «Малый ход», нажатии кнопки «Пуск», замыкание цепи стрельбы специальным ртутным замыкателем, срабатывающим при нулевом крене и дифференте катера. Электроконтакты и пиропатроны запалов снарядов защищались от морской воды герметическим замком. РПУ-6 полностью устроила моряков: все шесть установили на катерах 1-й БТКА в декабре 1942 г.

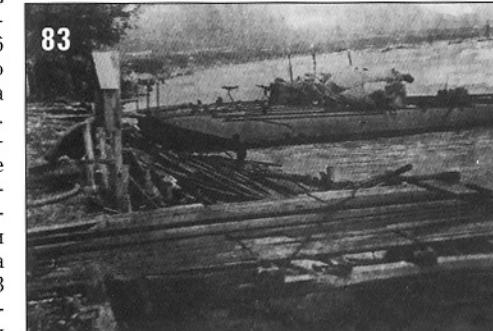
Проектные работы по оснащению катеров установкой на 24 РС-82, получившей обозначение М-8-М, начались 17 ноября 1941 года (!). Проектом №213 предусматривалось разместить установку на рубке катера вместо турели (любопытно, что таким образом самостоятельно оснастили один катер на ЧФ, но ПУ имели восемь направляющих), снять торпеды и закрыть желоба обшивкой, перенести рубочный пулемет в нос, на люк моторного отделения, предусмотреть хранение 48 запасных РС. Проект осуществил завод №639, который в 1942 г. сдал флоту 14 катеров XI бис серии: СКА №320-327 (8 ед.) в состав Волжской флотилии, и ТКА №76, 86, 96, 106 «Московский ремесленник трудовых резервов», 116 «Молодой патриот трудовых резервов», 126 «Трудовые резервы Татарии» (6 ед.) во 2-ю БТКА ЧФ. В марте 1943 г. Артиллерийское

управление ВМФ запретило использование самодельных установок РС, приказав демонтировать их. Моряки, однако, не везде исполнили это указание, на многих катерах «самоделки» остались до конца войны.

Мореходные качества новых катеров, в документах иногда обозначавшихся АКА-5, оказалась еще хуже, чем у исходного Г-5. Причиной этого стала высокорасположенная М-8-М, приводившая к сильной бортовой качке, находиться в море при волнении свыше трех баллов было невозможно — срывало ракеты с направляющих. От брызг пиропатроны отсыревали и давали большое число осечек, пришлось создавать самодельные из подручных средств — трофейных немецких винтовочных патронов и торпедных запалов. Особенно серьезные проблемы создавал большой разброс снарядов, не помогали ни стрельба с резко останавливающегося катера, ни специальные устройства-замыкатели: попасть по движущейся мишени было почти нереально. Катера выходили в море с одним комплектом РС на установке, поскольку перезарядка ее на волнении была совершенно невозможна.

Несмотря на многочисленные недостатки, «реактивщики» использовались очень активно. Причем, их целями порой оказывались совершенно нетрадиционные для торпедных катеров объекты — в ночь на 30 мая 1943 г. вышедшие из Геленджика ТКА №25, 76, 80, 85, 86, 96 и 106 выпустили 68 реактивных снарядов по аэродрому в Анапе, где возникли два пожара и произошел сильный взрыв. Причем это был не единственный подобный случай. Так, 21 августа того же года ТКА-АКА №76, 86, 96 и 106 «обрабатывали» анапский аэродром совместно со сторожевыми кораблями «Штурм» и «Шквал», причем катера выпустили 95 РС, а сторожевики — 193 артснаряда. Но на успешность действий часто влияла уже упоминавшаяся

83





84

84. СКР типа МО-4 и АКА «Московский ремесленник» выходят из порта Сулин для следования в Констанцу.  
An SKP of the «MO-4» type and an AKA, «Moskovskiy Remeslennik», moving out of the port of Sulin to move on to Konstante.
85. АКА «Московский ремесленник трудовых резервов». Геленджик, весна 1943 г.  
The AKA «Moskovskiy Remeslennik Trudovykh Reservov», Gelendzhik, spring 1943.
86. Спуск АКА на воду. Онежская военная флотилия 1943-44 гг.  
Launching an AKA into the water. Onezhsk Naval Flotilla, 1943-44.

низкая мореходность — обстрел аэродрома, который собирались провести силами только катерников 17 августа, сорвался из-за плохой погоды.

Естественно, стреляли по самым различным сооружениям, укреплениям, позициям, а порой и просто по занятому противником побережью. Из множества боевых эпизодов стоит выделить случай 10 июня 1943 г., когда три «ракетоносца» (№86, 96 и 106) выпустили 55 «эрзов» по целям в районе Южной Озерейки, подавив вражескую батарею и вызвав несколько взрывов и пожар. Случалось, что обстрелами берега занимались не только специально выделенные силы, но и дозорные катера — не возвращаясь же в базу с полным боекомплектом, если враг рядом!

Порой приходилось сталкиваться и с морским противником — 11 июня в 23:45 86-й и 96-й (в сопровождении ТКА №125) выпустили по Анапе 40 реактивных снарядов. Направившись после этого в Геленджик, наш отряд столкнулся с двумя «шинельботами». В ходе последовавшей 29-минутной схватки было израсходовано 30 РС, а по приходе в базу доложено о повреждении одного «фашиста». Несмотря на то, что катерники-черноморцы неоднократно использовали в морских боях реактивное оружие, реального подтверждения успешности его применения нет. Упоминаемый в литературе случай повреждения немецкого торпедного катера «S-47» 6 июля 1943 г. у Анапы трудно считать достоверным, поскольку именно в эти сутки применения ракет катерами ЧФ вообще не зафиксировано. Такое оружие в тот день использовали только штурмовики Ил-2 в бою с БДБ (классификация наших пилотов) у мыса Железный Рог. Возможно, летчики ошиблись при определении цели, но более вероятно, что «немца» подбил СКА №062, вступивший в бой с вражеским отрядом из четырех единиц у мыса Утриш.



86



85

На СКА были потери в личном составе, а его командир, в свою очередь, доложил о взрыве на борту одного из «супостатов».

Кроме Черного, артиллерийские катера действовали и на Азовском море. Естественно, что наиболее успешно они обстреливали береговые площадные цели — Мариуполь, порт Осиенко, Темрюк, Пересыпь и др. Приходится констатировать грустный факт — несовершенство системы вооружения и малая мореходность и на этом театре нередко срывали выполнение боевых задач: 2 августа 1943 г. один из двух назначенных для обстрела Осиенко «ракетчиков» не сумел применить свое главное оружие — отсырили пиропатроны.

На Азове имел место случай «охоты на крупного зверя» — вечером 28 августа 1943 г. ТКА №116 вышел из Ейска с заданием — на трассе Мариуполь-Керчь перехватить использовавшийся врагом танкер «Грозный». Обнаружить его не удалось и 116-й ни с чем вернулся в базу. Но этому катеру удалось поучаствовать в бою с неприятельскими кораблями 9 сентября, противниками были четыре баржи и два СКА. По донесению, одна баржа пошла на дно, но и наш АКА получил повреждения, два моряка на его борту получили ранения.

Наиболее тяжелым для азовско-черноморских «реактивщиков» стало участие в Керченско-Эльтигенской десантной операции. Им пришлось поддерживать высаженные на крымский берег войска, прикрывать перевозки, спасать уцелевших после падения эльтигенского плацдарма бойцов. В ходе упорных и жестоких боев погибли три АКА — №76, 96 и 116.

В следующем году АКА в составе обеих БТКА ЧФ участвовали в Крымской операции, в ходе которой выпустили по немецким и румынским кораблям, катерам, судам и плавсредствам (а в отдельных случаях и по береговым целям) большое количество реактивных снарядов. В журнале «Катера и яхты» (№116) приводился рассказ румынского матроса-рулевого, чей корабль был атакован «морской катушкой»: «Произошла тогда большая паника. Все упали на палубу, кораблем никто не управлял, ожидая второго залпа...».

Самое активное участие в боях с немецкими и финскими войсками приняли и торпедно-минометные «Гэ-пятые», первоначально включенные в состав Волжской флотилии, затем переведенные на Онежское озеро и закончившие войну в составе Краснознаменного Балтийского флота.



87

## ВОЙНА С ЯПОНИЕЙ

После капитуляции Германии боевые действия в Европе закончились, но Вторая мировая война продолжалась. Оставшаяся в одиночестве Япония не собиралась складывать оружие, поэтому с 9 августа 1945 г. к антияпонским силам присоединился Советский Союз. К началу августа наш Тихоокеанский флот представлял из себя довольно внушительную силу, но в его составе было мало крупных кораблей: два крейсера, лидер, 10 эсминцев, два миноносца и два монитора. Они практически не участвовали в боях, так что основной ударной силой ТОФа стали авиация, подводные лодки, эскортные, десантные и минно-тральные силы, а также торпедные катера. Последних насчитывалось (на момент окончания войны в Европе) 155 единиц разных типов. Несмотря на то, что в ходе войны часть «Гэ-пятых» перебросили на Запад, их все равно было больше двух третей — 116.

В ходе войны с Японией значительная нагрузка легла на торпедные катера, полученные по ленд-лизу. Они были новее, больше и технически совершеннее, чем отечественные Г-5, а тем более Ш-4. Но и «старикам» пришлось поработать. Поскольку противник активных действий на море не вел, командующий Тихоокеанским флотом адмирал Юмашев принял решение высадить десант в порт Юки. Для высадки первого броска были выделены «американцы» типа А-1, а основные силы — 75-й батальон морской пехоты — перебрасывались двумя фрегатами, тральщиком, парой пограничных катеров и четырьмя «Гэ-пятнами»: ТК-514, 515, 516 и 531. Сопротивления в Юки наши десантники не встретили, так что высадка десанта свелась к простой доставке частей морем. 13 августа в 13:00 семь торпедных катеров (из них четыре типа Г-5 с бортовыми номерами 511, 512, 533 и 535) под командованием капитана 3 ранга Пантелеева вышли из залива Посыть курсом на Сейсин. Они перебрасывали роту 62-го пулеметного батальона. При подходе к месту высадки катера были обстреляны артогнем с мыса Колокольцева, причем 535-й получил пробоину от попадания снаряда, но серьезных повреждений избежал и продолжил движение. Десант был высажен без потерь, после чего катера отечественной постройки и ленд-лизовский 589-й отправились в Расин.

14 августа произошло примечательное событие — подводная лодка Щ-127 донесла в штаб флота, что обнаружила группу японских кораблей в составе линкора, четырех эсминцев и нескольких других, неопознанного класса. В связи с этим по фло-

87. Торпедные катера типа Г-5 в одном из Корейских портов. 1945 г.  
A «G-5» torpedo boat in one of the Korean ports. 1945.

ту была объявлена боевая тревога. В числе прочих соединений, получила распоряжение и 1-я бригада торпедных катеров, командир которой предписывалось все катера, находящиеся в резерве, подготовить к немедленному выходу. Но, поскольку в конце концов обнаружены «самураи» не были, общую тревогу отменили. Более реальной оказалась минная опасность — корейские порты были заминированы американской авиацией. Неконтактные «подарки союзников» представляли большую угрозу для наших транспортов и боевых кораблей, в бухте Расин подорвался на трех минах тральщик Т-279. Тогда было принято решение очистить фарватеры бомбометанием с торпедных катеров. Первыми за выполнение опасной задачи принялись катера типа А-1. С 20:35 до 21:00 очисткой акватории занимались катера типа Г-5 (№№ 514, 515, 516 и 531) под общим командованием лейтенанта Семенова. Они уничтожили четыре мины, израсходовав 16 малых глубинных бомб. К сожалению, опасность подрыва для наших кораблей сохранилась. Позднее в порту Расин подорвались транспорты «Сучан», «Камчатнефть» и «Танкер №1». Порт пришлось закрыть для плавания кораблей. 16-го числа погиб на мине ТК-565 («А-первый»). Во второй половине дня однотипные с ним катера ТК-562, 563, 566, 570 и 579 и туполовские «пятерки» с номерами 514, 516 и 531 (командовал отрядом капитан 3 ранга Малик) вновь осуществили бомбометание на корабельном фарватере. Израсходовав 32 глубинные бомбы, катерики уничтожили девять мин.

Хотя 14 августа император Хирохито объявил о капитуляции Японии, официального сообщения о том, что вооруженные силы империи сложат оружие не последовало. Бои продолжались и ТОФ, естественно, по-прежнему действовал достаточно энергично. Активную роль играли «Гэ-пяты» и в десантных операциях на Сахалине. К ним привлекались, в числе прочих сил три отряда торпедных катеров (14-й, 22-й и 23-й) общей численностью 14 единиц. Они составили 2-й десантный отряд под командованием капитана 3 ранга Тарнавского. 16 августа утром этот отряд, дополненный еще двумя катерами, вышел из Советской Гавани, взял курс на Торо. На борту катеров находилось 334 морских пехотинца. Хотя ТК-635 пришлось из-за неисправности мотора вернуться в базу, остальные, невзирая на крайне неблагоприятные погодные условия (густой туман, сильный ветер) успешно высадили бойцов в Торо и, оставив для прикрытия порта три катера, вернулись обратно в Советскую Гавань.

В течение следующих суток для усиления десанта торпедные катера перебросили в Торо пулеметную роту. На переходе ТК-38 и ТК-634 в тумане оторвались от основной группы и вышли к порту Эсураторо, на подходах к которому подверглись обстрелу с берега. Приближаясь к месту высадки, 38-й ударился о камни, получил пробоину и лишился хода. 634-й, высаживавший десантников в северной части Эсураторо, при подходе к берегу повредил себе винты (все как в Моонзундской десантной операции!), но добрался до Торо своим ходом. ТК-38 туда притащил на буксире малый охотник.

Боевые действия на Сахалине заканчивались и, хотя советские моряки высадили десанты еще в несколько пунктов на побережье острова, главную угрозу для наших сил теперь представляли волны и ветер. Особенно это касалось имевших плохую мореходность «Гэ-пятых». Вечером 23 августа шесть ТКА этого типа оказались в очень опасном положении при попытке отряда, в состав которого кроме них входили минный заградитель «Океан», восемь тральщиков, три больших и два малых охотника, перебросить из порта Маока в Отомари два сводных батальона моряков Северной Тихоокеанской флотилии и сводный батальон морской пехоты Владимира-Ольгинской базы. Отряду пришлось укрыться в порту Хонто.

2 сентября 1945 г. на борту линкора «Миссури» в Токийском заливе был подписан Акт о капитуляции Японии. Вторая мировая война закончилась. Завершилась и боевая карьера торпедных катеров типа Г-5 в нашем флоте. После войны их число быстро сокращалось — заслуженные ветераны заменились катерами новых проектов, переходя в разряд учебных, плавсредств и т.п. Но последняя война для них была еще впереди. Как и свой первый бой, на нее «защитники советских берегов» отправились под чужим флагом.

## КОРЕЯ

Последней войной, в которой довелось участвовать торпедным катерам типа Г-5, стала война в Корее. Сразу следует отметить, что Корейская Народно-Демократическая Республика и Китайская Народная Республика и по сей день остаются «закрытыми странами». Поступающая оттуда информация проходит жесткую цензуру и порой откровенно лживая. В нашей стране за последние годы появилось много интереснейших публикаций, посвященных событиям 1950-1953 гг., но флот в них практически не затрагивается. В западной литературе северокорейские ВМС также обделены вниманием. Единственным исключением стал лишь бой, состоявшийся 2 июля 1950 г.

К 25 июня 1950 г., дню начала Корейской войны, вооруженные силы КНДР имели многочисленные сухопутные войска, изрядные ВВС и очень небольшой флот, точный состав которого неизвестен. Но по относительно достоверным сведениям, он насчитывал 19 единиц и состоял из трех дивизионов: тральщиков, сторожевых катеров и торпедных катеров, представленных как раз «Г-пятыми». Они-то и оказались на тот момент единственной силой, которая предприняла попытку активного противодействия кораблям ООН, а точнее США и Великобритании. В начале войны они были весьма немногочисленны: Америку представляли легкий крейсер ПВО «Джуно» и четыре эскадренных миноносца, Британию — легкие крейсера «Белфаст» и «Ямайка» плюс пять кораблей охранения (эсминцев и фрегатов, включая «Блэк Суон»). Они активно включились в боевые действия и уже 29 июня «Джуно» впервые обстрелял цели на восточном побережье Корейского полуострова.

По американским данным, дальнейшие события развивались следующим образом. 2 июля, в воскресенье, отряд в составе «Джуно», «Ямайки», и «Блэк Суона» обнаружил небольшой северокорейский конвой, состоявший из 10 траулеров, которые прикрывались четырьмя торпедными катерами. Это произошло недалеко от Чумуньчжиня, причем «коммунисты» шли курсом на юг. Противники заметили друг друга вскоре после восхода солнца. Англичане и американцы повернули в сторону неприятеля, а катера в ответ предприняли отчаянную попытку выйти в торпедную атаку, но им не повезло. Один из катеров был потоплен буквально первым же залпом, второй потерял ход и загорелся. Третий на большой скорости попытался уйти в сторону побережья, но в итоге выбросился на берег, где и был окончательно уничтожен артогнем. Лишь одному из катеров удалось оторваться от преследующего его «Блэк Суона» и уйти в сторону моря. Торпеды северянами выпущены не были, а огонь бортового оружия (как и стрельба малокалиберных орудий с берега) никакого ущерба кораблям союзников не причинил. Спасти конвой также не удалось, его уничтожение было лишь отсрочено — на следующее утро «Джуно» артогнем потопил семь из десяти траулеров, которые пытались укрыться в Чумуньчжине.

Северокорейские (и, соответственно, советские) источники описывают бой 2 июля куда более красочно. По их сведениям все обстояло иначе. Наступавшие на юг части Корейской Народной Армии подвергались систематическим огневым ударам корабельной артиллерии врага, неся существенные потери в живой силе и технике. Для прикрытия приморского фланга ВМФ КНДР мог использовать лишь группы торпедных и сторожевых катеров. Одна из таких групп, действовавшая в районе Чумуньчжиня — Каннаны и состоявшая из 2-го отряда торпедных катеров с бортовыми номерами 21, 22, 23 и 24 в 4:20 обнаружила юго-восточнее Каннаны отряд кораблей противника (два крейсера, в том числе один тяжелый типа «Балтимор», и эсминец). Командир отряда катеров Ким Гун Ок принял решение атаковать врага, направлявшегося в сторону Чумуньчжиня в кильватерном строю. В 4:30 ТКА перестроились в строй пеленга, и прячась на фоне берега, начали сближение с целью, но были обнаружены и обстреляны с дистанции около 10 кабельтовых. Несмотря на ураганный огонь, корейские моряки продолжали идти на сближение. Катера 23 и 24 (одним из них командовал Цой Ден Су) получили приказ отвлечь внимание неприятеля, а 21-й (флагман Ким Гун Ока) и 22-й (под командованием Ли Ван Гына) выполнили торпедную атаку. Северокорейская пропаганда утверждала, что она окончилась успешно, оба крейсера были поражены «подводными снарядами», а один из них (тот самый, тяжелый типа «Балтимор») сильно накренился и начал медленно тонуть. Затем на нем раздался сильнейший взрыв и «проклятый интервент» через несколько секунд скрылся под водой.



88

Катера Г-5 на Южном Сахалине. 1945 г.  
A «G-5» at South Sakhalin Island. 1945.

Советский «Морской Атлас» (на обложке которого указывалось «Продаже не подлежит») оценил результаты боя следующим образом: крейсера «Джуно» и «Джамайка» получили тяжелые повреждения, «Джуно» вышел из боя. Два торпедных катера потоплены артогнем, один поврежден (без указания его дальнейшей судьбы). Головной катер, атаковавший первым, прорвался в строй англо-американского отряда и, прикрываясь дымовой завесой, оторвался от преследования, сумев в итоге прибыть в базу Сокчхо. Интересно, что в «Морском Атласе» ни о каком конвое не упоминается, зато сообщается, что: «После боя с торпедными катерами корабли интервентов обнаружили в р-не Чумуньчжинь 2 сторожевых катера ВМФ КНДР, возвращающихся из р-на поиска, и открыли по ним огонь. Арт. и пулеметным огнем сторожевые катера пытались вывести из строя личный состав верхних постов кораблей противника, но были потоплены в этом неравном бою».

Удалось ли северокорейским катерникам действительно выпустить торпеды, остается загадкой. Но очевидно, что ни одна из них в цель не попала. Несмотря на это Ким Гун Ок и Ли Ван Гыну были присвоены звания Героев Корейской Народно-Демократической Республики, ряд других моряков получил ордена и медали. Некоторые несобытности в американском описании боя — например, почему конвой был уничтожен, причем не полностью, только на следующий день — позволяют предположить, что отчаянные катерники все же чего-то добились. Либо они действительно отвлекли все внимание на себя и спасли охраняемые суда, либо уберегли от уничтожения какие-то объекты на берегу.

Судьбы остальных торпедных катеров, в том числе и уцелевшего в бою 2 июля, как и их точное число, неизвестны. Впрочем, нет ясности и с точными их типами и временем получения от СССР. Можно лишь отметить, что блокадные силы ООН за период с конца июня до середины ноября 1950 г. претендуют на уничтожение 22 и повреждение пяти моторных катеров, но торпедные из этого числа отдельно не выделяются.

Существует также версия, что ТКА типа Г-5 передавались коммунистическому Китаю и якобы даже участвовали в боях с гоминдановцами. Но это ничем не подтверждается, а в литературе по китайскому флоту (в том числе и единственном подобном русскоязычном издании А.С.Павлова «Корабли китайского флота», Якутск, 1996 г.) «Г-пятые» не упоминаются.

## ВЫВОДЫ

Завершая наш труд, хочется сделать несколько выводов. Построенные по концепции, разработанной в середине 20-х гг., торпедные катера типа Г-5 вступили в бой во второй половине следующего десятилетия, причем совершенно не в тех условиях, на которые рассчитывали их создатели. Пришлось совершать дальние рейды, действовать на коммуникациях, бороться с катерами противника. Техническая концепция катера изначально была морально устаревшей: исходили не из возможного уровня развития техники, а из уровня имеющихся трофейных образцов.

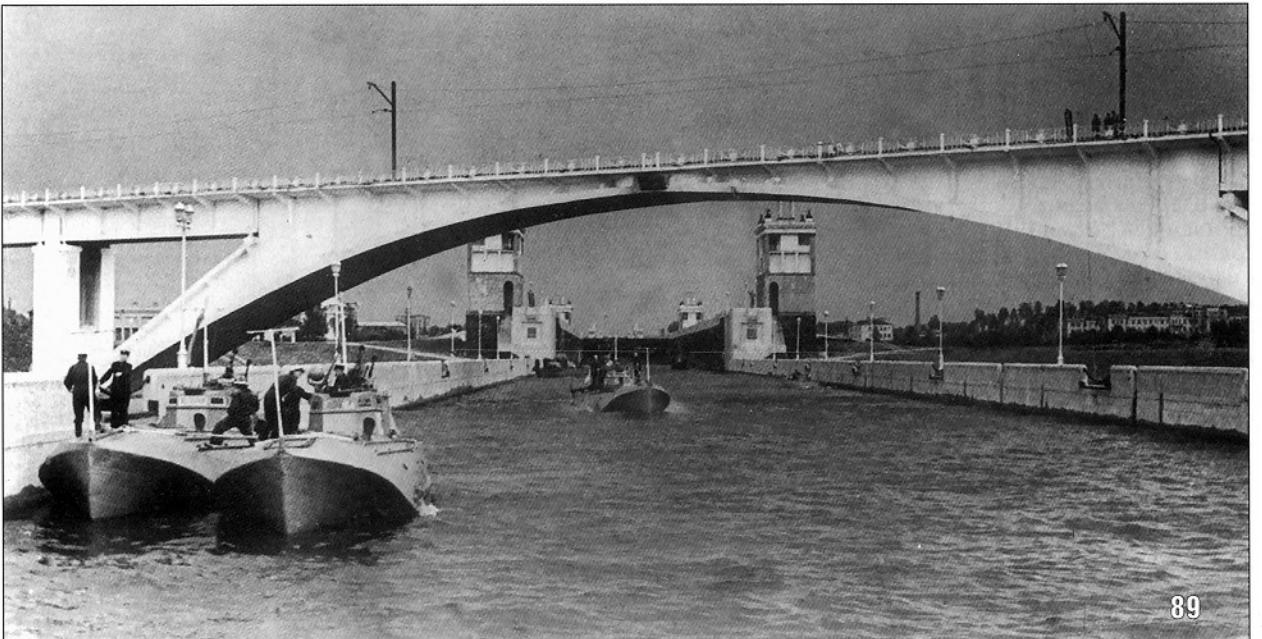
Требование достижения максимально возможной скорости подчинило себе всю концепцию катера, следствием чего стало использование маломореходных редких обводов (серийный катера с подобными обводами строили только в Италии). Жесткие весовые ограничения привели к тому, что любая попытка увеличить вооружение, заменить двигатели, усилить конструкцию корпуса, вела к потере скорости, единственной защиты катера и его основного достоинства.

Катера оказались заложниками советской судостроительной промышленности — серийное строительство, соответствовавшее предъявляемым требованиям удалось наладить далеко не сразу, а это, в свою очередь привело к массовому выпуску морально устаревших катеров. Разворачивать производство более современных типов пришлось уже в ходе войны. Появились и требования с флотом; по итогам Крымской операции предлагалось: «Необходимо выпуск ТКА типа «Г-5» с моторами «Паккард» прекратить, ибо и без того маломореходные и с малым радиусом действия, эти ТКА обладают еще худшими данными дальности». Свернули производство только к 1944 г.

Не было и ясности в использовании катеров, слишком многое от них требовали и слишком мало они могли реально сделать.

Тактическая подготовка командиров отдельных катеров и соединений, к сожалению, находилась не на должном уровне. Часты были навигационные аварии, подготовка велась по шаблонным задачам, в которых слишком много внимания уделялось атакам крупных надводных кораблей, и совершенно недостаточно — действиям против малых боевых кораблей и катеров. Появление некоторых новых типов, например, быстроходных десантных барж, вызывало следующую реакцию: «Торпедирование цели (БДБ) с поражаемой длиной 26 метров, с имеемым прицелом на ТКА КП-3 и НЛ — трудновыполнимая задача. Способы атаки никакими наставлениями не предусмотрены».

Следствием этого стали большие потери и весьма скромные боевые результаты катеров типа Г-5. Это не снижает высокого порыва, с которым советские катерники шли в бой, они готовы были воевать на любых кораблях, лишь бы бить врага.



89



90

## ПАМЯТНИКИ И ПАМЯТЬ

После окончания Великой Отечественной отслужившие свое в составе флотов катера типа Г-5 постепенно заменялись новыми представителями своего класса, оснащенными радиолокаторами, более современным навигационным оборудованием и заметно усиленным оборонительным вооружением. Большинство переживших войну «стариков» постепенно были списаны, но, к счастью не все представители некогда многочисленного типа «ушли в никуда». На территории России к середине 90-х годов сохранился один «Гэ-пятый», установленный в Балтийске (бывший катер №111). Другая «пятерка» осталась в Латвии, в Даугавгриве, ее судьба на сегодняшний день неизвестна.

Естественно, что наболыше внимание типу, составлявшему основу «москитных» сил Черноморского флота, в советское время уделили именно в причерноморских городах. После распада Союза, независимой Украине достались мемориалы, с установленными Г-5, в Очакове (TK-383) и в Севастополе (TK-52).

Эти памятники, безусловно интересные для всех любителей истории флота, ранее оставались практически неизвестными «широким народным массам», поскольку все они были установлены на территории воинских частей и гарнизонов, куда посторонних, естественно, не пускали. Тем не менее, мы имеем возможность привести фотографии катеров-памятников, любезно предоставленные С.Балакиным, А.Вороновым, К.Стрельбицким и В.Реданским.

Впрочем, не следует забывать, что сохраняемые на постаментах катера по своему внешнему виду зачастую отличаются от «себя же, но только моложе». У ТК-52 заметно отсутствие флагштока, прожектора, торпедного прицела, части вентиляционных растрubов, не хватает части привального бруса, нет секторов тросового управления рулями, полностью снято торпедное вооружение (нет даже муляжей).



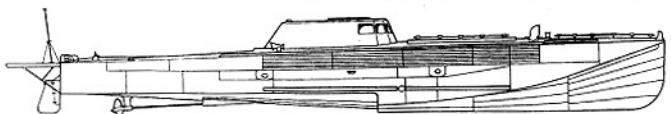
91



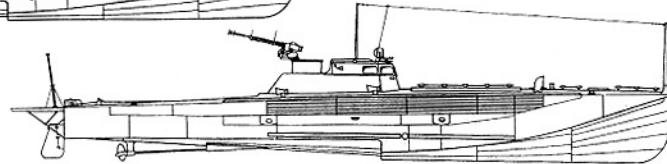
92

- 89. Торпедные катера Г-5 Балтийского флота следующие на Парад Победы швартуются в шлюзе канала им.Москвы. 1945 г.  
A «G-5» torpedo boat of the Baltic Fleet following the Victory Parade moves into a lock of the «Moscow» canal, 1945.
- 90. Парад в честь Дня Военно-Морского флота в Усть-Двинске. На заднем плане виден трофейный германский минносец. 28 июня 1947 г.  
A parade in honor of Naval Day in Ust'-Dvinsk. In the background is a captured German minelayer. 28 June 1947.
- 91,92. Балтийск. Памятник героическим катерникам.  
Baltiysk. A memorial to the heroic torpedo boat men.

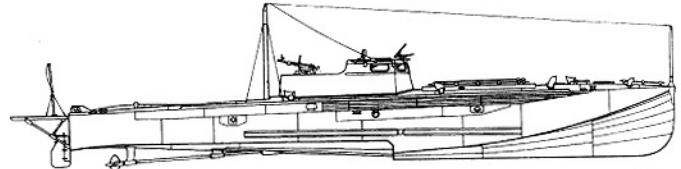
### Некоторые типы катеров семейства Г-5



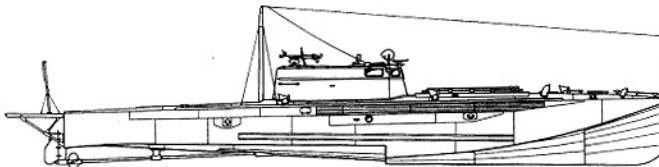
«Первенец»



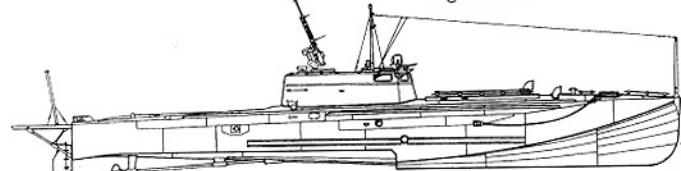
Ш-4



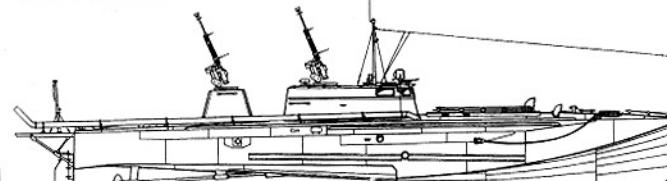
Г-5 VI серии



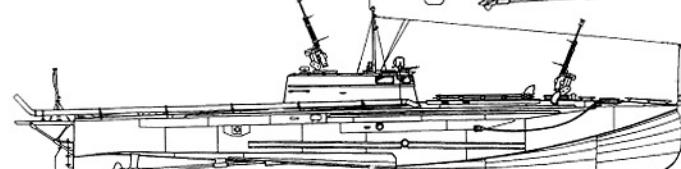
Г-5 IX серии



Г-5 X серии



Г-5 XI-бис серии



Г-5 XIII серии



Артиллерийский катер АКА

### ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА.

- Российский Государственный Архив Военно-Морского флота. Фонд Р1678, опись 1, дело 186.
- РГАВМФ. Ф.р-441, оп. 2, д. 674, 806, 916.
- Там же. Оп. 4, д. 46, 200, 292, 293.
- Там же. Оп. 5, д. 183, 184, 331.
- Отделение Центрального Военно-Морского Архива. Фонд 141, дело 32867.
- ОЦВМА. Ф. 141, д. 32955.
- Государственный Архив Российской Федерации. Фонд 8418, опись 23, дело 581.
- Российский Государственный Архив Экономики. Фонд 8183, опись 1, дело 51.
- РГАЭ. Ф. 8183, оп. 2, д. 57, 58, 103, 104, 105, 229, 308.
- Там же. Ф. 8899, оп. 1, д. 736, 129.
- Арсеньев Е.В. Катера волнового управления в Советском Военно-Морском флоте // Российский флот — честь и слава Отечества. Публичные чтения. М., 1996.
- Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928-1945: Справочник. М., 1988.
- Боевая летопись Военно-Морского флота, 1917-1941. М., 1993.
- Боевая летопись Военно-Морского флота, 1941-1942. М., 1992.
- Боевая летопись Военно-Морского флота, 1943. М., 1993.
- Бушуев В.А. Торпедные катера в боях за Прибалтику. Таллинн, 1989.
- Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Том II. Черноморский флот. М., 1962.
- Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Том III. Краснознаменный Балтийский и Тихоокеанский флоты. М., 1962.
- Выоненко Н.П. Черноморский флот в Великой Отечественной войне. М., 1957
- Гуманенко Л.В. Катерник. По отцовскому следу. М., 1989.
- История отечественного судостроения. Т. 4. С.-Пб., 1996.
- Камаев В.С. На торpedном катере. Л., 1977.
- Кузнецов Н.Г. На далеком меридаине. М., 1971.
- Курсами доблести и славы (Боевой путь торпедных катеров Советского ВМФ). М., 1975.
- Кэгл М., Мэнсон Ф. Морская война в Корее. М., 1962.
- Морской Атлас, Том III. Военно-Исторический. Описания к картам. 1966.
- Никитин Б.В. Катера пересекают океан. Л., 1980.
- Пилипенко В.С. В бой идут катерники. М., 1989
- Платонов А.В. Апрелев С.В. Синявев Д.Н. Советские боевые корабли 1941-1945 гг. Т 4. С.-Пб., 1997.
- Проценко В.Т. Огненные мили. Краснодар, 1981.
- Потери боевых кораблей и судов ВМФ, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. М., 1959.
- Русский архив: Великая Отечественная: Приказы и директивы народного комиссара ВМФ в годы Великой Отечественной войны. Т.21 (10). М., 1996.
- Саукже М.Б. Неизвестный Туполев. М., 1993.
- Сборник материалов по опыту боевой деятельности ВМФ СССР №41. М., 1957.
- Справочник по корабельному составу Северного флота. М.-Л., 1944.
- Справочник по корабельному составу Черноморского флота. М.-Л., 1944.
- Стрельбицкий К.Б. Корабли и суда — памятники истории Отечественного флота // Российский флот — честь и слава Отечества. Публичные чтения. М., 1996.
- Трибец В.Ф. Балтийцы сражаются. М., 1985.
- Хроника боевых действий Тихоокеанского флота в войне с Японией. М., 1949.
- Хроника Великой Отечественной войны на Балтийском море и Ладожском озере. М., 1945-1946. Вып. 1-8.
- Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. М., 1945-1946. Вып. 1-6.
- Черцов А.Е. В огне торпедных атак. М., 1959.
- Шитиков Е.А. Краснов В.Н. Балабин В.В. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995.
- Шошков Е.Н. Репрессированное Остехбюро. С.-Пб., 1995.
- Cerezo R. Armada Espanola, siglo XX, T. III-IV, La guerra civil en la mar. Madrid, 1983.
- Fock H. Schnellboote. Herford, 1973.
- Groener E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bd.1-8. Munchen, 1982-1992.
- Kosiarz E. Druga wojna światowa na Bałtyku. Gdańsk, 1988.
- Kubikat K. Korea-50. Warszawa, 1994.
- Meister J. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941-1945. Munchen, 1958.
- Rohwer J., Hummelhen G. Chronology of the War at Sea 1939-1945. The naval History of World War Two. London, 1992.
- Ruge F. The Soviets as Naval Opponents 1941-45. Cambridge. 1979.

### ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ

- Гангут
- Катера и яхты
- Корея
- Красная звезда
- Красный флот
- Морской сборник
- Судостроение
- Флотомастер
- Marine Rundschau.
- Warship

Торпедный катер Г-5 IV-серии.  
Краснознаменный Балтийский  
флот, 1943 г.



Торпедный катер Г-5 проект 213  
«Московский ремесленник тру-  
довых резервов». Черномор-  
ский флот, 2-я бригада торпед-  
ных катеров, 1944 г.



Торпедный катер Г-5 «Алгаец».  
Краснознаменный Балтийской  
флот, 1-й дивизион торпедных  
катеров, 1945 г.



Торпедный катер типа Г-5 «ТК-52», установленный в качестве памятника в г. Севастополе.



## АРМАДА

ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ СЕРИЯ КНИГ ПО ИСТОРИИ БОЕВОЙ ТЕХНИКИ  
ИЗДАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА  
«ЭКСПРИНТ»

### В 2000 ГОДУ ВЫПУЩЕНЫ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ:

Легкий танк Т-26 (Часть 1)  
Советские средние танки 1924-41 гг.

Истребитель Су-17  
Самолет-разведчик Р-5