



АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫШЕВ

# Первенцы Сталинского флота



Сторожевые корабли типа «Ураган»



**Александр Чернышев**

---

# **Первенцы Сталинского флота**

---

**СТОРОЖЕВЫЕ КОРАБЛИ ТИПА «УРАГАН»**

Москва  
«Яуза»  
«ЭКСМО»  
2014



УДК 355/359  
ББК 68  
Ч 49

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

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

**ISBN 978-5-699-70870-3**

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

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

УДК 355/359  
ББК 68

**ISBN 978-5-699-70870-3**

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

# СОДЕРЖАНИЕ

---

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





# ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

## История проектирования

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

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

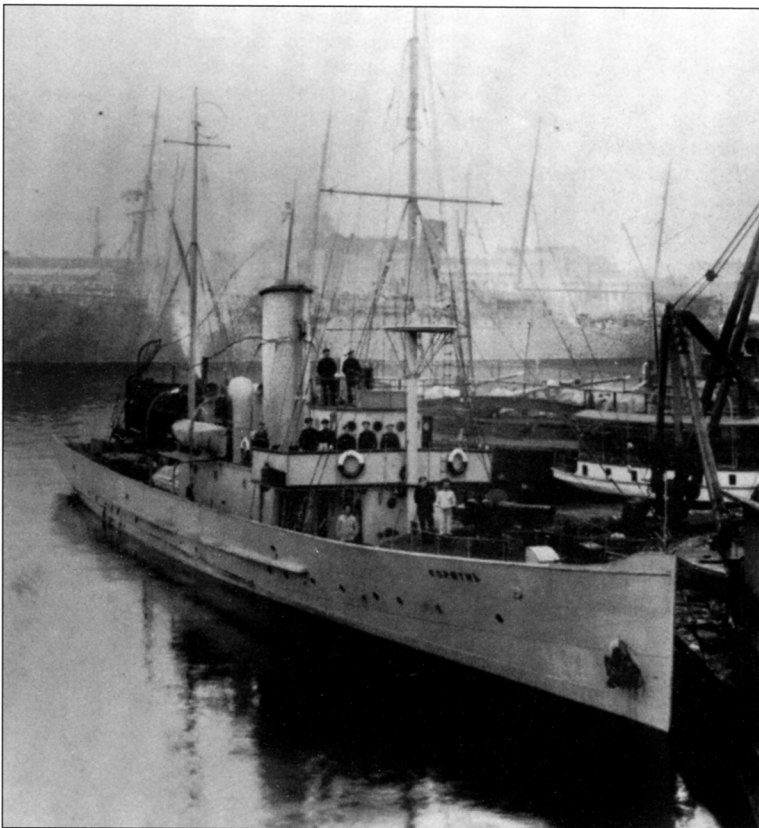
Так, в Англии приступили к строительству патрульных кораблей типа «Р» (в 1915 – 1917 годах построено 74 единицы) водоизмещением около 600 т и скоростью хода 23 уз. Вооруженные одним 102-мм и одним 40-мм орудиями, глубинными бомбами и двумя торпедными аппаратами, они неплохо справлялись со своими задачами.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

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

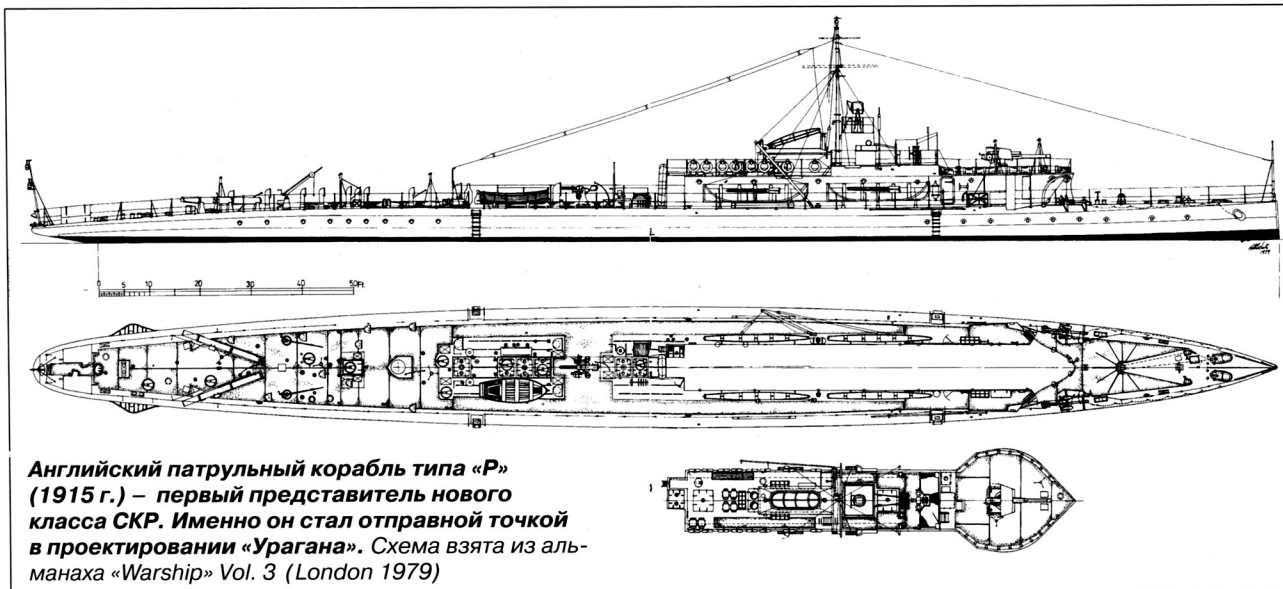
ным судам, но в октябре 1917 года в Российском флоте появился новый класс – сторожевые суда. Первыми из них стали вступившие в состав Балтийского флота «Кобчик» и «Коршун». Однако революция и последовавшая за ней Гражданская война смешали все планы, и остальные 12 сторожевиков, строившихся на финских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

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

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







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

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

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

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

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

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

**Американский патрульный корабль типа «Игл»**



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

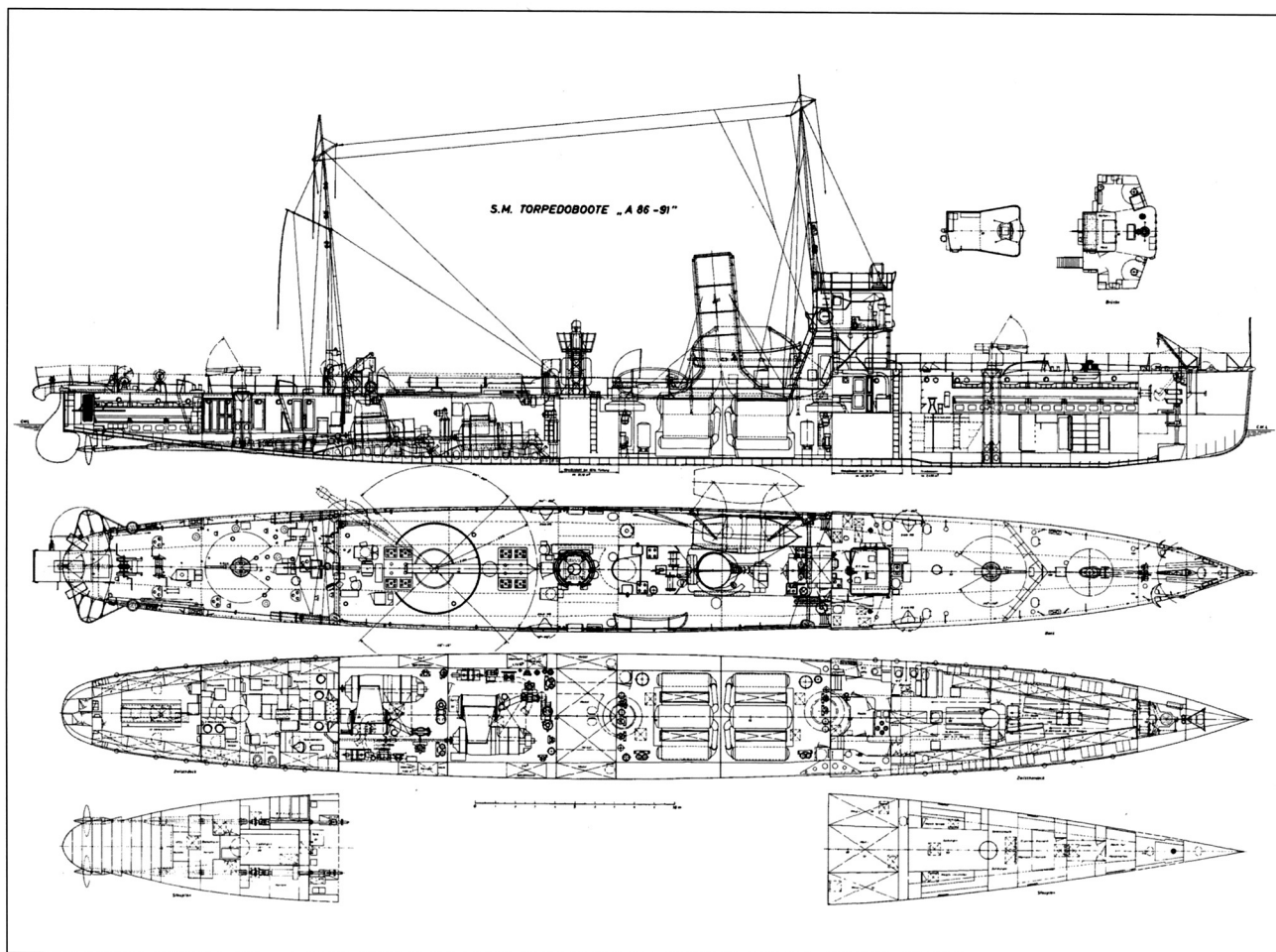
Разработка предварительного проекта сторожевого катера велась созданным в 1925 году КБ Кораблестроительной секции (Корсекции) НТКМ под общим руководством начальника кораблестроительного отдела Техупра Ю.А.Шиманского. К этой работе широко привлекались специалисты Опытного бассейна Морского ведомства и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

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

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

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

**Еще один прототип «Урагана» – немецкий миноносец А-86 (1918 г.). При разработке вариантов эскизного проекта он рассматривался как наиболее близкий аналог.**  
*Схема взята из книги Н. Fock, Z-vor! Bd. 1 (Hamburg, 2001).*





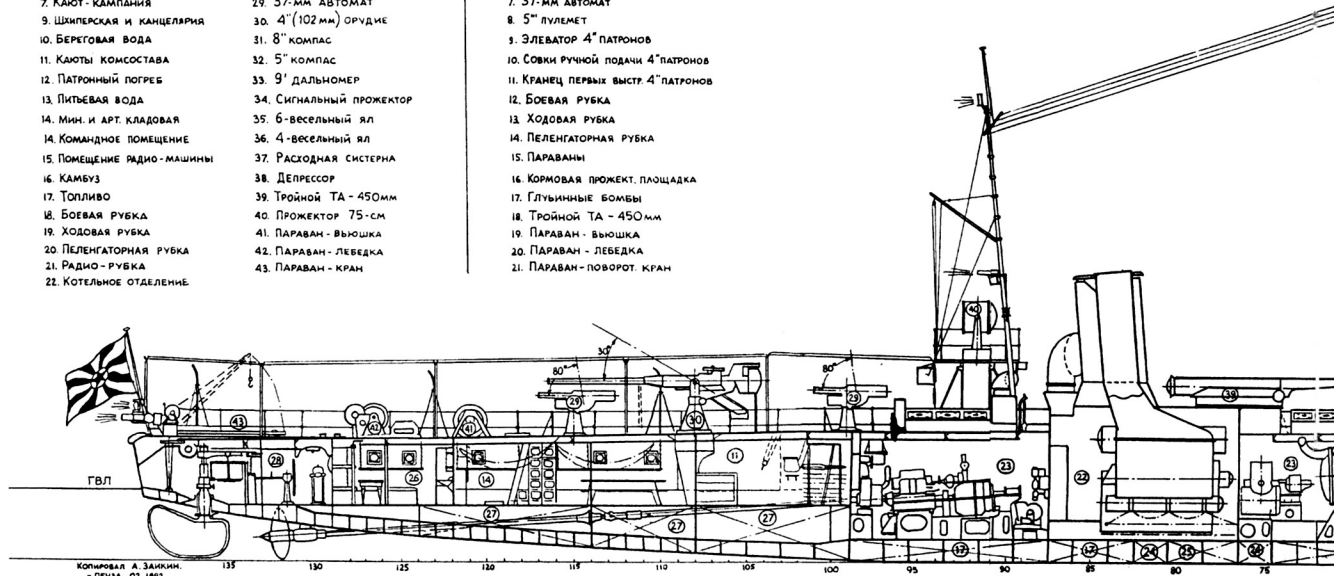
# СТОРОЖЕВЫЕ КОРАБЛИ типа „УРАГАН“

## ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРЕЗ:

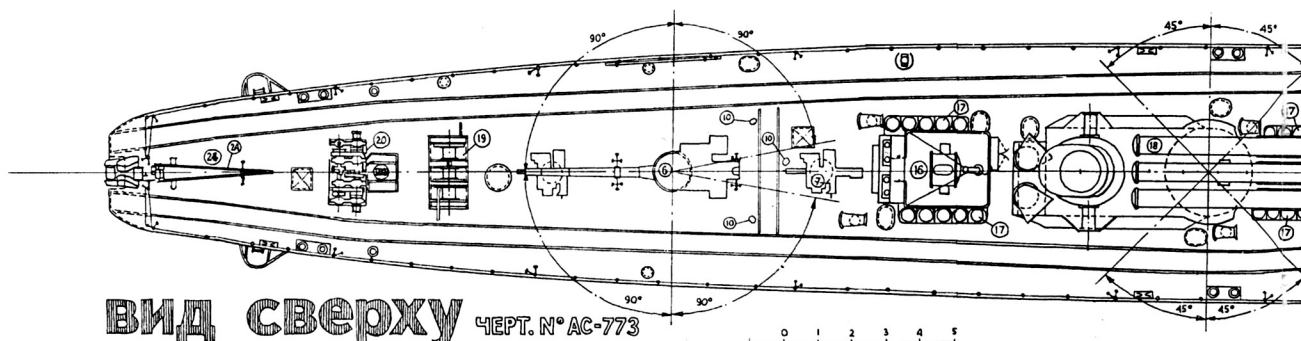
- |                            |                                  |
|----------------------------|----------------------------------|
| 1. МАЛЯРНАЯ И ФОНАРНАЯ     | 23. МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ            |
| 2. ТАРАННЫЙ ОТЕК           | 24. ИЗОЛЯЦИОННЫЙ ОТЕК            |
| 3. ТЕНТЫ И БРЕЗЕНТЫ        | 25. ПИТАТЕЛЬНАЯ ВОДА             |
| 4. ЦЕПНОЙ ЯЩИК             | 26. Помещение м.л. комсостава    |
| 5. КРАСНЫЙ УГОЛОК          | 27. Запасной отсек               |
| 6. Провизионный погреб     | 28. Хим. отсек и румп. отделение |
| 7. Кают - кампания         | 29. 37-мм автомат                |
| 9. Шхиперская и канцелярия | 30. 4" (102 мм) орудие           |
| 10. Береговая вода         | 31. 8" компас                    |
| 11. Каюты комсостава       | 32. 5" компас                    |
| 12. Патронный погреб       | 33. 9' дальномер                 |
| 13. Питбевая вода          | 34. Сигнальный прожектор         |
| 14. Мин. и арт. кладовая   | 35. 6-весельный ял               |
| 14. Командное помещение    | 36. 4-весельный ял               |
| 15. Помещение радио-машин  | 37. Расходная система            |
| 16. Камбуз                 | 38. Депрессор                    |
| 17. Топливо                | 39. Тройной ТА - 450 мм          |
| 18. Боевая рубка           | 40. Прожектор 75-см              |
| 19. Ходовая рубка          | 41. Параван - вьюшка             |
| 20. Пеленгаторная рубка    | 42. Параван - лебедка            |
| 21. Радио - рубка          | 43. Параван - кран               |
| 22. Котельное отделение    |                                  |

## ВИД СВЕРХУ И МОСТИК ДЛЯ С.С.5 и 6

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

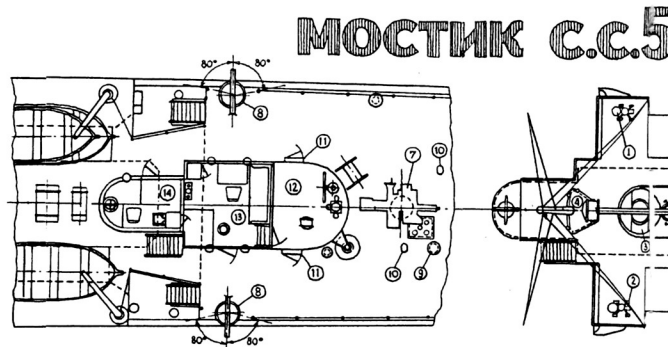


КОПИРОВАЛ А. ЗАКИН.  
г. ПЕНЗА, 02.1992



## ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА (НОС)

- |                           |                                 |
|---------------------------|---------------------------------|
| 1. МАЛЯРНАЯ И ФОНАРНАЯ    | 9. Командная умывальня          |
| 2. ТЕНТЫ И БРЕЗЕНТЫ       | 10. Командная баня и раздевалка |
| 3. КРАСНЫЙ УГОЛОК         | 11. Командный галюн             |
| 4. КАЮТ - кампания        | 12. Помещение нефте - динамо    |
| 5. Каюта начсостава       | 13. Помещение радио-машин       |
| 6. БУФЕТ начсостава       | 14. Камбуз                      |
| 7. WC и ванная начсостава | 15. САМОВАРЫ                    |
| 8. ШИФР - ПОСТ.           | 16. РАДИО - РУБКА               |

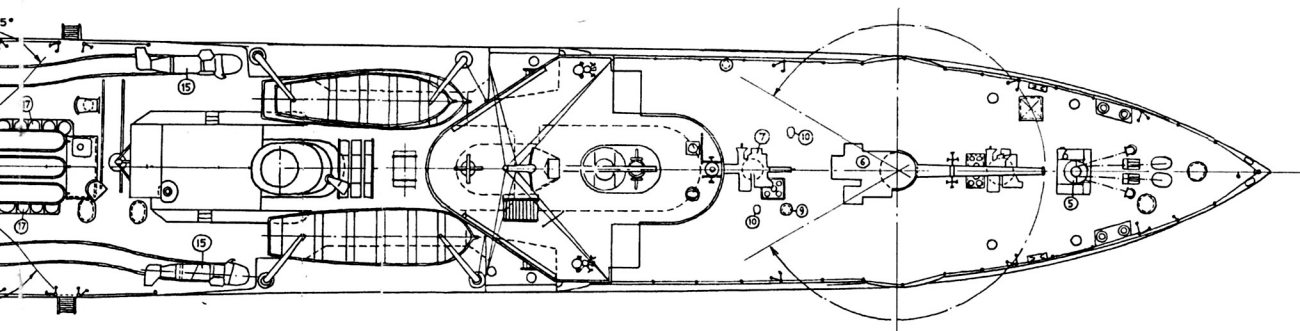
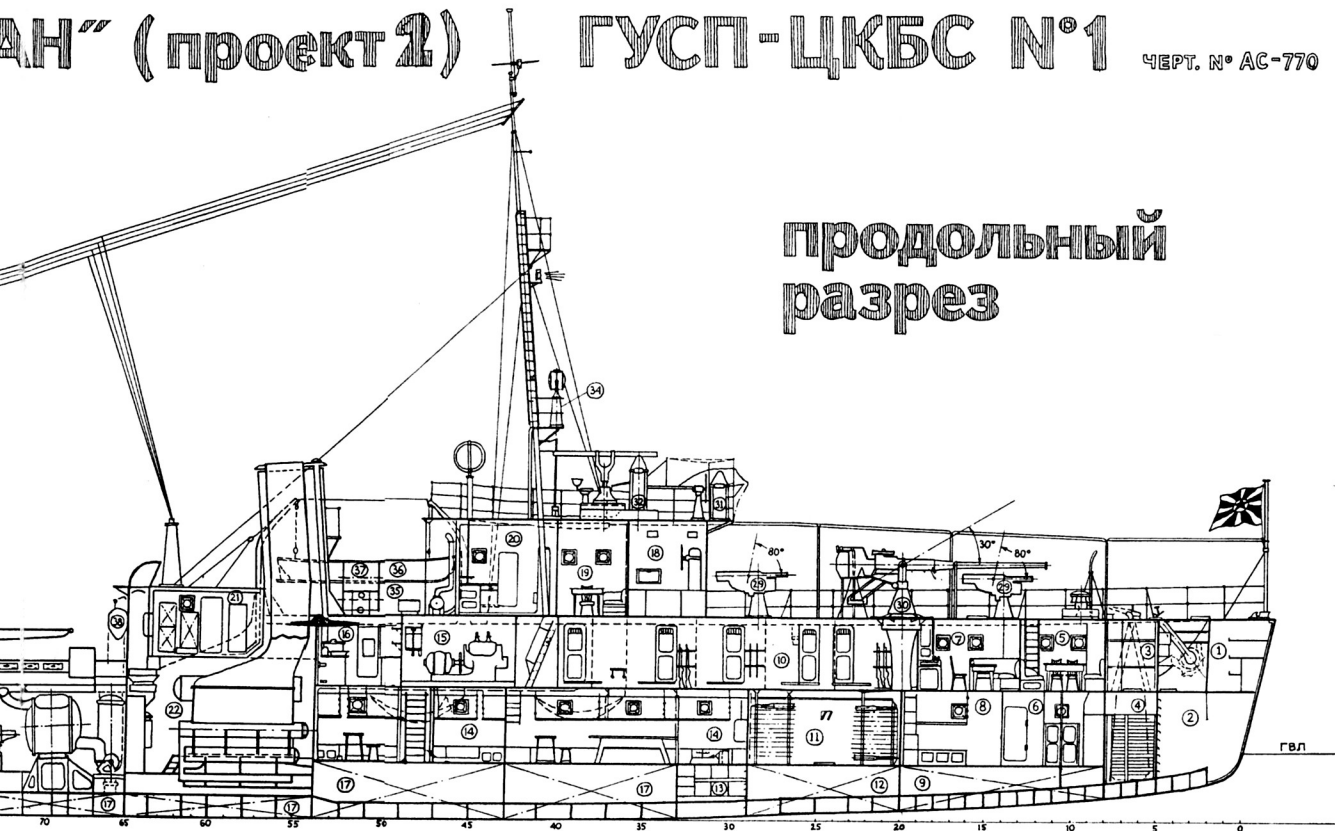


АН" (проект 1)

ГУСП-ЦКБС №1

ЧЕРТ. № АС-770

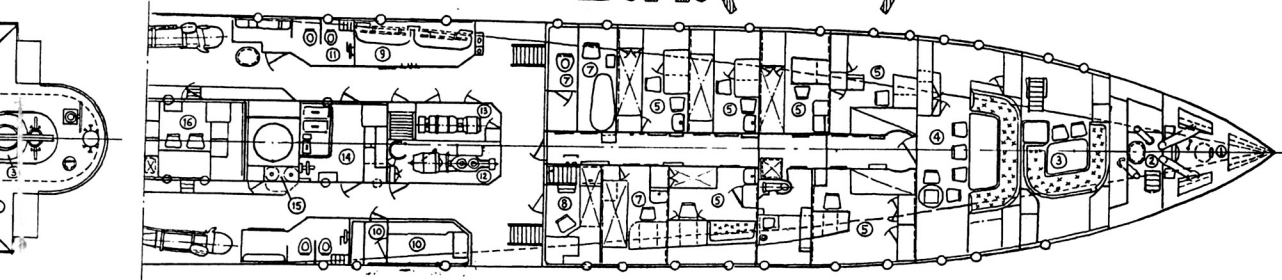
продольный  
разрез



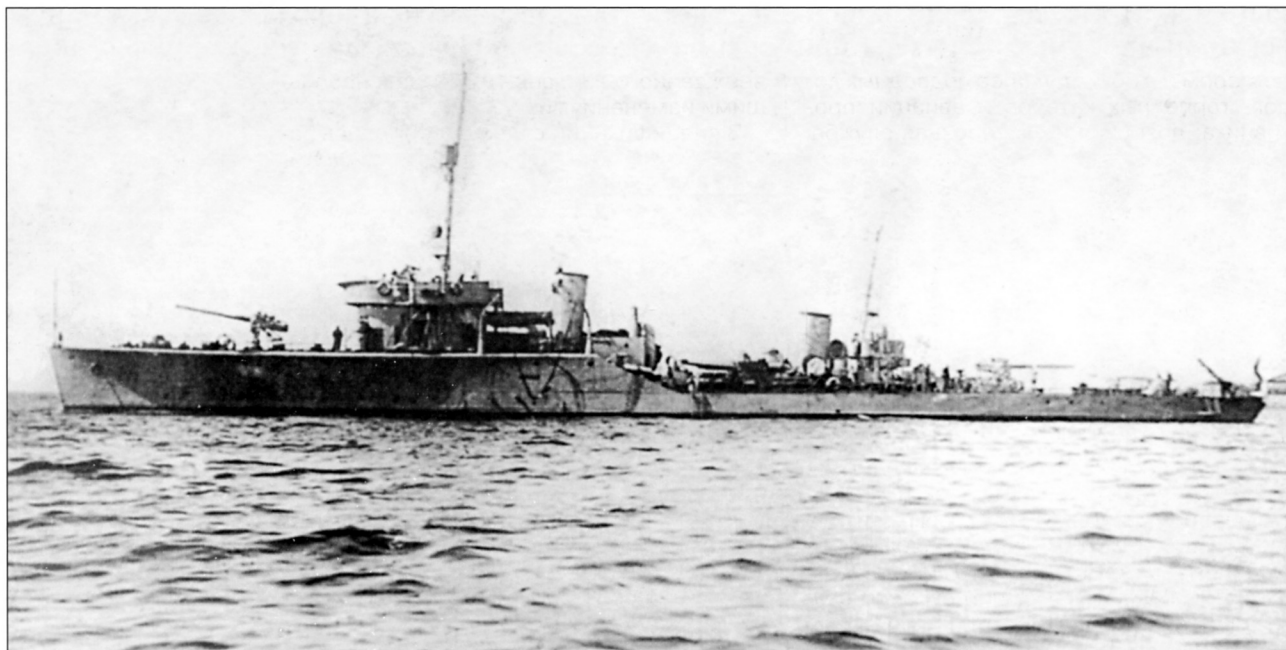
5и6

В.П.(нос)

ЧЕРТ. № АС-774







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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

## Строительство и испытания

Договор на постройку новых боевых единиц флота на Северной верфи Техупр ВМС РККА и «Судотрест» заключили 15 августа 1927 года. По его условиям три первых судна должны были быть построены в 1929 году, а остальные – весной 1930-го. Сроки постройки двух судов на Николаевском заводе имени А.Марти определялись договором между Техупром и Южмаштрестом, оформленным несколько позже.

Северная (до 1922 года – Путиловская) верфь более других предприятий отрасли оказалась готова к строительству легких надводных кораблей. Это было относительно новое (создано в 1912 году в связи с расширением судостроительного производства Путиловского завода), технически хорошо оснащенное предприятие. В годы Первой мировой войны здесь строились два легких крейсера типа «Светлана» и восемь эсминцев типа «Новик» (три эсминца сдали флоту до октября 1917-го, два других – уже в 1920-е годы). На верфи еще в 1922 году возобновили свою работу технические конторы по судостроению и машиностроению; через пять лет их объединили в Техническое бюро с подделами специального (военного) и гражданского судостроения.

Сторожевые суда первой серии заложили на Северной судостроительной верфи 13 августа 1927 года, а на николаевском заводе – 24 октября того же года. Ленинградцы, учитывая небольшую спусковую массу корпусов этих судов (180 т) и их длину, решили вести

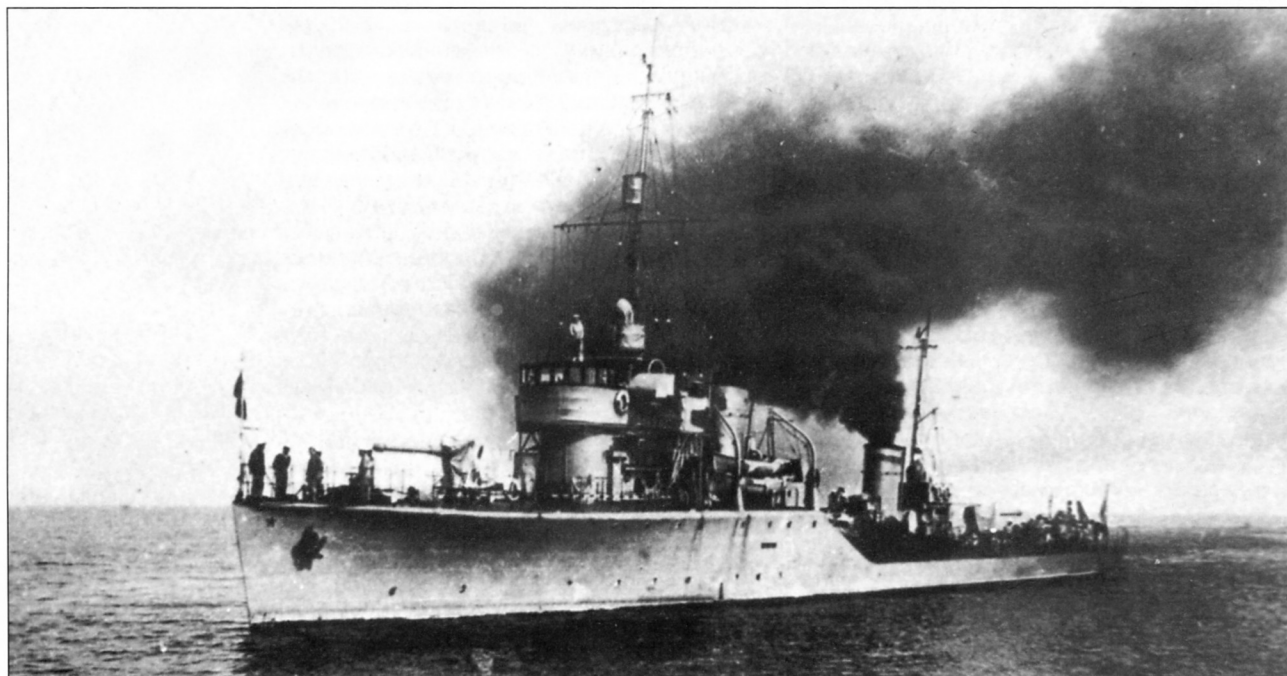
строительство на горизонтальных стапелях с боковым спуском на воду на четырех дорожках. Сооружение стапелей начали в конце 1927 года, в марте следующего года на первом из них завершили установку стапельных блоков. 15 мая 1928-го приступили к сборке корпусов первых трех сторожевиков, в первых числах июля – к клепке конструкций корпуса последнего шестого судна. В Николаеве корабли заложили на малых продольных стапелях, на которых строились «новики» так называемой «ушаковской» серии.

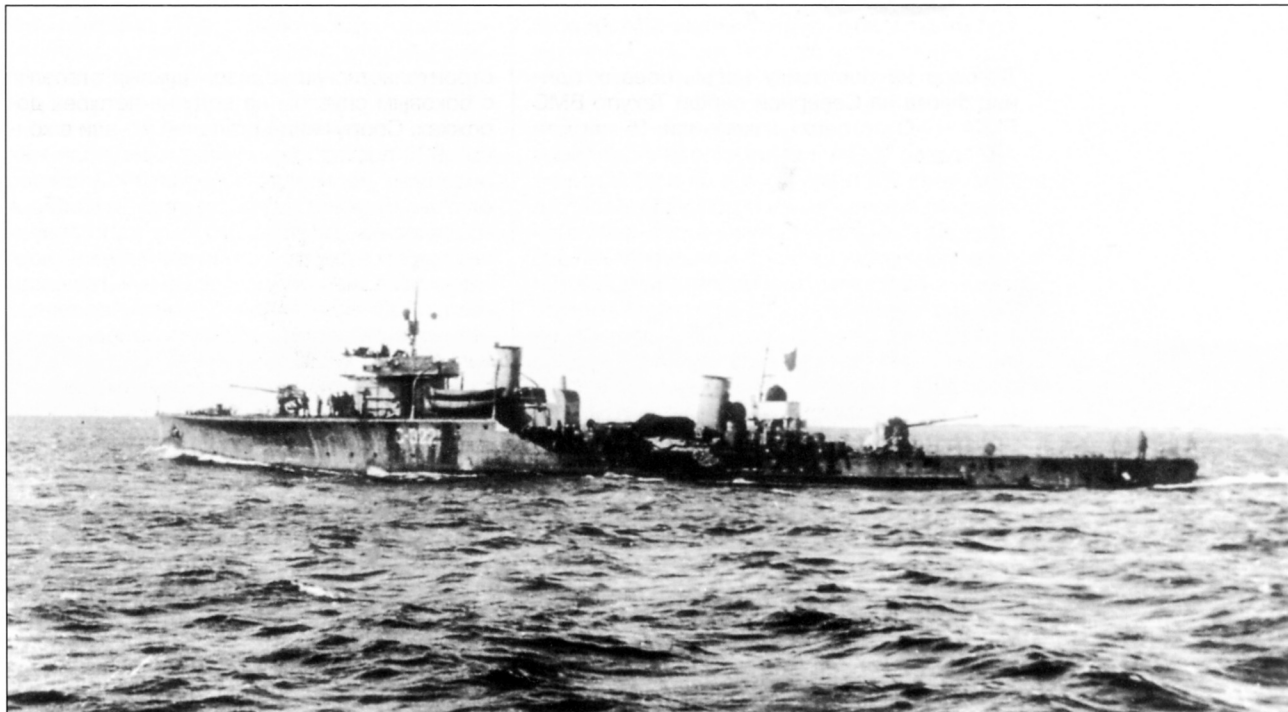
Коллектив Северной верфи намеревался предъявить головной «Ураган» к сдаче 1 августа 1929 года и ввести его в строй 1 октября. Однако из-за возникавших в процессе его строительства серьезных и часто неизбежных трудностей эти сроки оказались нереальными и были перенесены. На 1 апреля 1928 года техническая готовность «Урагана» составила всего 5%, к 1 октября ее удалось довести до 20%.

В ходе работ заказчиком вносились всевозможные уточнения и изменения по артиллерийским установкам, патронным ящикам, погребу боевых зарядных отделений торпед, параванам, тральному вооружению, тележкам глубинных бомб, дымовой и радиоаппаратуре, машинной вентиляции, высоте мачт, калибру якорной цепи и т.д.

Немало ошибок обнаружилось в конструкторской документации. Уже после закладки судов выяснилось, что расчеты общей и местной прочности недостаточно полные.

**Сторожевой  
корабль «Ураган»  
на Балтике,  
1931–1932 гг.**





Последующее их уточнение и рассмотрение Ю.А.Шиманским, а также экспертиза, выполненная профессором П.Ф.Папковичем, потребовали установки дополнительных уголков жесткости в конструкциях палубного стрингера, ширстрека, горизонтального и вертикального килей, среднего листа второго дна. Обработку стали в цехе и сборку указанных конструкций на стапелях временно приостановили, поскольку пришлось заказать уголки. Несколько позже возник вопрос о дополнительном выполнении расчетов общей (ходовой) и местной вибрации. Из-за недостатка в Техбюро верфи специалистов соответствующей квалификации расчет общей вибрации выполнили силами КБ Корсекции НТКМ. Расчеты местной вибрации и подкрепление конструкций вблизи ее источников выполнялись сотрудниками Техбюро верфи.

Все эти просчеты стали следствием десятилетнего перерыва в работе по проектированию кораблей, а также недостатка квалифицированных кадров: дипломированных инженеров и техников. Подавляющее большинство конструкторов составляли практики из чертежников.

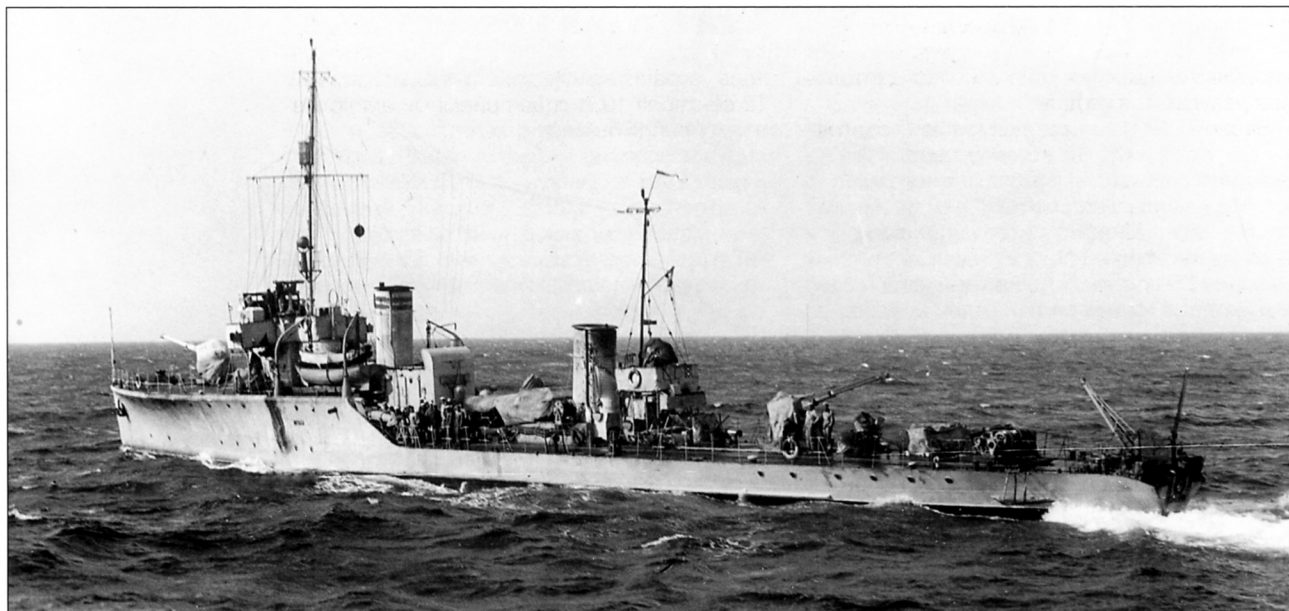
Немало проблем было и у судостроителей. Не хватало цветного и стального литья, возникали трудности с освоением технологии оцинковки и сварки корпусных конструкций. В.А.Никитин одним из первых в отрасли рискнул применить сварку, к которой многие судостроители и моряки относились с недоверием, предпочитая проверенную клепку.

Доходило до курьезов: однажды командир дивизиона СКР Л.К.Рубанин для проверки прочности сварной детали с размаху ударил по ней ногой. Деталь осталась неповрежденной, а ногу пришлось лечить.

Зависели сроки строительства и от иностранных поставок. Из-за отсутствия в то время на отечественных заводах необходимого станочного парка пришлось заказать в Чехословакии отливки и поковки для главных турбозубчатых агрегатов (ГТЗА) и некоторых вспомогательных турбомеханизмов, а в Германии – зуборезные станки и два комплекта редукторов для ГТЗА (остальные планировалось изготовить на собственных заводах после получения станков). К сожалению, они осуществлялись с большими перебоями и задержками. Так, первый комплект поковок и отливок поступил из Чехословакии лишь в середине 1930 года, с опозданием на год, а зуборезные станки германской фирмы «Рей-никер» – только в конце 1929-го. Поэтому зарубежный заказ на изготовление редукторов пришлось увеличивать с двух комплектов до восьми, то есть на всю первую серию кораблей. По той же причине за границей разместили заказ на 19 комплектов зубчатых передач главных турбоциркуляционно-конденсатных насосов (с учетом группового ЗИПа). Английская фирма «Маффей» под разными предлогами оттягивала на конец 1929 года поставку турбинных лопаток, а также передачу документации и оборудования для их производства на советских предприятиях. Договор с фирмой пришлось расторгнуть и сроч-

**Сторожевой корабль «Смерч», 1932 г. Характерная деталь: во время испытаний на бортах кораблей были нанесены их заводские номера**





**«Шквал» в море,  
1930 гг.**

но налаживать собственное производство. Лопатки изготовили в турбинной мастерской Северной верфи, которая к тому времени получила необходимое станочное оборудование.

Котлы и большую часть вспомогательных механизмов выполнили силами самих заводо-строителей. Ими же производилась окончательная сборка ГТЗА. Принципиально новые конструктивные решения и повышенные параметры пара (по сравнению с прототипом – эсминцем «Новик») требовали экспериментальной проверки расчетных данных и надежности. Для испытаний всех элементов энергоустановки на верфи были построены специальные стенды. На них проверялась работоспособность форсунок для сжигания флотского мазута, котлов и вспомогательных механизмов, а после их сдачи – ГТЗА в сборе. Главные машины испытывались на перегретом паре, вспомогательные турбомеханизмы и механизмы с поршневым приводом – на насыщенном. Источником пара служил опытный котел. С 1927 по 1929 год отрабатывались различные модели форсунок, затем с 1928 по 1930-й – два опытных котла. Изменяя конструктивные элементы последнего, практическим путем удалось довести его параметры до спецификационных.

Впервые в отечественной практике на стенде производилась совместная центровка двух корпусов турбин, зубчатой передачи, гребного вала и гидротормоза. Центровка была выполнена идеально: монета, поставленная на ребро на носовой подшипник ТВД, при максимальной частоте вращения и мощности не падала, а лишь слегка поворачивалась вокруг вертикальной оси.

После окончания наладочных и стендовых испытаний ГТЗА левого борта в конце мая 1930 года отгрузили на головной корабль – «Ураган». Испытания ГТЗА правого борта производились в июле – августе и прошли значительно успешнее. Для достижения требуемой глубины вакуума в главном конденсаторе были испытаны три модели эжекторов, но только третий показал надежную работу.

Программа кораблестроения на 1929 год по СКР оказалась выполненной на 39%. В соответствии с постановлением СТО от 4 февраля 1929 года головной «Ураган» следовало предъявить к сдаче 1 мая 1930 г. Но монтаж ГТЗА завершился только в сентябре, и на испытания корабль был предъявлен лишь 26 октября.

Заводские ходовые испытания «Урагана» продолжались около двух месяцев. Кораблем командовал Г.А. Визель.

27 ноября состоялись испытания на максимальную скорость. За счет форсированной работы главная энергетическая установка развила наибольшую мощность 7040 л.с. при частоте вращения гребных валов 593,5 об/мин. Максимальная скорость хода при этом составила 26 уз. Спецификационную скорость в 29 уз. достичь не удалось. На экономическом ходу (14 уз.) СКР имел дальность плавания до 1200 миль.

Решением начальника Морских сил РККА Р.Муклевича от 9 декабря 1930 года первенец советского надводного кораблестроения был условно принят и 26 декабря приказом РВС СССР № 088 включен в состав Морских сил Балтийского моря.

В течение зимы 1930/31 года завод-строитель в основном устранил отмеченные в приемном акте недостатки. Попытка увели-

чить максимальную скорость хода «Урагана» установкой гребных винтов с улучшенными пропульсивными качествами положительными результатами не дала.

Весной 1931 г. продолжились сдаточные испытания, которыми руководил председатель Постоянной приемной комиссии А.К.Векман. В результате уточнения нагрузки масс при выпуске рабочей конструкторской документации и в процессе постройки головного корабля нормальное водоизмещение на момент предъявления СКР к сдаточным испытаниям достигло 465,3 т. против проектных 400. Здесь сыграли свою роль строительная перегрузка и увеличенные по новым требованиям запасы топлива и воды. При полном водоизмещении 610 т корабль имел наибольшую длину 71,5 м, ширину 7,4 м и осадку 2,3 м.

Осенью состоялись прогрессивные испытания «Урагана» в море, прошедшие не совсем успешно. Наиболее существенным недостатком оказался значительный недобор скорости хода. Испытания проводились на специальных режимах, в зависимости от количества работающих форсунок, котлов, параметров пара перед турбиной высокого давления (ТВД), величины вакуума в конденсаторах, частоты вращения гребных валов и прочих факторов. При обработке полученных данных выявился значительный недобор спецификационной скорости вследствие завышения полученного в результате модельных испытаний значения пропульсивного коэффициента (0,52), недостаточной мощности энергоустановки из-за превышения расхода пара на вспомогательные механизмы на всех режимах на 22%, по сравнению с расчетом тепловых балансов, и увеличения расчетного водоизмещения на испытаниях примерно на 20%. Форсировка котлов исключалась, поскольку они были спроектированы без запаса по паропроизводительности. Энергоустановка развила мощность лишь 6850 л.с. при 593 об/мин, что обеспечило максимальную скорость хода всего 25,8 уз. На экономическом 16-узловом ходу дальность плавания составила 1500 миль.

Во время испытаний случались поломки рабочих лопаток ТВД. Причина заключалась в их вибрации из-за несовершенства конструкции и некачественной производственной обработки. Для избежания поломки часть лопаток ТВД была укорочена на 5 мм, что еще больше снизило мощность турбин и их экономичность.

Испытания «Урагана» выявили ряд недостатков в его конструкции, а также неполадки в отдельных механизмах (повышенная вибрация корпуса, перегрев упорных подшипников, ненадежная работа рулевой машины и др.). Совместными усилиями специали-

стов промышленности и флота, а также при активном участии экипажа часть из них удалось устранить в ходе сдаточных испытаний. 12 сентября 1931 года приемный акт головного корабля был подписан.

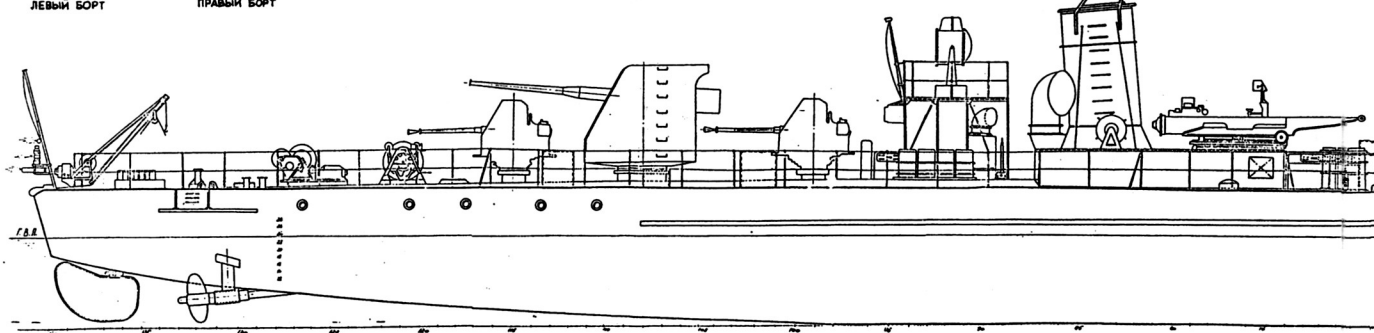
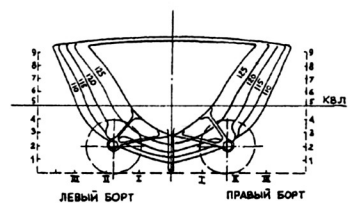
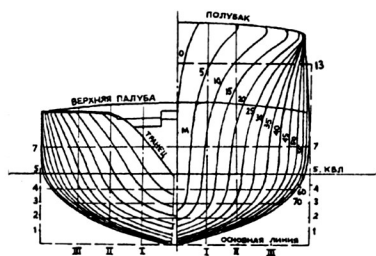
Вопрос о проектировании СКР второй серии ставился еще в апреле 1929 года, когда проводились стендовые испытания опытной энергоустановки. Начальник Морских сил Р.А.Муклевич и председатель Корсекции НТКМ Ю.А.Шиманский настаивали на повышении скорости до 30 уз., однако руководство «Судотреста» отклонило это требование, реализация которого повлекла бы за собой создание новой установки и значительную задержку строительства сторожевиков.

Трехлетний план (1930 – 1933 гг.) предусматривал постройку четырех кораблей II серии. С учетом опыта создания первых кораблей был выпущен новый комплект рабочей конструкторской документации, которому присвоили шифр «проект 4». Для энергетической установки кораблей этой серии в 1930 году разработали модернизированный проект ГТЗА.

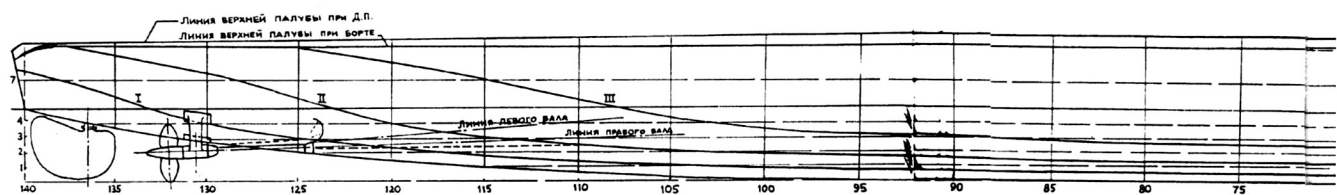
В декабре 1931 года на Северной верфи заложили корабли «Метель» и «Вьюга», а в апреле – июне того же года на николаевском заводе – «Гром» и «Бурун». Секции корпусов ленинградских СКР на пароходах «Кузнец Лесов» и «Трансбалт» были доставлены во Владивосток; туда же по железной дороге доставили секции корпусов, заложенные в Николаеве. В июне – сентябре 1934 года все корпуса, собранные из этих секций на «Дальзаводе», спустили на воду, а в 1934 – 1935 годах четверка СКР вступила в состав Морских сил Дальнего Востока (с 1935 г. – Тихоокеанский флот).

За ними последовали имевшие незначительные изменения (проект 39) корабли III серии – «Молния», «Буря», «Пурга» и «Зарница», заложенные в марте – июне 1934 года на Северной верфи. Корпуса «Молнии» и «Зарницы» также секциями перевезли во Владивосток и достроили на «Дальзаводе». В состав ТОФ они вошли в 1936 году. «Буря» и «Пурга» сдавались в том же году на Балтике. Наконец, в 1935 – 1938 годах на заводе имени А.А.Жданова (так с 1935 года стала называться Северная судостроительная верфь) были построены два корабля IV серии (проект 39) «Снег» и «Туча», вошедшие в состав КБФ.

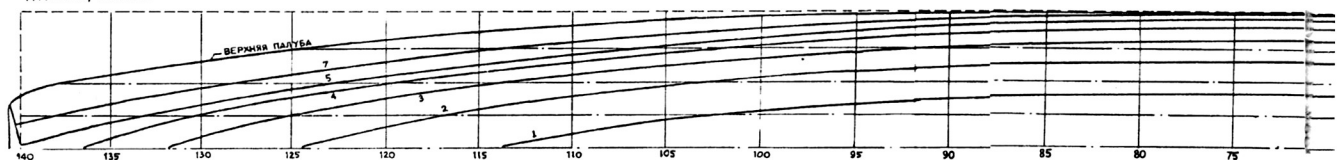
Результаты сдаточных испытаний СКР «Ураган» послужили основанием для резкой критики проекта. В конце 1931 года сменивший Р.А.Муклевича наместник В. М. Орлов в докладе Реввоенсовету предложил прекратить дальнейшую постройку сторожевиков, однако специально созданная комиссия настояла на необходимости продолжения их строительства.



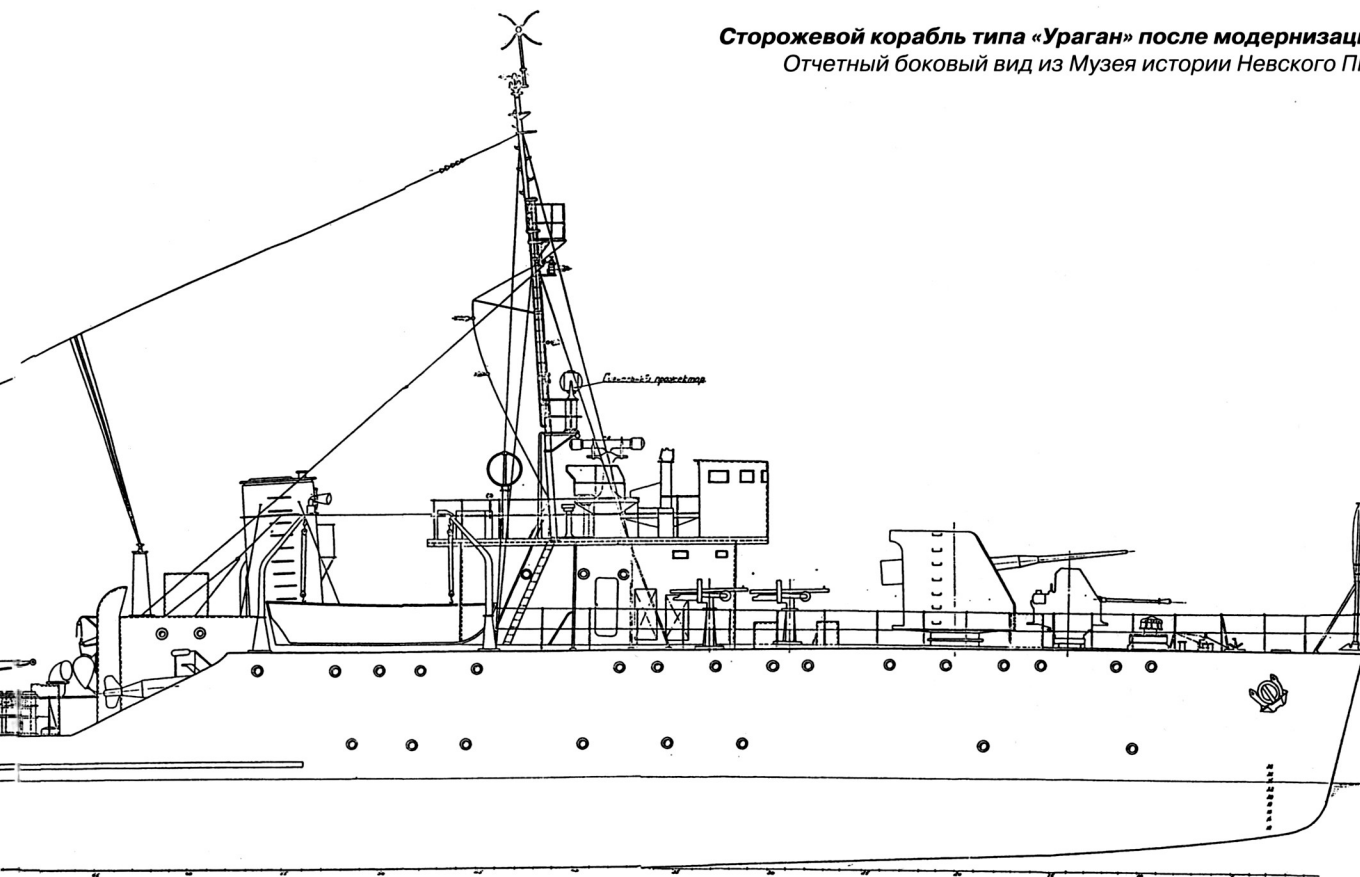
**Теоретический чертеж сторожевого корабля «Ураган»**  
Копия подлинного чертежа, выполненная А. Заикиным



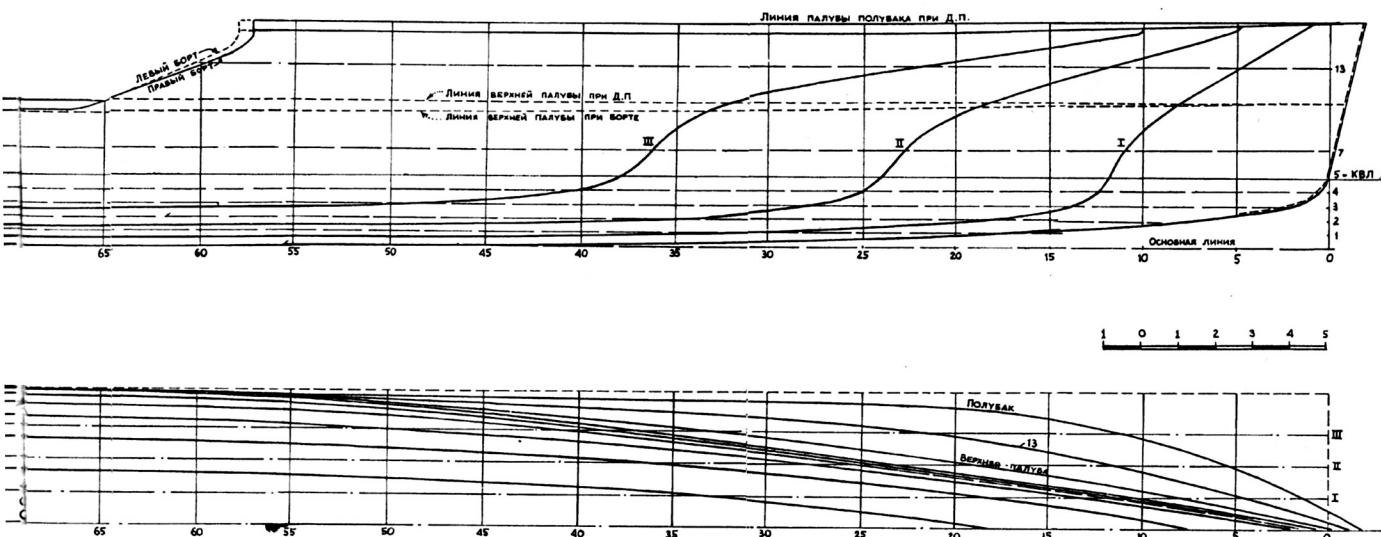
КОПИРОВАЛ А. ЗАИКИН  
г. ПЕНЗА, 03.1992 г.



**Сторожевой корабль типа «Ураган» после модернизации**  
 Отчетный боковой вид из Музея истории Невского ПКБ



ЧЕРТ. № АС-781





## Сторожевые корабли типа «Ураган»

Название корабля, проект, флот	Завод-строитель	Заводской номер	Даты			
			закладки	спуска	вступления в строй	исключения из состава ВМФ
I серия						
«Ураган», 2, МСБМ, СФ	Северная верфь	320	14.8.1927	14.5.1929	26.12.1930/12.9.1931	5.6.1949
«Тайфун», 2, МСБМ, КБФ	Северная верфь	321	14.8.1927	1.6.1929	14.9.1931	30.11.1954
«Смерч», 2, МСБМ, СФ	Северная верфь	322	14.8.1927	22.7.1929	13.9.1932	28.2.1948
«Циклон», 2, МСБМ, КБФ	Северная верфь	323	14.8.1927	27.11.1929	3.7.1932	Погиб 28.8.1941 у м. Юминданина
«Гроза», 2, МСБМ, СФ	Северная верфь	324	14.8.1927	28.9.1930	22.7.1932	12.11.1952
«Вихрь», 2, МСБМ, КБФ	Северная верфь	325	14.8.1927	12.10.1930	12.9.1932	Погиб 22.9.1941 в Кронштадте, восстановлен, искл. 24.4.1948
«Шторм», 2, МСЧМ, ЧФ	Завод им. А.Марти	186	24.10.1927	4.4.1930	1.10.1932	30.1.1946
«Шквал», 2, МСЧМ, ЧФ	Завод им. А.Марти	187	24.10.1927	1930	5.3.1933	12.11.1952
II серия						
«Метель», 4, МСДВ, ТОФ	Северная верфь, Дальзавод	423	18.12.1931 перезаложен в 1933 г.	15.6.1934	18.11.1934	30.11.1954
«Вьюга», 4, МСДВ, ТОФ	Северная верфь, Дальзавод	424	26.12.1931 перезаложен в 1933 г.	5.7.1934	18.11.1934	30.11.1954
«Гром», 4, ТОФ	Завод им. А.Марти, Дальзавод	220	17.6.1932 перезаложен в 1933 г.	22.9.1934	22.7.1935	30.11.1954
«Бурун», 4, ТОФ	Завод им. А.Марти, Дальзавод	221	22.6.1932 перезаложен в 1933 г.	27.9.1934	7.10.1935	30.11.1954
III серия						
«Молния», 39, ТОФ	Северная верфь, Дальзавод	478	23.3.1934 перезаложен в 1934 г.	24.11.1934	20.5.1936	30.11.1954
«Зарница», 39, ТОФ	Северная верфь, Дальзавод	479	21.3.1934 перезаложен в 1934 г.	06.11.1934	6.11.1936	30.11.1954
«Пурга», 39, КБФ, ЛВФ	Северная верфь	480	6.1934	11.1935	4.9.1936	Погиб 1.9.1942 на Ладозском оз.
«Буря», 39, КБФ	Северная верфь	481	6.1934	11.1935	27.10.1935	Погиб 24.8.1942 у о. Лавенсари
IV серия						
«Снег», 39, КБФ	Северная верфь	495	27.4.1935	20.10.1936	25.9.1938	Погиб 28.8.1941 у м. Юминданина
«Туча», 39, КБФ	Северная верфь	496	27.4.1935	14.7.1936	25.9.1938	12.11.1952



## Тактико-технические элементы сторожевых кораблей проектов 2, 4 и 39

Элементы	Общий (техниче- ский) проект	«Ураган» пр.2 1930 г.	«Ураган» пр.2 1943 г.	«Гром» пр. 4 1935 г.	«Гром» пр. 4 1945 г.	«Туча» пр.39 1938 г.	«Туча» пр. 39 1943 г.
<b>Кораблестроительные элементы</b>							
<b>Главные размерения, м:</b> длина наибольшая; длина по КВЛ; ширина наибольшая; ширина по КВЛ; осадка средняя при нормальном/ полном водоизмещении; осадка наибольшая; высота борта на миделе;	– 70,0 – 7,1 – – / 1,9 – –	71,5 70,1 7,4 7,24 – 2,1/2,47 – 3,6	71,5 70,1 7,4 7,24 – 2,4/2,6 2,95 3,6	71,5 70,1 7,4 7,24 – 2,1/2,3 – 3,6	71,5 70,1 7,4 7,24 – 2,2/2,6 – 3,6	71,5 70,1 7,4 7,24 – 2,1/2,4 2,84 3,6	71,5 70,1 7,4 7,24 – 2,3/2,6 2,84 3,6
<b>Водоизмещение, т:</b> стандартное; нормальное; полное;	400	417 470 534	490 562 633	410 467 531	450 545 624	409 467 568	503 570 638
<b>Начальная метацентрическая высота, м при:</b> нормальном водоизмещении; полном водоизмещении	0,71 –	0,60 –	0,45 0,91	0,67 –	0,64 0,76	0,70 –	0,56 0,75
<b>Скорость хода, уз.:</b> наибольшая; полная; крейсерская; экономическая	29 – – –	26 – – 16	21 – – –	25 – 20 16	21,5 – 19,6 14,4	24 – 17 14,5	– – – –
<b>Мощность ГЭУ, л.с.:</b> максимальная;	7500	7040	7480	7480	6400	6800	—
<b>Дальность плавания, миль:</b> наибольшей скоростью; экономической скоростью; при полном запасе топлива	550 1000 –	650 1200 –	720 – –	680 1500 –	660 1250 –	700 1200 –	– – –
<b>Запас топлива, т.:</b> нормальный полный	10 85	– 112	– 112	– 115	– 111	– 120	– –
<b>Вооружение</b>							
<b>Артиллерийское:</b> количество установок и стволов калибр, мм	2х1–102 4х1–40** 3х1–12,7	2х1–102 *** 2х1–7,62	2х1–100 2х1–37 3х1–12,7	2х1–102 3х1–45 2х1–7,62	2х1–102 37 3х1–12,7	2х1–102 4х1–45 2х1–12,7	2х1–100 3х1–37 3х2–12,7
<b>Торпедное:</b> количество ТА и труб - калибр	1х3–450 40 обр.1912 г.	1х3–450	1х3–450 30 КБ	1х3–450	1х3–450	1х3–450	1х3–450
<b>Противолодочное:</b> количество глубинных бомб: больших малых количество и тип бомбометов параван - тралы	40 – – 2 С–IV	– – – 1 К-1	22 15 2 БМБ-1 1 К-1	– – – 1 К-1	20 28 2 БМБ-1 1 К-1	20 20 – 1 К-1	20 30 2 БМБ-1 1 К-1
<b>РЛС</b>			291 v		291		291 (в 1945 )
<b>ГАС</b>			«Дракон»				«Ультрафон»
<b>Экипаж, чел.</b>	74	85			120	101	109
<b>Автономность по провизии, сут.</b>	7	7	7	7	7	7	7

\*Скорость хода, мощность ГЭУ и дальность плавания СКР «Туча» на приемных испытаниях после ремонта в условиях блокады Ленинграда не определялись.

\*\* В рабочей документации 4х1 37-мм (перестроенные стволы Викерса). \*\*\*После 1934 г. установлены 4х1 45-мм

Сторожевой корабль «Ураган», 1931 г.  
Реконструкция А. Дашьяна

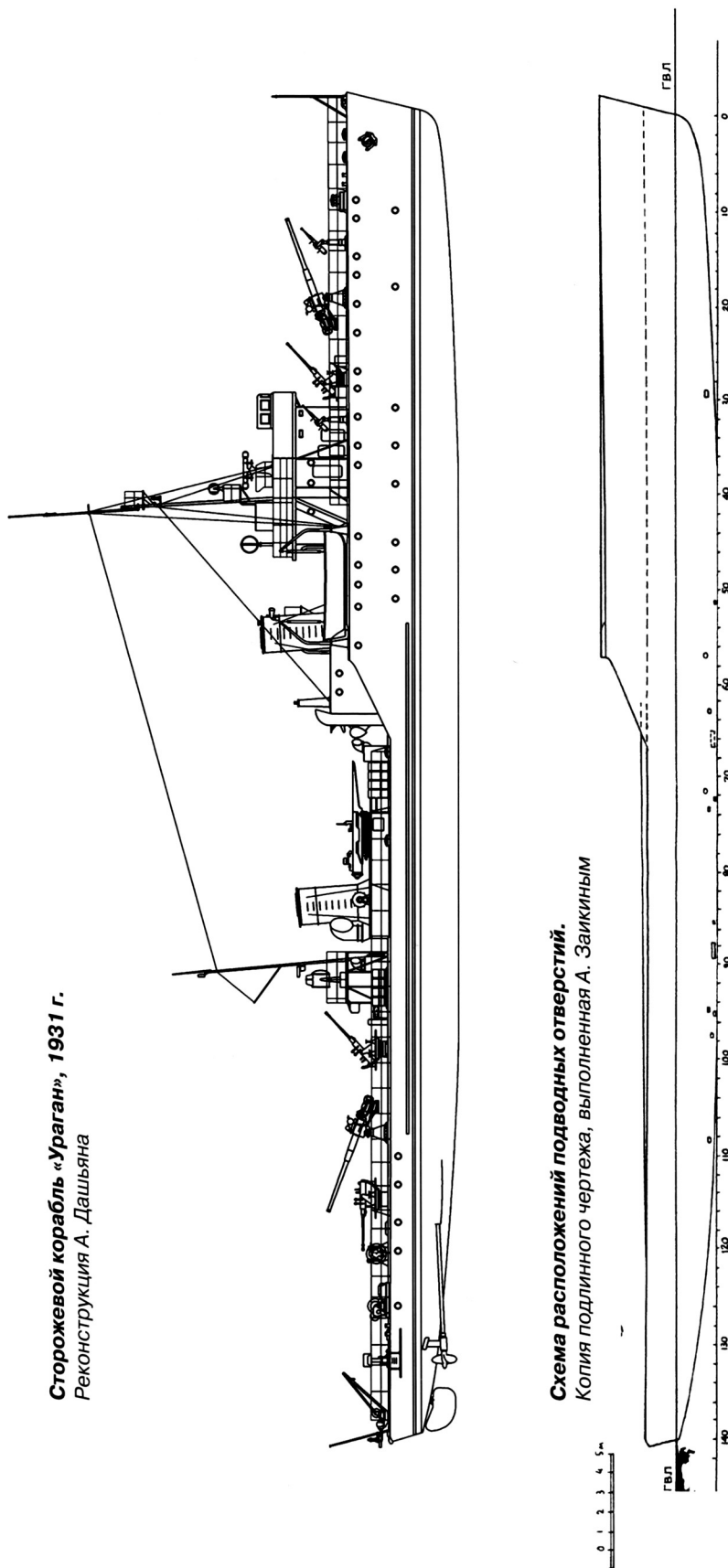
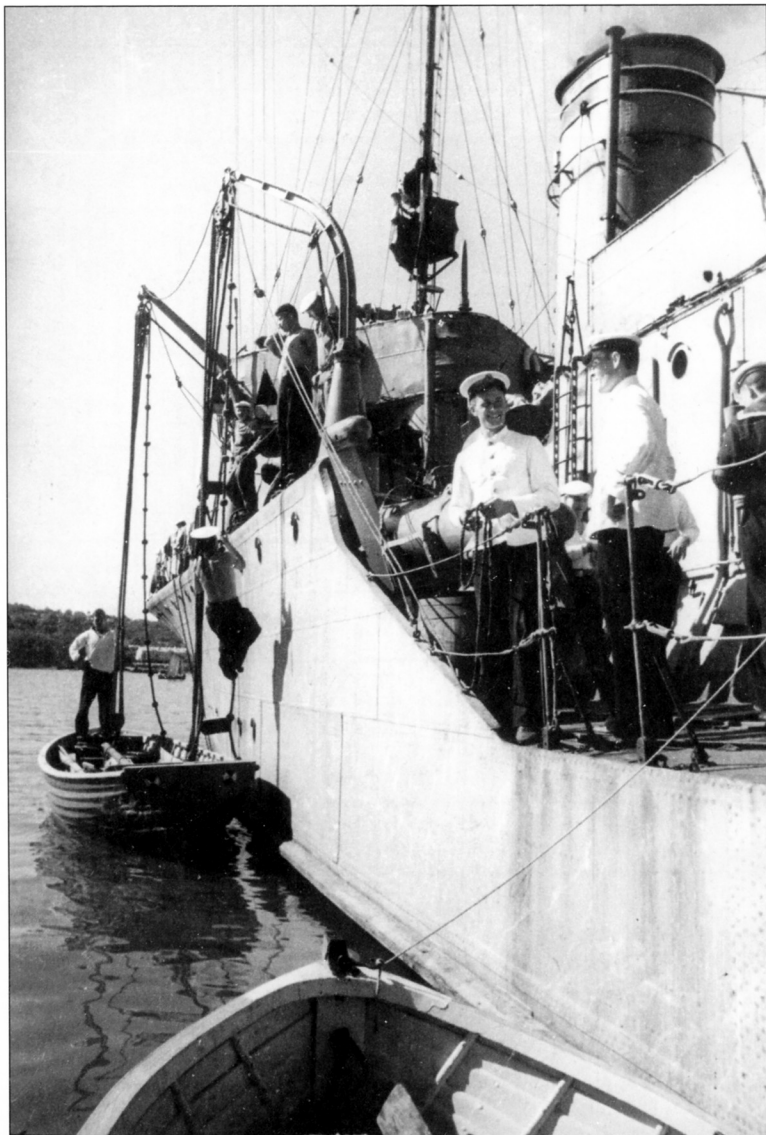


Схема расположения подводных отверстий.  
Копия подлинного чертежа, выполненная А. Заикиным

Условное обозначение	Название подводных отверстий	Размер отверстия по корпусу	Примеч.
30-29 ПБ	Кингстон затопления носового патронного погреба	φ 326 6270	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 841. 842. 843. 844. 845. 846. 847. 848. 849. 850. 851. 852. 853. 854. 855. 856. 857. 858. 859. 860. 861. 862. 863. 864. 865. 866. 867. 868. 869. 870. 871. 872. 873. 874. 875. 876. 877. 878. 879. 880. 881. 882. 883. 884. 885. 886. 887. 888. 889. 890. 891. 892. 893. 894. 895. 896. 897. 898. 899. 900. 901. 902. 903. 904. 905. 906. 907. 908. 909. 910. 911. 912. 913. 914. 915. 916. 917. 918. 919. 920. 921. 922. 923. 924. 925. 926. 927. 928. 929. 930. 931. 932. 933. 934. 935. 936. 937. 938. 939. 940. 941. 942. 943. 944. 945. 946. 947. 948. 949. 950. 951. 952. 953. 954. 955. 956. 957. 958. 959. 960. 961. 962. 963. 964. 965. 966. 967. 968. 969. 970. 971. 972. 973. 974. 975. 976. 977. 978. 979. 980. 981. 982. 983. 984. 985. 986. 987. 988. 989. 990. 991. 992. 993. 994. 995. 996. 997. 998. 999. 1000. 1001. 1002. 1003. 1004. 1005. 1006. 1007. 1008. 1009. 1010. 1011. 1012. 1013. 1014. 1015. 1016. 1017. 1018. 1019. 1020. 1021. 1022. 1023. 1024. 1025. 1026. 1027. 1028. 1029. 1030. 1031. 1032. 1033. 1034. 1035. 1036. 1037. 1038. 1039. 1040. 1041. 1042. 1043. 1044. 1045. 1046. 1047. 1048. 1049. 1050. 1051. 1052. 1053. 1054. 1055. 1056. 1057. 1058. 1059. 1060. 1061. 1062. 1063. 1064. 1065. 1066. 1067. 1068. 1069. 1070. 1071. 1072. 1073. 1074. 1075. 1076. 1077. 1078. 1079. 1080. 1081. 1082. 1083. 1084. 1085. 1086. 1087. 1088. 1089. 1090. 1091. 1092. 1093. 1094. 1095. 1096. 1097. 1098. 1099. 1100. 1101. 1102. 1103. 1104. 1105. 1106. 1107. 1108. 1109. 1110. 1111. 1112. 1113. 1114. 1115. 1116. 1117. 1118. 1119. 1120. 1121. 1122. 1123. 1124. 1125. 1126. 1127. 1128. 1129. 1130. 1131. 1132. 1133. 1134. 1135. 1136. 1137. 1138. 1139. 1140. 1141. 1142. 1143. 1144. 1145. 1146. 1147. 1148. 1149. 1150. 1151. 1152. 1153. 1154. 1155. 1156. 1157. 1158. 1159. 1160. 1161. 1162. 1163. 1164. 1165. 1166. 1167. 1168. 1169. 1170. 1171. 1172. 1173. 1174. 1175. 1176. 1177. 1178. 1179. 1180. 1181. 1182. 1183. 1184. 1185. 1186. 1187. 1188. 1189. 1190. 1191. 1192. 1193. 1194. 1195. 1196. 1197. 1198. 1199. 1200. 1201. 1202. 1203. 1204. 1205. 1206. 1207. 1208. 1209. 1210. 1211. 1212. 1213. 1214. 1215. 1216. 1217. 1218. 1219. 1220. 1221. 1222. 1223. 1224. 1225. 1226. 1227. 1228. 1229. 1230. 1231. 1232. 1233. 1234. 1235. 1236. 1237. 1238. 1239. 1240. 1241. 1242. 1243. 1244. 1245. 1246. 1247. 1248. 1249. 1250. 1251. 1252. 1253. 1254. 1255. 1256. 1257. 1258. 1259. 1260. 1261. 1262. 1263. 1264. 1265. 1266. 1267. 1268. 1269. 1270. 1271. 1272. 1273. 1274. 1275. 1276. 1277. 1278. 1279. 1280. 1281. 1282. 1283. 1284. 1285. 1286. 1287. 1288. 1289. 1290. 1291. 1292. 1293. 1294. 1295. 1296. 1297. 1298. 1299. 1300. 1301. 1302. 1303. 1304. 1305. 1306. 1307. 1308. 1309. 1310. 1311. 1312. 1313. 1314. 1315. 1316. 1317. 1318. 1319. 1320. 1321. 1322. 1323. 1324. 1325. 1326. 1327. 1328. 1329. 1330. 1331. 1332. 1333. 1334. 1335. 1336. 1337. 1338. 1339. 1340. 1341. 1342. 1343. 1344. 1345. 1346. 1347. 1348. 1349. 1350. 1351. 1352. 1353. 1354. 1355. 1356. 1357. 1358. 1359. 1360. 1361. 1362. 1363. 1364. 1365. 1366. 1367. 1368. 1369. 1370. 1371. 1372. 1373. 1374. 1375. 1376. 1377. 1378. 1379. 1380. 1381. 1382. 1383. 1384. 1385. 1386. 1387. 1388. 1389. 1390. 1391. 1392. 1393. 1394. 1395. 1396. 1397. 1398. 1399. 1400. 1401. 1402. 1403. 1404. 1405. 1406. 1407. 1408. 1409. 1410. 1411. 1412. 1413. 1414. 1415. 1416. 1417. 1418. 1419. 1420. 1421. 1422. 1423. 1424. 1425. 1426. 1427. 1428. 1429. 1430. 1431. 1432. 1433. 1434. 1435. 1436. 1437. 1438. 1439. 1440. 1441. 1442. 1443. 1444. 1445. 1446. 1447. 1448. 1449. 1450. 1451. 1452. 1453. 1454. 1455. 1456. 1457. 1458. 1459. 1460. 1461. 1462. 1463. 1464. 1465. 1466. 1467. 1468. 1469. 1470. 1471. 1472. 1473. 1474. 1475. 1476. 1477. 1478. 1479. 1480. 1481. 1482. 1483. 1484. 1485. 1486. 1487. 1488. 1489. 1490. 1491. 1492. 1493. 1494. 1495. 1496. 1497. 1498. 1499. 1500. 1501. 1502. 1503. 1504. 1505. 1506. 1507. 1508. 1509. 1510. 1511. 1512. 1513. 1514. 1515. 1516. 1517. 1518. 1519. 1520. 1521. 1522. 1523. 1524. 1525. 1526. 1527. 1528. 1529. 1530. 1531. 1532. 1533. 1534. 1535. 1536. 1537. 1538. 1539. 1540. 1541. 1542. 1543. 1544. 1545. 1546. 1547. 1548. 1549. 1550. 1551. 1552. 1553. 1554. 1555. 1556. 1557. 1558. 1559. 1560. 1561. 1562. 1563. 1564. 1565. 1566. 1567. 1568. 1569. 1570. 1571. 1572. 1573. 1574. 1575. 1576. 1577. 1578. 1579. 1580. 1581. 1582. 1583. 1584. 1585. 1586. 1587. 1588. 1589. 1590. 1591. 1592. 1593. 1594. 1595. 1596. 1597. 1598. 1599. 1600. 1601. 1602. 1603. 1604. 1605. 1606. 1607. 1608. 1609. 1610. 1611. 1612. 1613. 1614. 1615. 1616. 1617. 1618. 1619. 1620. 1621. 1622. 1623. 1624. 1625. 1626. 1627. 1628. 1629. 1630. 1631. 1632. 1633. 1634. 1635. 1636. 1637. 1638. 1639. 1640. 1641. 1642. 1643. 1644. 1645. 1646. 1647. 1648. 1649. 1650. 1651. 1652. 1653. 1654. 1655. 1656. 1657. 1658. 1659. 1660. 1661. 1662. 1663. 1664. 1665. 1666. 1667. 1668. 1669. 1670. 1671. 1672. 1673. 1674. 1675. 1676. 1677. 1678. 1679. 1680. 1681. 1682. 1683. 1684. 1685. 1686. 1687. 1688. 1689. 1690. 1691. 1692. 1693. 1694. 1695. 1696. 1697. 1698. 1699. 1700. 1701. 1702. 1703. 1704. 1705. 1706. 1707. 1708. 1709. 1710. 1711. 1712. 1713. 1714. 1715. 1716. 1717. 1718. 1719. 1720. 1721. 1722. 1723. 1724. 1725. 1726. 1727. 1728. 1729. 1730. 1731. 1732. 1733. 1734. 1735. 1736. 1737. 1738. 1739. 1740. 1741. 1742. 1743. 1744. 1745. 1746. 1747. 1748. 1749. 1750. 1751. 1752. 1753. 1754. 1755. 1756. 1757. 1758. 1759. 1760. 1761. 1762. 1763. 1764. 1765. 1766. 1767. 1768. 1769. 1770. 1771. 1772. 1773. 1774. 1775. 1776. 1777. 1778. 1779. 1780. 1781. 1782. 1783. 1784. 1785. 1786. 1787. 1788. 1789. 1790. 1791. 1792. 1793. 1794. 1795. 1796. 1797. 1798. 1799. 1800. 1801. 1802. 1803. 1804. 1805. 1806. 1807. 1808. 1809. 1810. 1811. 1812. 1813. 1814. 1815. 1816. 1817. 1818. 1819. 1820. 1821. 1822. 1823. 1824. 1825. 1826. 1827. 1828. 1829. 1830. 1831. 1832. 1833. 1834. 1835. 1836. 1837. 1838. 1839. 1840. 1841. 1842. 1843. 1844. 1845. 1846. 1847. 1848. 1849. 1850. 1851. 1852. 1853. 1854. 1855. 1856. 1857. 1858. 1859. 1860. 1861. 1862. 1863. 1864. 1865. 1866. 1867. 1868. 1869. 1870. 1871. 1872. 1873. 1874. 1875. 1876. 1877. 1878. 1879. 1880. 1881. 1882. 1883. 1884. 1885. 1886. 1887. 1888. 1889. 1890. 1891. 1892. 1893. 1894. 1895. 1896. 1897. 1898. 1899. 1900. 1901. 1902. 1903. 1904. 1905. 1906. 1907. 1908. 1909. 1910. 1911. 1912. 1913. 1914. 1915. 1916. 1917. 1918. 1919. 1920. 1921. 1922. 1923. 1924. 1925. 1926. 1927. 1928. 1929. 1930. 1931. 1932. 1933. 1934. 1935. 1936. 1937. 1938. 1939. 1940. 1941. 1942. 1943. 1944. 1945. 1946. 1947. 1948. 1949. 1950. 1951. 1952. 1953. 1954. 1955. 1956. 1957. 1958. 1959. 1960. 1961. 1962. 1963. 1964. 1965. 1966. 1967. 1968. 1969. 1970. 1971. 1972. 1973. 1974. 1975. 1976. 1977. 1978. 1979. 1980. 1981. 1982. 1983. 1984. 1985. 1986. 1987. 1988. 1989. 1990. 1991. 1992. 1993. 1994. 1995. 1996. 1997. 1998. 1999. 2000. 2001. 2002. 2003. 2004. 2005. 2006. 2007. 2008. 2009. 2010. 2011. 2012. 2013. 2014. 2015. 2016. 2017. 2018. 2019. 2020. 2021. 2022. 2023. 2024. 2025. 2026. 2027. 2028. 2029. 2030. 2031. 2032. 2033. 2034. 2035. 2036. 2037. 2038. 2039. 2040. 2041. 2042. 2043. 2044. 2045. 2046. 2047. 2048. 2049. 2050. 2051. 2052. 2053. 2054. 2055. 2056. 2057. 2058. 2059. 2060. 2061. 2062. 2063. 2064. 2065. 2066. 2067. 2068. 2069. 2070. 2071. 2072. 2073. 2074. 2075. 2076. 2077. 2078. 2079. 2080. 2081. 2082. 2083. 2084. 2085. 2086. 2087. 2088. 2089. 2090. 2091. 2092. 2093. 2094. 2095. 2096. 2097. 2098. 2099. 2100. 2101. 2102. 2103. 2104. 2105. 2106. 2107. 2108. 2109. 2110. 2111. 2112. 2113. 2114. 2115. 2116. 2117. 2118. 2119. 2120. 2121. 2122. 2123. 2124. 2125. 2126. 2127. 2128. 2129. 2130. 2131. 2132. 2133. 2134. 2135. 2136. 2137. 2138. 2139. 2140. 2141. 2142. 2143. 2144. 2145. 2146. 2147. 2148. 2149. 2150. 2151. 2152. 2153. 2154. 2155. 2156. 2157. 2158. 2159. 2160. 2161. 2162. 2163. 2164. 2165. 2166. 2167. 2168. 2169. 2170. 2171. 2172. 2173. 2174. 2175. 2176. 2177. 2178. 2179. 2180. 2181. 2182. 2183. 2184. 2185. 2186. 2187. 2188. 2189.





**Один из сторожевых кораблей типа «Ураган» Тихоокеанского флота. Обратите внимание на малую высоту надводного борта и огромный развал шпангоутов в носовой части**

настил палубы полубака – 2,5 – 3,5 мм, верхней палубы – 3 – 5 мм, жилой – 2,5 мм, второго дна – 3 мм, главных поперечных переборок – 2 – 3 мм, надстройки – 2,5 мм. Боевая рубка на полубаке изготавливалась из маломанитной противополоульной стали толщиной 6 мм.

Главные поперечные переборки разделяли корпус на 15 водонепроницаемых отсеков. Всего в составе корпуса имелось 57 непроницаемых контуров (помещений). По проекту при затоплении двух любых смежных отсеков СКР должен был оставаться на плаву и не терять остойчивости. Впервые в отечественном военном кораблестроении были предъявлены требования газонепроницаемости к закрытым помещениям корабля. В 1936 году СКР «Циклон» для испыта-

ний общей прочности корпуса был поставлен в доке сначала на две опоры, а затем – на одну.

## **Мореходность и маневренность**

Сторожевые корабли типа «Ураган» предназначались для Балтийского и Черноморского флотов. Поэтому их мореходности не уделялось достаточного внимания. На короткой волне более трех баллов они черпали воду носом, несмотря на наличие полубака. На длинной волне нос сторожевика в воду не зарывался, а благодаря развалу бортов не заливалась и палуба полубака.

При очень сильном волнении бортовая качка достигала 45°. Постоянный дифферент на нос (конструктивный недостаток СКР типа «Ураган») ухудшал мореходность корабля.

Сторожевики имели избыточную остойчивость и вследствие этого очень стремительную качку. Моряки, послужившие на них, становились настоящими морскими волками.

Если для Балтики и Черного моря мореходность кораблей можно было считать удовлетворительной, то для северного и дальневосточного театров она оказалась недостаточной. Адмирал Н.Г.Кузнецов, командовавший в 1939 году Тихоокеанским флотом, вспоминал: «Бывало, сторожевик едва достигнет залива Петра Великого, как его уже бросает с борта на борт. А ведь им приходилось плавать в штормы и заходить далеко от базы. Однажды погода заставила наш сторожевик вернуться в базу. «Почему медлите с поворотом?» – спросил я командира. «Выбираю более удобный момент, а то и перевернуться можем».

К примеру, «Бурун» (ТОФ) не смог произвести постановку мин при волнении моря в 4 балла. На «Смерче» (СФ) в шторм образовались трещины в наружной обшивке: в районе 33-го шп. – длиной около 2,5 м, а на 42-м шп. – длиной около 2 м. Оба повреждения корпуса пришлось ниже ватерлинии.

В отчете штаба СФ по использованию боевой техники за 1944 год отмечалось, что при волнении 6 баллов и выше возможна деформация корпусов СКР проекта 2 и повреждение корабельных устройств. Поэтому мореходность их была ограничена 6 баллами. В то же время сторожевые корабли типа РТ (вооруженные траулеры) выдерживали 10-балльное волнение без повреждений.

Диаметр циркуляции при угле перекладки руля 15° и скорости 14 уз. составлял 2 кбт («Тайфун») и при 25 и 18 уз. – 0,75 кбт («Туча»).

## Вооружение

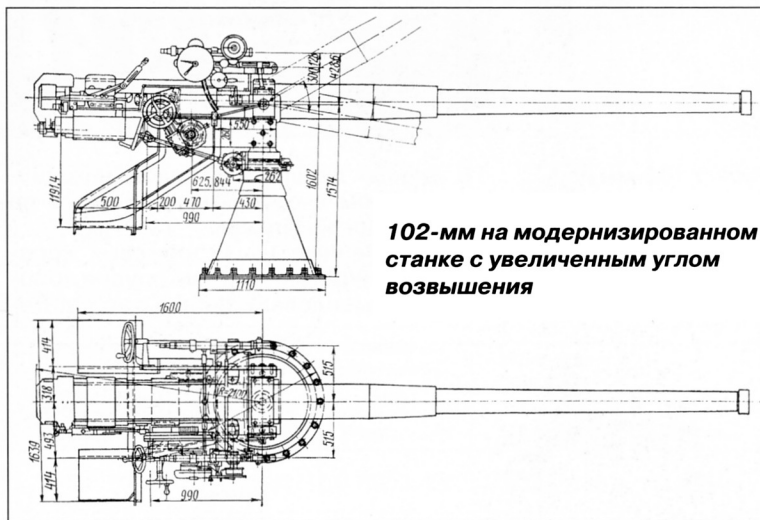
**Артиллерийское вооружение** включало два созданных специально для миноносцев и эсминцев 102-мм (4-дюймовых) орудия с длиной ствола 60 калибров на станке Металлического завода. Их серийное производство развернулось на Обуховском заводе во второй половине 1909 года. В следующем году все балтийские эсминцы типа «Доброволец» вступили в кампанию, имея на вооружении по две такие системы. Строившиеся корабли типа «Новик» получали по три-пять четырехдюймовок, что гарантировало им огневое превосходство над зарубежными эсминцами.

Орудие состояло из внутренней трубы, которая по всей длине скреплялась тремя цилиндрами, надетыми в горячем состоянии. На казенную часть, также горячим, надевался кожух. На него навинчивался казенник. Орудие имело горизонтально-скользящий клиновой затвор с полуавтоматикой (при откате открывание затвора обеспечивалось посредством экстракции стреляной гильзы), что позволило довести техническую скорострельность до 12 – 15 выстр./мин (практическая – 10 выстр./мин). Длина отката – 711 мм. Компрессор гидравлический, накатник пружинный. Первые установки на станке Обуховского завода имели углы возвышения  $-6^{\circ}$  –  $+20^{\circ}$ . В 1916 году был принят станок Металлического завода, обеспечивающий углы возвышения от  $-10^{\circ}$  до  $+30^{\circ}$ . Установка была открытая, без щита. Углы обстрела орудий: носового – от  $0^{\circ}$  до курсового угла  $150^{\circ}$  на оба борта, кормового от  $15^{\circ}$  (после установки зенитного орудия между кормовым мостиком и установкой ГК № 2, а также пулеметов на кормовом мостике, это значение увеличилось до  $25^{\circ}$  –  $30^{\circ}$ ) до  $180^{\circ}$  на оба борта.

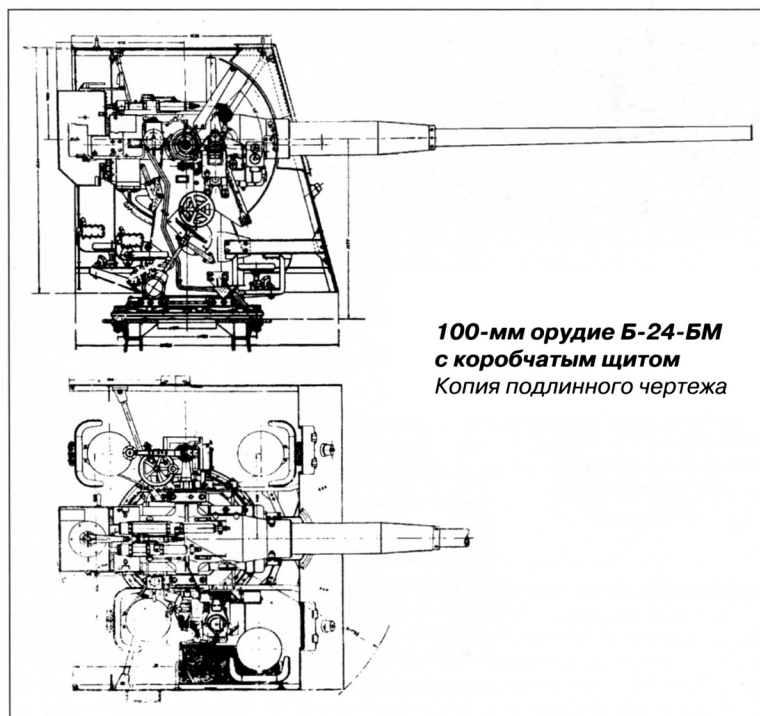
Боезапас – унитарный патрон весом 30 кг со снарядом весом 17,5 кг и гильзой с зарядом весом 7,5 кг. В боекомплект орудия входили снаряды: фугасный, осколочно-фугасный, практический, шрапнель, ныряющий, осветительный беспарашютный. Начальная скорость фугасного снаряда при массе заряда 5,2 кг – 823 м/с. Наибольшая досягаемость – 88 кбт (16,3 км).

Боекомплект по проекту – 400 патронов (по 200 на орудие) – 320 фугасных, 30 ныряющих, 50 шрапнелей. Фактически это количество для разных кораблей и условий их эксплуатации отличалось от проекта. Так, на черноморских и балтийских СКР его довели до 407: на североморских в 1941

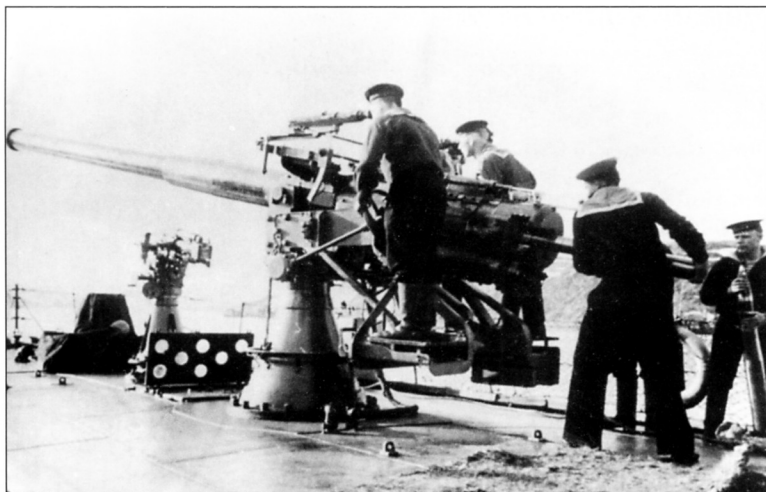
году было 380 снарядов, а в 1944-м – 300 штатных и 100 в перегруз. Для хранения боеприпасов служили два артиллерийских погреба (в носу и корме), расположенные непосредственно под орудиями. Подача патронов к носовому орудью обеспечивалась элеватором и вручную – тремя совками, к кормовому – только совками. Погреба имели систему орошения и затопления, штоки клапанов затопления выводились на палубу.



**102-мм на модернизированном  
станке с увеличенным углом  
возвышения**



**100-мм орудие Б-24-БМ**  
**с коробчатым щитом**  
*Копия подлинного чертежа*



**Расчет 102-мм орудия на сторожевом корабле «Гроза».**  
**Впереди видна 45-мм полуавтоматическая пушка 21-К**

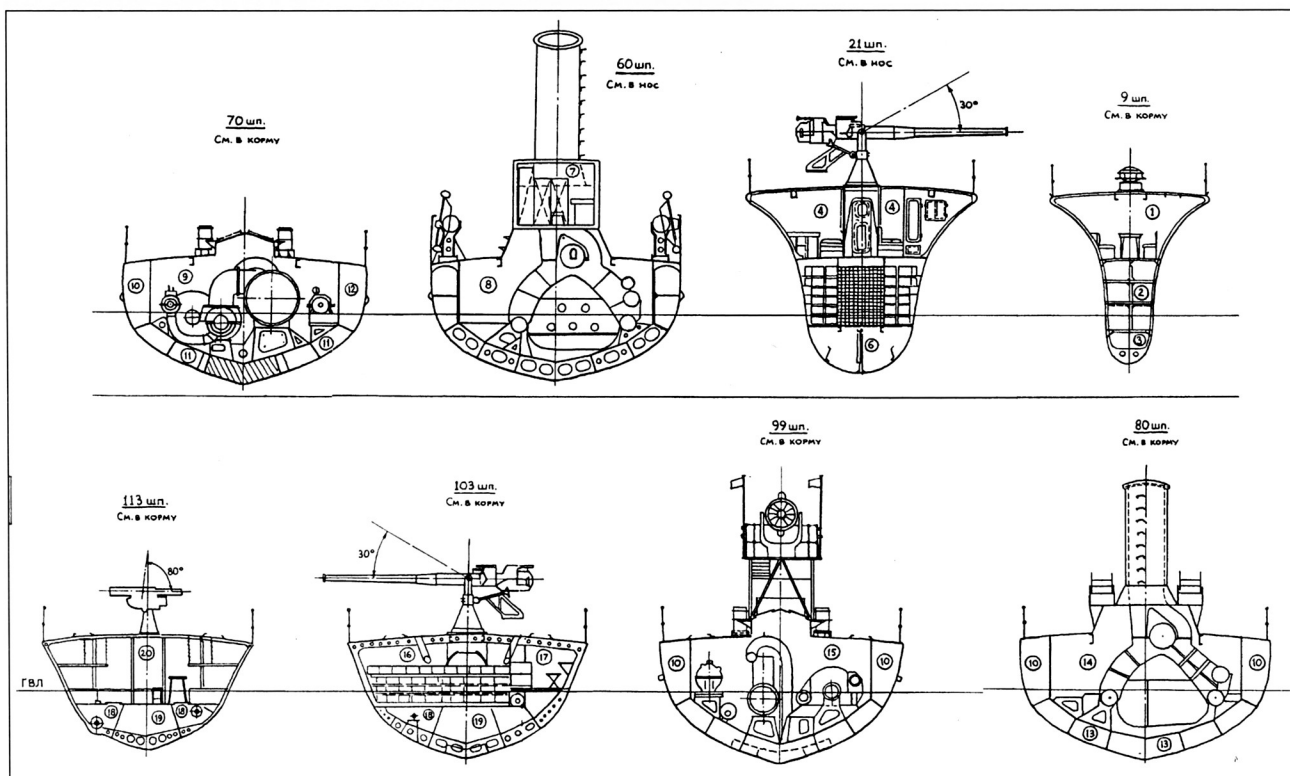
В кранцах первых выстрелов, находившихся рядом с орудиями, хранилось по 5–6 снарядов на орудие.

Установленные на сторожевых кораблях типа «Ураган» 102-мм орудия хорошо зарекомендовали себя в период Ве-

ликой Отечественной войны. Правда, их слабым местом была полуавтоматика и неудачная конструкция спускового приспособления – ручной, а не ножной спуск.

Длительный перерыв в производстве морской артиллерии привел к утрате в этой отрасли квалифицированных кадров, потере практического опыта, отставанию от мирового уровня в области промышленных технологий. Руководство артиллерийского управления ВМФ и конструкторы зачастую пренебрегали дореволюционным опытом и вместо создания новых образцов на базе уже имевшихся шли другим путем. Скажем, вместо дальнейшего совершенствования удачной 102-мм установки началась разработка орудия, имевшего ранее не существовавший в русском флоте калибр 100 мм.

В конце 1930 года УВМС выдало заказ заводу «Большевик» на создание нового 102-мм зенитного орудия. Но в сентябре следующего года дало указание перейти на 100-мм калибр. К середине 1930-х годов на этом предприятии разработали



**Поперечные сечения сторожевого корабля «Ураган»:**

1 – красный уголок; 2 – провизионная кладовая; 3 – цистерна питьевой воды; 4 – каюты начсостава; 5 – патронный погреб №4; 6 – цистерна питьевой воды; 7 – радиорубка; 8 – I котельное отделение; 9 – I машинное отделение; 10 – бортовые отсеки; 11 – топливные цистерны; 12 – теплый ящик; 13 – цистерна питьевой воды; 14 – II котельное отделение; 15 – II машинное отделение; 16 – кормовой патронный погреб; 17 – машинная кладовая; 18 – коридоры гребных валов; 19 – запасные отсеки; 20 – командные помещения.

## Основные характеристики артиллерийских систем

Орудие (пулемет)	Б-102	Б-24-БМ	21-К	70-К	ДШК	«Кольт- Браунинг»
Количество стволов	1	1	1	1	1	2
Калибр, мм/ длина ствола, клб	101,6/60	100/56	45/46	37/67,5	12,7/79	12,7/62,2
Тип ствола	Скреплен- ный	Свободная труба	Свободная труба	Моноблок	Моноблок	Моноблок
Полная длина ствола/ длина лейнера (свободной трубы), мм	6286	5795/5350	2072,5/1975	2510	1622	–
Число нарезов	24	40	16	16	8	–
Глубина нарезов, мм	1,02	1,5	0,5	–	–	–
Объем камеры, дм <sup>2</sup>	7,56	7,98	0,5	0,267	–	–
Макс. давление, кг/см <sup>2</sup>	2480	3100	2650	2800	3200	–
Дульная энергия, тм	604	644	41	30	1,9	–
Живучесть ствола при боевом заряде, выстрелов	800	800	4000	1500	10 000	–
Тип затвора	Клиновой горизон- тальный	Клиновой горизон- тальный	Клиновой вертикаль- ный	Клиновой вертикаль- ный	Цилиндри- ческий	–
Выстрел	Унитарный	Унитарный	Унитарный	Унитарный	Патрон	Патрон
Масса снаряда (пули)/ патро- на, кг	17,5/30	15,8/30	1,41/2,32	0,732/1,496	0,052/0,135	0,0376/—
Подача	Ручная	Ручная	Ручная	Ручная (обойма на 5 патронов)	Ручная (лента на 50 патронов)	Ручная (лента)
Углы возвышения, град.	–10° +30°	–5° +45°	–5° +85°	–10° +85°	–34° +85°	–10° +90°
Досылка	Ручная	Ручная	Ручная	Досылатель пружинный	–	–
Начальная скорость снаряда, м/с	823	895	760	880	840	914
Дальность стрельбы, км	16,1	22,2	9,5	8,4	3,5	5,4
Досыгаемость по высоте, м	–	–	6000	5000	2400	–
Техническая скорострельность, выстр./мин	12	12	25-30	150	250	400x2
Масса, кг.: качающейся части общая	3950 5700	4010 7740	203 507	555 1350	40 195	993 1310
Расчет, человек	7	5	3	5	1	1

100-мм неуниверсальную палубную артиллерийскую установку Б-24, предназначенную для вооружения надводных кораблей, подводных лодок и береговых батарей. Ее модификации отличались длиной ствола; вариант для надводных кораблей имел обозначение Б-24-БМ.

Опытный образец Б-24-БМ появился в 1938 году. Он представлял собой палуб-

ную установку со скрепленным стволом длиной 56 калибров, горизонтальным клиновым затвором, гидравлическим тормозом отката и пружинным накатником. Горизонтальное и вертикальное наведение осуществлялось с помощью ручных механических устройств. Углы возвышения составляли от –5° до +45°, что позволяло вести стрельбу по морским и бе-



реговым целям, а также по низколетящим самолетам. Установка имела коробчатый щит из противопульной брони толщиной 7 мм, а с 1939 года – обтекаемый щит толщиной 8 мм.

Орудия Б-24-БМ устанавливались на некоторые сторожевые корабли с 1942 года вместо 102-мм орудий при капитальных ремонтах и модернизациях. До конца войны ими перевооружили «Ураган» (СФ), «Тучу», «Тайфун» и «Вихрь» (КБФ) (По некоторым данным, СКР проекта 39 («Снег» и «Туча») вступили в строй уже с орудиями Б-24-БМ. Более подробно об этом рассказывает статья историка В.В. Ярового «Еще раз о сторожевых кораблях типа «Ураган», размещенная в Интернете.

В конце 1933 года высшее политическое руководство страны поставило перед управлением кораблестроения Морских сил РККА задачу обеспечения перехода артиллерии флота на динамореактивные (безоткатные) пушки Л.В.Курчевского с применением орудий крупных калибров на небольших кораблях. Для эсминцев предназначались 305-мм орудия, для сторожевых кораблей – 152-мм.

В январе 1934 г. на СКР «Шторм» (ЧФ) для проведения корабельных испытаний установили 152-мм орудие. Его разместили в корме. Было произведено несколько выстрелов. Но работы по динамореактивным орудиям вскоре прекратили, пушки с кораблей сняли, а изобретателя репрессировали.

Управление стрельбой осуществлялось с помощью модернизированной системы Гейслера, разработанной еще в 1911 году и устанавливавшейся на всех линкорах, крейсерах и эсминцах типа «Новик». Она была надежной и компактной. Дистанция до цели определялась с помощью 9-футового дальномера (база 2745 мм) английской фирмы «Барр и Струд», который размещался на ходовом мостике на банкете. В ходе ремонтов его заменяли на отечественный полутораметровый ДМ-1,5.

По мере освоения промышленностью выпуска современных приборов управления стрельбой ими снабжались и сторожевики. Так, в 1944 году на «Туче» и «Тайфуне» установили приборы управления артиллерийской и торпедной стрельбой типа «Мина».

Для освещения целей в ночное время на кормовом мостике был установлен боевой дуговой 75-см прожектор системы «Сперри», который вскоре заменили на отечественный двухламповый МПЭ-Э7.5 с рефлектором диаметром 75 см. При модернизации 75-см прожекторы заменялись на 60-см МПЭ-Э6-02. Но в ходе боевых действий эти прожекторы не приме-

нялись, а на «Грозе» и «Шквале» их вообще сняли.

Зенитное вооружение. В России первое орудие для борьбы с самолетами противника – 76,2-мм зенитная установка системы Ф.Ф. Лендера – появилось в 1915 году. Оно имело хорошие характеристики и состояло на вооружении флота вплоть до Великой Отечественной войны, но из-за большого веса (1,3 т) не подходило для СКР. В 1916 году была разработана 63,5-мм аэропушка, однако она получилась неудачной и в серию не пошла. В самом конце Первой мировой Обуховский завод освоил выпуск 37-мм автоматов системы «Максим». Они не прошли полноценных испытаний, но в 1918 – 1919 годах отправлялись на речные и озерные флотилии. При испытаниях в 1925 году на эсминце «Петровский» (МСЧМ) эта система давала сплошные осечки после первых трех выстрелов.

Единственным подходящим для СКР вариантом стал автомат Виккерса. Несколько десятков таких артустановок для вооружения кораблей БФ и ЧФ были заказаны в 1914 году в Англии. В 1928 году на заводе «Большевик» их 40-мм стволы заменили на 37-мм. Перестроение произвели с целью увеличения начальной скорости. Опытный образец был испытан в сентябре 1928 года. Он имел предельный угол возвышения – 75°. Достижимость по высоте должна была составить 21,5 кбт (4 км), дальность стрельбы по горизонту – 43 кбт (8 км), скорострельность около 200 выстр./мин, питание ленточное, по 25 патронов в ленте.

Проектом предусматривалась установка на сторожевые корабли четырех 37-мм автоматов с боекомплектom 4000 снарядов. В том же году заводу № 8 выдали заказ на 50 37-мм автоматических пушек, которые получили заводской индекс 11-К. Ими планировалось вооружить линкоры, крейсера и т.д. Однако завод не справился с заказом, за четыре года изготовили лишь пять орудий, но ни одно из них не было принято заказчиком.

В 1934 году на вооружение ВМС РККА поступила полуавтоматическая 45-мм универсальная пушка 21-К, ставшая до начала 1940-х годов основным зенитным орудием малого калибра. Как зенитное орудие она отличалась низкой (25 – 30 выстр./мин) скорострельностью, примитивным прицелом, малой скоростью наводки. Работа наводчика при больших углах возвышения была затруднена, поскольку прицел при этом значительно опускался относительно палубы. На сторожевые корабли устанавливалось 3 – 4 таких орудия в диаметральной плоскости,

на местах, где по проекту должны были размещаться 37-мм автоматы образца 1928 г. Боекомплект составлял 3000 – 4000 выстрелов, по 1000 на ствол.

В первых же боях выяснилось, что 45-мм орудие располагалось между 102-мм орудием и боевой рубкой так неудобно, что мешало стрельбе пулеметов, глушило расчет, выводило из строя приборы, установленные на мостике, рвало обвесы.

В 1943 году на вооружение приняли модернизированные полуавтоматы 21-КМ с длиной ствола 68 калибров. Они имели улучшенные баллистические характеристики, более совершенную автоматику. Однако скорострельность оставалась прежней. На некоторых СКР ими заменили пушки 21-К.

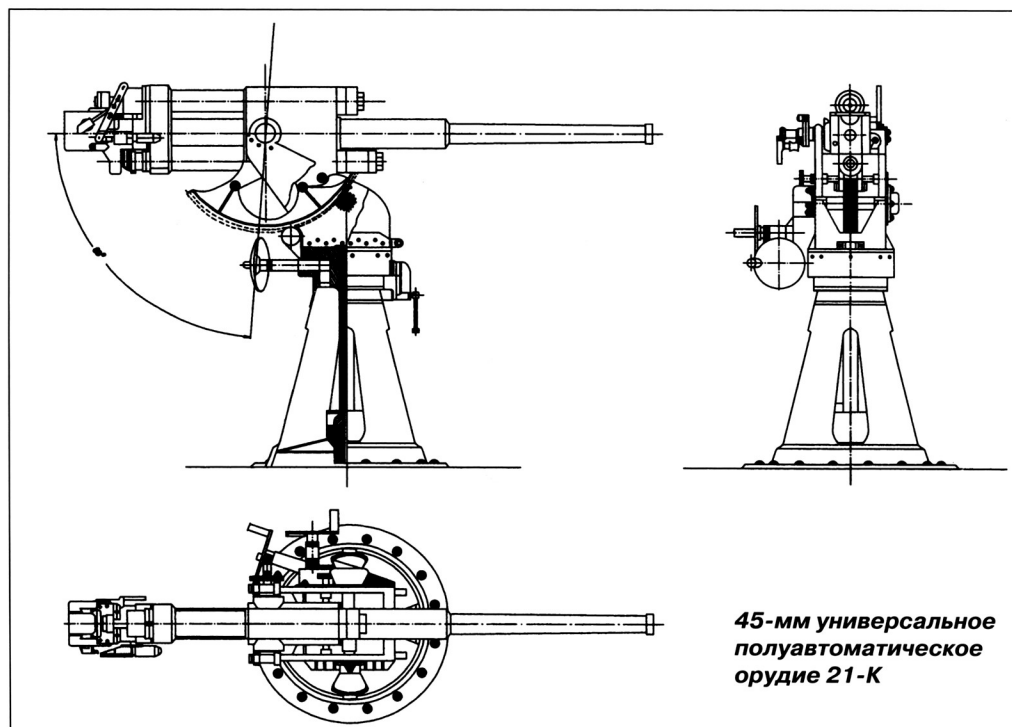
С 1940 года на флот начали поступать 37-мм автоматические морские зенитные орудия 70-К с длиной ствола 67,5 калибров. Это была палубная установка с ручными приводами наведения. Питание автомата было непрерывное, с помощью отдельных обойм на пять патронов. Стрельба велась очередями (из-за воздушного охлаждения ствола длина непрерывной очереди не превышала 100 выстрелов). Первые установки были открытыми, затем их стали снабжать броневыми щитами толщиной 6,5 мм для защиты расчета. Во время войны автоматы 70-К устанавливались на все корабли, включая сторожевые, – ими заменялись 45-мм полуавтоматы 21-К.

По проекту зенитная артиллерия СКР дополнялась тремя крупнокалиберными пулеметами. Но поскольку к их созданию отечественная промышленность еще не приступала, корабли вооружили двумя 7,62-мм пулеметами М-1 (системы «Максим»). Их установили по бортам у носовой надстройки. В боекомплект входило 4000 патронов, по 2000 на пулемет.

С 1938 года они заменялись 12,7-мм пулеметами ДШК, созданными для борьбы с защищенными броней боевыми машинами и самолетами. ДШК был надежен и прост в эксплуатации, а его 12,7-мм пуля с расстояния 500 м пробивала 15-мм броню. Но быстро перевооружить все корабли новыми пулеметами не удавалось. Так, например, на СКР «Пурга» сохранялось два М-1 до самой его гибели в сентябре 1942 года.

В годы войны на сторожевики ставились получаемые по ленд-лизу 20-мм автоматические зенитные орудия системы «Эрликон» и пулеметы «Кольт-Браунинг». Первые имели один ствол, угол возвышения 85°, досягаемость по горизонтали – 7 км, по вертикали – 4 км. Спаренные «кольт-браунинги» оснащались водяным охлаждением стволов.

Зенитное вооружение продолжало совершенствоваться в течение всей войны. В 1943 году были утверждены новые нормы средств ПВО кораблей советского ВМФ. СКР типа «Ураган» должны были иметь три 37-мм автомата и шесть ство-



**45-мм универсальное  
полуавтоматическое  
орудие 21-К**

лов 12,7-мм пулеметов. На «Шторме» (ЧФ) в том же году стояли два 21-КМ, три 37-мм 70-К (за счет снятых бомбометов), два ДШК и один «Кольт-Браунинг». «Туча» (КБФ) в 1944 г. была вооружена тремя ДШК и тремя «кольт-браунингами» – всего девятью 12,7-мм стволами. На «Вьюге» (ТОФ) в 1945-м вместо одного ДШК установили автомат «Эрликон». К концу войны пулеметы ДШК и «Кольт-Браунинг» заменялись спаренными ДШКМ.

Артиллерийское вооружение кораблей могло использоваться с нормальной скорострельностью при углах крена до 12°, а с пониженной скорострельностью при крене до 20 – 25°. Время приема боезапаса – 3 часа. Приборов управления зенитным огнем СКР не имели. Стрелковое вооружение включало 2 пулемета ДП, 4 автомата ППШ, 20 винтовок Мосина, 7 револьверов.

Минно-торпедное вооружение СКР состояло из одного трехтрубного торпедного аппарата калибра 450 мм образца 1913 года. Он имел механический и ручной приводы для горизонтальной на-

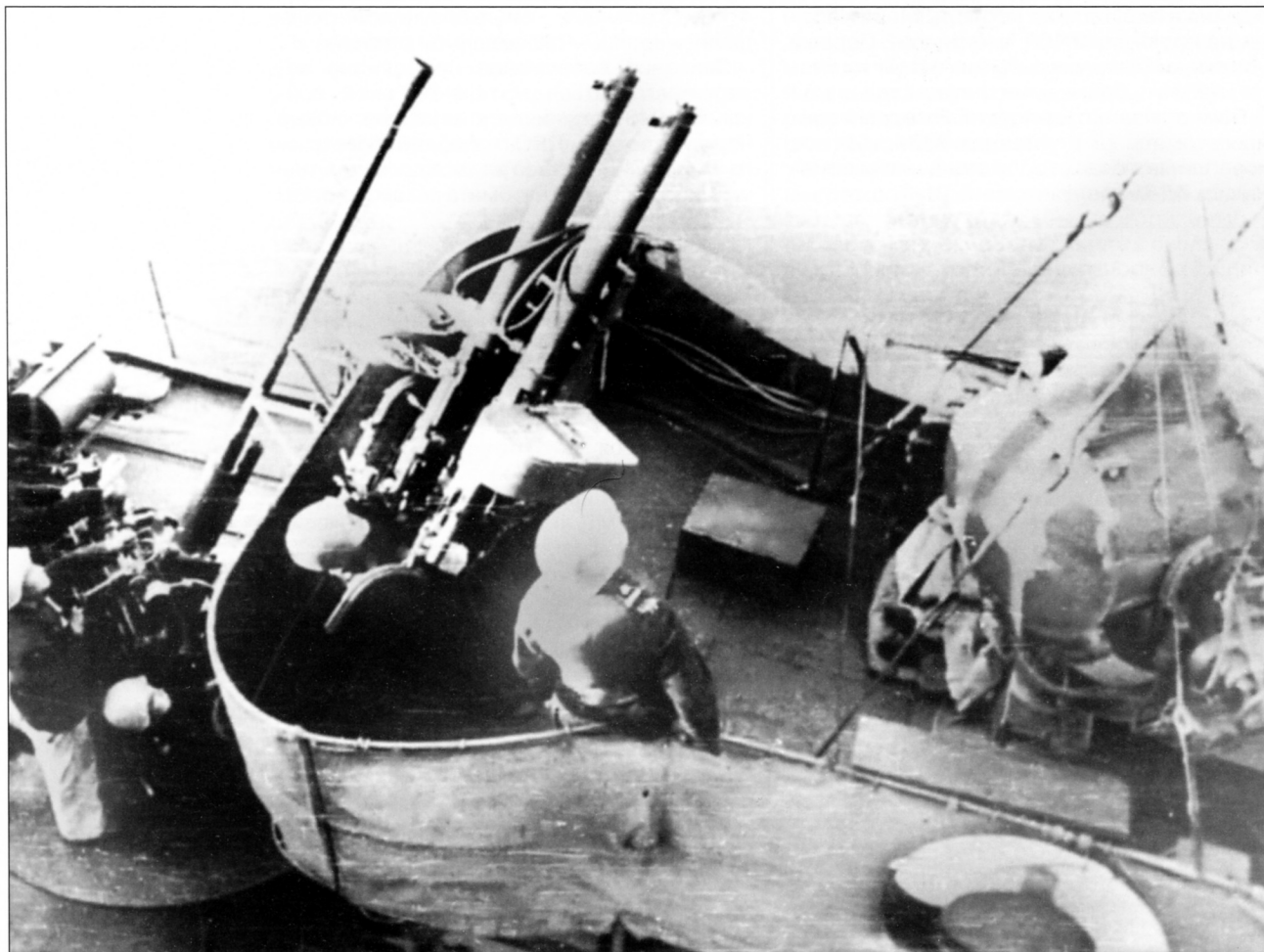
водки, возможность растворения крайних труб на угол до 7°, а также оснащался прицелом Герцика и автоматом-коробкой, обеспечивающим последовательное выстреливание торпед. Масса аппарата – 6350 кг, длина – 6051 и ширина – 3000 мм; вес порохового заряда – 405 г. Скорость вращения ТА электромотором – 5°/с, ручную – 2°/с.

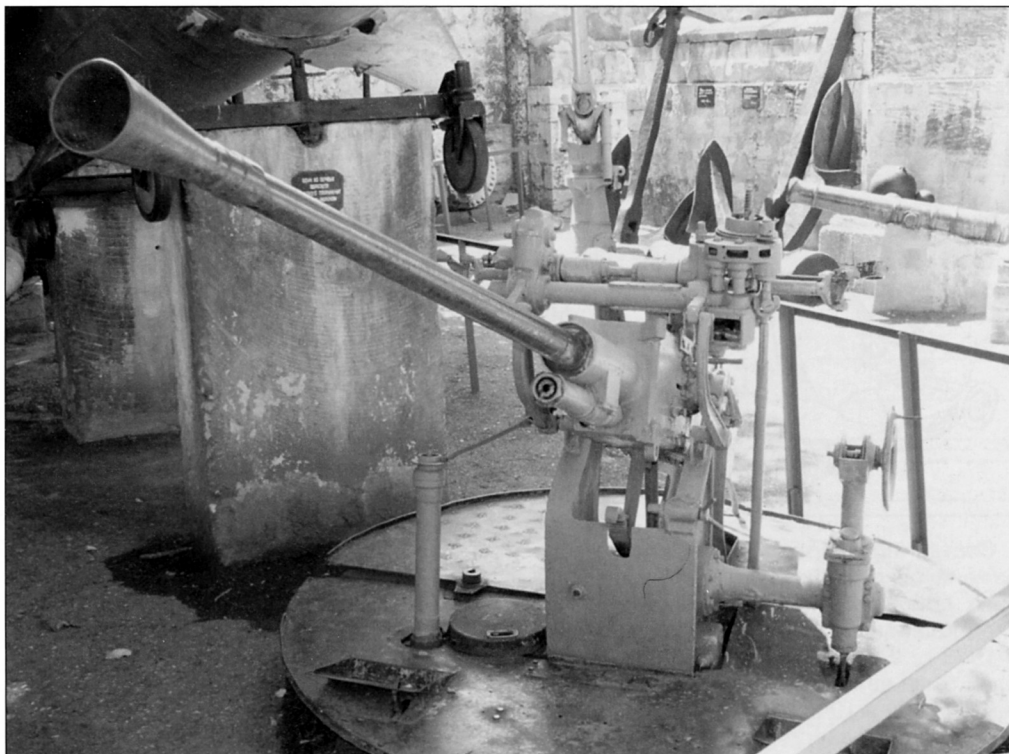
Боезапас включал три торпеды в аппарате, запасных торпед не было. Первоначально это были торпеды 45-15, созданные еще в 1915 году, а в 1938 г. на вооружение приняли торпеды 45-36Н. Боевые зарядные отделения торпед хранились в выгородке кормового артиллерийского погреба.

Для управления торпедной стрельбой использовались прицелы Михайлова, которые стояли на крыльях мостика. Они позволяли решать торпедный треугольник и производить наводку, как аппаратную, так и кораблем.

В 1944 году на «Туче» и «Тайфуне» установили приборы управления артиллерийской и торпедной стрельбой типа «Мина».

**12,7-мм пулемет  
«Кольт-Браунинг»  
на сторожевом  
корабле «Шторм»**





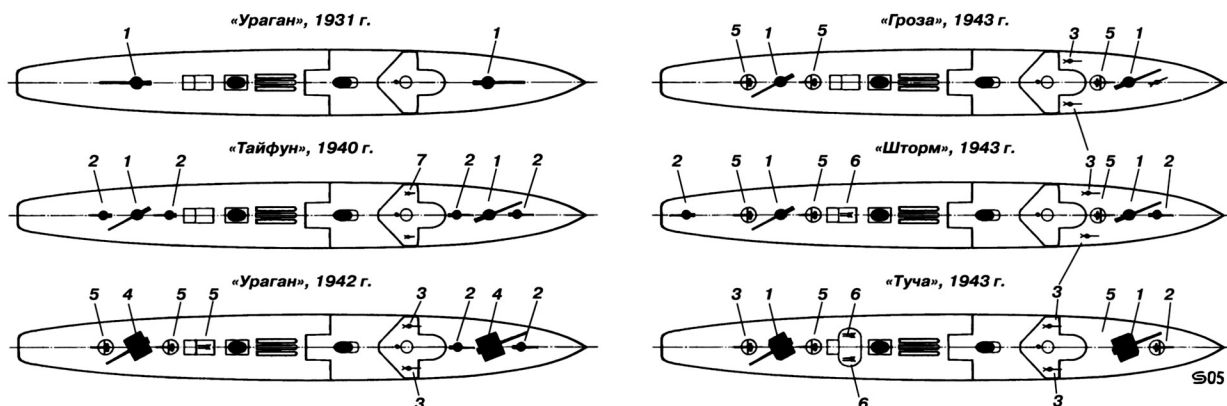
**37-мм автоматическое орудие 70-К – экспонат Музея Черноморского флота в Севастополе**

По проекту корабли могли в перегруз принимать 40 мин образца 1908 – 1912 годов, или 32 образца 1926 года, или 40 минных защитников. Для них на палубе имелись минные рельсы и минные скаты в корме. Последние закрывались откидными площадками. В походном положении мины крепились талрепами к рельсам. При этом СКР получали значительный дифферент на корму. СКР «Ураган», приняв 22 мины КБ-3, имел осадку кормой 5,49 м, форштевнем – 2,44 м.

Корабли с полным грузом мин не могли использовать артиллерию и торпеды. А по мере установки нового вооружения коли-

чество принимаемых мин сокращалось до 24 (образца 1912 года) или 16 КБ-3.

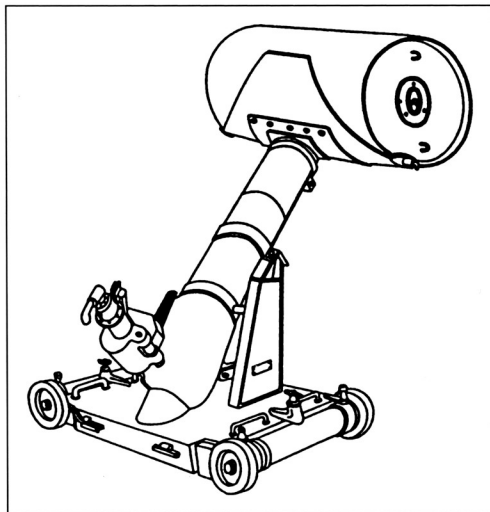
Противолодочное вооружение по проекту состояло из 20 глубинных бомб по 130 кг в стеллажах у кормового мостика и торпедного аппарата. В 1933 году на вооружение флота поступили большие (Б-1, массой 165 кг) и малые (М-1, массой 41 кг) глубинные бомбы. На СКР разместили по 20 таких бомб. Большие бомбы хранились в стеллажах в районе кормового мостика, малые – в стеллажах на корме. В первые же месяцы Великой Отечественной войны на корабли установили по два бомбомета БМБ-1.



**Схема расположения артиллерийского вооружения:**

1 – 102-мм; 2 – 45-мм 21-К; 3 – 12,7 мм ДШК; 100-мм Б-24-БМ; 5 – 37-мм 70-К; 6 – 12,7-мм «Кольт-Браунинг»; 7 – 7,62-мм пулемет «Максим»





Состав противолодочного вооружения изменялся в зависимости от театра боевых действий. На Черном море немецкие подводные лодки появились только в 1943 г., а основным противником кораблей была авиация. Поэтому со «Шквала» и «Шторма» в 1942 году сняли бомбометы для установки дополнительного зенитного вооружения, а количество бомб сократили до 10 больших и 10 малых.

В конце 1943 года СКР принимали уже 34 Б-1 и 20 М-1. Североморские сторожевики, основной задачей которых являлось обеспечение ПЛО конвоев, несли увеличенный запас бомб: 20 Б-1 и 36 М-1; тихоокеанские «Метель» и «Вьюга» – 30 Б-1 и 20 М-1. Часть мин находилась в стеллажах и в тележках, часть – в кормовом артогребе.

Противоминное вооружение. По проекту для защиты СКР от якорных мин предусматривались параван-тралы С-IV. Фак-

тически же корабли получили на вооружение параванные тралы К-1 с депрессором (заглубителем). Параванный трал представлял собой одинарный двусторонний контактный трал, в котором в качестве отводителя использовался параван К-1. При буксировке параваны отводили тралящие части в стороны и удерживали их ходовые концы на заданном углублении. Углубитель шел за кораблем на своем буксире, причем глубина его хода определялась длиной буксира. Параванный трал имел ширину захвата 180 м, заглубление 6 – 18 м, скорость буксировки 12 – 22 уз. Размещались параваны-охранители К-1 на тележках у среза полубака.

На верхней палубе в кормовой части монтировалась тральная лебедка с паровым приводом и тральная выюшка. Для спуска и подъема параванов и тралов служил кран с паровым приводом, расположенный в корме. При модернизации его заменили на новый кран грузоподъемностью 1,5 т с электродвигателями подъема и поворота, каждый мощностью по 4,7 кВт.

Для защиты кораблей от неконтактных мин в конце 1941 – начале 1942 года на кораблях смонтировали размагничивающие обмотки системы ЛФТИ.

Химическое вооружение и защита. Для маскировки кораблей предназначались два комплекта дымаппаратуры – Да-1 и Да-2. Первая была паронепропускающей и имела выхлоп через одну (ДА-1) или две (ДА-1 бис) дымовые трубы. Высота завесы 40 – 60 м. ДА-2 (во время ремонта установили ДА-2М) – химическая (кислотная) аппаратура, в которой дым-вещество с помощью сжатого воздуха подавалось из баллонов к форсункам и распылялось в атмосферу. Все компоненты системы – четыре резервуара с дымвеществом емкостью по 124 л и два воздушных баллона (давление воздуха 15 атм.) – находились в румпельном отделении. В резервуарах хранилось 850 кг вещества С-IV, которого хватало на 20 минут непрерывного действия или постановку 6 – 8 дымзавес высотой 30 м. Запас вещества хранился в бочках (от двух до четырех) на палубе, каждая из которых вмещала 430 кг.

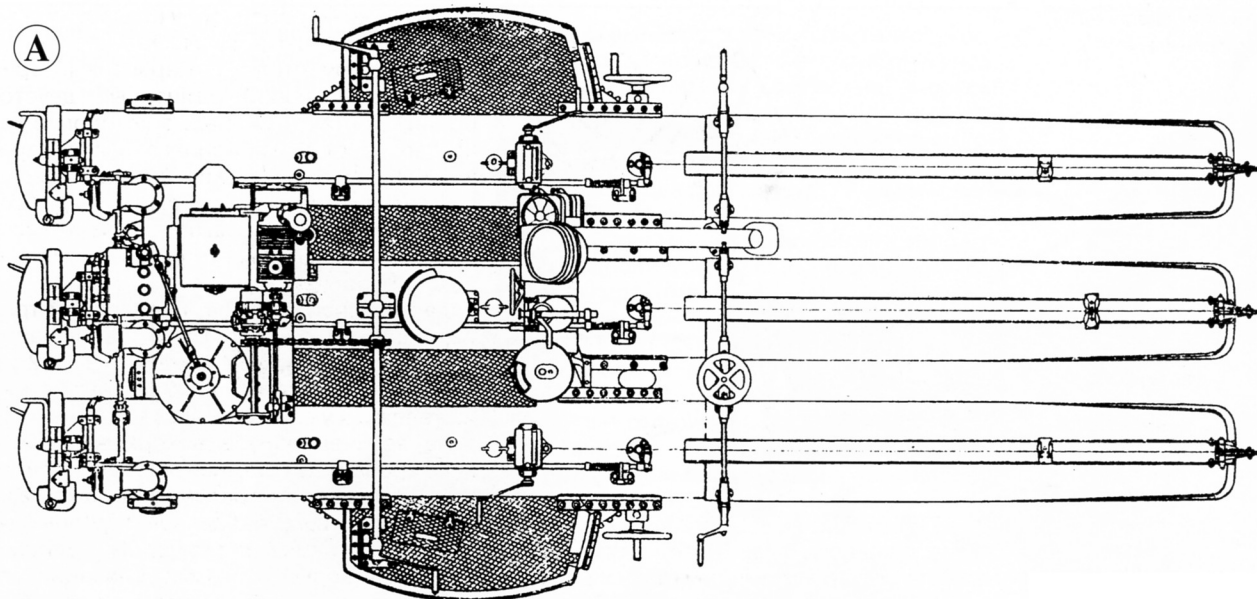
Для постановки дымовых завес служили также 10 морских дымовых шашек МДШ, время горения каждой – 10 мин.

В качестве противохимической защиты проектом предусматривалось газозубежище в носовом кубрике, но из-за отсутствия компактных фильтровентиляционных установок от системы коллективной противохимической защиты на СКР пришлось отказаться.

Комплекты защитной одежды имелись для всего экипажа: № 1 – 26 комплектов,

**Бомбомет БМБ-1  
и якорная мина КБ  
в экспозиции Цен-  
трального музея  
Вооруженных Сил  
в Москве**





№ 2 – 20 и № 3 – 56. У личного состава были также индивидуальные противогазы. В случае заражения для обработки наружных поверхностей корабля снабжались дегазационными веществами: твердым – 0,25 т и жидким – 30 л.

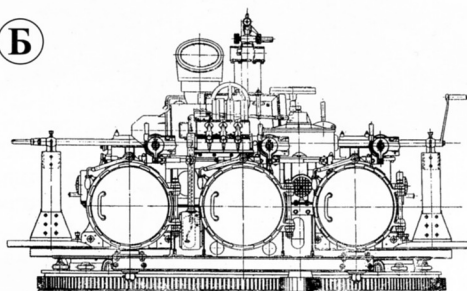
## Навигационные системы и средства связи

При вступлении в строй СКР I серии оборудовались одним ламповым длинноволновым передатчиком типа РЛ-0,2 мощностью 0,2 кВт, с дальностью передачи до 200 миль и одним приемником БЧ с диапазоном 300 – 1900 м.

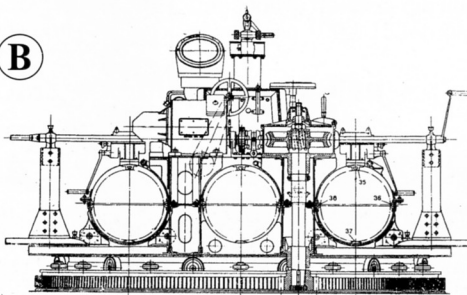
На верхней палубе располагалась радиорубка (рубка дальней связи), вблизи которой находилось помещение «радиомашины», или радиоумформера, служившего для преобразования постоянного тока в переменный. Шифрпост размещался под боевой рубкой рядом с каютами начсостава.

Состав средств связи постоянно обновлялся по мере поступления на вооружение новых образцов аппаратуры. Так, на корабли установили разработанную в 1931 году систему радиосвязи «Блокада-1», состоящую из радиопередатчиков «Шторм-Б» (или «Шквал-Б») мощностью 1,5 кВт, работавшего в длинноволновом и средневолновом диапазонах, и «Бухта-1» мощностью 0,005 кВт, работавшего в средневолновом и коротковолновом диапазонах. Имелись также приемники «Дозор», «Куб-4», приемопередат-

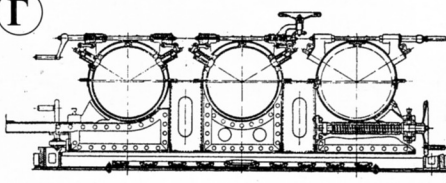
Б



В



Г

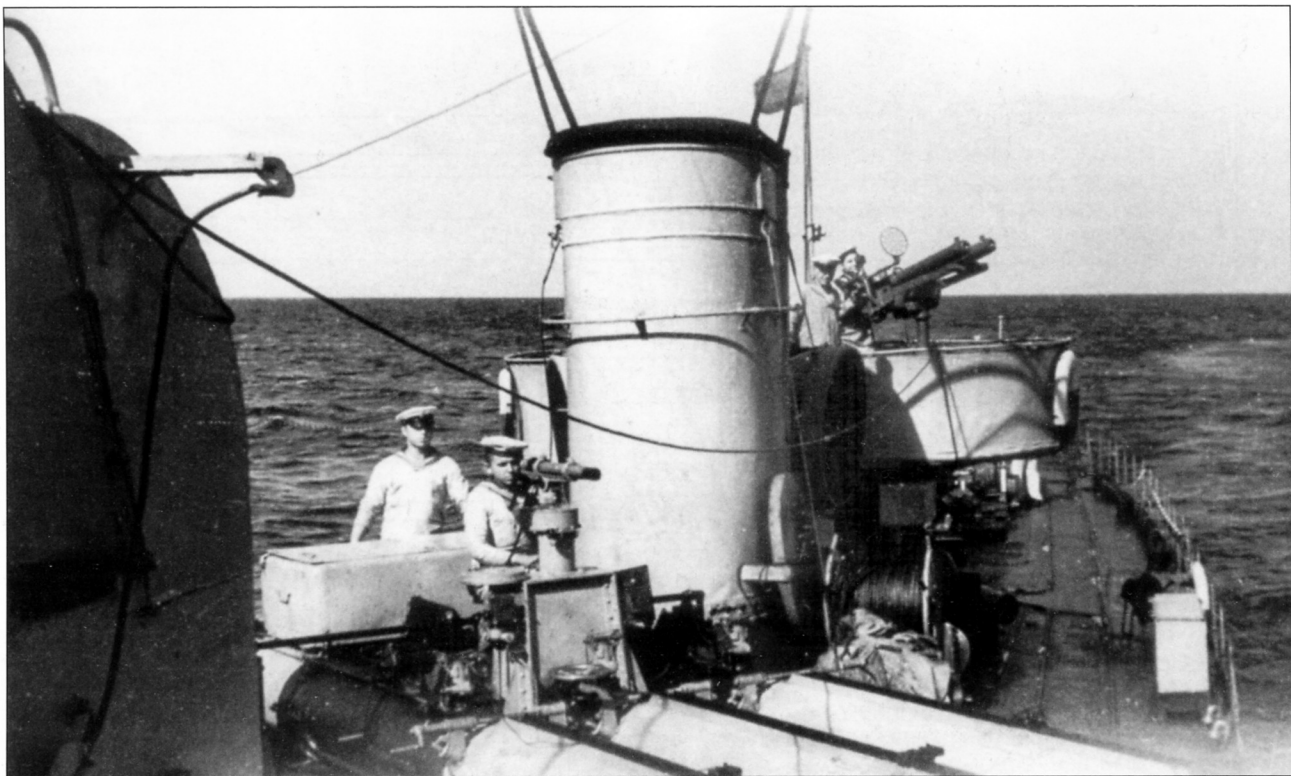


### Трехтрубный 450-мм торпедный аппарат:

А – вид сверху; Б – вид сзади; В – поперечный разрез по оси привода горизонтального наведения; Г – поперечный разрез по обтюрирующему кольцу.  
Копия чертежей из руководства по эксплуатации ТА

чик «Штиль-К» и УКВ радиотелефонная станция «Рейд».

При высадке десантных групп и корректировочных постов использовалась переносная радиостанция типа РБ (РБМ).



Во время Великой Отечественной войны сторожевые корабли имели следующий состав средств радиосвязи: радиопередатчик «Шквал-М» (ДВ, СВ, 0,5 кВт), приемники «Дозор», 1 – 2 комплекта 45-ПК-1, радиостанции УКВ «Рейд», переносные радиостанции 6ПК.

Поскольку передатчики «Штиль-К» не могли взаимодействовать с радиостанциями торпедных катеров, их в ходе войны заменили на передатчики «Бухта-42». На некоторых кораблях дополнительно к «Шквалу-М» устанавливали передатчик «Бриз».

В период ремонтов для внутрикорабельной связи СКР оснащались корабельной АТС (КАТС10) и радиотрансляционной МКТУ «Узел-В».

Для светосигнальной и визуальной связи служили 45-см прожектор, установленный на площадке фок-мачты, фонари системы Семенова, фонари системы «Ратьер», стереотрубы, бинокли, сигнальные флаги и ракеты.

Радиолокационные станции на советских сторожевых кораблях были английскими, типа 291 или 291-в, полученными по ленд-лизу. Дальность обнаружения ими воздушных целей на высоте 3000 м составляла 22 мили, дальность обнаружения морских целей, в зависимости от их размеров, от 9 (крейсер) до 2,5 (ПЛ) миль. Потребляемая мощность до 100 кВт. На СКР «Зарница», который проходил ремонт в 1947 – 1948 годах, установили отечественную РЛС «Гюйс-1М», для ее размещения пришлось разгородить штурманскую рубку.

На СКР проектов 2 и 4 отсутствовали приборы обнаружения подводных лодок. На кораблях проекта 39 устанавливались шумопеленгаторные станции «Посейдон», обеспечивавшие определение пеленга на подводную лодку с точностью 6 – 10° на дистанции до 4 кбт летом и до 8 кбт – зимой. Использоваться они могли только на «стопе».

Во время ремонтов в годы войны на СКР устанавливались гидроакустические станции: британские «Асдик» (в советском флоте получили обозначение «Дракон-128с» и «Дракон-134с»). Они имели дальность действия в режиме эхопеленгования 6–12 кбт с ошибкой по курсовому углу – 2°. Поиск ПЛ с помощью «Асдика» можно было производить на ходу до 16 уз. Кроме импортных, устанавливались и отечественные станции «Ультрафон» и «Тамир-2». Рубка гидроакустики размещалась в носовой части, в помещении шкиперской канцелярии.

Штурманское вооружение состояло из трех-четырех 5-дюймовых (127-мм) маг-

нитных компасов, а также секстантов, хронометров и прокладочного инструмента. Главный магнитный компас на высоком нактоузе стоял посередине ходового мостика, путевые компасы – рядом со штурвалами на мостике и в боевой рубке. Имелись также два шлюпочных 75-мм магнитных компаса.

При капитальном ремонте на сторожевые корабли установили по одному комплекту гирокомпаса «ГУ марка 1», «ГУ марка 1 модель 2» или «ГУ марка III модель 2», имевшие до восьми репитеров (четыре – на носовом мостике и по одному – в боевой рубке, штурманской рубке и в румпельном отделении) (Данные для СКР «Шторм»).

Первоначально корабли оснащались вертушечными лагами Уокера. Затем их постепенно заменили на электромеханические лаги «ГО марка III». Корабли первых серий снабжались механическими лотами Томсона. В конце 1930-х на вооружение стали поступать ультразвуковые эхолоты типов НЭЛ и ЭМС, позволявшие производить измерение глубин до 500 м (НЭЛ) или 1000 м (ЭМС) при скорости хода до 25 уз.

Для определения места по радиомаякам служил радиопеленгатор «Строп» с диапазоном волн 200 – 3000 м, замененный впоследствии на «Градус-К». Антенна (рамка) радиопеленгатора размещалась на ходовом мостике позади фок-мачты. «Градус-К» имел неподвижную рамку и мог пеленговать сигналы в диапазоне волн 350 – 500 м с точностью 1,5°. Дальность приема сигналов радиомаяков достигала 100 – 150 миль.

## Главная энергетическая установка

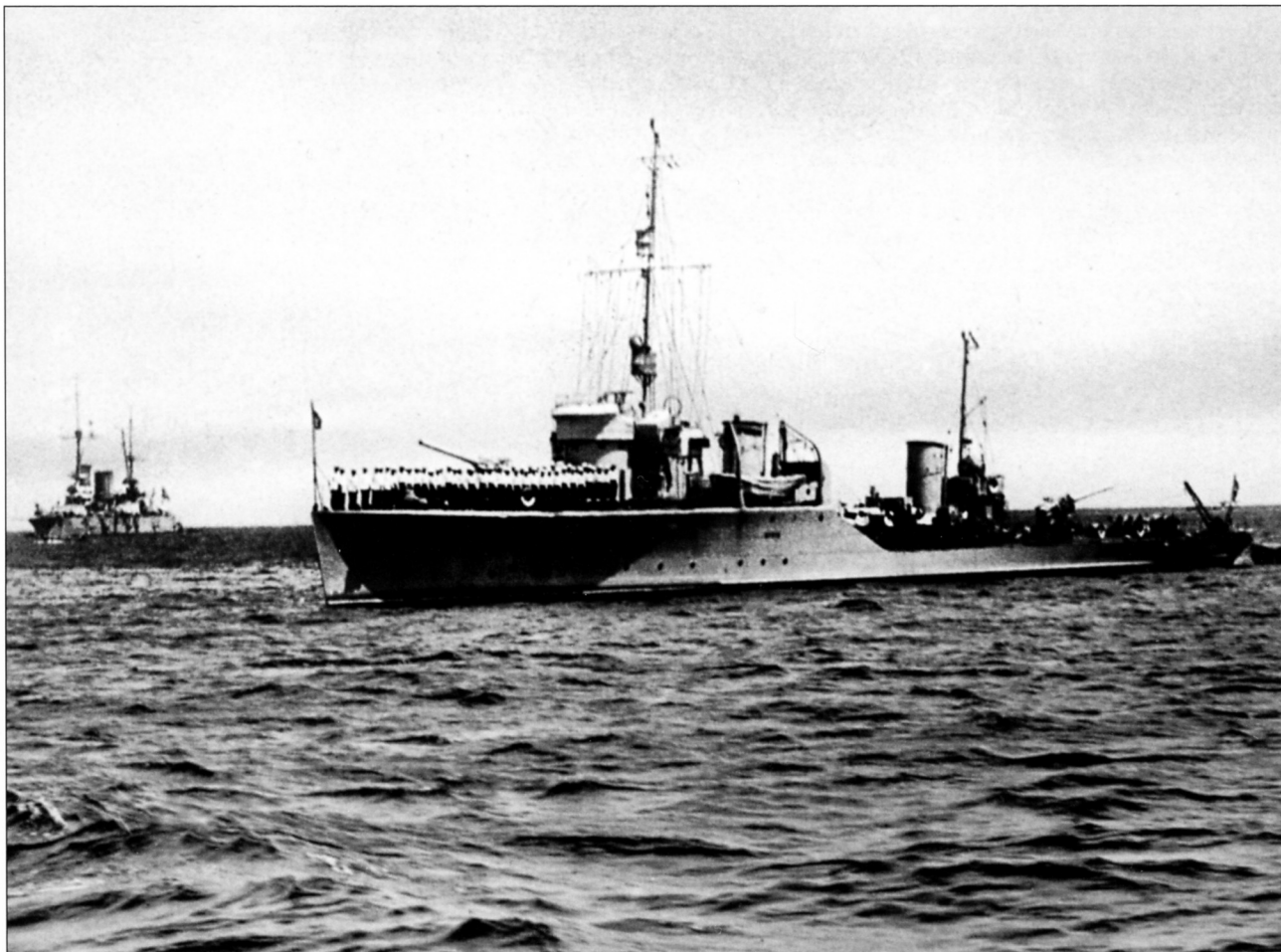
Сторожевые корабли типа «Ураган» имели двухвальную главную энергетическую установку (ГЭУ) с эшелонным размещением главных механизмов (котел – турбина – котел – турбина) в четырех водонепроницаемых отсеках. Такая компоновка, а также портбортная прокладка главного паропровода и электрокабелей повышали живучесть ГЭУ.

Впервые в практике отечественного кораблестроения вместо тяжелых и громоздких низкооборотных турбин, соединенных непосредственно с гребным валом (как на ЭМ типа «Новик»), применили более легкие, экономичные и компактные высокооборотные паровые турбины, вращавшие гребной вал через зубчатый редуктор.

Главный турбозубчатый агрегат (ГТЗА) состоял из двухкорпусной турбины смешанного активно-реактивного типа с одноступенчатым редуктором. В одном корпусе находилась турбина высокого давле-

**На стр. 32:**  
**Торпедный аппарат сторожевого корабля «Шквал», 1947 г. На кормовом мостике хорошо видны спаренные 12,7-мм пулеметы «Кольт-Браунинг»**





**СКР «Шторм» на параде, 1933 г. На заднем плане виден линкор «Парижская Коммуна»**

ния (ТВД), в другом – турбина низкого давления (ТНД) и турбина заднего хода (ТЗХ), размещавшиеся на одном валу.

ТВД имела частоту вращения ротора 8400 об/мин и состояла из одного двухвечного колеса Кертиса и шести реактивных ступеней, ТНД (4200 об/мин) из девяти реактивных ступеней, ТЗХ (в одном корпусе и на одном валу с ТНД) состояла из двухступенчатого рабочего колеса и двух реактивных ступеней.

По результатам испытаний ГЭУ головного корабля в проект ГТЗА I серии были внесены изменения, направленные на повышение надежности отдельных узлов (улучшена конструкция упорного подшипника, корневого сечения лопаток и т.д.). Модернизированные ГТЗА II серии установили на кораблях проекта 4. Для кораблей проекта 39 (II и IV серий) был разработан ГТЗА III серии. Все модификации ГТЗА отличались только конструктивным исполнением отдельных узлов при неизменной мощности.

Турбины работали на перегретом паре. Проектная мощность одного ГТЗА состав-

ляла 3750 л.с при частоте вращения гребного вала 630 об/мин. Носовой ГТЗА работал на гребной вал правого борта, а кормовой – левого борта.

Трехлопастные бронзовые винты имели диаметр 1,5 м и шаг 2 м. Отработанный пар поступал в трехпроточные главные холодильники охлаждающей поверхностью 172 – 176 м<sup>2</sup>. Главные холодильники (конденсаторы) размещались поперек корпуса корабля. В качестве воздушных насосов использовались два пароструйных эжектора производительностью по 15 кг/ч сухого воздуха или 35 кг/ч смеси. Они обеспечивали в главных конденсаторах вакуум 93%.

Циркуляционный и конденсатный центробежные насосы объединялись в единый горизонтальный турбоагрегат. Это было сделано в целях экономии одного привода (турбины), а также объема машинного отделения и уменьшения состава вахты в МО. Агрегат имел привод мощностью 84 л.с., производительность циркуляционного насоса – 1265 т/ч при напоре 9,3 м

вод.ст. (водяного столба), производительность конденсата -20 – 25 т/ч при напоре 18м вод.ст. По одному такому агрегату стояло в каждом машинном отделении. Масляные насосы: два шестеренных для ГТЗА производительностью по 25 т/ч, по одному в МО и два вспомогательных поршневых по 10 т/ч. Масляные цистерны: две расходные (по одной в МО) объемом по 1,1 м<sup>3</sup> на 1000 л каждая; две запасные цистерны емкостью 2,0 т, в носовом МО на 74,5 – 76,5 шп. правого борта, в кормовом МО на 83,5 – 87,5 шп. левого борта. Два теплых ящика (по одному в каждом МО) объемом по 1,5 м<sup>3</sup>, фильтрующее вещество: люфа (губка) и кокс.

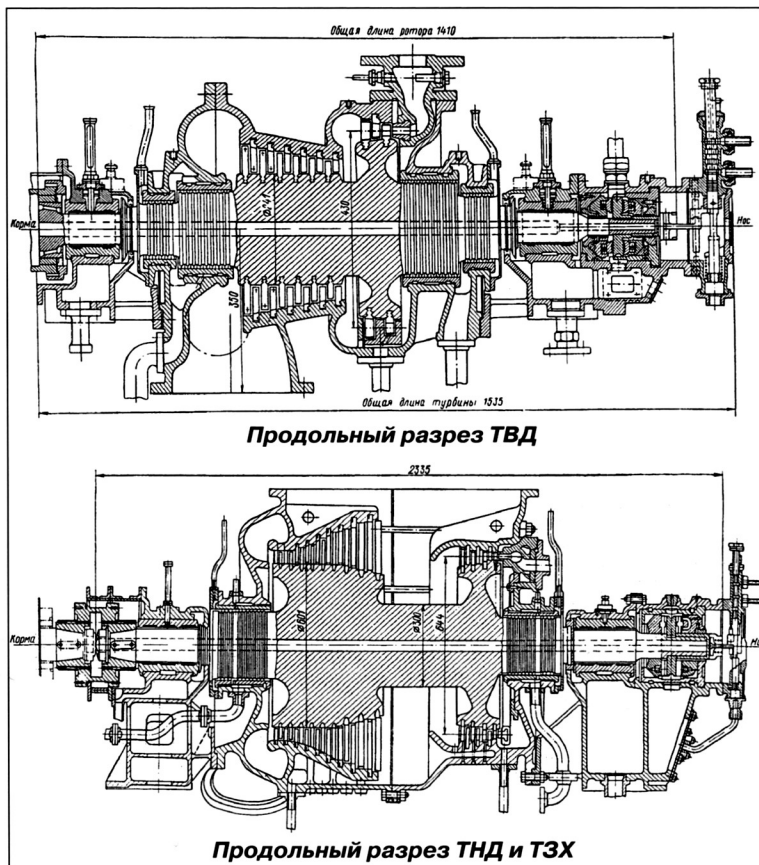
Питательные насосы: один главный турбопитательный производительностью 100 т/ч (спроектирован и изготовлен на ЛМЗ) при давлении 300 мм вод.ст. размещался в носовом МО; один вспомогательный поршневой (системы Вортингтона) производительностью 40 т/ч размещался в кормовом МО.

Подогреватель питательной воды – один в носовом МО. Центробежные вентиляторы: один производительностью 9300 м<sup>3</sup>/ч при давлении 50 мм вод.ст. и мощностью электропривода 5,25 кВт в носовом МО; один производительностью 6000 м<sup>3</sup>/ч при давлении 50 мм вод.ст. и мощностью электропривода 3,83 кВт – в кормовом МО.

Главные котлы – водотрубные, однофронтовые, с двухсторонним проходом газов, треугольного типа, паропроизводительностью 23 т/ч с параметрами перегретого пара: давление 21 атм., температура 280°C. Вертикальный петлевой пароперегреватель располагался за малым конвективным (водогрейным) пучком труб. Поверхность нагрева одного котла – 278 м<sup>2</sup>. КПД котла – 68,5%, удельный расход топлива на полном ходу 0,572 кг/л.с.ч, удельный расход топлива на экономическом ходу – 0,87 кг/л.с.ч. Конструкция первого советского судового котла оказалась настолько удачной, что ее использовали как прототип для многих надводных кораблей более поздней постройки.

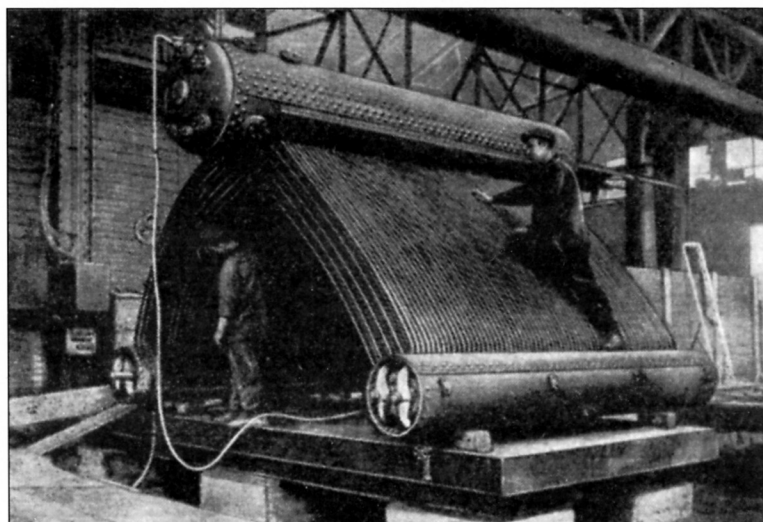
Дымоходы котлов выходили каждый в свою трубу. Отопление котлов осуществлялось с помощью пяти форсунок производительностью около 400 кг/ч, к которым поршневыми нефтяными насосами подавался предварительно подогретый мазут.

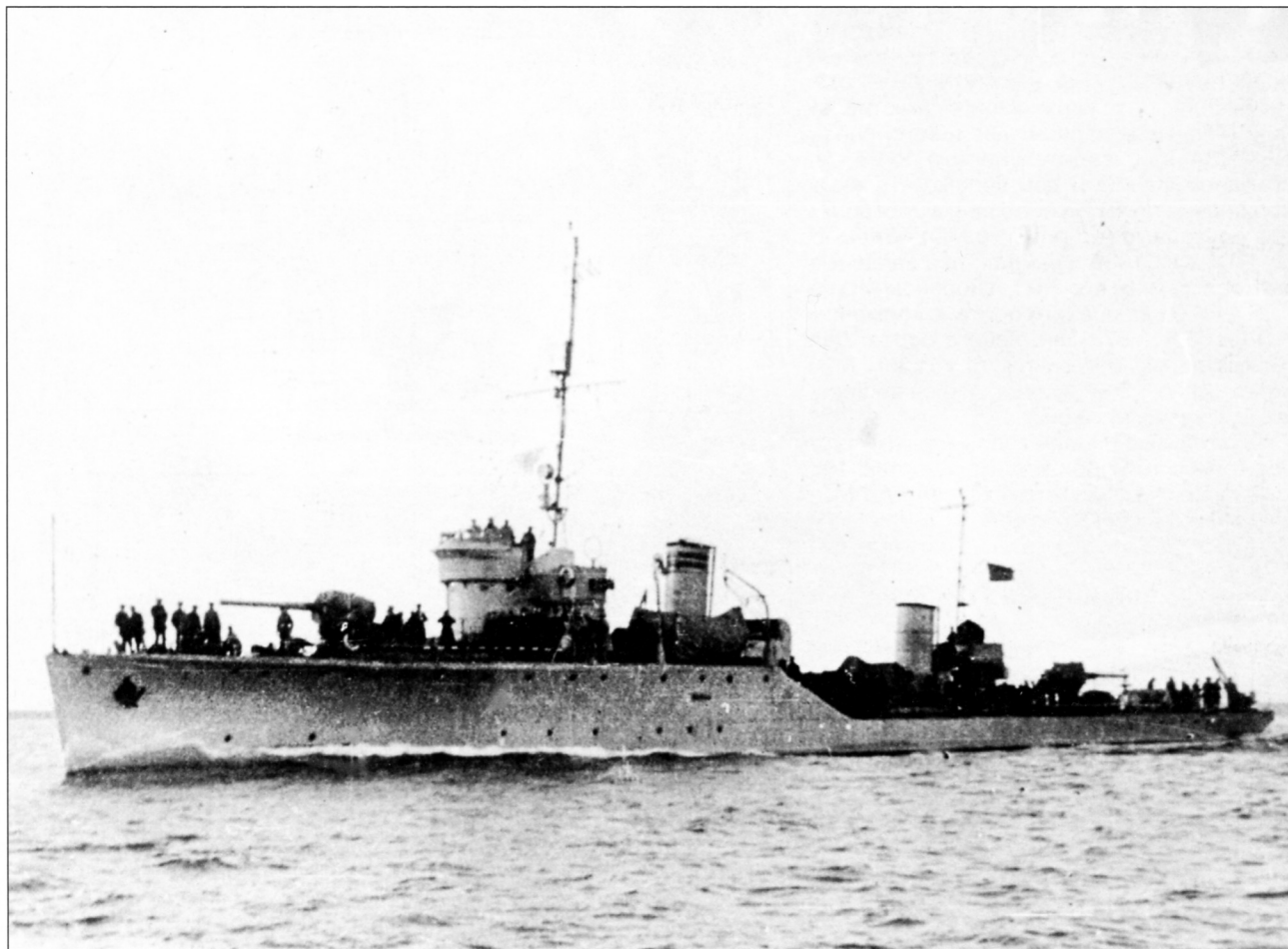
Два подогревателя нефти с поверхностью нагрева по 4,6 м<sup>2</sup> (имели по 40 труб) размещались в носовом и кормовом КО. Три нефтяных поршневых насоса системы Вортингтона производительностью по 3 т/ч при давлении 15 кг/см<sup>2</sup> располагались по одному в котельных отделениях и один – в носовом машинном отделении.



Воздух в КО нагнетался двумя (по одному в КО) турбовентиляторами системы «Вестингауз – Леблан» нормальной производительностью по 45 000 м<sup>3</sup>/ч при напоре 250 мм вод. ст. и мощности привода 70 л.с. На максимальном режиме производительность 50 000 м<sup>3</sup>/ч при 305 мм вод.ст. и 95 л.с.

**Водотрубный  
судовой котел**





**СКР «Шквал», 1933 г.**

На корабле имелся вспомогательный котел, обеспечивающий паром судовые механизмы. Он находился в носовом котельном отделении у левого борта, его дымоход был выведен в носовую трубу.

Расход топлива в час (по проекту) на полном ходу (26 уз.) составлял 4 т, на экономическом (14 уз.) – 1,2 т; фактический: на малом ходу (8 уз.) – 1,1 – 1,2 т, на среднем (12 уз.) 1,4 – 1,6 т, на полном (16 уз.) 1,9 – 2,02 т, на самом полном (20 уз.) 2,6–2,9 т и на 21,5 уз. – 4,0 т (данные по североморским СКР на 1944 год). Расход топлива на стоянке: летом – 0,7 т, зимой – 0,8 т. При запасе топлива 108 т СКР «Шквал» в 1944 году мог пройти 8-узловым ходом 900 миль за 112 ч, 12-узловым – 982 мили за 81 ч, 16-узловым – 843 мили за 57 ч и 22-узловым – 700 миль за 31 ч.

Запас топлива (флотский мазут марки «Ф») размещался в днищевых цистернах. Нормальный запас топлива (по проекту) составлял 10 т, наибольший – 85 т. При вступлении головного корабля в строй он имел нормальный запас топлива (на 12 ча-

сов полного хода) 48 т и полный – 112 т. После ремонтов и модернизаций корабли имели нормальный запас от 102 до 115 т. и полный от 116 до 125 т.

Для принятия топлива служил поршне-вой нефтепогрузочный насос. Время приемки топлива – 15 – 20 т/ч.

Запас питательной (котельной) воды составлял 11 – 21 т. Она хранилась в днищевой цистерне (проекты 2 и 4) или бортовых цистернах (проект 39). Запасы питательной и питьевой воды пополнялись от двух испарителей системы «Роберт Круг» производительностью в сутки: 24 – 25 т питательной и 2,5 т питьевой.

Время подготовки энергоустановки из холодного состояния – 2 ч, экстренное – 1 ч.

Наибольшая контрактная скорость была установлена в 29 уз., экономическая (при работе одного котла) – 14 уз. Однако ни один корабль контрактной скорости не достиг. Головной «Ураган» на испытаниях развил 26 уз., остальные не дотягивали и до этого показателя. Спустя 10 лет по-

сле вступления в строй, в связи с износом механизмов, скорость значительно снизилась. «Тайфун» на приемных испытаниях показал 25,1 уз., но к 1940 году (перед капитальным ремонтом) мог развить только 16 уз.

Даже у прошедших капремонт кораблей фактическая мощность ГЭУ и скорость хода снизились. «Шторм» на испытаниях в 1932 году развил 25,9 уз. при 585 об/мин. Его наибольшая скорость на испытаниях после ремонта 1942 года составила 20,7 уз. при 520 об/мин и мощности турбин 4620 л.с., а в 1944-м более 18 уз. он уже не давал.

Эти показатели в 1944 году: «Вьюга» – 6290 л.с. при 620 об/мин, скорость наибольшая 23 уз., полная – 22; «Гроза» – соответственно 5700 л.с., 21 уз. и – 16 уз.; «Шквал» – 6270 л.с. и 20,8 уз. (наибольшая).

Проектом пост командира БЧ-5 не предусматривался, но при модернизации на некоторых кораблях на шкафуте оборудовали пост энергетики БЧ-5 (на других СКР на этом же месте – каюту дежурного офицера).

## Электрооборудование

Электрооборудование кораблей работало на постоянном токе напряжением 115 В. Все потребители на всех режимах, в том числе боевом, обеспечивались электроэнергией двумя турбогенераторами ПСТ 24/14 завода «Электросила» мощностью по 30 кВт с турбинами производства Северной верфи или Харьковского электромеханического завода. Электрическая нагрузка в боевом режиме составляла 58,4 кВт, при стоянке под парами – 23,3 кВт, без паров – 10,4 кВт и во время съемки с якоря – 28,4 кВт.

На верхней палубе, в надстройке перед носовой дымовой трубой, находилось «нефтединамо» (по терминологии того времени) – аварийный генератор постоянного тока мощностью 11 кВт с приводом от дизеля, работавшего на соляре, мощностью 20 л.с. при частоте вращения 800 об/мин производства Ижорского завода.

На кораблях проекта 39 его заменили на аварийный генератор П-15 мощностью 18 кВт с приводом от дизеля М-52. При модернизации кораблей проектов 2 и 4 нефтединамо заменяли на дизель-генератор. На «Вьюге» стоял дизель-генератор мощностью 30 кВт.

Во время ремонта на некоторых СКР на верхней палубе устанавливали генератор постоянного тока мощностью 3 кВт с приводом от бензинового двигателя Л-6.

## Судовые системы и вспомогательные механизмы

Пожарная система обеспечивала подачу забортной воды к пожарным рожкам и к другим судовым системам. В пожарную магистраль вода подавалась двумя трюмпожарными насосами и одним электронасосом. Насосы системы Вортингтона производительностью по 25 т/ч при давлении 15 кг/см<sup>2</sup> располагались в носовом и кормовом МО на левом борту. Электронасос НМГ производительностью 10 т/ч при давлении 4 кг/см<sup>2</sup> размещался в кубрике команды № 1 около ДП. Все насосы принимали воду через кингстоны, расположенные вблизи, и подавали ее в пожарную магистраль.

В котельных отделениях предусматривались системы тушения пожара углекислотой и паром. Кроме того, имелись огнетушители.

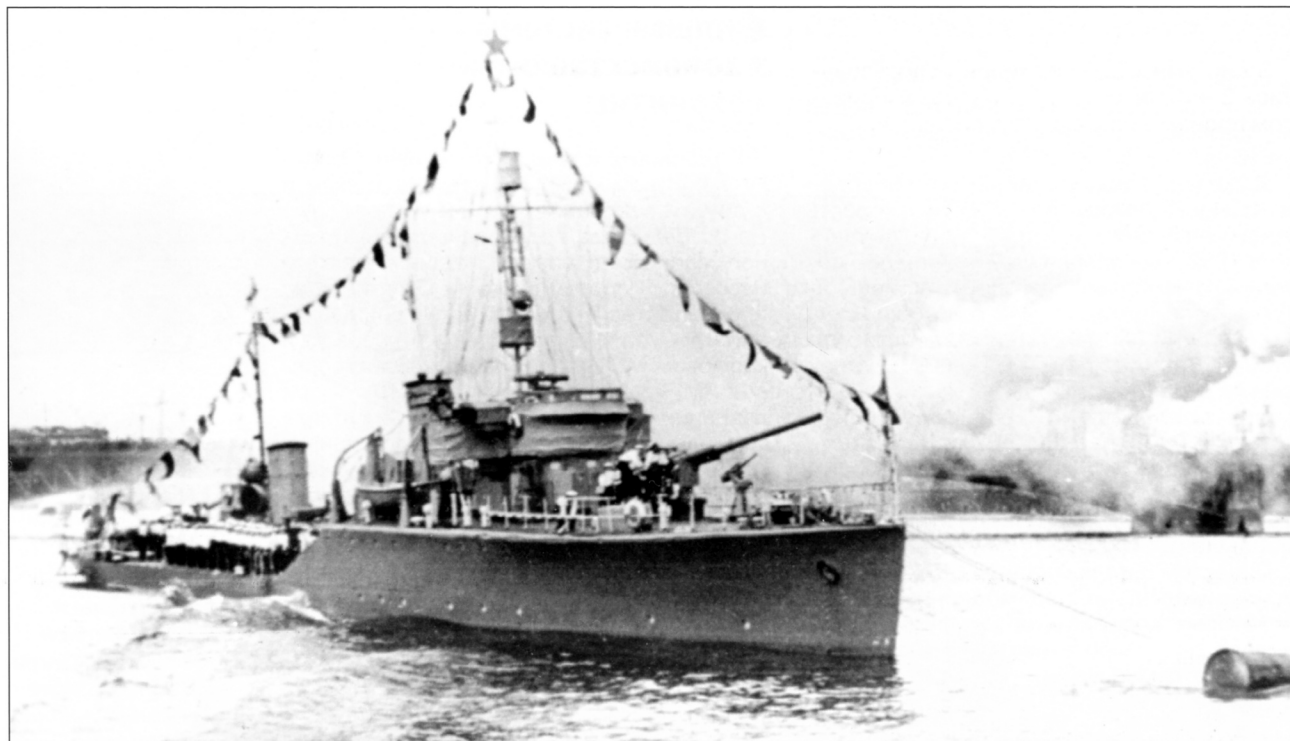
Водоотливная система состояла из стационарных эжекторов (на разных кораблях различной производительности и различного количества), работающих от пожарной системы, приемных и отливных патрубков. «Шторм» имел 6 эжекторов производительностью по 30 т/ч, «Гроза» – 16 эжекторов по 18 т/ч, «Вьюга» – 6 эжекторов по 15 т/ч.

Для пополнения запасов сжатого воздуха устанавливался компрессор с паровым приводом производительностью 18 л/мин при давлении 150 кг/см<sup>2</sup>. В ходе модернизаций некоторые корабли оборудовались электрокомпрессором про-

**Сторожевые корабли «Шторм» и «Шквал» у Минной стенки Южной бухты Севастополя после завершения учений. Справа на переднем плане стоит командир бригады крейсеров И.С. Юмашев, слева – командир бригады торпедных крейсеров И.Л. Кравец, в центре в белой форме – командир СКР «Шторм», 1935 г.**







*«Пурга» на параде на Неве, 1939 г.*





изводительностью 6 л/мин при давлении 180 кг/см<sup>2</sup>.

В системе водоснабжения использовались 2 – 3 донки Гарда с паровым приводом производительностью по 0,1 т/ч.

Запас питьевой и мытьевой (береговой) воды составлял от 14 до 23 т. Цистерна для питьевой воды была одна, днищевая, расположенная на 20 – 29-м шп. под носовым артиллерийским погребом. Цистерна для мытьевой воды располагалась между 8-м и 20-м шп. При модернизации для уменьшения дифферента на нос последнюю перенесли в запасной отсек на 100 – 108-м шп. Запас питьевой воды мог пополняться от испарителей.

Якорное устройство – два станковых якоря Холла массой по 450 кг каждый (один из них принимался в перегруз). Длина якорь-цепи калибром 22 мм – по восемь смычек (около 184 м). На баке размещался шпиль с паровым приводом мощностью 30 л.с. Шпиль имел цепной и тросовый барабаны. Скорость выбирания якорь-цепи – 12 м/мин, швартовых – 17 м/мин.

Рулевое устройство включало рулевую машину, имевшую паровой привод, полубалансирный руль (на кораблях проекта 39 – балансирный руль) с площадью пера 2,7 м<sup>2</sup> и три поста управления: на ходовом мостике, в боевой рубке и в румпельном отделении.

В ходе эксплуатации кораблей выявлялась низкая надежность рулевых машин – их неоднократно заклинивало. При модернизации на корабли ставили рулевое устройство системы Дэвиса с электроприводом Вард-Леонарда. Оно состояло из двух исполнительных двигателей НП-145 мощностью 3,46 кВт, двух генераторов ПН-68 по 4,2 кВт и двух приводных двигателей по 4,9 кВт. Однако и новый привод приносил немало неприятностей, выходя из строя в самые неподходящие моменты.

Все корабли оборудовались электрическим краном грузоподъемностью 1,5 т.

Шлюпочное устройство – два шестивесельных яла на 12 человек каждый и один четырехвесельный на 10 человек. Они располагались на вываливающихся шлюпбалках в районе первой трубы. Шестерки снабжались съемными моторами.

По спецификации СКР могли принимать на борт до 350 человек и 6 т груза, но во время войны реальные цифры были значительно больше. «Шторм» при эвакуации наших войск с Тамани доставил 531 человека. На «Метели» при высадке десанта в Одессе находилось 300 десантников, шесть 45-мм орудий и столько же 82-мм минометов.

## **Жилые помещения и комплектация**

На главной палубе в районе полубака размещались четыре одноместных и пять двухместных кают офицеров (до 1943 года – старшего и среднего начсостава), кают-компания, буфетная и санитарные помещения (ванная и галюн). В нос от кают-компании располагался красный уголок, или хозкаюта, которая использовалась и как лазарет. Мичманы и главстаршины (младший начсостав) занимали шестиместную каюту на жилой палубе в кормовой части корабля. Рядовой состав – три кубрика на 30, 26 и 28 мест на жилой палубе (два в носу и один – в корме), оборудованных двухъярусными рундуками, стационарными и подвесными койками. Все жилые помещения имели иллюминаторы и вентиляцию. Во время капитальных ремонтов в жилых и служебных помещениях была усилена изоляция бортов и подволока, а в кубриках команды увеличено количество стационарных коек. На главной палубе находились галюны команды, душевая и баня.

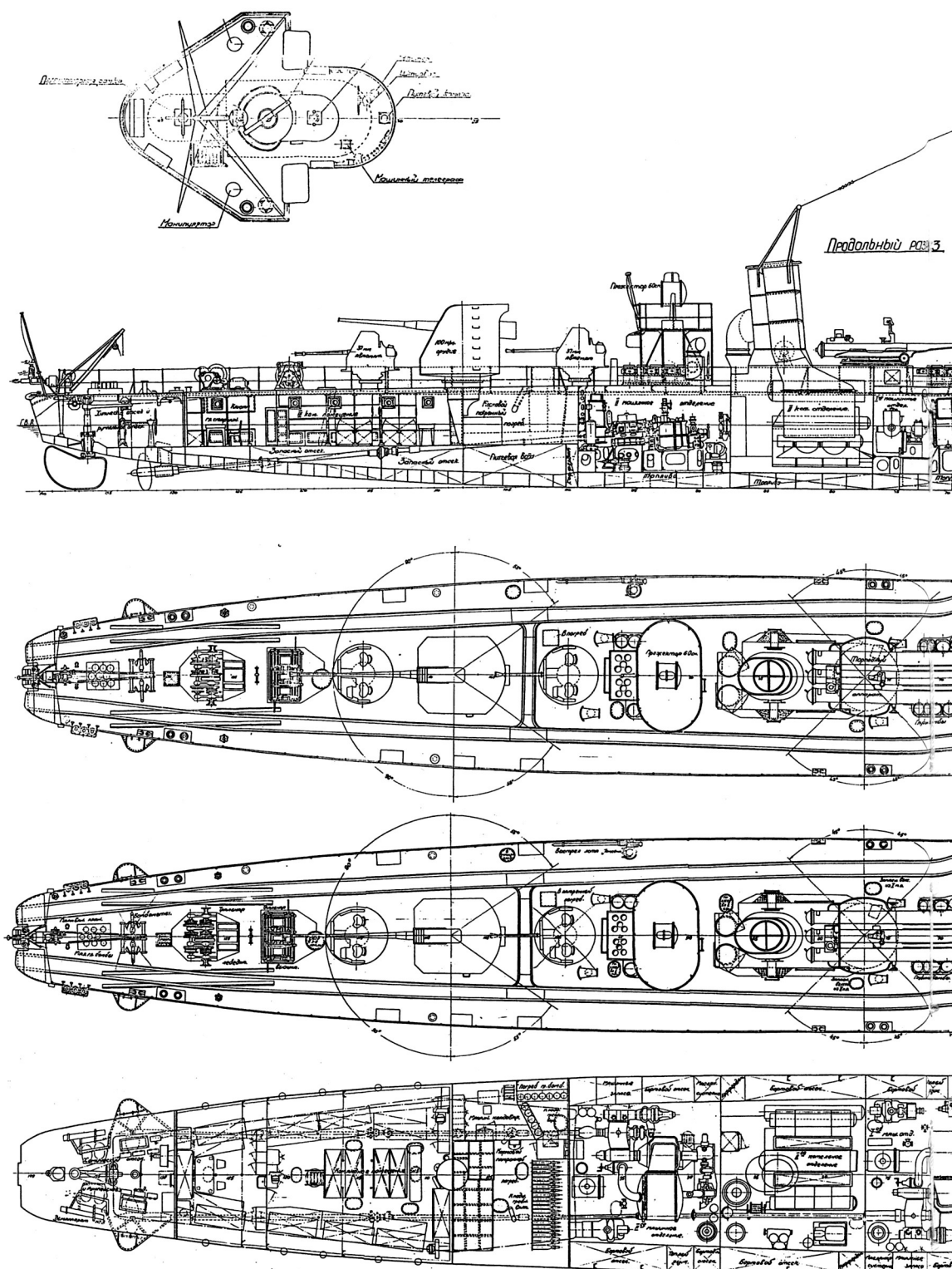
Горячая пища готовилась на камбузе. Офицеры питались в кают-компании, а старшины и рядовые – в кубриках по бачковой системе.

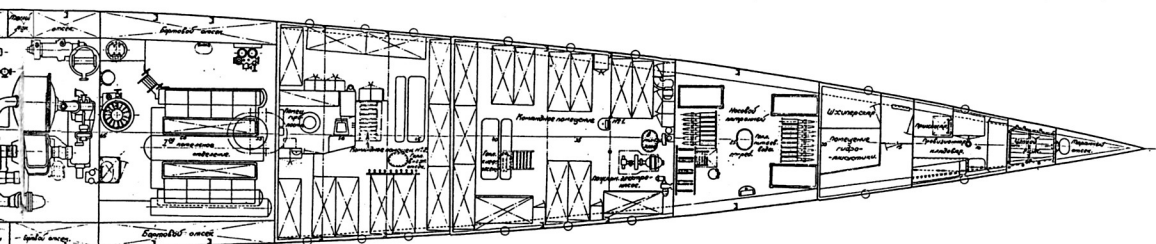
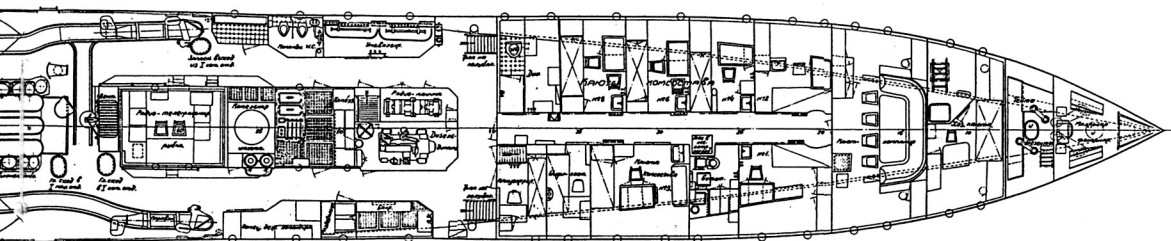
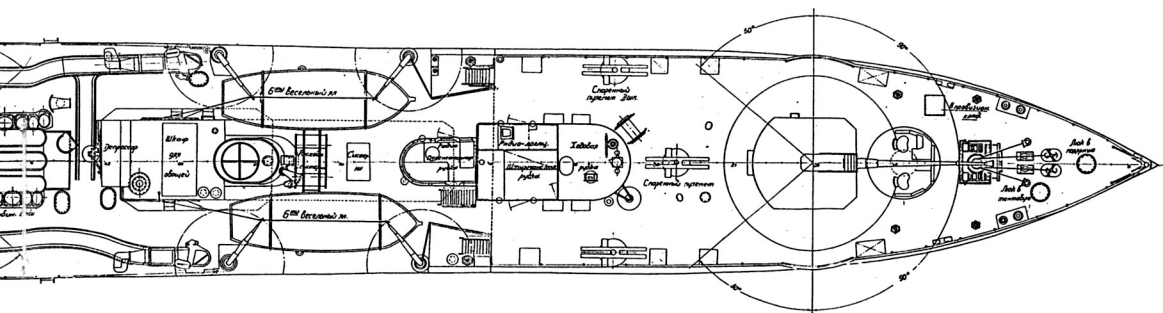
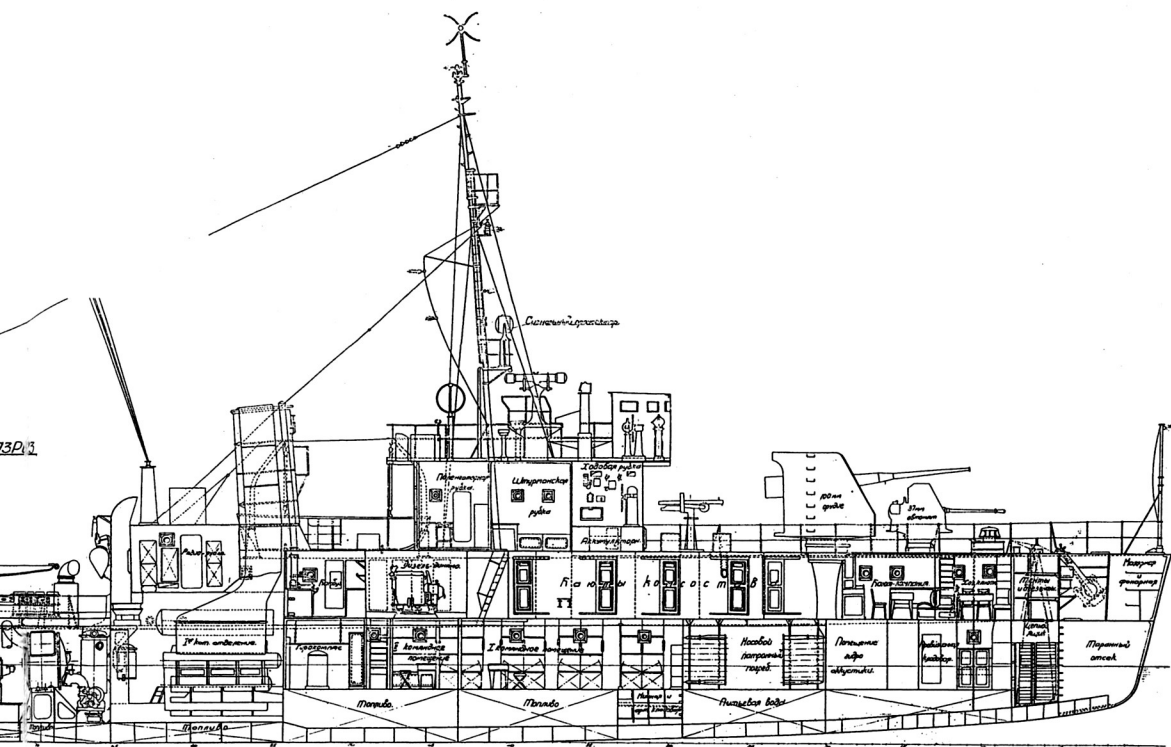
По проекту экипаж корабля по нормам мирного времени составлял 74 человека: командный начсостав – 6, младший начсостав – 24, рядовых – 44. Установка новых систем вооружения – зенитной артиллерии, радиосредств, противолодочного вооружения – привела к увеличению численности экипажа. К 1940 году в его состав входили 7 офицеров, 25 старшин и 69 рядовых (всего 101 человек); к 1945 году на некоторых кораблях эта цифра достигла 120 человек («Вьюга» – 8 офицеров, 34 старшины и 78 рядовых).

## **Капитальные ремонты и модернизации**

В 1938 – 1948 годах все сторожевики типа «Ураган» прошли капитальный ремонт. Одновременно выполнялась их модернизация с заменой устаревшего вооружения и оборудования. Открытые 102/60-мм орудия заменялись новыми 100-мм установками Б-24-БМ; 45-мм полуавтоматы 21-К и пулеметы М-1 -37-мм автоматами 70-К и 12,7-мм пулеметами ДШК и ДШКМ, что значительно повысило боевые возможности зенитных огневых средств кораблей. Противолодочное вооружение усилили размещением в носовой части корпуса гидроакустической (или шумопеленгаторной) станции и уста-

**Сторожевой корабль типа «Ураган» после модернизации**  
 Отчетные чертежи из Музея истории Невского ПКБ







**Вид с мостика  
на палубу  
сторожевого  
корабля типа  
«Ураган»**

новкой на юте бомбометов БМБ-1. Боекомплект глубинных бомб был увеличен.

Вместо устаревших средств радиосвязи появились новые образцы. Обновили и прожекторы: в качестве боевого стали применять МПЭ-Э60-2, сигнального – МСРПП-45. На жилой палубе перед первым котельным отделением за счет сокращения площади командного помещения № 2 в специальной выгородке разместили гирокомпас. Современные электронavigационные приборы установили на амортизаторах.

Смонтировали новые системы закрытого питания котлов и автоматики горения, тросиковый машинный телеграф заменили валиковым. Прежний вспомогательный котел поменяли на новый (производительностью 250 кг/ч), способный обслуживать одновременно нефтеперекачивающий насос, турбовентиляторы и нефтеподогреватель при отключенных паровом отоплении и плитах камбуза. Вместо «нефтединамо» установили дизель-генераторы мощностью 18 – 30 кВт. Паровую рулевую машину заменили на рулевое устройство систе-

мы Дэвиса с электроприводом Варда-Леонарда. В надстройке на палубе был оборудован пост энергетики БЧ-5.

В кормовых запасных отсеках в районе 110 – 112-го шп. теперь устанавливались нефтяные цистерны, что увеличило полный запас топлива. Для уменьшения дифферента на нос отсек пресной воды между 8-м и 20-м шп. переоборудовали под машинную кладовую. В районе 124 – 129-го шп. разместили цистерну котельной (питательной) воды.

Изменился силуэт кораблей. Был оборудован закрытый ходовой мостик. Грот-мачту демонтировали, на кормовой дымовой трубе установили кронштейн для крепления антенн радиосвязи. Кормовой флаг, который до ремонта поднимался на гафеле грот-мачты, перенесли на кормовой флагшток, размещенный на площадке боевого прожектора.

В результате капитального ремонта и модернизации нормальное водоизмещение кораблей возросло до 560 – 590 т. Указанные изменения привели к снижению начальной метацентрической высоты на 0,2–0,25 м. После капитального ремонта черноморских СКР «Шквал» и «Шторм» их водоизмещение увеличилось на 115 т, а метацентрическая высота уменьшилась с 0,87 м до 0,59 м. Для обеспечения достаточной остойчивости кораблей в штормовых условиях признали обязательным при израсходовании 60 т (около 50%) топлива балластировать освободившиеся цистерны забортовой водой под запрессовку. На балтийских СКР «Тайфун», «Туча» и «Вихрь» для компенсации остойчивости был принят твердый балласт (20–28 т) за счет уменьшения емкости топливных цистерн. В тех же целях полный запас принимаемых на верхнюю палубу мин ограждения ограничился 16 т (24 мины образца 1912 г. или по 16 мин образца 1926 г. или КБ), причем мины можно было брать лишь при наличии полных запасов топлива и воды, а по мере их расходования освободившиеся цистерны требовалось немедленно заполнять водой.

С ростом водоизмещения максимальная скорость хода снизилась до 20 – 23 уз. Однако в боевых условиях и эта величина не вызывала нареканий и считалась достаточной для выполнения сторожевыми кораблями различных боевых задач.

## Общая оценка проекта

Сторожевые корабли типа «Ураган» стали первыми кораблями, построенными в нашей стране после длительного перерыва. Они создавались на базе образцов техники и вооружения времен Первой ми-

ровой войны и при вступлении в строй не имели современного зенитного и штурманского вооружения, средств радиосвязи, приборов обнаружения подводных лодок и т.д. Кроме того, к числу недостатков можно отнести не слишком комфортные условия размещения экипажа, невысокую (относительно техзадания) скорость хода, посредственную мореходность, ненадежное рулевое устройство. Сторожевики оказались не в состоянии обеспечить эффективную ПВО и ПЛО линкоров, то есть решать те задачи, для которых они создавались. Только после модернизации и перевооружения, уже в 1940-е годы, эти корабли стали более-менее соответствовать требованиям тактико-технического задания.

На момент же вступления в строй «ураганы», по существу, являлись миноносцами. А вот в этом качестве они выглядят весьма неплохо: будучи вдвое меньше по водоизмещению, чем «новики», они обладали половиной их артиллерийского вооружения и третью торпедного. Что касается основных тактико-технических элементов СКР типа «Ураган», то они не уступали, а по вооружению даже превосходили аналогичные параметры кораблей иностранных флотов. Построив во время Первой мировой войны большое количество сторожевых судов, ведущие морские державы надолго прекратили развитие этого класса кораблей. Англичане и французы, имея многочисленные колонии по всему миру, уделяли повышенное внимание эскортным кораблям океанского плавания – шлюпам, имевшим большой район плавания, хорошую мореходность и соответственно водоизмещение до 2500 т. Только в 1935 году в Англии начали строить корветы типа «Кингфишер» водоизмещением 745 т, но их вступило в строй всего 9 единиц. В том же году в Германии началось строительство эскортных кораблей типа «F» полным водоизмещением 1030 т. Они получились неудачными, их ГЭУ часто выходили из строя. Остальные страны приступили к строительству сторожевых кораблей только после начала Второй мировой войны. Здесь советские конструкторы и кораблестроители оказались (отчасти вынужденно) в числе лидеров.

Нельзя не отметить и тот факт, что в проекте СКР типа «Ураган» имелось много конструктивных новшеств. Впервые в отечественном флоте ГЭУ работала на перегретом паре, прямотекущие, низкооборотные турбины были заменены на ГТЗА с высокооборотными турбинами. Установка отличалась компактностью, а эшелонное размещение повышало ее живучесть. Впервые набор корпуса выполнялся по продольной

системе. Также впервые были применены оцинковка корпусных конструкций и сварка (неответственных деталей). Корпуса СКР, несмотря на облегчение, оказались более прочными, чем у эсминцев проектов 7 и 7У.

В предвоенные годы сторожевые корабли много плавали: в 1940 году «Туча» (КБФ) прошла 13 806 миль, в 1942-м «Гром» (ТОФ) – 7550 миль за 743 ходовых часа. СКР типа «Ураган» стали хорошей школой для моряков, многие известные советские флотоводцы начинали свою командирскую службу на сторожевиках.

Корабли Балтийского и Северного флотов участвовали в Советско-финляндской войне 1939 – 1940 годов: несли дозорную службу, сопровождали транспорты с десантными войсками, оказывали артиллерийскую поддержку высадкам десантов, охраняли линкоры, выходившие для обстрела укреплений противника.

Накопленный опыт эксплуатации кораблей типа «Ураган» в мирное время на разных морских театрах привел к переоценке их качеств руководством Наркомата ВМФ. Выступая 3 декабря 1940 года на совещании высшего военно-морского командования в Москве с докладом о технике флота, начальник Управления кораблестроения инженер-контр-адмирал Н.В.Исаченков сказал о сторожевиках, что они вполне удовлетворяют тактико-техническим требованиям, предъявляемым к кораблям этого класса, не уступая аналогичным кораблям иностранных флотов постройки 1930 – 1934 годов. Такая оценка, по существу, «реабилитировала» корабли «дивизиона плохой погоды».

Сторожевые корабли типа «Ураган» активно участвовали в Великой Отечественной войне и войне с Японией, обеспечивали эскортирование подводных лодок, охранение крупных кораблей, конвоирование транспортов, артиллерийскую поддержку сухопутных войск и десантов, перевозили личный состав и военные грузы. После перевооружения по количеству стволов зенитной артиллерии малого калибра они превосходили «новики» и почти догнали эсминцы проектов 7 и 7У. На них были установлены бомбометы и увеличено количество глубинных бомб. Многие сторожевики получили гидроакустические и радиолокационные станции.

Боевой опыт подтвердил достаточную надежность энергоустановки «ураганов». Так, на СКР «Смерч» в результате столкновения с тральщиком был выведен из строя второй эшелон ГЭУ, но первый остался неповрежденным, и корабль своим ходом дошел до базы. Скорость, служившая в начале 1930-х годов предметом критики, во время войны нареканий не вызывала.



К сожалению, сторожевых кораблей типа «Ураган» построили сравнительно немного. На Севере их было всего три единицы, на Черном море – две, да и шесть единиц для тихоокеанского театра – тоже недостаточно. В 1939 году началось строительство большой серии СКР проекта 29 типа «Ястреб», являвшихся дальнейшим развитием «Урагана», но до конца войны ни один из них в строй не вступил.

В своих воспоминаниях бывший нарком Военно-Морского Флота СССР Н.Г.Кузнецов пишет: «Кроме тральщиков, не хватало и кораблей противолодочной обороны (ПЛО), и специальных сторожевых кораблей (СКР). С огорчением перечитываешь сейчас строки старого документа:

«БТЩ «Крамбол» занял место в дозоре». Не от хорошей жизни приходилось посылать вместо СКР тральщики». Об этом же сожалел и командующий Черноморским флотом Ф.С.Октябрьский, записавший в своем дневнике 22 июля 1941 года: «Москва требует по всей линии коммуникаций движение всех наших транспортов конвоировать... Это очень важная, ответственная задача, а главное – дополнительная огромная нагрузка нашим ЭМ, БТЩ, МО-4. Вот еще раз вздохнем, что у нас нет СКР». Так что первенцы советского военного кораблестроения, несмотря на их недостатки, в тяжелые годы Великой Отечественной войны оказались одними из самых востребованных боевых единиц нашего флота.



# История службы

## Северный флот

В составе Северного флота находились три сторожевых корабля проекта 2 первой серии. Они перешли с Балтики на Север (в Мурманск) по Беломорско-Балтийскому каналу в 1933 г. и 25 сентября того же года были включены в состав отдельного дивизиона ЭМ Северной военной флотилии (с 11 мая 1937 г. – Северный флот). 6 ноября 1935 г. корабли перешли в новую базу – пос. Полярное. 27 октября 1939 г. СКР вошли в состав ОВР главной базы флота. Участвовали в войне с Финляндией и Великой Отечественной войне. На 22 июня 1941 г. входили в состав 1-го ДСКР ОВР СФ, с 28 июля – 2-го ДСКР бригады дозорных кораблей ОВР СФ. В октябре 1944 г. СКР причислили к Печенгской ВМБ.

### «Гроза»

В составе ЭОН-2 СКР «Гроза» 26 июля – 21 сентября 1933 г. перешел из Ленинграда в Мурманск.

Участвовал в войне с Финляндией. Накануне войны был выделен в распоряжение

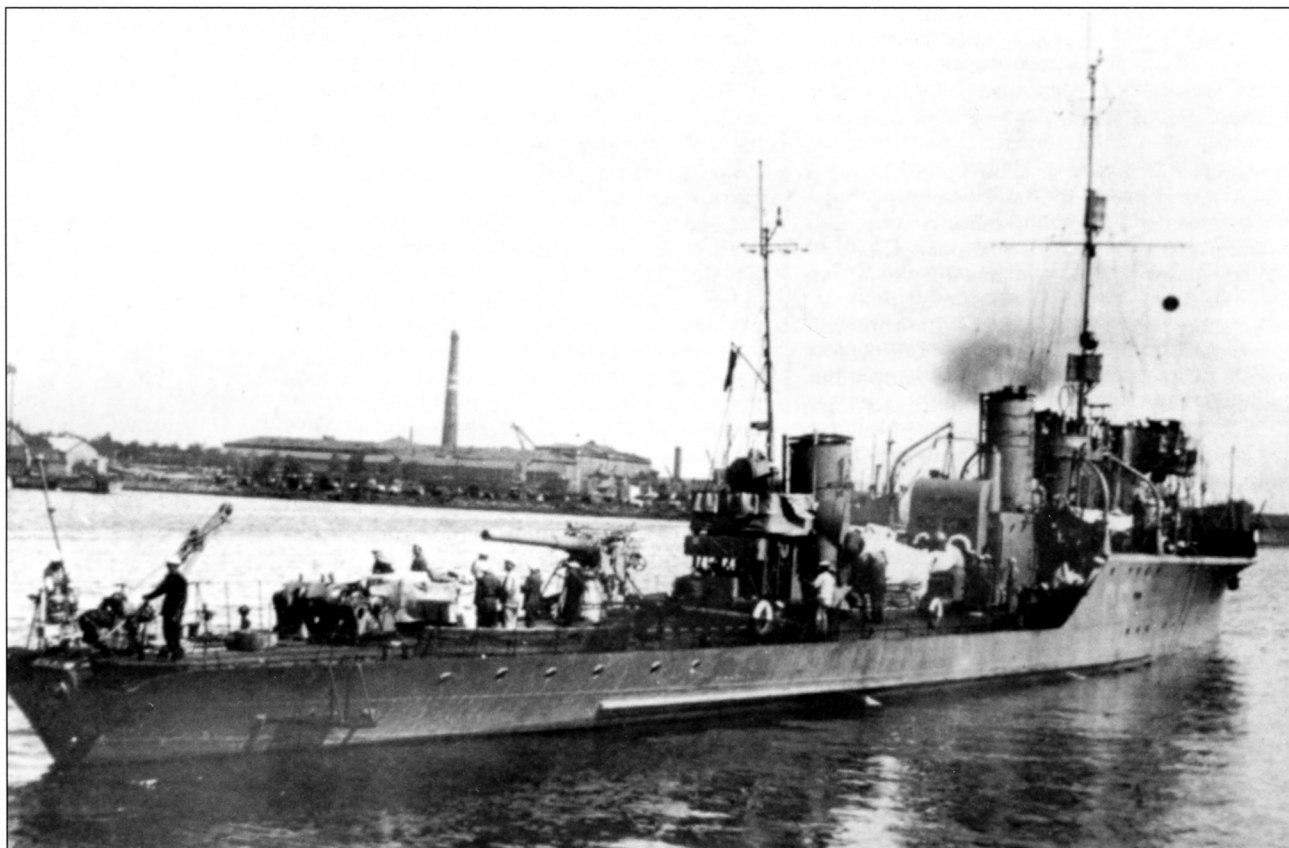
командующего 14-й армией для изучения театра военных действий.

29 ноября 1939 г. в 23.50 вышел из Полярного. С двумя ТЩ и ПСКР нес дозор у по-ова Средний. Утром 30 ноября обнаружил финский тральщик в районе бухты Суола-Вуоно, корабль приготовился открыть огонь, но пограничный СКР № 302 перекрыл цель.

1 декабря 1939 г. с двумя ТЩ произвел разведку подходов к порту Петсамо и береговых укреплений губы Петсамо, с моря их прикрывали два эсминца. В 11.00 корабли вошли в губу. Через 16 минут СКР начал обстрел береговых батарей противника, а затем порта Линахамари (Девкина заводь). Противник огня не открывал. Тральщики, поставив тралы, пошли к Петсамо, СКР следовал за ними, ведя огонь по берегу. К 14 часам корабли подошли к поселку, на подступах к которому вели бои части 104-й стрелковой дивизии. Залпом орудий СКР уничтожил огневую точку противника, мешавшую продвижению войск. Всего за операцию израсходовал 21 102-мм снаряд. Позже командир «Грозы» капитан-лейте-

**Эсминец «Грозный» и два сторожевых корабля типа «Ураган» ведут поиск вражеских подлодок у берегов Кольского полуострова, 1942 г.**





**Вверху: Сторожевой  
корабль «Гроза»  
после завершения  
ходовых испытаний,  
1932 г.**

**Справа: «Гроза»  
покидает  
военно-морскую  
базу Полярное,  
1943 г. Рисунок  
камуфляжной  
окраски корабля  
вновь изменен**



нант В.М. Древницкий был назначен старшим морским начальником базы Петсамо.

3 января 1940 г. в составе отряда кораблей, с двумя ЭМ и СКР «Смерч» прикрывал минные заградители, ставившие заграждение на подходах к губе Петсамо.

В 1941 г. прошел средний ремонт в Мурманске. Вовремя Великой Отечественной войны имел бортовой № 10. 22 июня 1941 г. проходил испытания после ремонта. 6 июля в составе отряда кораблей высадил тактический десант на южный берег губы Западная Лица, артиллерийским огнем поддержал десантников, с 6.41 по 6.55 выпустил 23 102-мм снаряда. Результат стрельбы не установлен. 9 июля обеспечивал войсковые перевозки в губу Эйна.

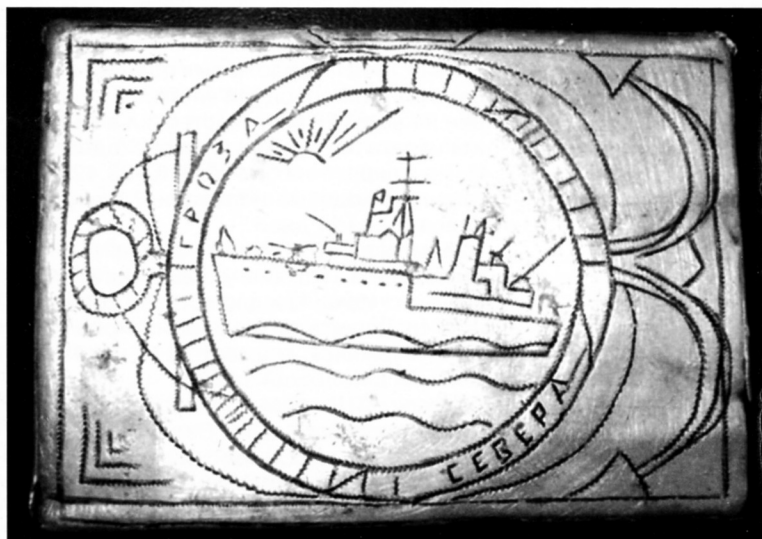
14 июля совместно с ЭМ «Куйбышев» артогнем поддерживал высадку тактического десанта в районе западного берега губы Зап. Лица. Выпустил 43 снаряда по огневым точкам противника. 15 июля днем с 14.43 до 15.06 выпустил 125 снарядов по огневым точкам противника, вечером того же дня с 22.10 до 23.00, поддерживая десант, израсходовал 110 снарядов. В результате было подавлено несколько огневых точек, уничтожено до 200 немцев. 16 июля выпустил 44 снаряда, уничтожил 3 огневые точки. 17 июля израсходовал 59 снарядов по живой силе, уничтожил 3 огневые точки; к 22.00 вернулся в Кольский зал. 24 июля выпустил еще 64 снаряда по неприятелю.

1 августа в сопровождении двух катеров типа МО выходил для поддержки войск 14-й армии в районе Зап. Лица. Израсходовав 113 снарядов, подавил батарею, 4 миномета, несколько пулеметов, вывел из строя до 300 вражеских солдат, при возвращении в базу отразил несколько атак бомбардировщиков противника. 27 августа во главе ударно-поисковой группы с тремя катерами типа МО вышел для усиления ПЛО конвоя поврежденной плавбазы «Мария Ульянова», в районе Териберки отразил налет трех Ю-88, сбросивших 10 бомб.

2 сентября обеспечивал переброску войск в губу Эйна. 25 сентября выходил в Мотовский зал. на поиск ПЛ противника. 29 сентября из губы Вичаны обстреливал войска на западном берегу губы Зап. Лица.

28 октября выходил на поиск ПЛ на Кильдинский плес. 30 октября с эсминцем «Громкий» и тремя МО выходил на обстрел живой силы и огневых точек противника в районе Зап. Лица.

С 29 декабря 1941 по 1 января 1942 г. совместно с двумя эсминцами поддерживал артогнем наступление 12-й ОБРМП



и 10-й ГвСД в губе Зап. Лица, выпустил 36 снарядов. 6 января стоял на Мурманском рейде в густом тумане, отдав правый якорь и включив якорные огни. В 16.30 с левого борта на расстоянии 10 – 15 м появилось гидрографическое судно «Гидролог», идущее с вытравленным якорем. Якорь ГИСУ зацепился за якорь-цепь «Грозы», и судно навалилось на правый борт сторожевика. В результате он получил три вмятины в борту и три разрыва листов обшивки. Была сыграна боевая тревога, включены боевой и сигнальный прожекторы, отдан левый якорь. В 16.42, в момент освобождения от якоря «Гидролога», справа по носу из тумана появился транспорт «Товарищ Сталин», шедший без каких-либо сигналов. Своей левой скулой он нанес скользящий удар по форштевню «Грозы» и загнул его на левую сторону. С 8 по 15 января СКР ремонтировался у борта плавмастерской.

9–12 февраля 1942 г. в составе группы кораблей «Гроза» обеспечивала ПЛО конвоя РQ-9-10 на подходе к Кольскому зал. 15 февраля совместно с СКР «Смерч» и катерами МО находился в охранении английских крейсеров «Нигерия» и «Каир». 17–18 и 21–22 февраля с СКР «Смерч» «Гроза» выходила на поиск ПЛ на Кильдинском плесе. 22–23 февраля осуществляла ПЛО конвоя РQ-11 на подходах к Кольскому зал. С 27 февраля по 3 марта дважды выходила на поиск ПЛ противника в район Териберки (ПЛ была обнаружена самолетом МБР-2 у поста Гавриловский), но безрезультатно.

9 марта СКР конвоировал посыльные суда № 48 и № 75, перевозившие батальон пехоты из Мурманска в губу Эйна. 24 марта встал в ремонт на Северной судострои-

*Портсигар члена экипажа СКР «Гроза»*

тельной верфи. Ремонт производился силами личного состава.

1 мая 1942 г. корабль был поднят на слип для очистки подводной части, 22 мая спущен на воду. 28 мая участвовал в отражении налета на Мурманск, израсходовал 40 45-мм снарядов, сбил один Ю-88. 12 июня вышел на ходовые испытания, завершившиеся через 11 дней.

25 июня с СКР «Смерч» и двумя МО «Гроза» перешла в Иоканьгу, а 28 июня корабли вышли из Иоканьги для встречи конвоя из пяти транспортов, идущих из Архангельска в Мурманск, и вместе с ним 29 июня прибыли в Кольский зал.

8 июля с ТЩ и СКА сопровождала два ТР из Святоносского зал. в Белое море.

9 июля у мыса Св. Нос была безрезультатно атакована немецким самолетом.

10–11 июля обеспечивала переход двух ТР из состава конвоя PQ-17 из Иоканьги в Архангельск. 30 июля вместе с СКР «Смерч» вышла из Иоканьги и в р-не маяка Терско-Орловский присоединилась ко 2-му Арктическому конвою. 2 августа оба сторожевика проводили конвой за тралом до мыса Канин Нос. 8 августа «Гроза» вышла из Иоканьги для усиления 3-го Арктического конвоя из 10 ТР. 9 августа в составе конвоя (9 ТР, 2 советских ЭМ, 2 английских ЭМ, 2 советских ТЩ и 4 английских ТЩ) вышла из Архангельска в Арктику.

10 сентября СКР осуществлял поиск вражеской ПЛ и в 10.00 в точке 69° 05' с.ш. 41° 10' в.д. «асдиком» обнаружил цель. После сброса глубинных бомб на поверхности появились два воздушных пузыря, пятно соляра, обломки; шум винтов ПЛ прекратился. Предполагалось, что лодка была уничтожена (в действительности же была лишь повреждена). 11 сентября вышел из Иоканьги к месту атаки и вторично пробомбил место вероятного потопления лодки, на поверхность выходили соляр, пузыри, обломки. Для наблюдения остались ТЩ-53, а «Гроза» вернулась в базу.

29 сентября СКР конвоировал танкер «Хопмаунд» из бухты Варнек (о. Вайгач) в Архангельск.

7 октября 1942 г. «Гроза» направилась из Иоканьги к прол. Югорский Шар для встречи конвоя. В 1.30 8 октября на ней вышел из строя гидрокомпас, начавшийся шторм усиливался, к 12.00 ветер достиг 9 баллов, волна – 8 баллов, качка доходила до 45°. От ударов волн в верхней палубе образовалась трещина. В 23.05 сорвало крепление глубинных бомб, за борт вылетели пять бомб ББ-1 и две дымовые шашки МДШ. На следующий день за борт смыло все гакобортные и якорные огни, левый магазин пулемета «Браунинг» с 250 патро-

нами. Корабль машинами удерживался на месте. В 17.15 стал на якорь в Печерском зал. на глубине 7,5 м. 10 октября к нему подошел тральщик ТЩ-32. В 13.50 СКР снялся с якоря, тральщик шел в кильватер. В 17.30 «Гроза» стала на якорь у о. Долгий. ТЩ-32 пытался подойти к ней, но при этом ударил по шлюпбалке правого борта. 11 октября в 8.30 из-за полного израсходования мазута СКР был взят тральщиком на буксир и в 17.05 приведен в Югорский Шар, где стал на якорь. На следующий день с эсминца «Куйбышев» принял 115 т мазута.

«Гроза» участвовала в проводке через Югорский Шар ледоколов на запад. 19 октября при выходе конвоя (3 ледокола, ТР, ЭМ, СКР «Рубин») из Югорского Шара была затрелена мина, и корабли вернулись. 21 октября конвой вторично вышел в море и 24 октября прибыл в Архангельск.

30 октября СКР перешел из Архангельска в Иоканьгу, а 1 ноября – в Полярное. До 21 ноября находился в Кольском зал. 22 ноября вернулся в Иоканьгу и стал на якорь. В 21.14 того же дня буксир отводил от причала транспорт. Сильным порывом ветра последний навалило на форштевень «Грозы», свернув его влево, кормой транспорта сломало трап и шлюпбалку. 25 ноября «Гроза» вышла из Иоканьги, сопровождая ПЛ М-104 и М-105, но из-за сильного шторма вынуждена была выйти из конвоя и укрыться под берегом. 27 ноября прибыла в Полярное. 1 декабря вышла из Полярного и 4 декабря привела в Кольский зал. ПЛ М-106, шедшую из Молотовска.

13 декабря СКР прибыл из Кольского зал. в Иоканьгу для обеспечения переходов одиночно следовавших в Исландию советских транспортов. 24 декабря он сопровождал ТР «Кара» и «Сакко».

6–9 января 1943 г. сторожевик участвовал в перевозке в Ваенгу из баз СФ личного состава, направляемого в Красную Армию для формирования маршевых батальонов.

В 3.00 27 февраля в составе отряда кораблей вышел из главной базы к о. Харлов для встречи беломорской группы конвоя JW-53. 28 февраля, подходя к кромке льдов и передавая транспорты ледоколам, «Гроза» для пополнения топливом зашла в Иоканьгу, а 1 марта вместе с СКР «Ураган» прибыла в Кольский зал. 5 марта вышла в море на поиск ПЛ (последнюю обнаружил СКР-13 «Заря»), но, не встретив противника, 6 марта вернулась в базу. 8 марта совместно с ЭМ «Куйбышев», СКР-28 и двумя МО конвоировала от Териберки в Полярное ПЛ С-55 и С-56, шедшие с ТОФ через Атлантику. 24 марта «Гроза» и «Ураган» перешли в Иокань-



гу, 26 марта в горле Белого моря встретили конвой из трех ТР, следовавших из Молотовска, и на следующий день благополучно привели его в Мурманск.

С 29 марта по 6 мая СКР прошел текущий ремонт у причала в Полярном. 24 мая совместно с СКР-32, двумя ТЩ и двумя МО в районе мыса Св. Нос принял под охрану два ТР, шедших из Архангельска, и 26 мая отконвоировал их в Кольский зал. 27 мая вышел из Кольского зал. в составе конвоя (танкер, ПБ, ЭМ «Гремящий» и 2 английских ТЩ), направлявшегося в Молотовск. Сопровождал его до Поноя, затем отделился и 30 мая стал на якорь в Иоканьге. 2 июня прибыл в Кольский зал. в составе конвоя (2 ТР, ЭМ «Гремящий», «Грозный» и МО). 22 июля в составе конвоя ИК-7 (1 ТР, ТЩ, МО) вышел из Иоканьги в Кольский зал.

16 августа у Поноя «Гроза» присоединилась к конвою БА-15, шедшему из Архангельска к Карским Воротам, 18 августа в 35 милях от мыса Канин Нос отделилась от конвоя и прибыла в Иоканьгу. 25 – 26 августа в составе конвоя ИК-10 (ТР «Фрунзе», ТЩ) перешла из Иоканьги в Кольский зал., а 15 сентября вернулась в Иоканьгу. 17 сентября у мыса Данилов присоединилась к конвою БК-17, шедшему из Архангельска, и 19 сентября прибыла с ним в Кольский зал.

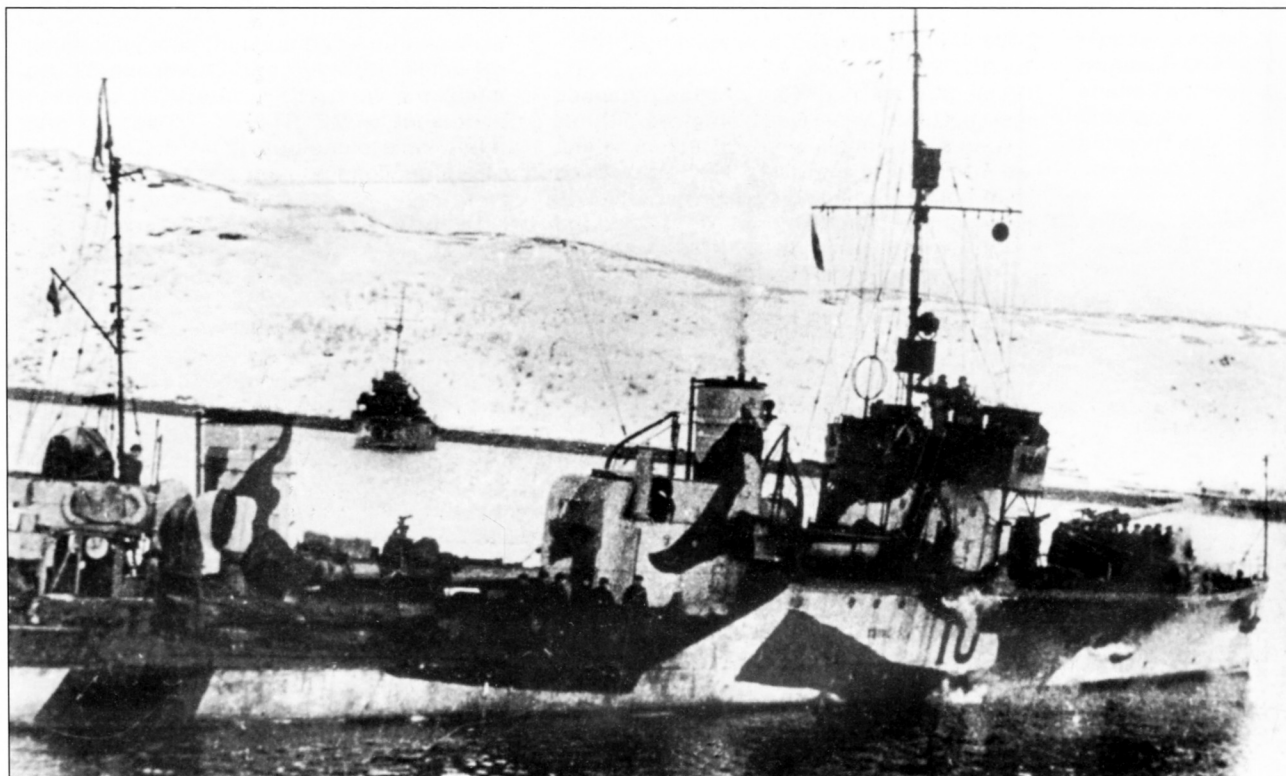
21–23 сентября СКР участвовал в проводке конвоя КБ-23 (2 английских ТР и танкер, лидер «Баку», ЭМ «Разумный», «Разъяренный» и английский ТЩ), следовавшего из Кольского зал. в Архангельск. 24 – 25 сентября перешел из Архангельска в Иоканьгу, а 7–8 октября – из Иоканьги в Полярное. Затем прибыл в Мурманск для ремонта.

27 октября вышел на боевую подготовку. В четырех милях к северу от о. М.Олений обнаружил мину, но из-за сильного волнения не мог ее расстрелять. 10 ноября прибыл из Кольского зал. в Иоканьгу и в тот же день с двумя БО и двумя МО вышел в море, сопровождая плавмастерскую № 106, 12 ноября прибыл в Кольский зал. 16–17 ноября с катером БО сопровождал из Кольского зал. в Иоканьгу танкер «Желябов». 22 ноября вернулся в Кольский зал., сопровождая с двумя БО танкер «Желябов» и буксир.

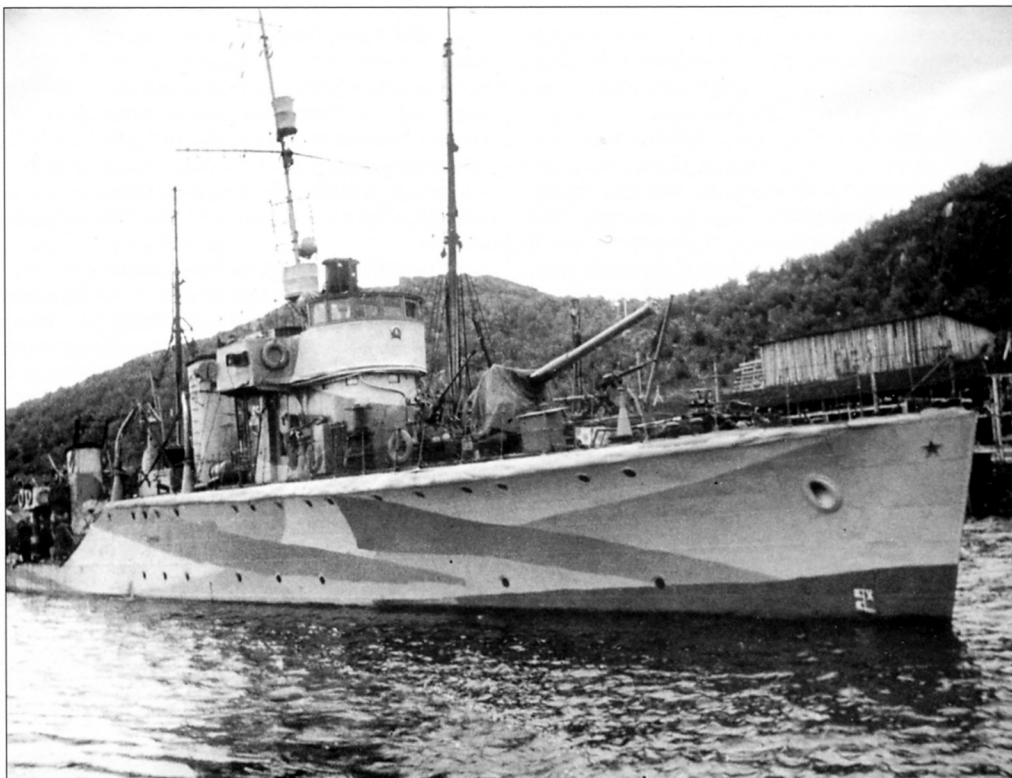
25 ноября 1943 г. СКР прибыл в Мурманск и встал на средний ремонт на Северной судостроительной верфи. 25 ноября 1944 г. вышел в Кольский зал. для испытания механизмов. Полностью ремонт завершился в декабре.

6 января 1945 г. «Гроза» с двумя ТЩ и одним МО перешла в Териберку для охраны ТР «Тбилиси» при переводе его в Кольский зал. под буксирами. 24 января

**Сторожевой  
корабль «Гроза».  
Фото не позднее  
1942 г., видны  
еще не демонтиро-  
ванная грот-мачта  
и бортовой  
номер 10»**



**Вверху:**  
сторожевой корабль  
«Гроза»,  
камуфляжный окрас  
1943–1944 гг.  
**Внизу:**  
сторожевой корабль  
«Гроза», два воору-  
женных траулера  
и подводная лодка  
М-106 в Полярном,  
апрель–май 1943 г.





ря перешла из Главной базы в Линахамари. 26 января 1945 в бухте Большая Волоковая (Пумманки) вступила в охранение конвоя ПК-1 (3 ТР, ЭМ «Урицкий», 2 ТЩ, 8 БО, 8 МО), вышедшего из Линахамари. В тот же день конвой прибыл в Кольский зал.

2 февраля в 7.40 в составе конвоя КП-2 (ТР, 3 ЭМ, СКР «Смерч», катера БО, МО, ТКА) СКР вышел из Кольского зал. и в 15.00 прибыл в Линахамари. 5 февраля вместе с СКР «Смерч» и БО перешел в Кольский зал., а 6 февраля – в Иоканьгу. На следующий день корабли вышли из Иоканьги в район маяка Терско-Орловский для усиления конвоя БК-2, который направлялся из Архангельска. 8 февраля конвой без потерь прибыл в Мурманск.

11 февраля «Гроза» в составе отряда кораблей (3 ЭМ, 2 ТЩ, 6 БО) вышла из Кольского зал. для встречи конвоя JW-64. В 50 милях к северу от м. Териберский от конвоя отделилась Беломорская группа и под охраной советских кораблей отправилась в Архангельск. 13 февраля в 18.00 у крошки льда суда передали ледоколам, а от них приняли конвой БК-3, который направился в Кольский зал. В тот же день СКР отделился от БК-3 и прибыл в Иоканьгу для приема топлива.

15–16 февраля в составе конвоя ИК-2 (ТР «Буденный», ЭМ «Живучий», 2 ТЩ) совершил переход из Иоканьги в Кольский зал. 17 февраля с двумя ЭМ вышел в море для усиления эскорта уходящего в Англию конвоя RA-64. 23 марта с двумя ЭМ и одним ТЩ вышел из Иоканьги в район мыса Коровий Нос для охраны Беломорской группы конвоя RA-65. Приняв от ледоколов 12 транспортов и 3 танкера, корабли направились к месту встречи с основной группой конвоя RA-65, шедшего под охраной английских кораблей из Кольского зал. 24 марта 1945 г. встретились с основным конвоем.

Командиры во время войны: капитан-лейтенант В.М.Древницкий (до 26.12.1939), старший лейтенант Н.Т.Калмыков (с 26.12.1939 по 3.6.1941), капитан-лейтенант М.Н.Моль (с 3.6.1941 по 8.9.1942), капитан-лейтенант Б.Д.Николаев (с 8.9 по 18.11.1942), капитан-лейтенант Г.Я.Козин (с 17.11.1942 по 12.5.1945).

«Гроза» исключена из боевого состава флота 12.11.1952 и переклассифицирована в корабль обеспечения боевой подготовки (мишень); затем переоборудована в плавказарму и 25.2.1953 переименована в ПКЗ-51.

**«Гроза» в годы Великой Отечественной войны. Еще один вариант камуфляжной окраски**

**СКР «Смерч» в нестандартной камуфляжной окраске, 1942 г.**



### «Смерч»

В составе ЭОН-1 18 мая–5 августа 1933 г. перешел из Ленинграда в Мурманск. 1 июня вошел в состав формируемой Северной военной флотилии. 21 июля в п. Сорока корабль посетили И.В.Сталин, К.Е. Ворошилов и С.М.Киров.

В 1933 – 1934 гг. кораблем командовал В.А.Фокин (в 1958 – 1962 гг. адмирал, командующий ТОФ; с 1962 г. – 1-й зам. Главнокомандующего ВМФ).

«Смерч» участвовал в войне с Финляндией. 3 января 1940 г. в составе отряда кораблей прикрывал минные заградители, ставившие заграждение на подходах к губе Петсамо.

С июля 1940 по май 1941 г. проходил средний ремонт на Северной судостроительной верфи в Мурманске.

Во время Великой Отечественной войны имел бортовой № 15. До 8 июля 1941 г., находясь в Мурманске и Полярном, участвовал в отражении атак самолетов. 9 июля прикрывал отход тактического десанта, высаженного 7 июля на западном берегу губы Зап. Лица, выпустил 130 снарядов, рассеял батальон противника, предположительно уничтожив 350 – 400 человек. 11 июля обстреливал противника с задачей не дать ему перейти реку и губу Зап. Лица; выпустил 117 снарядов. СКР пытались атаковать 9 самолетов противника, но безуспешно. 12 июля «Смерч», сопровождаемый катерами МО-123 и МО-133, вышел для обстрела района Зап. Лицы, поддерживая фланг 52-й СД. За 1 ч 10 мин сделал 280 выстрелов, подавил несколько огневых то-

чек, уничтожил до 200 немцев. При возвращении из Зап. Лицы корабли подверглись атаке 13 пикирующих бомбардировщиков, сбросивших 65 бомб, которые упали в 10 – 20 м от борта, в результате было повреждено орудие и получено много осколочных пробоин. В базе СКР встал на аварийный ремонт надводного борта.

15 июля «Смерч» обстреливал огневые точки и живую силу противника в Зап.Лице, выпустил 187 снарядов по вражеским батареям и обозу. 16 июля поддерживал высадку десанта на восточный берег губы Зап. Лица, выпустил 76 снарядов по батареям немцев, по докладу командира вывел из строя два орудия. 17 июля выпустил 159 снарядов по живой силе противника, а 18–19 июля подавлял его огневые точки, за два дня выпустил 134 снаряда, подвергся обстрелу с берега и атаке авиацией.

В период 9–19 июля 102-мм орудия корабля произвели 1045 выстрелов, износ их превышал норму, и 21 июля стволы орудий были заменены.

26 июля, поддерживая фланг 52-й СД, выпустил 103 снаряда по живой силе противника. Возвращаясь с обстрела берегов, подвергся атаке самолетов, одна бомба упала в 3 – 5 м от борта, получил незначительные повреждения.

2 сентября 1941 г. обеспечивал переброску войск из Мурманска в губу Эйна. 9 сентября поддерживал огнем фланг армии в губе Зап. Лица. 18 – 19 сентября переходил из Архангельска в Полярное в шторм (ветер 10, волна 8 баллов), шел со скоростью 18 уз., из-за сильного накрытия



волной через люки поступало много воды (деформация комингсов), повреждена носовая часть.

21 сентября сопровождал ТР «Вишера» из Архангельска в Кандалакшу. 25 сентября шел Кольским заливом в сплошном тумане, в 4.38 у Белокаменки столкнулся с ТЩ, который врезался в левый борт СКР в районе 98 – 115-го шп. Принял 200 т воды, получил дифферент на корму. На пробойну был заведен пластырь, для уменьшения дифферента затоплены носовые отсеки. Своим ходом пришел на завод в Росту, где был поставлен в док. Ремонт – с 26 октября по 14 ноября.

27 ноября совместно с ЭМ «Сокрушительный» в сопровождении двух МО обстреливал позиции противника в районе губы Зап. Лица, выпустил 82 102-мм снаряда. 16 декабря с пятью МО выходил на Кильдинский плес для поиска ПЛ.

17–20 января 1942 г. обеспечивал встречу союзного конвоя PQ-8, охранял поврежденный ТР «Харметрис». 9 – 12 февраля обеспечивал ПЛО конвоя PQ-9/10 на подходах к Кольскому зал. 15 февраля с СКР «Гроза» находился в охране английских крейсеров «Нигерия» и «Каир». 21–22 февраля вместе с СКР «Гроза» выходил на поиск ПЛ на Кильдинском плесе. 23 февраля обеспечивал ПЛО конвоя PQ-11 на подходах к Кольскому зал. 19 и 20 марта выходил сюда же на поиск ПЛ. 21 марта обеспечивал выход из Кольского зал. конвоя QR-9 и сопровождал его 35 миль к северу от о. Кильдин, 22 марта вернулся в базу. 28 марта вышел на поиск ПЛ в район Кильдин – Териберка, по шумопеленгам сбросил глубинные бомбы, шум прекратился. 29–30 марта совместно с СКР «Рубин» выходил на поиск ПЛ, безрезультатно. 2 – 3 апреля 1942 г. с четырьмя английскими ТЩ производил поиск ПЛ у о. Кильдин. 9 – 10 апреля – снова поиск ПЛ, на этот раз к северу от Кильдина.

27 апреля 1942 г. «Смерч» в составе отряда поддержки с ЭМ «Громкий» и СКР «Рубин» перешел в Мотовский зал. и 28 апреля обеспечивал артиллерийскую поддержку высадке 12-й особой бригады морской пехоты в районе мыса Пикшуев.

3 – 4 мая выходил в район Зап. Лицы для содействия 12-й ОБМП.

25 июня вместе с СКР «Гроза» и двумя МО перешел в Иоканьгу, а 28 июня был направлен для встречи конвоя из пяти ТР, шедших из Архангельска, и 29 июня прибыл с ними в Кольский зал.

30 июля вышел из Иоканьги в район маяка Терско-Орловский и присоединился ко 2-му Арктическому конвою. 2 августа с СКР «Гроза» проводил конвой за тралами до мыса Канин Нос.

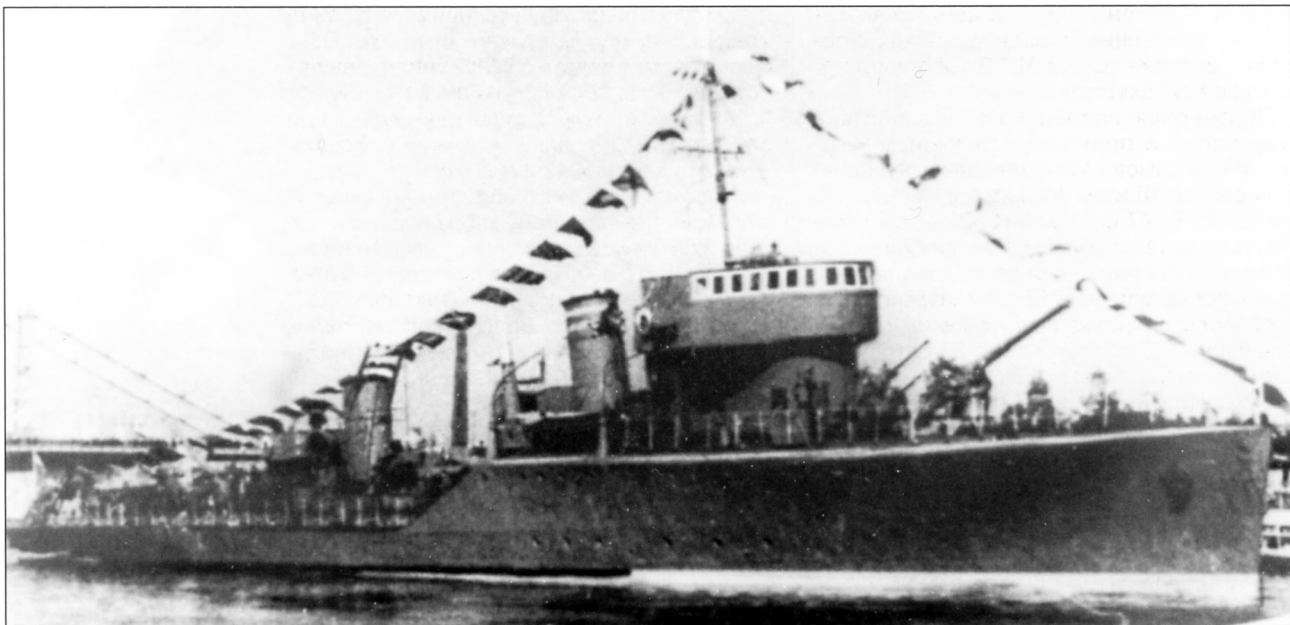
12 августа «Смерч» конвоировал ТР, в районе Териберки расстрелял плавучую мину, израсходовав 6 45-мм снарядов.

27 августа 1942 г. прибыл на Северную судостроительную верфь для смены трубок в котлах, но ремонт затянулся до декабря. 8 декабря 1942 г. в «Смерч», стоявший на заводе, попала бомба, пробила палубу в районе 109-го шп. и взорвалась в воде; еще 2 бомбы разорвались рядом с бортом. В результате был затоплен артпогреб № 2, возник крен 15° на правый борт, на палубе образовался гофр. Вода стала поступать во 2-е МО. Через 30 мин прибыли три пожарные машины, были вызваны два буксира, но из-за сильного тумана последние не могли подойти. Две пожарные машины откачивали воду из 2-го МО, третья – из кубрика № 3. Однако уровень воды увеличивался. Она стала поступать во 2-е котельное и румпельное отделения, крен достиг

**В перерывах между походами**







**Сторожевой  
корабль «Смерч»  
во время перехода  
в Москву**

13°, часть швартовов лопнула, корабль накренился до 50° и продолжал держаться на уцелевших швартовах. Через 15 мин все они лопнули, СКР «Смерч» лег на правый борт и затонул. Следует отметить, что механизмы продолжали исправно работать даже под водой.

24 декабря 1942 г. «Смерч» подняли и отвели на мелкое место.

5 мая 1943 г. его поставили на слип для ремонта.

Восстановительный ремонт был закончен 8 сентября 1944 г.

13 октября 1944 г. перешел из Кольского зал. в губу Б. Волоковая. 14 октября на рейде Пумманки принял с катеров 35 т боезапаса для 63-й бригады морской пехоты. В 18.25 снялся с якоря и вместе с СКР «Ураган», двумя БО и двумя МО направился в Печенгу. В походе уклонился от четырех плавающих мин, поставил параван-трал и параваны-охранители. В 20.49 в трале взорвались две мины, трал оказался перерублен, взрывной волной переломило шток бомбомета БМБ-1 правого борта и выбросило бомбу за борт. 20.51 мина взорвалась в 15 м от левого борта. Вышли из строя освещение, магнитные компасы, дальномер; вода через обтекатель стала поступать в трюм. В 20.53 произошел взрыв мины в 20 м от левого борта. В 22.00 «Смерч» стал на якорь в Печенге. На следующий день выгрузили боезапас и 28 морских пехотинцев.

19 октября СКР совместно с ЭМ «Живучий» перешел из Линахамари в Полярное, в море обнаружил подводную лодку, сбросил бомбы. 21 октября прибыл в

Мурманск, ошвартовался у Северной судостроительной верфи. С 22 октября до 3 ноября проходил аварийный ремонт. 3 ноября перешел в Полярное, приступил к сдаче курсовых задач, испытаниям ГАС и РЛС.

29 ноября «Смерч» перешел в Линахамари, вошел в состав Печенгской ВМБ, со 2 по 13 декабря 1944 г. на корабле держал флаг командир базы капитан 1 ранга М.С.Клевицкий. 13 декабря в составе конвоя ПК-21 (ТР, 2 ЭМ, БО и МО) перешел из Линахамари в Кольский зал. 2 февраля 1945 г. в 7.40 в составе конвоя КП-2 (ТР «Киров», 3 ЭМ, СКР «Гроза», БО, МО, ТКА) вышел из Кольского зал. В 15.00 конвой без потерь прибыл в Линахамари. 5 февраля вместе с СКР «Гроза» и БО перешел в Кольский зал., а 6 февраля – в Иоканьгу. 7 февраля корабли вышли из Иоканьги в район маяка Терско-Орловский для усиления конвоя БК-2, шедшего из Архангельска, и 8 февраля прибыли в Мурманск.

11 февраля 1945 г. в составе отряда (3 ЭМ, 2 ТЩ, 6 БО и СКР «Гроза») СКР вышел для встречи конвоя JW-64. В 50 милях севернее мыса Териберский встретили конвой, от которого отделилась Беломорская группа, и корабли повели ее в Белое море. 13 февраля в 11.45 с ЭМ «Карл Либкнехт» в 20 милях от мыса Святой Нос была обнаружена с помощью ГАС немецкая ПЛ, ее атаковали глубинными бомбами. Результатов атаки не наблюдали. В 18.00 у кромки льда передали транспорты ледоколам, а от них приняли суда конвоя БК-3, направлявшегося в Кольский зал. В тот же день «Смерч»

отделился от конвоя БК-3 и ушел в Иоканьгу для пополнения топливом. 15 – 16 февраля в составе конвоя ИК-2 совершил переход в Кольский зал.

26 февраля перешел из Полярного в губу Мотка и привел в Кольский зал. ТР «Вятка», у мыса Сеть-Наволоок «асдиком» обнаружил ПЛ и атаковал ее, результат не установлен. 27 февраля «Смерч» с одним БО и одним МО эскортировал из губы Мотка в Кольский зал. ТР «Лахта».

С 1 по 11 марта 1945 г. планово-предупредительный ремонт в Мурманском рыбном порту.

20 марта СКР (вместе с 4 ЭМ и 4 БО) вышел из Кольского залива для встречи конвоя JW-65 и эскортирования его к кромке льда Белого моря. Не встретив конвой, корабли вернулись в базы, «Смерч» прибыл в Иоканьгу. 21 марта с 3 ЭМ и 3 БО вышел для эскортирования Беломорской группы конвоя RA-65 от кромки льда. 23 марта в гортле Белого моря у мыса Коровий Нос встретили 15 судов и повели их на встречу с основным конвоем, выходящим из Кольского зал. под охраной английских кораблей. Встреча состоялась 24 марта.

С 1 апреля по 6 мая 1945 г. проходил аварийный ремонт.

Командиры во время войны: старший лейтенант В.В.Голубец (с 26.11.1940 по 24.6.1941), старший лейтенант Н.И.Богданов (с 24.6.1941 по 14.6.1942), капитан-лейтенант С.К.Ширяев (с 14.6.1942 по 11.2.1944), капитан-лейтенант С.С.Орлов (с 25.3.1944 по 25.5.1945).

После войны московский комсомол взял шефство над Северным флотом. В связи

с этим родилась идея устроить в столице учебный военно-морской центр при Досфлоте. Командование ВМФ решило выделить для этих целей корабль, который мог бы по внутренним водным путям дойти до столицы. Выбор пал на «Смерч», исключенный из боевого состава флота 28 февраля 1948 г. 5 июня того же года он покинул Полярное, перешел в Архангельск, а затем в Беломорск. Здесь для уменьшения осадки с него перегрузили на баржу все вооружение, шлюпки, такелаж, личные вещи, срезали фок-мачту. От Беломорска до Онежского озера по Беломорско-Балтийскому каналу корабль шел на буксире. После Онежского озера до Череповца путь длиной 368 км проходил по Мариинской водной системе, построенной еще в начале XIX века. Длина и ширина деревянных шлюзов всего на 2 м превышали габариты корабля. В шлюз корабль и буксир одновременно не помещались, приходилось втягивать СКР вручную, тросами. Четыре раза «Смерч» садился на мель. За сутки прошли 26 км и 26 шлюзов. 12 июля сторожевик прибыл в Москву. Его поставили кормой к стенке водного стадиона «Динамо». 8 февраля 1949 г. СКР официально передали Досфлоту. К тому времени на нем находилось 38 специалистов, остальной экипаж отправили на флот. Так «Смерч» стал учебным кораблем военно-морского учебного центра Досфлота. Тысячи молодых людей, стремившихся служить на флоте, прошли на нем курс обучения. В конце 1960-х годов корабль-ветеран был списан, разоружен и разобран на металл.



**СКР «Смерч» на  
Химкинском водо-  
хранилище в Москве**



**Сторожевой  
корабль «Ураган»  
у причала  
в Полярном,  
справа подводная  
лодка С-56**

### **«Ураган»**

В составе ЭОН-1 с 18 мая по 5 августа 1933 г. перешел из Ленинграда в Мурманск. 21 июля в п. Сорока корабль посетили И.В. Сталин, К.Е. Ворошилов и С.М. Киров.

С октября 1938 г. стоял на капитальном ремонте на заводе ГУСМП в Мурманске. На СКР была заменена обшивка бортов и палубы, поставлены новые котлы, отремонтированы механизмы, снята грот-мачта. Установлены два 100-мм орудия Б-24-БМ, два бомбомета, два 37-мм автомата, новый дальномер. Переделан и подкреплён мостик, на нем смонтировали пулеметы ДШК. Ремонт завершился в сентябре 1942 г.

15 августа 1941 г. во время авианалёта на Мурманск «Ураган» получил две небольшие пробоины от бомб, разорвавшихся в доке. 13 сентября 1942 г. закончен капремонт.

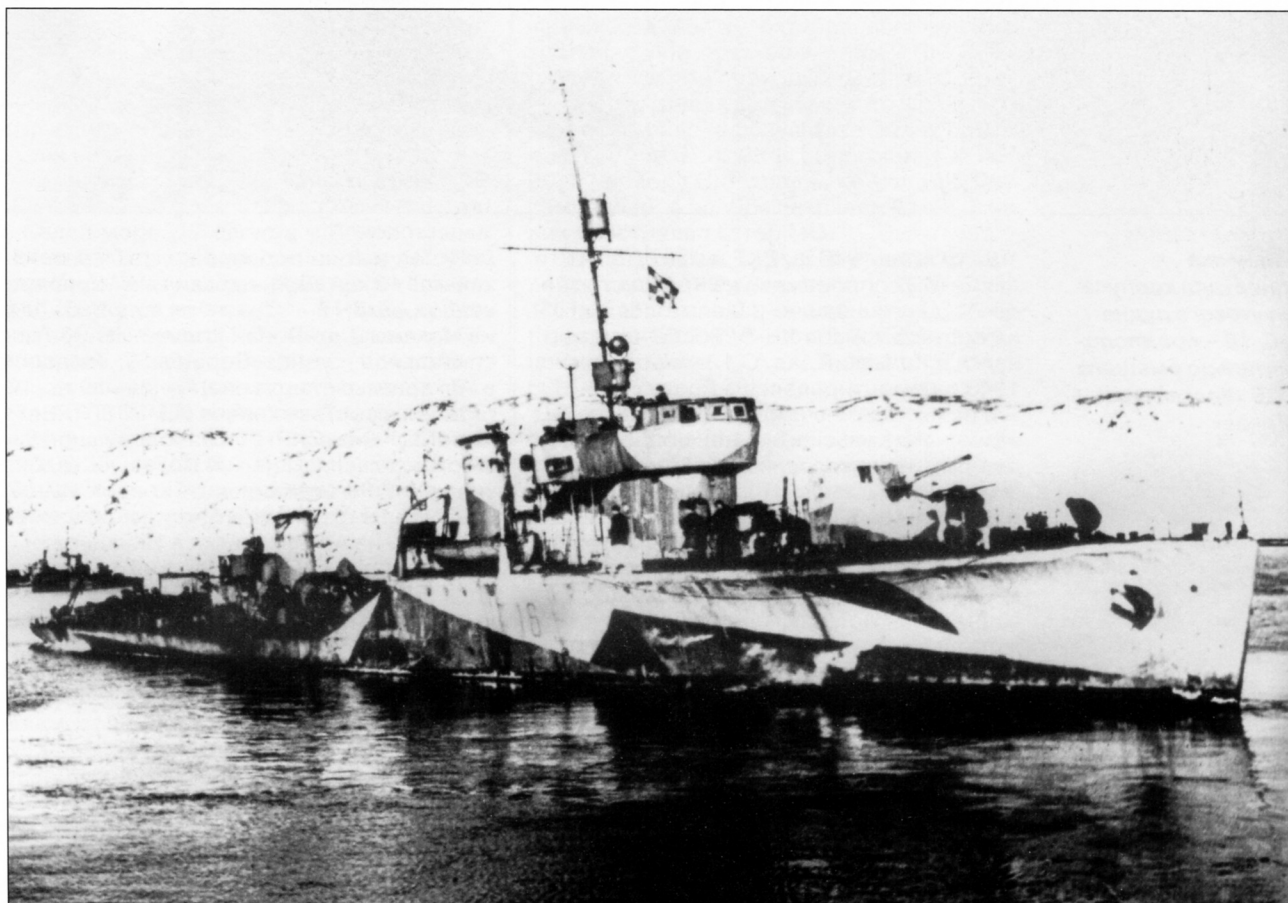
Участвовал в Великой Отечественной войне, имел бортовой № 16. В октябре 1942 г. начал нести конвойную службу. Боевых столкновений с противником,

за исключением отражения одной атаки самолетов в море, не имел, крупных повреждений – также. В ноябре 1942 г., когда СКР конвоировал транспорт из Ваенги в Иоканьгу, вышло из строя рулевое управление. С 26 декабря 1942 по 18 февраля 1943 г. прошел ремонт в Мурманске.

18 и 19 февраля 1943 г. трижды выходил из Кильдинской салмы на поиск ТР «Андре Марти», шедшего из Исландии. 27 февраля в составе группы кораблей вышел из главной базы к о. Харлов для встречи Беломорской группы конвоя JW-53. 28 февраля в районе маяка Терско-Орловский встретили льды, передали ТР ледоколам и вместе с СКР «Гроза» прибыли в Иоканьгу для пополнения топливом. 1 марта «Ураган» и «Гроза» перешли из Иоканьги в Кольский зал., а 24 марта вернулись назад. 26 марта оба СКР направились в горло Белого моря, где встретили три транспорта, следовавших из Молотовска. На следующий день прибыли с ними в Кольский зал.; на «Урагане» во время шторма ударами волн была повреждена носовая часть корпуса.



**Справа:**  
«Ураган» после  
ремонта  
и модернизации,  
сентябрь 1942 г.  
**Внизу:**  
Сторожевой  
корабль «Ураган»  
в Кольском заливе,  
1943–1944 гг.







**Разделка  
на металл корпуса  
опытового судна  
ОС-16 – предполо-  
жительно бывшего  
СКР «Ураган» или  
«Гроза»**

8–10 мая 1943 г. СКР вместе с ТЩ и двумя МО сопровождал из Кольского зал. до Иоканьги шедшие в Молотовск три ТР из состава конвоя КБ-5, после чего вернулся в Кольский зал. С 12 мая по 6 июня 1943 г. ремонтировался в Росте.

2 июня «Ураган» вместе с СКР-81 и ТЩ вышел из Кольского зал., сопровождая два ТР, направлявшихся в Белое море. 3 июня у мыса Св. Нос повернул назад и 4 июня прибыл в главную базу. 27 – 28 июня конвоировал до Иоканьги транспорт «Онега», шедший в Архангельск. 2–3 июля с двумя МО конвоировал до Иоканьги ТР «Иртыш», следовавший в Архангельск. 7 июля с двумя МО вышел из Иоканьги в район мыса Св. Нос, встретил ТР «Сура», шедший из Нарьян-Мара, и 8 июля привел его в Кольский зал. 10–11 июля конвоировал ТР «Сура» из Кольского зал. в Иоканьгу, а 13 июля вернулся в главную базу. 5–6 октября 1943 г. перешел из Полярного в Иоканьгу, а затем находился в дозоре на линии Канин Нос – Св. Нос. 8 октября из-за сильного шторм-

ма ушел с линии дозора и укрылся в Иоканьге. 13 октября выходил на усиление конвоя АБ-7.15– 16 октября сопровождал из Иоканьги до Поноя конвой ИБ-36 (госпитальное судно «Воронеж»), шедший в Архангельск, затем вернулся назад. 19 октября в составе конвоя ИБ-37 (ТР «Вятка», СЗ № 94 и СКР-71), направлявшегося в Архангельск, вышел из Иоканьги. 20 октября в 7.00 отделился от конвоя ИБ-37 и вступил в охранение буксира с баржей, шедшего из Архангельска в Иоканьгу.

21 октября прибыл в Кольский зал. с конвоем БК-19 (танкер, ЛД «Баку», ЭМ «Разумный»). 13 ноября перешел из Полярного в Иоканьгу. 16 ноября присоединился к конвою БК-21 (ПБ «Память Кирова» и ЭМ «Гремящий») и с ним в 22.00 прибыл в Кольский зал. 25 – 27 ноября сопровождал из Кольского зал. до Иоканьги конвой КБ-27 (ТР «Лена» и ТЩ). 3 – 4 декабря 1943 г. в составе конвоя ИК-14 (ТР «Герцен» и ТЩ) перешел из Иоканьги в Кольский зал.

2–3 февраля 1944 г. для предвари- тельного обеспечения конвоя РА-56 вы-



ходил из Полярного на поиск ПЛ, которых не обнаружил. 20 февраля произвел контрольное траление фарватера на восточном подходе к Кольскому зал., мин не обнаружил. 28 – 29 февраля и 2 марта выходил на Кильдинский плес для обеспечения ПЛО конвоев JW-57 и RA-57. 25, 26 и 27 марта вместе с ТЩ и БО производил поиск ПЛ и мин на подходах к Кольскому зал. 3 апреля производил поиск ПЛ в районе мыса Цып-Наволоок – мыс Териберский. 5 апреля выходил на поиск ПЛ, замеченной с самолета, но лодку не обнаружил. 7, 27 и 28 апреля обеспечивал ПЛО конвоев RA-58, БК-12 и RA-59.

19 мая 1944 г. сопровождал катера (2 БО и 6 МО) из Кольского зал. в Иоканьгу, а 20 – 21 мая – до о.Сосновец (только БО), затем вернулся в Иоканьгу. 22 – 23 мая обеспечивал переход катеров МО из Иоканьги в Архангельск. 27 – 28 мая в составе конвоя БИ-4 (ТР «Громов» и СКР-74) перешел из Архангельска в Иоканьгу, а затем ушел в Кольский зал.

6 июня 1944 г. вышел в море с конвоем БК-13 (танкер «Лаклан» и 2 ТЩ), 7 июня у Поноя отделился от конвоя, вернулся в Кольский зал., а 9 июня прибыл в Иоканьгу. 28 июля вышел из Кильдинской салмы, 29 июля в 7.12 присоединился к конвою БК-23 и в 20.43 вошел с ним в Кольский зал. 9–10 августа в составе конвоя КИ-12 (2 ТР, СКР-20 и ТЩ) перешел из Кольского зал. в Иоканьгу, а затем вернулся назад.

13 августа в составе конвоя КБ-24 (ТР «Енисей» и ТЩ) вышел из Кольского зал. в Белое море. 17 августа у Поноя предал «Енисей» ТЩ, принял под охрану ТР «Софья Перовская», шедший из Архангельска, и в 0.50 18 августа прибыл в Иоканьгу. Затем вышел на поиск ПЛ к мысу Большой Городецкий. 20 августа вернулся в Иоканьгу, откуда 21 – 22 августа в составе конвоя БК-27 (3 ТР БО, МО) перешел в Кольский зал.

24 августа в 13.00 «Ураган» (вместе с СКР-28, 4 БО, 2 ТЩ, 3 МО) вышел из Кольского зал. для эскортирования Беломорской группы конвоя JW-59. В 21.00

встретили конвой и вступили в его охранение, 26 августа прибыли в Архангельск. 28 августа в составе конвоя БК-30 (судно-кран, ЛД и 4 ЭМ) «Ураган» вышел из Молотовска в Кольский зал.

14 сентября в составе конвоя КБ-28 (2 ТР и 6 ТЩ) вышел из Кольского зал. и 15 сентября с ТР «Онега» прибыл в Иоканьгу. 18 сентября в районе мыса Б. Городецкий присоединился к конвою БЮ-5 и в 3.45 19 сентября пришел с ним в Иоканьгу, а в 9.40 с конвоем ИБ-26 (ТР «Кама» и 4 ТЩ) вышел в Белое море. 20 сентября у о.Сосновец обнаружил перископ ПЛ, атаковал лодку, сбросив 11 бомб, но безрезультатно. 21 сентября конвой прибыл в Архангельск. 30 сентября – 1 октября в составе конвоя КИ-14 (2 ТР) перешел из Кольского зал. в Иоканьгу. 3 октября сопровождал от Иоканьги до Поноя конвой ИБ-27.

14 октября «Ураган» в составе отряда (СКР «Смерч», 2 БО и 2 МО) перешел из Пумманки в Линахамари, шел под флагом командующего флотом адмирала А.Г.Головко.

18 октября находился в дозоре, прикрывая высадку десанта в зал. Суола-Вуоно и Ааресвуоно. Вошел в состав Печенгской ВМБ. 20 октября обеспечивал траление при проводке конвоя ПК-1. 27 октября тралил подходы к Петсамо, подсек и расстрелял одну мину, вторая взорвалась в трале, в результате был оторван правый параван. 28 и 30 октября, 4, 12, 20, 21 ноября СКР тралил подходы к Петсамовуоно, 4 ноября затралил 9 мин, 8 из них расстрелял катер МО.

Командиры во время войны: старший лейтенант Л.И.Румянцев (с 11.8.1942 по 15.3.1943), капитан-лейтенант И.Г. Степаньян (с 26.3.1943 по 19.2.1945), старший лейтенант С.А. Сомов (с 19.2 по 6.10.1945).

«Ураган» исключили из боевого состава флота 5 июня 1949 г. и передали Мурманскому областному комитету Досфлота. 28 января 1950 г. экипаж корабля был расформирован.

## Балтийский флот

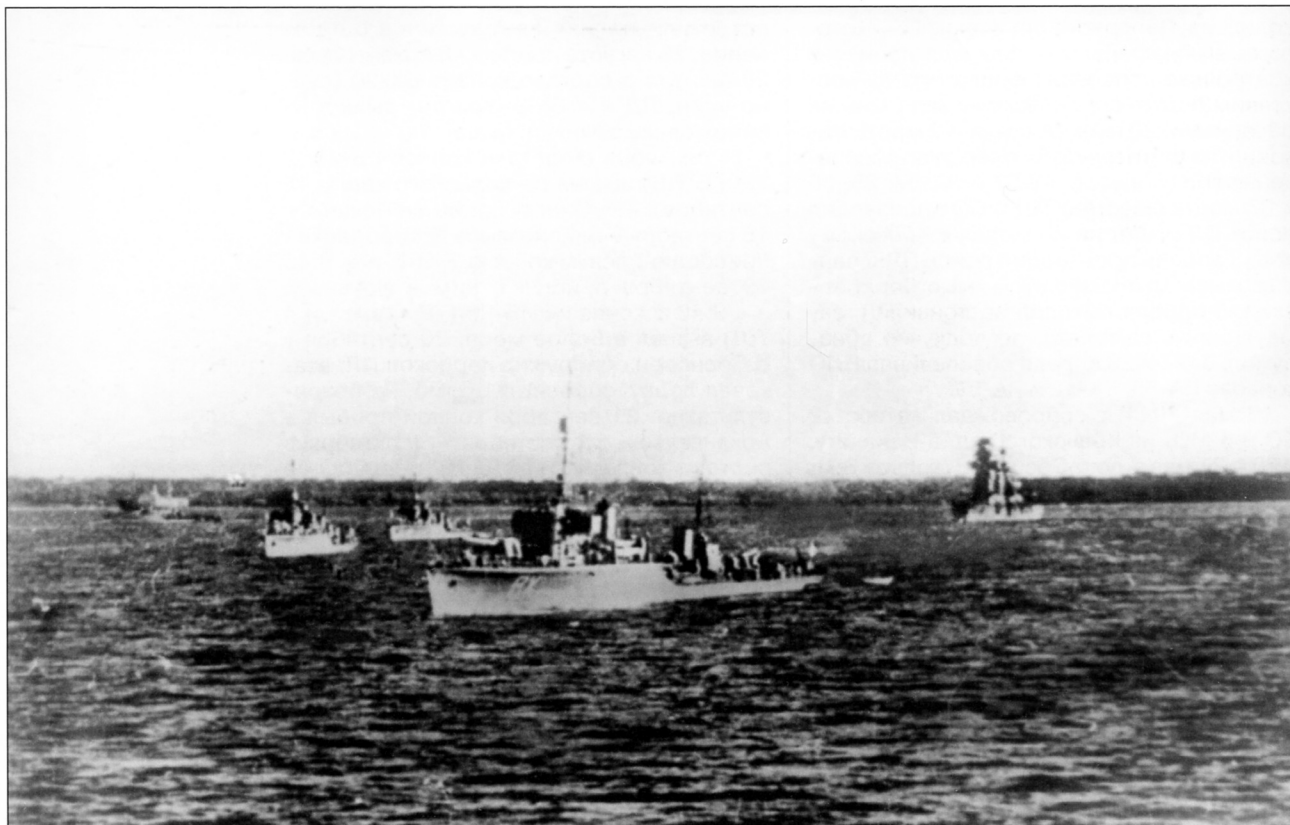
В 1931-1932 г. в состав МСБМ вступили шесть кораблей типа «Ураган» пр. 2 первой серии, образовавшие дивизион СКР бригады линейных кораблей. В 1933 г. три из них перешли на Север в состав вновь созданной Северной военной флотилии (с 1937 – СФ). В 1936 г. КБФ пополнился двумя СКР пр. 39 третьей серии, а в 1938 – двумя СКР пр. 39 четвертой серии. Таким образом к началу войны с Финляндией в составе КБФ

находились семь СКР типа «Ураган», входивших в состав 1-го дивизиона СКР ОВРа.

К началу Великой Отечественной войны входили в состав дивизиона СКР эскадры КБФ.

В 1941-1942 гг. четыре корабля: «Снег», «Циклон», «Пурга» и «Буря» – погибли. «Вихрь» всю войну простоял в ремонте.

17 мая 1944 нарком ВМФ приказал сформировать 11-й дивизион эскадрен-



**Эскадра на  
Таллинском  
рейде, 1940 г. На  
переднем плане –  
СКР Вихрь\*,  
ближайший  
корабль слева  
«Снег» или «Пурга».  
Справа на заднем  
плане – линкор  
«Октябрьская  
Революция»**

ных тральщиков (ЭТЩ) в составе трех СКР («Тайфун», «Туча», «Вихрь»\*) и двух ЭТЩ. Цель формирования – иметь соединение ТЩ, способных обеспечить походы кораблей эскадры. Эти корабли по решению комфлота могли передаваться командирам соединений. 11-й ДЭМТЩ входил в состав 2-й бригады траления КМОР. В январе 1945 все три оставшихся сторожевых корабля были переданы в состав эскадры КБФ.

#### **«Туча»**

СКР «Туча» участвовал в войне с Финляндией.

1 декабря 1939 г. вышел в дозор на восточный Суурсарский (Гогландский) плес для охраны южного Гогландского прохода. Планировалось участие корабля в операции по занятию о.Суур-Тютярсари (Б.Тютерс), но, прибыв в точку randevу 2 декабря, из-за пурги никого не обнаружил и вернулся в дозор на восточный Суурсарский плес, а вечером ушел в Лужскую губу. 3 декабря участвовал в операции по высадке на Суурсари (Гогланд). Около 10 часов пришел на западный Суурсарский плес, где присоединился к СКР «Снег» и «Циклон» для прикрытия десанта. Сторожевики периодически сбрасы-

вали глубинные бомбы, всего за день – 270 бомб. В 10.30 началась высадка, к 18.00 остров был занят и корабли ушли в Кронштадт.

18 и 19 декабря 1939 г. в составе эскадры сопровождал линкоры «Октябрьская Революция» и «Марат», которые выходили из Кронштадта для обстрела батареи Саренпя на о.Койвисто.

Летом 1940 г. обходил базы и острова Финского зал. с начальником штаба КБФ контр-адмиралом Ю.А.Пантелеевым на борту. Зимой 1940/41 г. на «Туче» был выполнен капитальный ремонт вспомогательных механизмов.

Участвовал в Великой Отечественной войне. 22 июня 1941 г. находился в Кронштадтской гавани у стенки Морского завода на ремонте, был срочно приведен в боевую готовность. 25 июня вышел в дозор в Ирбенский прол. 28 июня перешел в Таллин, принял 30 мин обр. 1926 г. и на следующий день вместе с СКР «Снег» прибыл на рейд в Роухукюля. 30 июня с СКР «Снег» под прикрытием катеров МО ставил мины в Ирбенском прол. (район мели Михайловская). 1 июля выходил в море для обеспечения пе-

\*Фактически до конца войны входил в состав бригады строящихся кораблей.

рехода поврежденного ЭМ «Сторожевой», который буксировали в Таллин.

2 июля в сопровождении двух СКА поставил 30 мин обр. 1926 г. на южном подходе к Муху-Вейн, в прол. Виире-Курк, авиация противника безуспешно атаковала корабли.

3 июля с ЭМ «Энгельс» в охранении ЭМ «Сильный», «Сердитый» и четырех ТКА выходил на постановку мин в Ирбенском пр-ве (у южного берега Финского зал.), во время постановки корабли отразили атаку авиации противника, вернулись в Рохукюля. 4 июля ошибочно обстрелял свой катер, который не дал позывной.

5 июля «Туча» была включена в состав отряда (СКР «Снег» и ЭМ «Сердитый», «Сильный», «Энгельс») для постановки минного заграждения в Ирбенском пр-ве. На корабле поднял флаг командир отряда капитан 1 ранга Б.В. Хорошкин. Приняв 30 мин, СКР перешел на рейд Куйвасту.

Утром 6 июля отряд двумя группами – «Туча» с «Снегом» (из-за неисправности вернулся в базу), «Энгельсом» и «Сердитый» с «Сильным». В 12.29 «Сердитый» обнаружил плавбазу и 2 ТЩ противника, совместно с «Сильным» пошел на сближение с ними и в 13.12 вступили в бой. «Туча» и «Энгельс», не дойдя до места, предназначенного для постановки заграждения в средней части пролива, в 13.30 начали постановку мин к югу от п-ова Сырве.

Затем они пошли на сближение с противником. В 14.40 с дистанции 76 кбт «Туча» открыла огонь. Силуэт ПБ был

плохо виден из-за дымзавесы. Командир отряда пытался корректировать стрельбу, но только мешал командиру БЧ-2. Кроме того СКР закрывал цель ЭМ «Энгельс», который сделал всего три залпа. Снаряды СКР и ЭМ ложились с недолетами. Спустя 8 минут дистанция увеличилась до 88 кбт, ПБ скрылась за дымзавесой и стрельба была завершена. Корабли в 17.36 вернулись в Куйваст, а в 23 часа – в Рохукюля.

7-9 июля отражал атаки авиации на базу. 10 июля перешел на рейд Рауге.

11 июля береговая батарея противника с о-ва Вердер обстреляла СКР, в ответ с дистанции 55 кбт он дал 24 залпа по острову. На остров была высажена с катеров корабельная десантная партия на предмет поиска неприятеля. Разведчиков, затем сняли катера.

13 июля в составе ОЛС (7 эсминцев и 2 СКР) выходил на поиск противника в Рижский зал. Отряд разделился на три группы. Одна из них, куда входили «Туча», «Буря» и ЭМ «Стерегающий» (флаг командира ОЛС контр-адмирала В.П. Дрозда), направилась к Риге вдоль восточного побережья залива. Конвой противника обнаружен не был, и от Усть-Двинска корабли вернулись в Моонзунд.

16 июля на рейде Рохукюля принял 30 мин и вечером 17 июля под флагом командира дивизиона капитан-лейтенанта В.Н. Филиппова вместе с СКР «Снег» вышел на минную постановку в район Риги. Сторожевики прикрывали ЭМ «Сердитый» (флаг командира ОЛС В.П. Дрозда) и



**СКР «Туча» выходит в море**

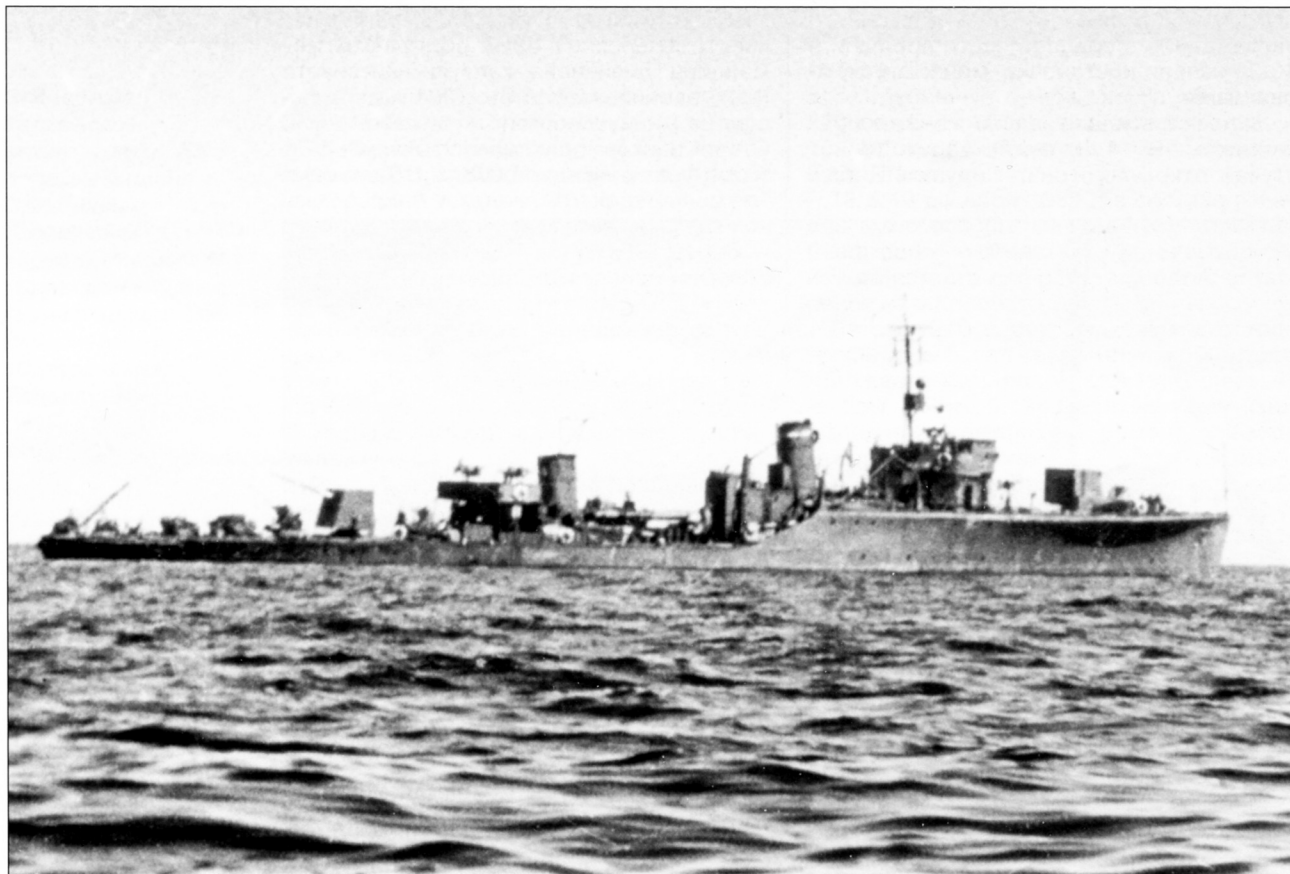
«Грозный». 18 июля в 1.58, идя со скоростью 16 уз., при повороте СКР «Туча» кормой коснулся мины, которая взорвалась в 5 м от борта. В результате взрыва деформировало кормовую часть корпуса в районе 107 – 140 шп., погнуло гребные винты, разбило дейдвудные сальники. Были затоплены кормовые помещения – румпельное отделение и кубрик № 3. На верхней палубе образовались гофры и в трех местах – трещины. Заклинило орудие № 2. Повредило торпедный аппарат, лаг ГО-М-3, передатчик «Бухта», приемники «Дозор» и 45-ПК-1, аппаратуру ДА-2. За борт упали четыре бочки с дымовой смесью. Двух человек сбросило за борт и они погибли, семерых ранило. Рулевая машина вышла из строя, в румпельном отделении начался пожар. Деформированные от взрыва мины, находившиеся на левом борту, от малейшего сотрясения могли взорваться. Их разоружили и сбросили за борт. СКР «Снег», поставив мины, вернулся к «Туче», взял ее на буксир и привел в точку постановки заграждения, где затем были выставлены 20 оставшихся исправных мин. Корабли вернулись в Рохукюля. Переход через Рижский зал. длился 16 часов. «Туча» шла на буксире СКР

«Снег», на переходе корабли 17 раз подвергались атакам вражеской авиации. Все их удалось отразить, ни одна из 150 бомб, сброшенных немецкими самолетами, не попала в корабли. Предполагается, что СКР «Туча» подорвался на своей мине, поскольку накануне операции наша авиация ставила мины в районе Рижского буя, а оповещение об этом на корабли ОЛС поступило только через два часа после подрыва «Тучи».

Для ремонта СКР был отбуксирован в Кронштадт и поставлен в док. В августе 1941 г. при обстреле Кронштадта немцами на «Туче» погибли три человека. В связи с участвовавшими налетами авиации противника на Кронштадт 3 октября 1941 г. «Тучу» перевели в Ленинград для завершения ремонта.

6 апреля 1942 г. СКР стоял у Канонерского завода, при обстреле города в него попал снаряд, пробил палубу полубака и разорвался в коридоре, возник пожар в каютах № 3, 4 и 6. Через 20 минут пожар ликвидировали. Ранило четырех человек. Для окончания ремонта «Тучу» в 1943 г. поставили к стенке завода № 370. К июлю ремонт был закончен. Корабль перевооружили системами Б-24, установили два бомбомета.

**СКР «Туча»,  
послевоенное фото**



Комфлота приказал командиру КМОР использовать «Тучу» для поддержки катеров-тральщиков, выполняющих траление на Восточном Гогландском плесе.

9 сентября 1943 г. в 21.15 СКР вышел из Кронштадта под проводкой четырех БТЩ в сопровождении двух СКА и двух ТКА. В 3.55 10 сентября он прибыл к Лавенсари. 11 сентября прикрывал группу КТЩ, вышедших на траление в Нарвский зал. 14 сентября в 10.00 вышел с Лавенсари на поддержку КТЩ, обнаруживших четыре вражеских СКР. Не встретив противника, в 15.05 вернулся на Лавенсари. 10 октября в составе конвоя (СКР «Гангутец», 5 СКА, 6 ТЩ, 2 буксира, 4 баржи, 3 катера типа КМ) перебазировался в Кронштадт.

1 и 2 ноября выходил на практические стрельбы на Большой Кронштадтский рейд, стрелял по берегу в районе Нового Петергофа. 26 января 1944 г. с СКР были сняты два 37-мм автомата для вооружения канонерских лодок. Позже на него установили РЛС.

В 1944 г. находился в составе Островной ВМБ. 9 – 10 мая 1944 г. в составе конвоя (КЛ «Москва», СЗ «Вятка» и «Онега», ТР «Соммерс», ПБ, 4 ТЩ, 2 СКА, 2 МО, 6 ТКА, КТЩ, катер КМ) перешел из Кронштадта на Лавенсари. 3 июня в сопровождении двух ТЩ и одного СКА вышел с Лавенсари и произвел учебную стрельбу боевыми снарядами по о. Соммерс. Стрельбу корректировали два самолета Ла-5, выпустил 24 снаряда, добился девяти попаданий по острову. В ночь на 7 июня перешел в Кронштадт. 20 июня вместе с двумя БТЩ вернулся на Лавенсари. 23 июня в 2.25 с отрядом (2 БТЩ, 4 ТКА и 4 МО) вышел на поддержку дозора у о. Нерва, который в 2.08 был обстрелян двумя СКР и четырьмя СКА противника. Боевого соприкосновения с неприятелем не имел, поскольку тот отошел в шхеры.

В 1.17 28 июня вместе с КЛ «Москва» вышел к о. Нерва, на который немцы пытались высадить десант. Вражеские корабли были обстреляны береговыми батареями и отошли, в 6.10 СКР вернулся на Лавенсари. 30 июня с двумя ТЩ, четырьмя МО и четырьмя ТКА «Туча» выходила к о. Нерва, где снова были обнаружены корабли противника. При подходе к острову дозорные катера МО сообщили, что неприятель скрылся к северу.

1 июля в 1.18 в составе отряда поддержки с двумя БТЩ и двумя МО вышел с Лавенсари и в 2.30 открыл огонь по вражеским кораблям, отходящим в шхеры. В 4.59 отряд вернулся на Лавенсари, а в 18.00 вышел к о. Соммерс, в район траления. В 21.40 катер типа Д-3 подошел к острову и вызвал на себя огонь четырех батарей. В 21.43 СКР и два БТЩ открыли

огонь по обнаруженным батареям, израсходовав 152 100-мм снаряда. Противник выпустил по нашим кораблям около 100 снарядов и в 22.20 прекратил стрельбу.

16 июля в 1.14 «Туча» в составе отряда поддержки (2 БТЩ и 13 ТКА) вышла с Лавенсари к о. Нерва, возле которого вновь были замечены корабли противника. В 2.15 с дистанции 105 кбт СКР открыл по ним огонь, отогнав их в шхеры. В 3.15 командир Островной ВМБ приказал возвращаться на Лавенсари. В августе «Туча» перешла в Кронштадт.

11 и 22 августа СКР выходил для отработки боевой подготовки к Шепелевскому маяку. 19 сентября перешел с тремя МО из Кронштадта в зал. Койвисто. 30 сентября в составе конвоя (СКР «Тайфун», ЭТЩ «Полухин», ТР, 2 баржи, СКА) вышел из Кронштадта на Лавенсари, а затем в Порккала-Удд с имуществом для новой базы. 7 октября с конвоем (СКР «Тайфун», ТР, 2 баржи, СКА) вернулся на Лавенсари, а затем в Кронштадт.

28–29 октября совместно с тральщиком Т-207 «Туча» конвоировала из Кронштадта на Лавенсари, а затем в Хельсинки ПЛ К-52 и Л-21. 7 ноября перешла из Хельсинки в Кронштадт. 11 ноября с тремя МО и БКА вышла из Кронштадта, конвоируя три ТР с войсками и грузом для 1-й дивизии морской пехоты. 13 ноября СКР прибыл к о. Кауниссари (юго-западнее Котки). 16 – 18 ноября конвоировал три ТР из Хельсинки в Кронштадт.

24–26 ноября с тремя МО конвоировал ПЛ Щ-310, Щ-407 и «Лембит» из Кронштадта на Лавенсари, а затем шхерами – в Хельсинки, после чего вернулся в Кронштадт.

Зимой 1944/45 г. прошел на Кронштадтском морском заводе ремонт, который завершился 31 марта 1945 г.

4–6 мая 1945 г. с шестью БМО и четырьмя СКА конвоировал из Кронштадта в Хельсинки танкер «Марс». «Туча» вела на буксире баржу ДБ-49. 7 – 8 мая СКР перешел из Хельсинки в Таллин с конвоем (3 ТЩ, танкер «Марс», 3 ТР 6 СКА), из Таллина конвой вышел в Кихелькону. В декабре 1945 г. находился в составе ВМБ Свиномюнде ЮЗМОР КБФ.

Командиры во время войн: капитан-лейтенант Е.П.Збрицкий (с 1939 по 1940 г.), капитан-лейтенант Г.Н.Моторов (с 1940 по 8.1941), старший лейтенант Д.Я.Самус (с 8.1941 по 30.4.1943), капитан 3 ранга В.А.Неручев (с 20.4.1943 по 14.5.1945).

СКР «Туча» исключен из боевого состава флота 12.11.1952 и 30.12.1952 переклассифицирован в учебное электро-механическое судно (УЭМС). Расформирован 9.6.1956.



### «Вихрь»

24 июля 1934г. у маяка Приемный встретил отряд польских кораблей (ЭМ «Бужа» и «Вихер»), шедших с визитом вежливости в Ленинград.

12–13 октября 1939 с СКР «Пурга» конвоировал из Кронштадта плавбазы ПЛ «Полярная Звезда» (в Таллин) и «Кронштадт» (в Палдиски).

29 июня 1938 г. в простой обстановке, при расхождении на Большом Кронштадтском рейде «Вихрь» (командир старший лейтенант Сиротинский) столкнулся с эсминцем «Ленин». В результате эсминец свернул себе форштевень, а СКР получил пробоину в правом борту.

Участвовал в войне с Финляндией, базировался на Усть-Лугу, с 4 декабря 1939 г. – на Кронштадт.

В ноябре 1939 включен в состав отряда особого назначения для занятия островов. 21 ноября выходил к о-ву Лавенсаари для рекогносцировки, на корабле находился командир Лавенсаарского отряда капитан 2 ранга Александров. 30 ноября с СКР «Буря» сопровождал транспорты с десантом к о-ву Лавенсаари. Трижды обнаруживали ПЛ и сбрасывали глубинные бомбы (тревоги оказывались ложными). 14.26 корабли открыли огонь, обеспечивая высадку, через 15 мин обстрел прекратили. 16.30 высадка закончена и корабли ушли в Лужскую губу. 1 декабря «Вихрь» и «Буря» участвовали в занятии о.Сомери, на котором был поднят государственный флаг СССР. 3 декабря в 5.00 в составе южной группы СКР вышел из Лужской губы к о.Суурсари. В 8.30 эсминец «Ленин» обнаружил перископ ПЛ, обстрелял его и сбросил глубинные бомбы, «Вихрь» с расстояния 10 кбт выпустил 12 ныряющих снарядов по месту взрыва бомб. Вечером корабли вернулись в Кронштадт.

10 декабря 1939 г. в 8.00 в составе эскадры вышел из Кронштадта. Эскадра сопровождала ЛК «Октябрьская Революция», направлявшийся для подавления береговой батареи у Саренпя. 14 декабря снова вышел в море с аналогичной целью, но из-за ограниченной видимости стрельба не состоялась.

С 1940 г. стоял в капитальном ремонте у Кронштадтского морского завода. Вооружение с корабля было снято, а все механизмы выгружены и отправлены на завод № 190 имени А.А.Жданова для ремонта.

В 15.00 22 сентября 1941 г. 38 самолетов Люфтваффе нанесли бомбовый удар по Кронштадту. При налете авиации «Вихрь» получил пробоину размером 30х40 см на 87 – 89 шп. правого борта, а также множество мелких пробоин, через которые внутрь корабля хлынула вода. «Вихрь»

лег на грунт правым бортом. Исключен из состава флота 6.10.1941 приказом № 00360.

30 июня 1942 г. корабль обследовали водолазы, и в тот же день начались работы по его подъему. СКР лежал на глубине 8 м с креном 87° на правый борт, погрузившись в грунт на 1,5 м. Сначала его поставили на ровный киль с помощью двух плавкранов и одного 40-тонного понтона, а затем подняли четырьмя 40-тонными понтонами при одновременном использовании двух плавкранов грузоподъемностью 70 и 100 т. Работы по подъему были завершены 23 июля 1942 г. После восстановления водонепроницаемости в октябре 1943 г. СКР отбуксировали на завод имени А.А.Жданова для ремонта. Часть механизмов «Вихря» использовали для ремонта СКР «Тайфун», который в сентябре 1943 г. был передан флоту.

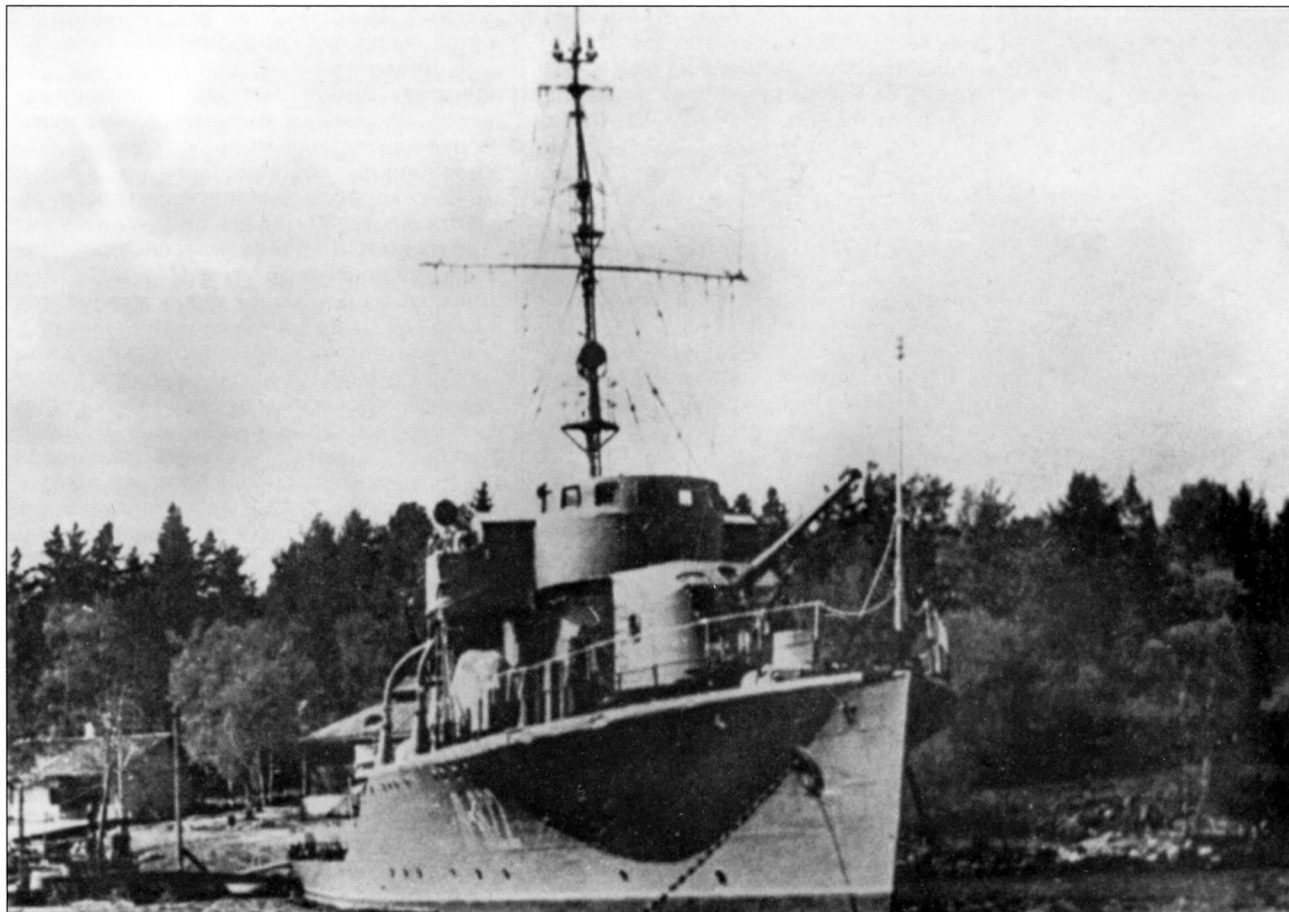
2 сентября 1942 г. на Ладожском озере погиб СКР «Пурга». Корпус его был сильно поврежден, но механизмы (котлы и турбины) остались целыми. Их подняли в 1943-м и после ремонта установили на СКР, при этом сам корабль переименовали в «Пургу», но 8.7.1944 ему вернули имя «Вихрь»: до конца 1945 г. находился в ремонте, числился в составе отряда строящихся кораблей.

Командиры во время войн: капитан-лейтенант Л.В.Дубровицкий (с 1939 по 1940 г.), старший лейтенант Б.А.Барер (с 22.6.1941).

Исключен из боевого состава флота 24.4.1948 и переоборудован в плавучую мишень; расформирован и сдан в ОФИ 30.11.1954.

### «Буря»

СКР «Буря» участвовал в войне с Финляндией, базировался на Усть-Лугу, с 4 декабря 1939 г. – на Кронштадт, а с 26 декабря 1939 – на Таллин. В ноябре 1939 г. включен в отряд особого назначения для занятия островов. 20 ноября под флагом начальника штаба отряда капитана 1 ранга Павловича с командирами десантных частей произвел рекогносцировку участков высадки на о-вах Сейскари и Лавенсаари. 30 ноября вместе с СКР «Вихрь» сопровождал транспорты с десантом на Лавенсаари. Три раза наши сторожевики якобы обнаруживали подводные лодки и сбрасывали большие глубинные бомбы (тревоги оказывались ложными). В 13.14 открыл огонь ныряющими снарядами по акватории около мола в Лавенсарской бухте, где предполагалось наличие мелкопоставленных мин. В 14.26 вместе с другими кораблями начал обстрел берега, обеспечивая высадку десанта. Че-



рез 15 минут прекратил обстрел. В 16.30 высадка была завершена.

1 декабря к 10.00 отряд особого назначения сосредоточился на рейде Калгонпя. В 12.10 корабли снялись с якоря. «Буря» охраняла ЭМ «Артем», на котором находился командир отряда. Пройдя проливом Хайлода, отряд к 16.00 подошел к о-ву Суурсари (Гогланд). Разведгруппы с эсминцев высадились на берег и, никого не обнаружив, вернулись на корабли. Около 19 часов отряд направился в Лужскую губу.

3 декабря в 5.30 «Буря» совместно с СКР «Пурга» вышла из Лужской губы к о.Суурсари с командованием десантной операцией. 9.00 началось развертывание десантного отряда, эсминцы открыли огонь по острову. В 10.30 приступили к высадке. К 18.00 остров был занят, после чего корабли вернулись в Кронштадт.

10, 14, 18 и 19 декабря 1939 г. СКР в составе эскадры сопровождал ЛК «Октябрьская Революция» и «Марат», выходившие из Кронштадта для подавления береговой батареи на о.Койвисто у Саренпя. 26 декабря перебазировался в Таллин. 29 декабря направился в район Кронштадта, чтобы и за

кромкой льда вступить в охранение линкора «Октябрьская Революция», который в очередной раз выходил для обстрела батареи Саренпя. Только 31 декабря эскадра вышла на чистую воду. Из-за сильного ветра началась подвижка льда, и корабли затерло. 2 января 1940 г. Военный совет флота приказал линкору возвращаться в Кронштадт, а легким кораблям – в Таллин.

В 1940 г. «Буря» прошла средний ремонт на Кронштадтском морском заводе. Участвовала в Великой Отечественной войне. 23 июня 1941 г. конвоировала через Муху-Вейн и Соэла-Вейн ПЛ Щ-309, Щ-310 и Щ-311, вышедшие из Таллина для действий в средней части Балтийского моря. 25 июня в составе отряда (2 МЗ, 2 ЛД и ЭМ) ставила минные заграждения в устье Финского зал. 27 июня вместе с пятью СКА конвоировала из Таллина в Муху-Вейн танкер № 12 и ГИСУ «Норд», а 29 июня – три тральщика с личным составом из Палдиски на Ханко. 4 июля СКР совместно с БТЩ и четырьмя ТКА привел из Таллина в Ханко четыре транспорта и в тот же день ушел обратно в Таллин.

12 июля СКР «Буря» и «Снег» выставили минные заграждения (60 мин четырьмя

**Сторожевой корабль «Вихрь», послевоенное фото**

банками) к югу от о. Моргонланд на юго-западных подходах к Ханко. 13 июля ОЛС (7 эсминцев и 2 СКР) выходил на поиск противника в Рижский зал. Отряд разделился на три группы. С СКР «Туча» и ЭМ «Степегуший» (флаг командира ОЛС контр-адмирала В.П.Дрозда) «Буря» направилась к Риге вдоль восточного побережья залива. Конвой противника обнаружен не был, и от Усть-Двинска корабли вернулись в Моонзунд.

21 июля 1941 г. вместе с ЭМ «Грозный» СКР вышел на постановку минного заграждения в Ирбенском прол., но из-за неисправности в машине отстал от ЭМ и поставил мины в четырех милях к востоку от заграждения, выставленного ЭМ в районе мели Михайловская в Ирбенском прол. 25 июля с МЗ «Суроп» и ТЩ «Фугас» вышел на постановку мин в Ирбенский прол. Придя в заданный район, отряд обнаружил силуэты неизвестных кораблей, и предполагая, что это эсминцы противника, отошли на рейд Куресаре. В 21.00 вторично вышел на постановку в сопровождении ЭМ «Смелый», трех СКА и двух ТКА.

В ночь на 27 июля СКР выставил мины у южного берега Ирбенского прол., но в 2.49 эсминец «Смелый» подорвался на mine. «Буря» пыталась буксировать поврежденный корабль, однако сдвинуть его с места не удалось, поскольку надломленная носовая часть села на грунт. Появление немецкого самолета и обнаруженный перископ вынудили отказаться от попыток спасти эсминец. Приняв на борт экипаж «Смелого» – 270 человек, СКР ушел в базу.

11 августа совместно с СКР «Снег» под прикрытием двух катеров МО «Буря» выставила 60 мин четырьмя банками к югу от о. Моргонланд и вернулась в Таллин. При подготовке флота к переходу в Кронштадт была включена в состав арьергарда. 28 августа 1941 г. после выхода кораблей и транспортов из Таллина ставила мины в гаванях и на рейде (в бухте Копли-Лахт и Сууропском проходе), а в 21.15 вышла в Кронштадт. Спасла 218 человек с погибших судов. Ночь с 28 на 29 августа СКР простояла на якоре. Прибыл в Кронштадт 30 августа в 14.00 с конвоем № 2. «Буря» оказалась единственным кораблем из состава арьергарда, дошедшим до места назначения.

19 сентября 1941 г. встала в док имени Митрофанова в Кронштадте для смены правого винта. Из-за бомбардировки доков выведена (без винта) и поставлена к восточной стенке Купеческой гавани, где и стояла без паров. 27 сентября при обстреле Кронштадта от двух близко разорвавшихся снарядов получила большое количество осколков, нанесших много повре-

ждений. Во время обстрела Кронштадта 2 октября получила пробоину в корпусе.

3 октября СКР «Буря» перешел в Ленинград. Зимой 1941/42 г. ремонтировался на заводе имени А.А. Жданова. Все повреждения были устранены, боеспособность восстановлена, и 15 мая 1942 г. корабль был передан после ремонта флоту. 30 мая его включили в ударную группу ОВР для защиты северного выхода из Кронштадта в море.

В ночь на 6 июня в сопровождении двух МО с ПЛ Щ-317 перешел из Ленинграда в Кронштадт. Участвовал в попытке овладеть о.Соммерс. 8 июля находился в двухчасовой готовности, в 13.45 получил приказ перейти из Кронштадта в Батарейную бухту – доставить бензин для катеров. 16.40 вышел из Кронштадта, не дождавшись бензина. В 17.25–17.35 был обстрелян вражеской батареей из района Инонии. Ответный огонь орудий с Красной Горки и Кронштадта заставил ее замолчать. В 18.00 вместе с Т-202 и Т-207 «Буря» вышла из Батарейной бухты на о.Лавенсари, куда прибыла в 21.00. Корабли получили приказ командира Островного укрепленного сектора отогнать корабли противника от о.Соммерс и уничтожить огневые точки на острове. В 22.23 «Буря» и два БТЩ вышли с Лавенсари под флагом капитана 2 ранга П.Е.Никитченко. 22.39 на северо-востоке на расстоянии 70 кбт обнаружили силуэты вражеских кораблей. Первым открыл огонь Т-207. «Буря» шла концевой и включилась в перестрелку позже всех, в 23.20. Уже через три минуты, попав под накрытие неприятельских залпов, поставила дымовую завесу, прекратила огонь и отвернула на юг. 23.55 с запада показались три корабля противника, «Буря» и Т-207 открыли огонь, в 23.58 неприятель отвернул. Наши корабли маневрировали в районе операции до 9.30 утра 9 июля, периодически обстреливая вражеские корабли и о.Соммерс главным калибром и 45-мм пушками. В 11.23 группа пришла на рейд Лавенсари, израсходовав весь боезапас.

22 августа 1942 г. в 23.00 «Буря» вышла из Кронштадта в составе конвоя (КЛ «Красное знамя», ПЛ Щ-304, 3 БТЩ, 4 МО) и 23 августа в 6.50 прибыла на Лавенсари. Ровно через сутки вместе с Т-202 (БТЩ «Фугас»), пятью МО и четырьмя ТКА направилась с рейда Лавенсари в Нарвский зал. для нанесения артиллерийского удара по корабельному дозору противника у о.Б.Тютерс. Двигалась со скоростью 9 уз. за БТЩ. В 0.53 24 августа была вынуждена застопорить ход, поскольку БТЩ потерял оба паравана. В 2.12 дала малый ход, через минуту с правого борта у первого КО взорвалась мина. Корабль накрылся на

25° на правый борт, переломился на две части и через 3 минуты затонул в точке с координатами ш. 59° 49', д. 27° 30'. Экипаж был подобран из воды катерами МО.

Командиры во время войн: капитан-лейтенант Д.Н.Давыденков (с 1939 по 1940 г.), капитан-лейтенант А.А.Маклецов (с 22.6 по 10.1941 г.).

### «Пурга»

12–13 октября 1939 г. «Пурга» совместно с СКР «Вихрь» конвоировала из Кронштадта плавбазы ПЛ «Полярная Звезда» (в Таллин) и «Кронштадт» (в Палдиски).

Участвовала в войне с Финляндией. В ноябре 1939 г. включена в отряд особого назначения, созданный для занятия островов.

Находилась в распоряжении командира отряда капитана 1 ранга С.С.Рамишвили (флаг на лидере «Ленинград»). 1 декабря в 10.00 отряд сосредоточился на рейде Колганпя, а в 12.10 снялся с якоря. СКР сопровождал эсминец «Артем», шедший под флагом командира отряда. Пройдя прол. Хайлода, около 16 часов подошел к о. Суурсари, куда в 17.00 высадились разведгруппа и, никого не обнаружив, в 18.00 вернулась на корабли. Отряд направился в Лужскую губу. 3 декабря в 5.30 «Пурга» вместе с СКР «Буря» вышла из Лужской губы к Суурисари с командованием операцией на борту. В 10.30 началась высадка десанта, в 18.00 остров был занят.

«Пурга» в это время находилась в дозоре у северного прохода.

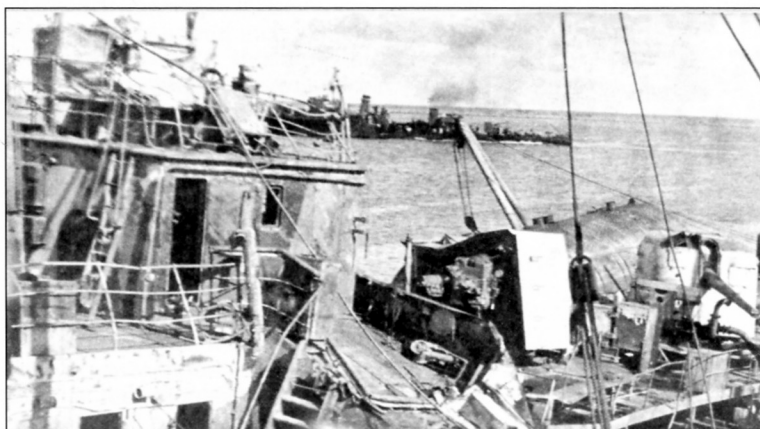
18 и 19 декабря 1939 г. СКР «Пурга» в составе эскадры сопровождал линкоры «Октябрьская Революция» и «Марат», выходившие из главной базы для обстрела батарей у Саренпя.

22 июня 1941 г. «Пурга» встретила в составе учебной бригады ПЛ (флаг комбрига), базировавшейся на Ленинград.

27 июня СКР вошел в состав специального соединения «Восточная позиция», сформированного для постановки минных заграждений. 4 июля совместно с МЗ «Урал» и ЭМ «Калинин» ставил мины между о-вами Родшер и Вайндло.

19 июля выделен для участия в десантной операции на о-вах Лункулансари и Мантинасари на Ладожском озере, в тот же день СКР перешел из Кронштадта в Ленинград.

Вечером 20 июля в составе отряда под флагом командующего Морской обороной Ленинграда (МОЛ) и Озерного района (ОР) контр-адмирала Ф.И.Челпанова, с шестью транспортами, на которых находились 1-й и 2-й батальоны 4-й БрМП, перешел от Васильевского острова в Шлиссельбург, а в 22.10 с командующим МОЛ и ОР вышел из Шлиссельбурга в Андрусову бухту для установления связи с 7-й армией, а также



в Видлицу, где адмирал Челпанов встретился с командующим Ладожской военной флотилией (ЛВФ) и информировал его о намеченной операции. 21 июля «Пурга» выходила в район операции для разведки, но противник ничем себя не обнаружил.

22 июля сторожевик вышел из Видлицы для встречи транспортов с войсками и 23 июля в 5.44 прибыл с тремя транспортами в Андрусову бухту. В 20.21 отряд направился к о.Лункулансари, к нему присоединились три КЛ, два СКА и БКА. 24 июля с 8.15 прикрывал высадку десанта, вечером СКР ушел в Шлиссельбург пополнить запас топлива. Утром 26 июля «Пурга» под флагом Ф.И.Челпанова вышла для встречи транспортов с 3-м батальоном 4-й бригады (2-й десантный отряд), а затем прикрывала его высадку на о.Мантинсари. После проведения операции по высадке десантов СКР был передан в состав ЛВФ.

9 августа с двумя КЛ и катерами у о. Путсало (9 миль восточнее Лахдепохья) артогнем поддерживал части 168-й СД. 15 августа участвовал в операции по за-

**Подъем канонерской лодки «Бира»; на заднем плане СКР «Пурга». Ладожское озеро, 1942 г.**



хвату о-вов Кельосаари и Хаккосало. 16 августа совместно с КЛ «Бира» отражал высадку десанта противника с о-вов в районе Сортавалы в тыл советским войскам. 18 августа предположительно уничтожил до 500 человек десанта противника, высаживавшихся на плотках в районе Кельосаари, при этом получил прямое попадание 76-мм снаряда.

16 августа совместно с КЛ «Бира» отражал высадку десанта противника с о-вов в районе Сортавалы в тыл советским войскам. 18 августа предположительно уничтожил до 500 человек десанта противника, высаживавшихся на плотках в районе Кельосаари, при этом получил прямое попадание 76-мм снаряда.

19–20 августа «Пурга» на которой поднимал свой флаг командующий флотилией капитан 1 ранга Б.В. Хорошкин, прикрывала эвакуацию и посадку на суда 168-й СД, из района Кильпола в район южнее Кексгольма и на о.Валаам. СКР подходил на близкие дистанции к батареям противника и обстреливал вначале из пушек малого калибра, вынуждая открывать ответный огонь. Затем по засеченным вспышкам вражеских батарей открывали огонь орудия главного калибра. В течение 35 ч корабль вел артиллерийский огонь, израсходовав 380 снарядов. Когда на выходе из бухты одна из барж села на мель, противник немедленно открыл по ней массированный огонь из пушек и минометов и автоматов. Тогда «Пурга» полным ходом вошла в бухту, быстро развернулась и, взяв баржу на буксир, вывела ее в безопасное

место. Под непрерывным огнем шлюпки СКР вывезли 300 человек.

25 августа с 6 ТЩ и 3 СКА конвоировал баржи с 168-й СД от Валаама в Шлиссельбург. 11 сентября участвовал в обстреле о. Рахмасаари.

12 сентября доставил в Осиновец 60 т боеприпасов. Поскольку причалы еще не были построены, двое суток разгружался с помощью шлюпок. Поддерживал береговые части ЛВФ, оборонявшие правый берег Невы в районе Шлиссельбурга.

17 сентября 1941 г. обеспечивал эвакуацию войск с о.Валаам и Байевых о-вов в Осиновец, сел на камни у Валаама, получил подводную пробоину, были погнуты винты. Ремонт корпуса осуществлялся силами личного состава.

С 30 сентября СКР «Пурга» привлекался к доставке особо важных грузов через Ладожское озеро. 2 октября привел в Осиновец караван судов. 3 октября в составе конвоя с КЛ «Шексна», двумя транспортами и тремя ТЩ совершил переход Осиновец – Новая Ладога, корабли выдержали шторм в 9 баллов.

4 ноября вывез из Осиновца в Новую Ладогу 300 женщин и детей. 17 ноября в составе отряда вышел из Новой Ладоги в Морье на зимнюю стоянку. Суда везли муку для Ленинграда, шли во льду толщиной 45–50 мм, несколько раз корабли затирало. «Пурга» получила незначительные повреждения бортов. 19 ноября с двумя КЛ и двумя БКА была затерта льдами в 7 милях от маяка Морьинский. Зимовала во льдах на подходах к Осиновцу. Всего за 1941 г. СКР

**Сторожевой корабль «Пурга» на Ладоге**





совершил 21 рейс по перевозке войск, боеприпасов, продовольствия, в том числе в четырех рейсах вел на буксире баржи. За 99 ходовых дней прошел 6541 милю.

В июне 1942 г. в доке были исправлены винты. 26 – 27 июля в составе отряда прикрытия вместе с шестью МО участвовал в набеговой операции по уничтожению плавсредств противника в гавани Саунасари. В бухте вражеских кораблей не оказалось, поэтому огонь велся по побережью, занятому противником. 30 июля оказал помощь каравану судов, застигнутому штормом на озере. 6 августа был включен в состав отряда по захвату о.Ганге-Па в трех милях к юго-западу от Валаама. 8 августа в 19.00 отряд вышел из Новой Ладоги. На «Пурге» отказал рулевой привод, из-за потери времени на его исправление отряд был вынужден повернуть обратно: СКР направился в Новую Ладогу пополнить топливо, а катера – к о.Сухо. 9 августа в 18.30 «Пурга» прибыла к Сухо, где присоединилась к катерам. В 19.30 отряд вышел на операцию и 23.25 прибыл в точку севернее Ганге-Па. С СКР спустили две шлюпки с десантом и МО повели их к берегу. Высаженный 10 августа в 1.10 десант противника не обнаружил, и в 10.10 отряд вернулся в Новую Ладогу.

19 августа в 23.00 с двумя МО СКР направились от Осиновецкого маяка в район о.Коневец – банка Суханевская с задачей обнаружить и уничтожить плавсредства противника. Не встретив противника, отряд 20 августа в 7.42 вернулся в бухту Морье.

31 августа в 6.30 вместе с КЛ «Нора» прибыл в Шлиссельбургскую губу, артиллерийским огнем оказывал содействие частям 128-й СД, участвовавшим в Синявинской наступательной операции.

В 15.41 корабли были атакованы тремя Ю-88, сбросившими 18 бомб, обошлось без повреждений. С 19.00 до 20.25 выполнил две стрельбы по артбатареям противника в районе рабочего поселка № 2. В 21.40 ушел с огневой позиции и стал на якорь в 10 кбт от буя банки Железница. 1 сентября в 9.20 снялся с якоря для перехода к ВМБ Осиновец, шел со скоростью 12 уз., работали оба котла и две турбины. В 9.48 был атакован самолетами противника, увеличил скорость, открыл огонь из четырех 45-мм орудий и четырех пулеметов. К кораблю прорвались три «юнкерса». Одна бомба попала в корабль, пробила палубу и днище в первом КО и разорвалась в воде. Затопило первое КО, вода стала поступать в кубрик № 1 и первое МО. Несколько бомб упали у бортов, осколками пробило баки с бензином, от чего начался пожар. Загорелась краска на бортах, огонь

перекинулся на ходовой мостик, шлюпки. Корабль получил крен на левый борт и шел под левой турбиной. Носовой погреб пришлось затопить во избежание взрыва. В тушении пожара приняла участие КЛ «Нора». Пламя удалось сбить, но положение СКР оставалось критическим, так как он принял много воды. «Нора», пытаясь взять «Пургу» на буксир, навалилась на ее правый борт. Кромка палубы начала погружаться в воду, вода с левого борта пошла к люкам. Экипаж был вынужден покинуть корабль. В 10.13 «Пурга» перевернулась через левый борт и долго держалась на плаву вверх килем, а затем затонула в 25 кбт к востоку от мыса Осиновецкий на глубине 9 м. Ее носовую оконечность оторвало по 47-й шп.

Погибли 11 моряков, 28 были ранены, 8 из них – тяжело. В сентябре 1942 г. корабль обследовали водолазы АСО АГО ЛВФ. С него были сняты и подняты из воды 2 102-мм орудия, 4 45-мм, 1 ДШК, 2 пулеметные установки М-1.

С 13 июня 1943 г. АСО КБФ выполнял подъемно-водолазные работы, в которых участвовали буксирный п/х «Штаг», подъемный кран и два водолазных бота. При подъеме вместо жестких понтонов использовались металлические плашкоуты. Предварительно поставленный на ровный киль корабль 22 июля подняли и прибуксировали в бухту Морье. 9 сентября он был поднят с помощью 200-т и 80-т понтонов и переведен к пирсу Морье, где его установили на подготовленное место для демонтажа механизмов.

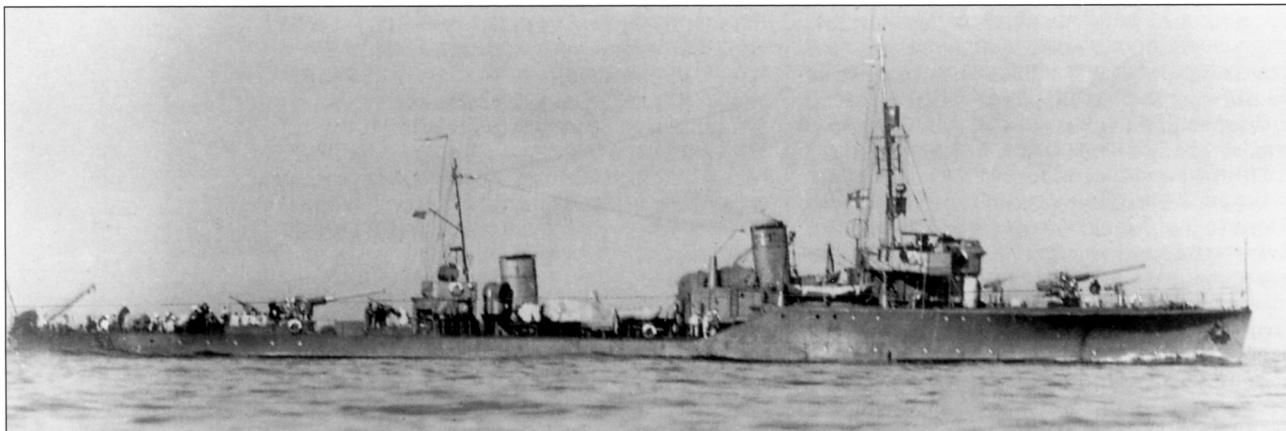
Впоследствии турбины и котлы «Пурги» были использованы для восстановления СКР «Вихрь», механизмы которого ранее передали на СКР «Тайфун». Командиры: старший лейтенант В.Н.Филиппов (с 1939 по 1940 г.), старший лейтенант С.В. Семенов (до 8.1941 г.), капитан 3 ранга К.М. Балакирев (8.1941 – 1942 г.), капитан-лейтенант И.Я. Горовой (1942 г.).

#### «Циклон»

Зимой 1938/39 г. СКР прошел средний ремонт на Кронштадтском морском заводе. Накануне войны с Финляндией началось формирование Ладожской военной флотилии. Предполагалось включить в ее состав два СКР типа «Ураган». 12 октября 1939 г. «Циклон» пришел в главную базу флотилии – Шлиссельбург, но в конце октября вернулся в Кронштадт.

Участвовал в войне с Финляндией, базировался на Усть-Лугу, с 4 января 1940 г. – на Таллин.

1 декабря 1939 г. вышел в дозор на восточный Суурсарский плес с задачей охраны южного Гогландского прохода. Вечером



**Один из стороже-  
вых кораблей  
Балтийского флота.  
Снимок сделан  
финской разведкой**

2 декабря ушел в Лужскую губу для приема топлива. 3 декабря направился на западный Суурсарский плес для прикрытия десанта на о.Суурсари (Гогланд). Около 10.00 «Циклон» присоединился к СКР «Снег» и «Туча». После захвата острова корабли вернулись в Кронштадт.

10 и 14 декабря «Циклон» в составе эскадры сопровождал ЛК «Октябрьская Революция», направлявшийся для подавления береговой батареи на о.Койвисто у Саренпя.

30 декабря он вышел в море с аналогичным заданием, но корабли долго пробились сквозь льды и только 1 января 1940 г. вышли на чистую воду. 2 января «Циклон» получил приказ следовать в Таллин.

22 июня 1941 г. СКР находился в Таллине. Вошел в состав специального соединения «Восточная позиция», сформированного для постановки минных заграждений. 7 июля с МЗ «Урал», ЭМ «Калинин» в сопровождении трех БТЩ и двух МО ставил мины между о.М. Тютерс и мысом Маху, отражал атаки авиации. 5 августа совместно с СКР «Снег» в сопровождении двух ТЩ и двух МО поставил 60 мин обр. 1926 г. на южных подходах к о.Утэ.

При подготовке флота к переходу в Кронштадт включен в состав арьергарда. Утром 28 августа после выхода кораблей и транспортов из Таллина ставил мины при входе на Таллинский рейд. В тот же день в 21.15 арьергард вышел в Кронштадт. «Циклон» под флагом командира дивизиона капитана 3 ранга В.Н.Филиппова шел головным. Корабли нагоняли первый конвой. В 21.30 идущий впереди транспорт подорвался на mine. Для спасения с него людей СКР застопорил ход и начал спускать шлюпки, но 22.10 неожиданно в районе второго КО с левого борта прогремел сильный взрыв. Корабль переломился и, перевернувшись через левый борт, спустя три минуты затонул. Экипаж был подобран СКР «Снег», который на следующий день также по-

гиб на mine. Исключен из состава флота 10.9.1941 приказом №00315.

Командиры во время войн: старший лейтенант А.Г. Письменный (с 1939 по 1940 г.), старший лейтенант М.А. Росиев (с 22.6 по 29.8.1941 г.) погиб.

#### **«Снег»**

Участвовал в войне с Финляндией. 30 ноября 1939 г. находился в дозоре на восточном Суурсарском плесе. В 12.25 у о.Сомери (Соммерс) встретил и потопил шюцкоровский моторный катер V-14. 1 декабря утром сменен на позиции и ушел в Лужскую губу. В 13.00 вместе с эсминцем «Ленин» отправился для занятия о.Нарви. В 14.45 в 10 кбт от Нарви с эсминца заметили перископ подводной лодки, «Снег» вышел в атаку, сбросив 15 глубинных бомб. Высаженные на остров десантные партии никого на нем не обнаружили, подняли государственный флаг СССР и вернулись на корабли.

Вечером 1 декабря «Снег» был включен в состав отряда (3 БТЩ и ТР) для занятия о.Суур-Тютярсари (Б.Тютерс). 2 декабря в 1.35 отряд вышел из Кронштадта и, пройдя прол. Хайлода и Нарвскую губу, около 13.00 подошел к острову. В 13.25 с дистанции 42 кбт выпустил 24 102-мм снаряда и сбросил две малые глубинные бомбы, затем стал на якорь. 13.57 началась высадка с транспорта, противник сопротивления не оказывал, и через 1 час 20 минут высадка закончилась.

18 декабря 1939 г. в 6.30 в составе эскадры сопровождал ЛК «Октябрьская Революция», который вышел из главной базы для обстрела батареи у Саренпя. За кромкой льда присоединился к лидеру «Минск» и эсминцу «Стерегающий». Они отделились от эскадры и направились для обстрела Саренпя с юго-запада. В 14.58 на корабле волной повредило ходовую рубку, вышел из строя телеграф — пришлось вернуться в базу. С января 1940 г. проходил текущий ремонт в Кронштадте.

Участвовал в Великой Отечественной

войне. 22 июня 1941 г. стоял в Кронштадте на ремонте у Морского завода. Срочно завершив ремонт, ушел в Таллин. 30 июня совместно с СКР «Туча» (под прикрытием МО) ставил мины в Ирбенском прол. в районе банки Михайловской.

6 июля утром в составе отряда (СКР «Туча» и 3 ЭМ) вышел с рейда Куйвасту (Муху-Вейн) на постановку минного заграждения (имел 30 мин обр. 1926 г.), но около 12.00 из-за неисправности машин (авария подшипника) вынужден был вернуться в Моонзунд. На подходе к прол. Вири-Курк был атакован немецкими самолетами. Попадание даже осколков бомб в мины, находящиеся на палубе, могло привести к гибели корабля. Поэтому командир решил освободиться от мин, которые и были поставлены в этом районе. Уклонившись от атак авиации, корабль вернулся в базу.

12 июля совместно с СКР «Буря» выставил минные заграждения (60 мин четырьмя банками) к югу от о.Моргонланд на юго-западных подходах к Ханко.

16 июля на рейде Роухукюля принял 30 мин заграждения КБ-3 и вечером 17 июля совместно с СКР «Туча» (флаг командира дивизиона) под охраной ЭМ «Сердитый» (флаг командира ОЛС В.П.Дрозда) и «Грозный» вышел на минную постановку к устью Зап. Двины, чтобы закрыть вход в Ригу. В 1.58 18 июля на mine подорвался СКР «Туча». Комдив приказал «Снегу» продолжать операцию. Поставив мины, «Снег» вернулся к «Туче», взял ее на буксир и повел в точку постановки МЗ, а затем – в Роухукюля (Муху-Вейн). Переход длился 16 часов, корабли отразили 17 атак немецких самолетов, ни одна из 150 бомб, сброшенных ими, не

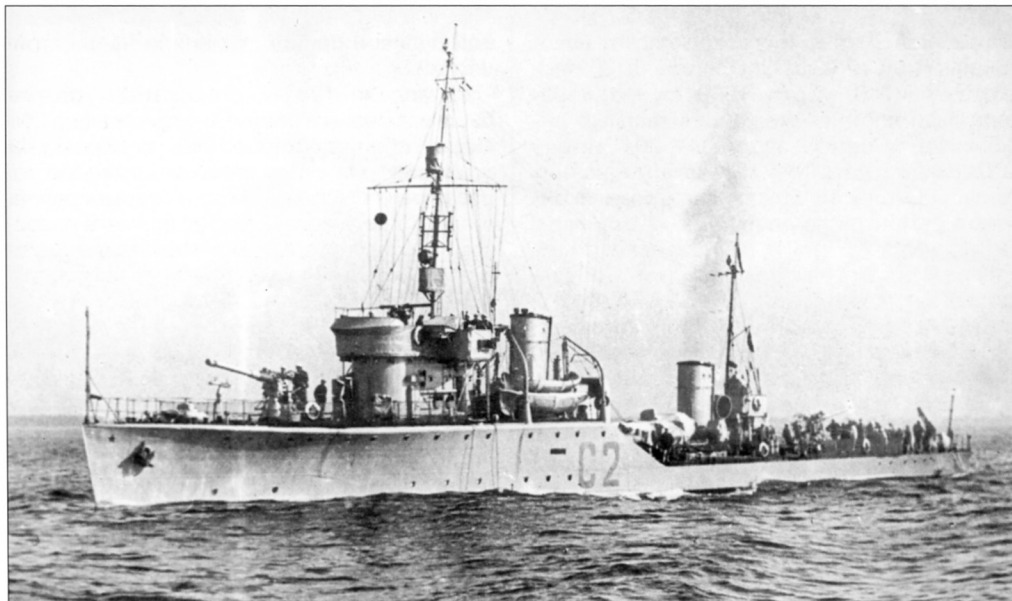
попала в корабли. 5 августа вместе с СКР «Циклон» в сопровождении двух ТЩ и двух МО поставил 30 мин обр. 1926 г. на южных подходах к о.Утэ. 12 августа «Снег» и «Буря» под прикрытием катеров МО поставили последнее минное заграждение (60 мин четырьмя банками) в устье Финского зал. к югу от о.Моргонланд и вернулись в Таллин.

При подготовке флота к переходу в Кронштадт включен в состав арьергарда. Утром 28 августа поставил мины при входе на Таллинский рейд. В 21.15 вышел из Таллина, вечером того же дня подобрал экипажи погибших на минах СКР «Циклон» и транспортов. 29 августа в 7.35 подвергся атаке самолетов противника. В 7.45, отразив атаку, коснулся носом плавающей мины (машины были застопорены). В результате взрыва носовая часть до первого КО была разрушена и провисла, котлы и турбины не пострадали. Личный состав вывел из действия котлы и механизмы и покинул СКР, который продолжал садиться носом. Давление воды по мере погружения разрушало водонепроницаемые переборки. В 8.30 корабль, встав почти вертикально, затонул. Исключен из состава флота 10.9.1941 приказом № 00315.

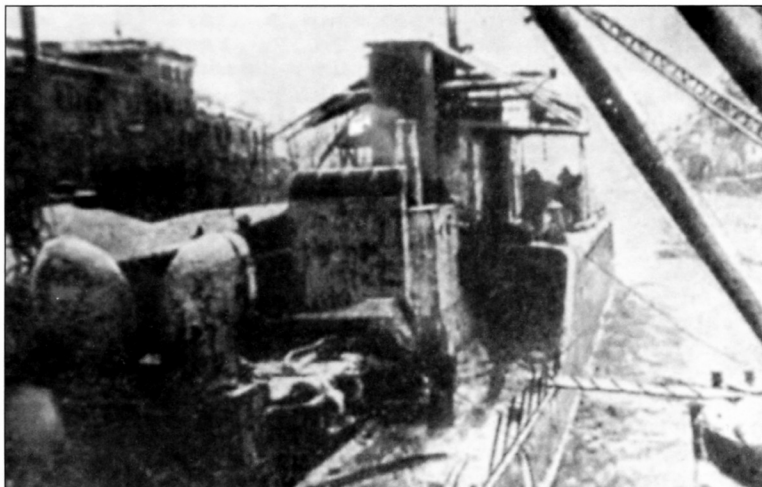
Командиры во время войн: старший лейтенант Д.Я. Самус (с 1939 по 1940г.), старший лейтенант М.И. Орлов (с 22.6 по 29.8.1941) погиб.

#### «Тайфун»

С 1939 г. находился на капитальном ремонте на заводе имени А.А.Жданова, числился в отряде вновь строящихся и ремонтирующихся кораблей. В 1941 г. из-за артобстрелов завода переведен в Большую Невку. При ремонте на «Тайфун» установили ГТЗА,



**СКР «Тайфун» в  
Финском заливе,  
1930-е гг.**



**Сторожевой корабль «Тайфун» перед капитальным ремонтом**

питательный турбонасос, поршневые масляные насосы, маневровые клапаны, рулевую машину и главный паропровод с СКР «Вихрь», так как штатные механизмы пришли в негодность в результате повреждений от артобстрелов и бомбардировок. 13 августа 1943 г. капитальный ремонт был закончен, и после испытаний корабль 24 сентября передал флоту. Испытания проводились на ограниченном пространстве между Володарским и Финляндским мостами на р. Неве. ГЭУ опробовали поочередной работой турбин с последующим пересчетом.

Участвовал в Великой Отечественной войне. В 1944 г. входил в состав группы СКР бригады траления ОВР КМОР.

## Черноморский флот

В составе Черноморского флота находились только два СКР проекта 2 первой серии. В марте 1939 г. оба корабля были поставлены на капитальный ремонт на «Севморзавод» № 201 имени С.Орджоникидзе, так как каждый из них прошел около 46 500 миль. Сроки окончания ремонтов по плану: для «Шорма» – август 1941 г., для «Шквала» – сентябрь 1941 г. В связи с началом войны и большой загрузкой завода ремонтом поврежденных в боях кораблей работы на СКР продвигались медленно. В ноябре из-за налетов авиации на Севастополь сторожевики перевели в Потти для завершения ремонта на филиале завода № 201.

Всего «Шорм» и «Шквал» находились в ремонте три года. На кораблях дополнительно установили по два 45-мм орудия, два ДШК, на юте – новый кран с электроприводом; на палубе проложили размагничивающую обмотку системы ЛФТИ. Паро-

26 января 1944 г. с СКР сняли два 37-мм автомата и передали их на КЛ. С 17 мая того же года вошел в состав 11-го дивизиона ЭТЩ. 17 июля «Тайфун» перебазировался на Лавенсари и поступил в оперативное подчинение командира Островной ВМБ. 2 августа в сопровождении трех СКА и четырех ТКА перешел с Лавенсари в Кронштадт. 30 сентября в составе конвоя (СКР «Туча», ЭТЩ «Полухин», ТР, 2 баржи, СКА) вышел из Кронштадта на Лавенсари, а оттуда – в Порккала-Удд с имуществом для новой базы.

7 октября «Тайфун» вместе с СКР «Туча» конвоировал ТР, две баржи и СКА на Лавенсари, а затем вернулся в Кронштадт. 4 ноября провел шесть ТР из Кронштадта в порт Койвисто. 23 ноября перешел с рейда Улко-Таммио в Кронштадт, а 29 ноября – в Ленинград.

Зимой 1944/45 г. прошел на заводе имени А.А.Жданова заводской ремонт, в ходе которого на СКР дополнительно поставили один 37-мм автомат, а четыре одноствольных пулемета ДШК заменили на три спаренные ДШКМ (завершен 31 марта 1945 г.). Летом перешел в Кронштадт, где до конца 1945 г. временно находился в составе КМОР.

Командиры во время войны: капитан 3 ранга П.В.Шевцов (с 9.12.1942 по 24.7.1943), капитан-лейтенант И.С. Михайловский (с 10.7.1943 по 29.1.1944), капитан 3 ранга К.М. Буздин (с 29.1 по 2.12.1944), капитан-лейтенант А.А. Казанков (со 2.12.1944 по 9.5.1945).

Исключен из боевого состава флота 30.11.1954 и переклассифицирован в учебный корабль.

вой рулевой привод заменили на электрический.

23 апреля 1942 г. сторожевые корабли были включены в состав 1-го дивизиона ЭМ. После гибели в октябре 1943 г. лидера и двух эсминцев они стали самыми крупными кораблями на Черном море, которым разрешалось выходить в море без прямого разрешения Ставки Верховного Главнокомандующего. С мая 1944 г. входили в состав отдельной бригады СКР (ОБСКР).

### «Шквал»

К началу Великой Отечественной войны стоял в капитальном ремонте на заводе № 201, был придан 2-й бригаде ПЛ. 3 ноября 1941 г. в 2.25 «Шквал» с двумя ЭМ и СКР «Шорм» вышел из Севастополя. На корабле, кроме экипажа и сдаточной команды, находились семьи рабочих завода № 201, эвакуируемые из Севастополя. Корабль шел под одной турбиной. Уже в море



вышел из строя питательный турбонасос, затем обнаружилась утечка масла из расходных цистерн, из-за неправильного переключения клапанов масло вытекало в трюм. В 10.32 сторожевики зашли в Балаклаву. Сдаточная команда ввела в строй вторую турбину. Перед отходом по приказу старшего морского начальника Балаклавы на корабль погрузили бойцов аварийно-спасательного отряда ЧФ с имуществом и оружием, что еще больше увеличило осадку. В 18.40 4 ноября начался переход в Поти. От мыса Сарыч корабли легли курсом на Синоп. Турбонасос действовал с перебоями, его приходилось останавливать. Неровно работали турбины, котлы не давали перегретого пара. К тому же резко испортилась погода. На рассвете прорвало трубу главного паропровода. На шлюпке с СКР «Шторм» доставили баллон с кислородом и сварщика. Через три часа повреждения устранили, и корабли продолжили движение. Шторм усиливался, крен достигал 45°, через неплотно пригнанные люки вода стала поступать в кубрики, машинные и котельные отделения. За борт смыло бочки с машинным маслом, ящики с инструментом и запчастями. Ночью вышел из строя питательный насос, пришлось погасить котлы, и корабль лишился хода.

К утру шторм утих, и один насос удалось исправить. В 12.00 6 ноября корабль подошел к Сочи и стал на якорь – закончилось топливо. На буксире его привели в Туапсе.

се. 15–16 ноября СКР перешел в Поти для продолжения ремонта.

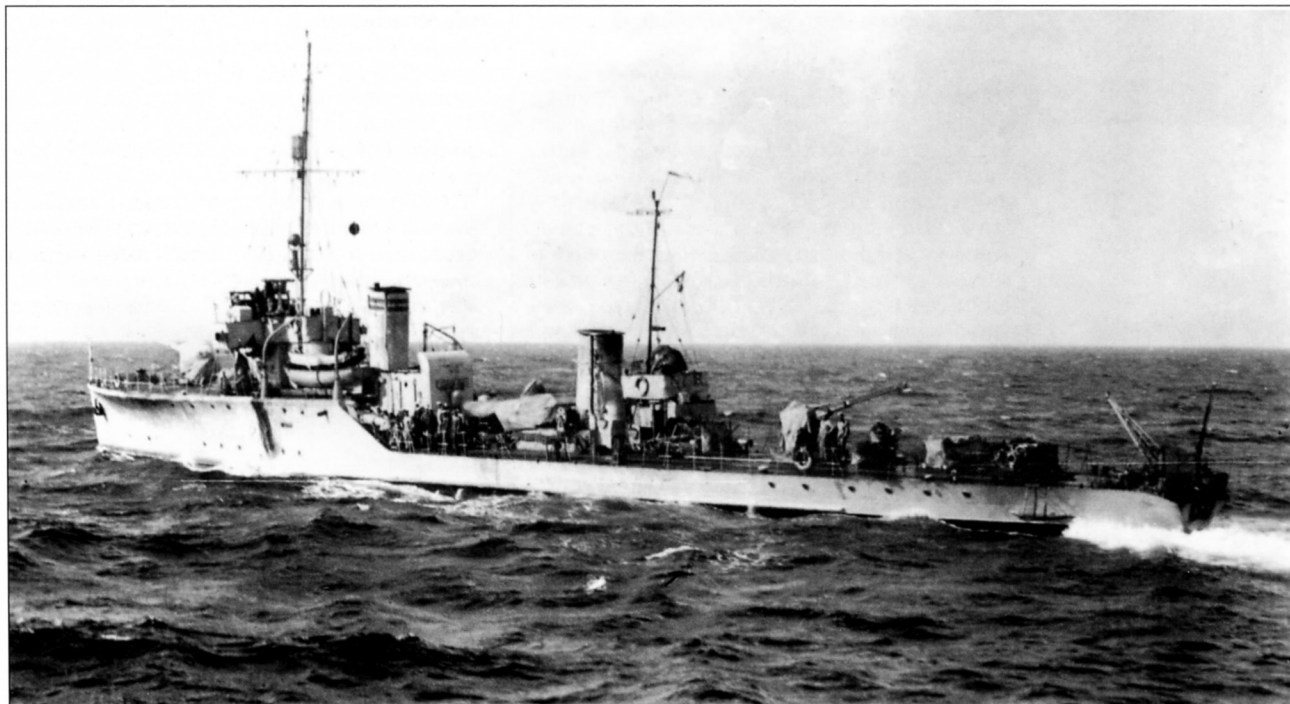
6 мая 1942 г. «Шквал» завершил заводские ходовые испытания, а 24 мая поднял Военно-морской флаг.

8 июня в 5.40 прибыл из Поти в Туапсе с ТЩ «Искатель», находясь в охранении ТР «Белосток». 10 июня перешел из Туапсе в Новороссийск, конвоируя с ЭМ «Незаможник» ТР «Грузия». В тот же день в 23.00 вышел с «Незаможником» из Новороссийска и 12 июня в 11.28 прибыл в Поти. 19 – 20 июня перешел из Поти в Новороссийск, а 21 июня в 23.45 вместе с ТЩ «Мина» и двумя СКА прибыл в Севастополь, доставив пополнение защитникам города. 22 июня в 1.00 ушел из Севастополя и в 23.45 вернулся в Новороссийск.

25 июня в 4.13 совместно с БТЩ-412 вышел из Новороссийска и в 23.00 прибыл в Севастополь, доставив бойцов и командиров 142-й морской стрелковой бригады, боезапас и продовольствие. На переходе СКР подвергался многочисленным атакам самолетов. 26 июня «Шквал» перешел из главной базы в Новороссийск, откуда 29 июня перешел в Анапу, а 1 июля вернулся в Новороссийск. 2 – 3 июля с ЭМ «Незаможник» и СКР «Шторм» перешел в Поти, на переходе вышло из строя рулевое устройство, но через 45 минут неисправность была устранена.

3 августа в 9.27 вышел из Туапсе для усиления охраны поврежденного крейсера «Молотов» и лидера «Харьков», воз-

**Сторожевой  
корабль «Шквал»  
вскоре после  
вступления в строй**





вращавшихся с операции в Феодосийском заливе.

8–9 августа конвоировал МЗ «Сызрань» из Туапсе в Новороссийск; в обратном направлении сопровождал ТР «Березина». 12 августа в 0.45 возвратился из Туапсе и на Новороссийском рейде участвовал в отражении массированного налета авиации противника на город и порт; повреждений от разрывов бомб не имел. 13 августа, снимаясь с якоря в районе Кабардинки, сел на мель. В 5.30 14 августа снят с мели буксирами, а в 20.30 вышел из Новороссийска, конвоируя ТР «Курск» с эвакуируемыми. 15 августа в 8.50 прибыл в Туапсе, а в 19.30 вышел в Сухуми, сопровождая буксир «Вежилев» с тремя баржами.

13 и 18 сентября совершил два перехода из Поти в Батуми; во втором из них охранял ЭМ «Незаможник», который вел на буксире ЭМ «Железняков».

10 октября перешел из Батуми в Поти, в тот же день в 22.05 вместе с ЭМ «Незаможник» вышел в море и 11 октября в 6.00 прибыл в Сухуми. На следующий день вернулся в Поти.

13 октября в 7.40 «Шквал» и ЭМ «Незаможник» вышли из Поти для обстрела Феодосийского порта. До мыса Индокопас корабли следовали вдоль Кавказского

побережья, затем повернули на мыс Чауда. Высланные в район Феодосии самолеты МБР-2 осветили САБами мыс Ильи, Двукорную бухту, береговые ориентиры, а также ослепили наблюдателей на береговых батареях противника. Получив надержную обсервацию, с 1.30 по 1.45 14 октября с дистанции 57 кбт СКР вел огонь по порту. В связи с тем, что среди бесшумных зарядов оказались пламенные, корабли демаскировали себя и по ним открыли огонь вражеские батареи, расположенные у села Сарыголь и у мыса Киик-Атлама. Израсходовав 151 снаряд и вызвав в порту несколько взрывов и три крупных пожара, корабли в 18.45 вернулись в Поти.

18–19 октября «Шквал» совместно с ЭМ «Незаможник», СКР «Шторм», БТЩ «Мина» конвоировал танкер «Москва» на переходе из Батуми в Туапсе. В море корабли попали в шторм, качка СКР достигала 45°, он плохо слушался руля, рыскал. 19 октября в 1.10 стал на якорь на рейде Туапсе. Ветер достигал 9 баллов, «Шквал» стал дрейфовать, а в 5.32 на его правый борт навалило шхуну «Интернационал», в результате образовались вмятина в борту и разрыв на палубе. 20 октября в 3.41 СКР «Шторм» при швартовке ударил кормой в правый борт «Шквала» в районе 132-го шп., в борту образовалась вмятина. В 6.09 «Шквал»

**«Шквал» в море,  
1930-е гг.**





вместе с СКР «Шторм» и ТЩ «Якорь» вышел из Туапсе в Потю, конвоируя танкер «Москва».

22–23 октября СКР конвоировал ТР «Калинин» из Туапсе в Потю, а 24 октября – ТР «Райкомвод» из Потю в Батуми.

11 ноября вместе с двумя СКА эскортировал из Батуми в Туапсе танкер «Передовик», а 12 – 13 ноября в составе того же конвоя перешел из Туапсе в Батуми.

14 ноября с 3.00 до 7.37 совершил переход Потю – Батуми, сопровождая танкер «В.Кутюрье», а в 15.45 вернулся в Потю.

15–16 ноября с БТЩ «Защитник» и двумя СКА конвоировал до Туапсе ТР «Калинин». 17 ноября в 21.30 с БТЩ-412 снова вышел в Потю, конвоируя ТР «Райкомвод», а 18 ноября в 14.45 вернулся в Туапсе.

19–20 ноября «Шквал» обеспечивал переход ТР «Калинин» из Туапсе в Потю, а ТР «Пестель» – из Потю в Сухуми.

В 7.30 21 ноября СКР прибыл в Сочи, а затем ушел в Сухуми. Приняв 300 раненых, в 14.10 вышел в Сочи. 22 ноября конвоировал в Туапсе ТР «Пестель», в тот же день вернулся в Сочи, а на следующий день конвоировал этот ТР в Сухуми.

24 ноября доставил из Сухуми в Сочи 330 человек маршевого пополнения, затем ушел в Туапсе. 25–26 ноября в составе конвоя (ЭМ «Незаможник» и БТЩ «Якорь») сопровождал танкер «Москва» из Туапсе в Батуми. 28 ноября 1942 г. «Шквал» встал на ремонт в Батуми для устранения вибрации циркуляционных насосов.

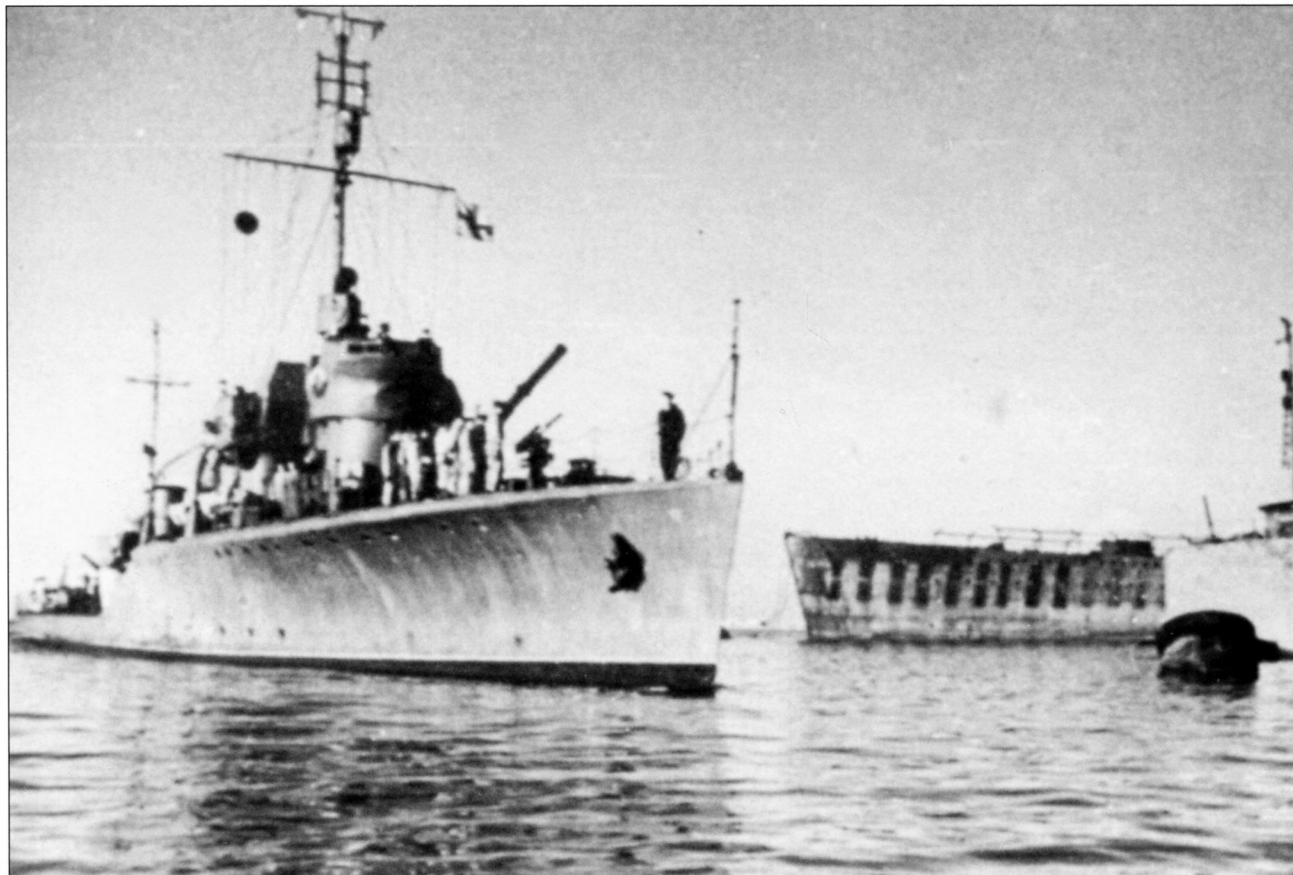
Сразу же после окончания ремонта участвовал в набеговой операции на Ялту и Феодосию. Утром 19 декабря вместе с ЭМ «Незаможник» вышел из Потю. До мыса Идокопас шли вдоль Кавказского побере-

жья, имитируя переход в Новороссийск, но с наступлением темноты подошли к Феодосии, установили связь с самолетом-корректировщиком, а затем с самолетом-осветителем. Получив сигнал о занятии кораблями огневой позиции, осветитель сбросил САБы над портом. С дистанции 60 кбт на скорости 8 уз. эсминец произвел пристрелку, а затем оба корабля открыли стрельбу на поражение, огонь велся чуть более четверти часа – с 1.31 по 1.48. Оба корабля израсходовали 190 снарядов. Противник поначалу принял разрывы снарядов за авианалет, поэтому зенитные батареи открыли огонь по нашим самолетам. Однако вскоре немцы обнаружили корабли и начали стрельбу по ним. ЭМ и СКР легли на курс отхода, а со «Шквала» сбросили дымовые шашки для имитации повреждения корабля. Береговые батареи перенесли огонь на дымзавесу, приняв ее за пожар на корабле. В это время «Шквал» и «Незаможник» были атакованы торпедными катерами. Корабли резко изменили курс, приведя ТКА за корму. Противник включил прожекторы, и береговые батареи вновь открыли прицельный огонь.

Со «Шквала» вторично сбросили несколько дымовых шашек. Гитлеровцы во второй раз перенесли огонь на дымзавесу, сорвав атаку своих ТКА. Через несколько минут ЭМ и СКР вышли из зоны обстрела. На переходе «Шквал» дважды обнаруживал и атаковал ПЛ. 20 декабря в 18.00 корабли вернулись в Потю. Во время операции на СКР вышел из строя котел № 2, неисправность ликвидировали за 40 минут.

До 25 февраля 1943 г. «Шквал» находился в ремонте. 26 февраля он пере-

**«Шквал» в боевом походе**



**Один из сторожевых кораблей Черноморского флота (предположительно «Шквал») у входа в гавань Поти. Справа виден корпус недостроенного крейсера «Куйбышев», прибуksированного из Николаева в 1941 г.**

шел из Поти в Батуми, а 28 февраля, охраняя ТР «Пестель», прибыл в Туапсе, затем ушел в Геленджик. 1 марта в 19.17 вышел в район Анапы для несения дозора, в 20.00 был обстрелян пулеметным огнем с двух ТКА противника. 3 марта в 10.38 вернулся из дозора в Туапсе.

5 марта конвоировал ТР «Львов» из Геленджика в Туапсе, в тот же день вернулся и вечером направился в блокадный дозор к мысу Меганом. При несении дозора вышло из строя рулевое устройство, и корабль в течение трех минут не имел управления. 6 марта в 9.00 вернулся в Геленджик, но в 19.35 вышел в дозор в район Анапы. 7 марта в 8.30 возвратился в Туапсе из дозора, противника не обнаружил. 8 марта – переход из Туапсе в Геленджик. 9 марта вместе с БТЩ «Якорь», конвоируя ТР «Львов» с ранеными, перешел из Геленджика в Сухуми, откуда 10 марта перешел в Батуми, а затем в Поти.

28–29 марта конвоировал из Батуми в Туапсе танкер «В.Кутюрье», а 30 – 31 марта сопровождал этот танкер снова в Батуми. 1–2 апреля совместно с БТЩ «Трал» и двумя СКА конвоировал ТР «Калинин» из Поти в Туапсе. 4 – 5 апреля с БТЩ «Искатель» и

«Гарпун» шел в охране ТР «Калинин» из Туапсе в Поти.

6 апреля в 7.06 вместе с БТЩ «Искатель» и двумя СКА вышел из Поти, сопровождая ТР «Шахтер». В 8 милях к юго-востоку от мыса Соук-Су транспорт был безуспешно атакован ПЛ противника. 7 апреля в 11.18 «Шквал» обнаружил перископ ПЛ в 6 милях к юго-востоку от Туапсе, СКР обстрелял место обнаружения перископа из пушек, а затем сбросил глубинные бомбы. В 12.30 конвой прибыл в Туапсе. 8 – 9 апреля перешел в Поти, а затем в Батуми. 19 апреля возвратился в Туапсе.

21 апреля выходил для усиления конвоя ТР «Тракторист», шедшего из Сочи в Туапсе. 23–24 апреля перешел в Поти. 12–14 мая вместе с БТЩ «Искатель» и СКА конвоировал ТР «Райкомвод» из Поти в Сочи, а затем в Туапсе.

16–18 мая совместно с БТЩ «Искатель» и «Якорь» конвоировал ТР «Райкомвод» из Туапсе в Поти. 20–21 мая, охраняя танкер «Стахановец», «Шквал» перешел из Батуми в Сухуми, а затем в Туапсе. 22 мая выходил для усиления конвоя ТР «Интернационал», поврежденного авиацией противника, прибыл с ним в Туапсе. 24 мая при-

шел в Батуми. 26 мая, конвоируя ТЩ «Земляк», направился из Поти в Туапсе с заходом в Сухуми и Сочи. 28 мая вернулся в Поти. 4 – 5 июня выполнил переход Очамчиры – Поти – Батуми. 5–7 июня вместе с БТЩ «Трал» конвоировал ТР «Стахановец» в Туапсе. 9 июня ушел в Батуми, а на следующий день в 18.00 вышел обратно в Туапсе. 11 июня в 1.20 – 2.00 в районе Пицунды был атакован неприятельскими самолетами, которые сбросили несколько осветительных и шесть фугасных бомб, повреждений не получил. В 6.24 «Шквал» прибыл в Туапсе, а в 8.57 ушел в Поти, куда прибыл в 19.16.

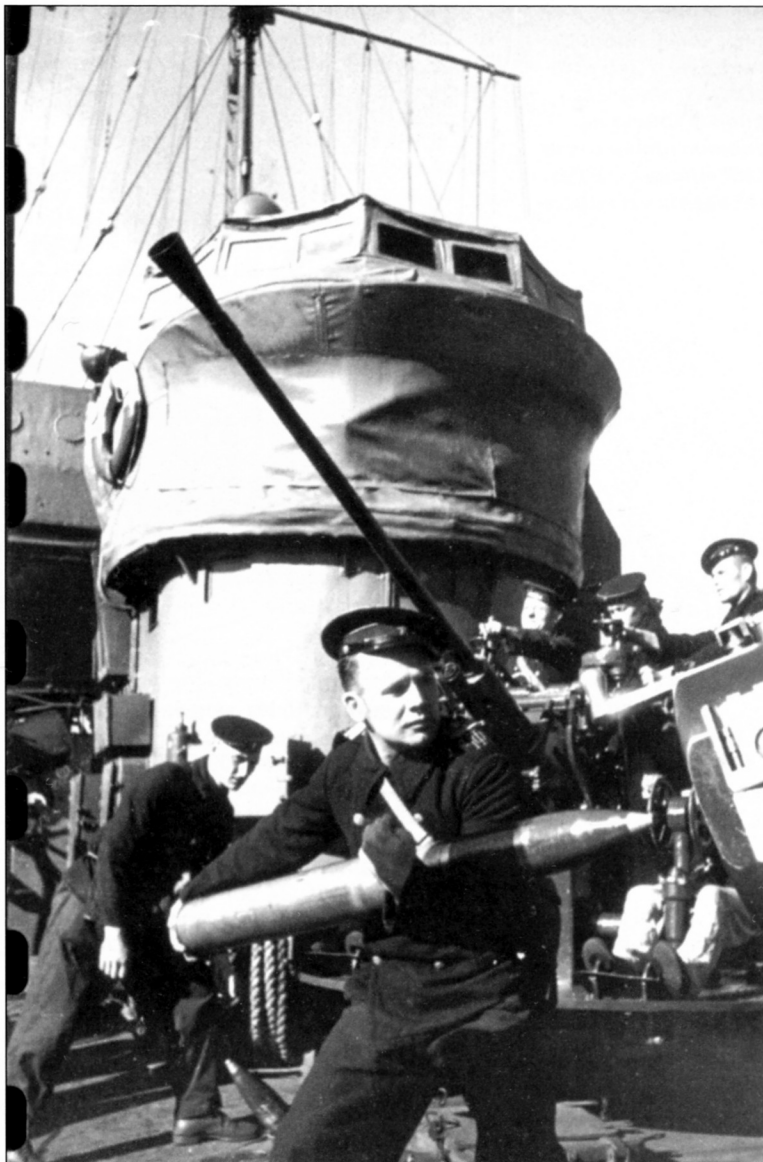
12 июня перешел из Батуми в Туапсе, а 13 июня – обратно.

12 июля прибыл из Батуми в Туапсе. 13 – 15 июля конвоировал танкер «Стахановец» до Батуми. 26 – 30 июля находился в охране танкера «Передовик», совершив переход Батуми – Сухуми – Туапсе – Сухуми – Батуми. 5 – 7 и 14 – 16 августа «Шквал» дважды конвоировал тот же танкер из Батуми в Туапсе и обратно; все походы прошли без происшествий.

В 19.00 20 августа 1943 г. «Шквал» вместе с СКР «Шторм» вышел из Туапсе в сопровождении трех МО для нанесения артиллерийского удара по аэродрому Анапа. На корабле держал флаг командир отряда капитан 2 ранга П.А.Бобровников. До 21.40 корабли шли вдоль берега со скоростью 18 уз. под прикрытием шести истребителей. В районе Новороссийска отряд уточнил свое место по мысу Дооб и горным вершинам. Получив донесение с самолета МБР-2 о готовности к корректировке, легли на боевой галс и в 1.20 открыли огонь по аэродрому с дистанции 65 кбт.

Первый залп лег с недолетом 300 м. Скорректировав огонь, перешли к стрельбе на поражение. Через несколько минут два прожектора осветили корабли и в 1.32 по ним открыли огонь береговые батареи. Катера МО прикрыли СКРы дымзавесами. В 1.37, закончив стрельбу, корабли увеличили скорость до 20 уз. и начали отходить от берега. «Шквал» и «Шторм» выпустили 193 102-мм снаряда. На аэродроме было зафиксировано шесть сильных взрывов. Противодействие оказывали две вражеские батареи (4 155-мм орудия), но безуспешно. Под прикрытием дымзавесы сторожевики вышли из-под обстрела и в 7.50 возвратились в Туапсе. 22 августа они перешли из Туапсе в Поти.

4 сентября СКР «Шквал» пришел из Поти в Туапсе. 9 – 10 сентября вместе со «Штормом» перешел из Туапсе в Батуми. 11 – 12 сентября оба СКР конвоировали танкер «Передовик» (1678 т бензина) в Туапсе, а затем вернулись обратно в Батуми.



17 сентября «Шквал» сопровождал ТР «Серов» из Поти до границы территориальных вод Турции, ТР направлялся в Трабзон. 20 – 21 сентября конвоировал танкер «И.Сталин» из Батуми в Туапсе, 22 сентября перешел в Геленджик.

«Шквал» участвовал в высадке десанта в районе станицы Благовещенская в сентябре 1943 г. в качестве корабля управления. 24 сентября в 17.30 одновременно с первым и вторым отрядами высадки десанта вышел в море, на СКР находился командир высадки контр-адмирал Г.Н.Холостяков (командир Новороссийской ВМБ) и его штаб. Ночью сторожевик атаковали три ТКА противника. Благодаря умелому маневрированию командира «Шквала» все шесть тор-

**Тренировка артиллерийских расчетов на СКР «Шквал»**



**Вручение наград за  
успешную проводку  
эскадры в Севасто-  
поль, 5 ноября  
1944 г. Слева на  
заднем плане стоят  
СКР «Шквал», БТЩ  
«Искатель» и «Щит»**



пед прошли мимо. Из-за штормовой погоды отряды произвели высадку на Анапском рейде. 25 сентября в 8.09 СКР прибыл в Геленджик, а в 14.15 – в Туапсе.

26 сентября «Шквал» совместно с четырьмя БТЩ и одним СКА в охранении танкера «И.Сталин» и буксира ЧФ-2 вышел из Туапсе в Батуми. 27 сентября в 8.01 обнаружил вражескую ПЛ в подводном положении. БТЩ «Трал» атаковал ее глубинными бомбами. В 17.20 конвой прибыл в Батуми. 3 – 5 ноября конвоировал транспорты «Райкомвод» и «Тракторист» из Поти в Туапсе. Утром 6 ноября прибыл в Батуми и в тот же день в составе конвоя (танкер «В. Кутюрье», 3 БТЩ и 4 СКА) вышел в Туапсе, куда прибыл 8 ноября в 1.25. 9 ноября вернулся в Туапсе, зайдя по пути в Сочи.

10 ноября вместе с тремя БТЩ и четырьмя СКА вышел из Туапсе, следуя в охранении танкера «В. Кутюрье» и буксира ЧФ-2. В 23.03 был обнаружен немецкий самолет-разведчик. В 1.15 11 ноября конвой атаковали самолеты противника, сбросившие 8 бомб, попаданий не было. В 13.35 конвой прибыл в Батуми.

15 ноября во главе конвоя из трех ТЩ и четырех СКА, сопровождавшего танкер «И.Сталин», вышел из Батуми. Между 17 и 18 часами конвой был обнаружен самолет-разведчиком, а в 18.46 атакован ПЛ противника (безрезультатно). В 5.12 17 ноября прибыли в Туапсе, а 18 ноября вышли в Батуми. В 19.16 в районе Лазаревского конвой был атакован ПЛ. Две торпеды прошли за кормой СКР и попали в борт тан-

кера. Возникший на нем пожар был ликвидирован командой танкера. Корабли атаковали ПЛ, но безуспешно. Танкер мог идти только со скоростью 6 уз. Конвой вернулся в Туапсе, однако из-за увеличившейся осадки танкер не мог войти в порт и встал на якорь. Утром 20 ноября конвой, усиленный одним БТЩ, вышел из Туапсе. Танкер для увеличения скорости шел на буксире МБ ЧФ-2. В течение дня обнаруживалась ПЛ, но ее атаки срывались. В 15.09 21 ноября конвой прибыл в Батуми.

23 ноября «Шквал» перешел из Батуми в Туапсе, 24 ноября – в Геленджик, а 28-го вернулся в Туапсе. 30 ноября вместе с СКР «Шторм» и БТЩ снова прибыл в Геленджик и в тот же день вернулся назад.

1–2 декабря с СКР «Шторм», двумя БТЩ и четырьмя СКА находился в охранении танкера «Передовик», следовавшего из Туапсе в Батуми.

Инспекцией ГМШ, осмотревшей корабль, состояние его механизмов было признано неудовлетворительным, и СКР с 1 января по 4 августа 1944 г. находился в гарантийном ремонте.

4 августа 1944 г. в охранении шести БО и трех МО перешел из Поти в Батуми, а 7 августа в охранении шести МО вернулся в Поти. Деятельность в составе ОБСКР начал в сентябре того же года в Поти.

4 сентября перешел из Поти в Батуми. На следующий день обеспечивал переход из Батуми в Поти недостроенного ЭМ «Огневои». 8 сентября в охранении трех МО и двух СКА вышел из Поти в Новороссийск, а



затем был направлен в Констанцу, имея на борту 236 человек личного состава эскадры ЧФ (экипажи для трофейных кораблей болгарского и румынского флотов). Прошел ремонт и докование в Варне.

В начале ноября «Шквал» прибыл в Севастополь, базировался в Стрелецкой бухте, поскольку Северная и Южная не были очищены от мин. 3 и 4 ноября отрядом ОБСР, в том числе и «Шквалом», проводились контрольные траления параван-тралом от мыса Херсонес до мыса Ай-Тодор для обеспечения прохода эскадры. 5 ноября в 7.00 «Шквал» вместе с двумя БТЩ и двумя БО прибыл в точку встречи с эскадрой, возвращавшейся в освобожденный Севастополь. В 10.00 отряд занял место в походном порядке в голове эскадры. В том же месяце СКР перешел в Батуми для обеспечения государственных испытаний ЭМ «Огневой» (проект 30).

20 декабря 1944 г. приказом командира Потийской ВМБ был направлен на поиск недостроенной ПЛ Л-25, которую переводили из Очамчиры в Потю. В ходе транспортировки ПЛ маломощный буксир не смог справиться с волной, отдал буксирный трос и ушел в Потю. Лодка дрейфовала, через крышки торпедных аппаратов в корпус поступала вода. «Шквал» обнаружил аварийную подлодку, подал трос и по-

вел ее на малые глубины к берегу. Но поступление воды продолжалось, дифферент на нос увеличивался. Субмарина погружалась, встав почти вертикально. Подошедший СКА снял с нее людей, СКР обрубил буксир, и Л-25 затонула на глубине 633 м.

В феврале 1945 г. «Шквал» ходил в Констанцу. После окончания войны прошел капитальный ремонт и модернизацию.

Первым командиром «Шквала» был Л.А.Владимирский, во время Великой Отечественной войны командующий эскадрой ЧФ, с 24 апреля 1943-го по 19 мая 1944 г. – командующий Черноморским флотом, а затем командующий эскадрой КБФ.

Командиры во время войны: капитан-лейтенант Н.А. Кадыгров (с 22.6 по 13.9.1941), капитан 3 ранга Д.Я. Баранов (с 13.9.1941 по 26.7.1942), капитан-лейтенант В.Г.Бакарджиев (с 26.7.1942 по 30.6.1943), капитан-лейтенант В.М.Гернгрос (с 30.6 по 22.12.1943), капитан-лейтенант П.А. Керенский (с 22. 12.1943 по 14.2.1945), капитан-лейтенант А.И. Соловьев (с 14.2 по 9.5.1945).

Исключен из боевого состава флота 12.11.1952 и переклассифицирован в корабль обеспечения боевой подготовки (мишень). 9.5.1953 передан ВМУ механиков флота в Одессе и переоборудован в учебное электромеханическое судно «Сура».

**Сторожевой корабль «Шквал» у борта плавбазы «Очаков» в Южной бухте Севастополя, 1948 г.**



### «Шторм»

К началу Великой Отечественной войны находился в капитальном ремонте на заводе № 201, был придан 1-й бригаде ПЛ.

В ночь на 3 ноября 1941 г. вместе с двумя ЭМ и СКР «Шквал» вышел из Севастополя. На корабле, кроме экипажа и сдаточной команды, находились семьи рабочих «Севморзавода», эвакуируемые из Севастополя. После небольшого ремонта в Балаклаве на корабль были погружены бойцы аварийно-спасательного отряда ЧФ с имуществом и оружием. 4 ноября в 18.40 вместе с СКР «Шквал» вышел из Балаклав в Поти. Начинался шторм. На рассвете 5 ноября на «Шквале» прорвало трубу главного паропровода. Ни сварщика, ни кислорода на СКР не было. На шлюпке со «Шторма» доставили баллон с кислородом. Через три часа сторожевики продолжили движение. Ночью шторм усилился, корабли потеряли друг друга, качка достигала 40°. К утру на «Шторме» закончилось топливо, и он лишился хода. Вскоре к СКР подошел тральщик, взял его на буксир и при-

вел в Поти. После ремонта вступил в строй 24 июня 1942 г., вошел в состав 1-го ДЭМ.

26 июня «Шторм» перешел из Поти в Батуми, затем вернулся в Поти. 28 июня снова перешел в Батуми и, вступив в охранение танкера «В. Кутюрье», вышел с ним в Новороссийск, куда прибыл 29 июня. 2 июля СКР участвовал в отражении налета на Новороссийск. Одна из бомб попала в сложенное на пирсе оборудование и разбросала его. На корабль упали два поршня весом по 80 кг и несколько мотков тонкой проволоки, которые опутали полубак и мостик. Кроме того, при разрыве бомбы на СКР обрушилось много воды и грунта. 2 – 3 июля вместе с ЭМ «Незаможник» и СКР «Шквал» перешел из Новороссийска в Поти.

16 июля стоял в Поти лагом к ЭМ «Бодрый». Корабли, находившиеся в порту, были атакованы 26 немецкими бомбардировщиками. В ходе налета в ЭМ попали две бомбы. От близкого разрыва СКР получил несколько пробоин, на палубе образовалась выпучина, 4-весельный ял выбросило за борт.

**Сторожевой корабль «Шторм», 1930-е гг.**



25 июля в 6.25 прибыл из Поти в Туапсе, охраняя ЭМ «Незаможник», который вел на буксире ЭМ «Железняков». В 21.12 вышел в море, конвоируя МБ «Алупка» и ТР «Тосно». 27 июля конвой зашел в Сухуми, а 28 июля прибыл в Поти. 30 июля «Шторм» вернулся в Туапсе. 4 – 6 августа он перешел из Туапсе в Поти, конвоируя ТР «Воршилов».

17 августа в 19.25 с ЭМ «Незаможник» вышел в море, сопровождая крейсер «Красный Кавказ» на ходовые испытания, 18 августа в 18.05 корабли прибыли в Батуми.

23 – 24 августа «Шторм» конвоировал ТР «Березина» в Туапсе, а затем вышел в Поти, охраняя спасательные суда «Меркурий» и «Алтай», а также МБ «Алупка», ведущий на буксире ТР «Димитров». 2 сентября прибыл из Батуми в Туапсе, сопровождая ледокол «Торос», а 3 сентября вместе с двумя СКА, «Торосом» и МБ «Вежилов» перешел в Новороссийск.

Участвовал в эвакуации Керченской ВМБ с Таманского п-ова. 4 сентября в 4.10 «Шторм» стал на якорь у Соленого озера, принял со шлюпок и катеров 531 бойца Особого батальона с вооружением (305-й батальон Ц.Куникова) и доставил их в 19.20 в Новороссийск.

5 сентября в 4.00 в составе конвоя (СКР «Кубань» и 3 СКА) вышел из Новороссийска, охраняя плавдок (6000 т), который буксировали ледокол «Торос», МБ «Вежилов», спасательное судно «Юпитер» и ТЩ «Петраш». 6 сентября в 3.20 конвой прибыл в Туапсе, а в 20.40 «Шторм» вышел в Новороссийск под флагом заместителя наркома ВМФ адмирала И.С.Исакова, на борту находился также командующий Черноморской группой войск генерал-полковник Я.Т.Черевиченко. 7 сентября вернулся в Туапсе.

Участвовал в переброске войск из Поти в Геленджик и Туапсе. 8 сентября в 21.00 принял 400 бойцов 81-й бригады морской пехоты и вышел из Туапсе к Кабардинке. На переходе у СКР отлетела крыльчатка турбовентилятора 2-го КО, вышел из строя котел № 2, корабль шел под одной турбиной. 9 сентября в 3.00 прибыл в Геленджик, затем вернулся в Новороссийск и ушел в Поти с эвакуируемыми на борту.

28 – 29 сентября перешел из Поти в Туапсе. 29 сентября выходил к мысу Джубга для оказания помощи спасательному судну (СС) «Юпитер», в 11.03 СКР подвергся атаке двух Ю-88, сбросивших 12 бомб, попаданий не было. Вечером того же дня перешел в Геленджик.

30 сентября в 1.50 в сопровождении двух СКА направился из Геленджика с бойцами и командирами 408-й СД в Туапсе, куда прибыл в 5.10, а в 19.00 вышел в район Анапы для обстрела порта. 1 октября

в 0.13 «Шторм» открыл огонь по городу и порту Анапа, выпустил 40 снарядов, вызвав в городе несколько взрывов и пожаров. Противник открыл ответный огонь, осветив корабль прожекторами. В 6.30 СКР вернулся в Туапсе.

18 – 19 октября «Шторм» совместно с ЭМ «Незаможник», СКР «Шквал» и БТЩ «Мина» конвоировал танкер «Москва» из Батуми в Туапсе, а 20 октября с СКР «Шквал» и БТЩ «Якорь» сопровождал его из Туапсе в Поти. 22 октября в 7.47 прибыл в Батуми из Туапсе, охраняя танкер «Кремль». Затем перешел в Поти, и в 20.30 вышел в Туапсе, конвоируя ТР «Райкомвод» с войсками. 23 октября конвой четыре раза атаковали Ю-88. 24 октября в 2.20 конвой прибыл в Туапсе, в 3.00 вышел в обратный путь и в 23.55 прибыл в Поти. 25–26 октября вместе с ЭМ «Незаможник» и двумя СКА конвоировал ТР «Калинин» в Туапсе, а 27 октября конвой вернулся в Поти. 28 октября сопровождал танкер «В. Кутюрье» из Поти в Батуми и вернулся назад.

29 октября в 9.00 совместно с БТЩ «Щит» и «Защитник», конвоируя ТР «Калинин», вышел из Поти. В 4.30 следующего дня прибыл в Туапсе, в 13.05 вышел в море и 31 октября вернулся в Поти. В тот же день СКР перешел в Батуми. 1 ноября 1942 г. конвоировал танкер «Кремль» из Батуми в Поти, во время похода на СКР вышел из строя циркуляционный насос.

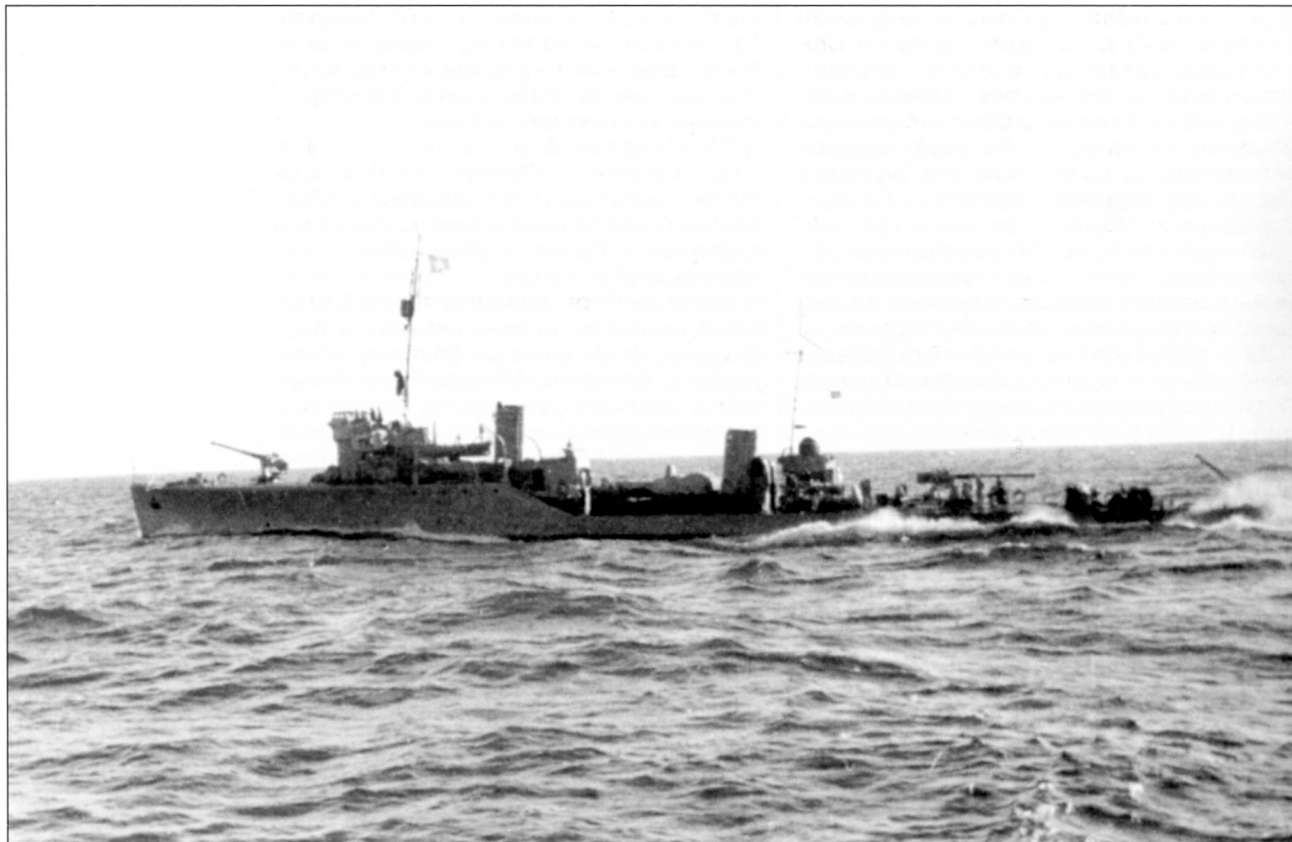
21–22 ноября «Шторм» и ЭМ «Незаможник» конвоировали ТР «Тракторист» из Поти в Туапсе; корабли доставили 21-й отдельный зенитный дивизион (12 85-мм орудий). 23 ноября конвой вернулся обратно.

28 ноября выходил из Поти для сопровождения транспорта. В 5.40 СКР ветром навалило на сеть заграждения ЛК «Парижская Коммуна», которую намотало на правый винт. Водолазы ЛК освободили винт от бочек и сети, «Шторм» на буксире отвели к эллингу, поскольку образовался большой изгиб промежуточного вала. До 28 марта 1943 г. корабль находился в ремонте.

5–6 апреля 1943 г. «Шторм» вместе с тремя СКА сопровождал танкер «И.Сталин» из Батуми в Туапсе. На обратном пути 7 апреля в 12.50 в 9 милях от Анапсии уничтожил плавающую мину.

9–26 апреля совершил пять переходов между Батуми, Поти и Туапсе. 27 – 29 апреля конвоировал из Поти в Туапсе ТЩ «Земляк» с войсками.

В 18.30 30 апреля вместе с ЭМ «Железняков» вышел из Туапсе под брейдовым вымпелом командира 2-го ДЭМ капитана 2



**Сторожевой ко-  
рабль «Шторм» в  
походе, 1930-е гг.**

ранга П.А.Бобровникова в район Анапы для обстрела аэродрома. 1 мая с 1.11 до 1.24 корабли вели огонь по аэродрому с дистанции 56 кбт. Освещали цель и корректировали стрельбу два МБР-2. Общий расход – 265 102-мм снарядов. На аэродроме наблюдалось большое зарево от пожара. Закончив стрельбу, корабли под прикрытием истребителей направились сначала в Туапсе, а затем – в Поти.

19–20 мая конвоировал из Батуми в Туапсе танкер «Стахановец». 22 мая выходил из Туапсе для усиления конвоя ТР «Интернационал», поврежденного авиацией противника. 23 мая «Шторм» с двумя СКА вышел из Туапсе в Поти, охраняя ТЩ «Хоста». 28 мая прибыл в Туапсе из Поти, конвоируя ТЩ «Земляк» с грузом. 29 – 30 мая совместно с БТЩ «А. Раскин» и СКА конвоировал из Туапсе в Батуми танкер «Стахановец». 2–3 июня перешел из Батуми в Туапсе, и в 15.40 3 июня, конвоируя ТР «Тракторист», вышел из Туапсе. 4 июня в 10.56 конвой прибыл в Поти, в 12.47 СКР пришел в Батуми, а в 22.20 ушел в Туапсе. 5 июня он совершил переход Туапсе – Батуми, 6 июня – Батуми – Туапсе, а 7 июня Туапсе – Поти. 18–19 июня ходил в Сочи. 21 июня

«Шторм» вышел из Поти к границе территориальных вод Турции для встречи ТР «Серов», шедшего из Трабзона. 22 июня в 12.30 прибыл с транспортом в Батуми.

24 июня в 3.12 вышел из Батуми в составе конвоя, сопровождавшего танкер «И.Сталин». На переходе противник противодействия не оказывал, и в 9.44 25 июня корабли были в Туапсе. 26 июня в 14.20 конвой вышел из Туапсе в Батуми. С воздуха его прикрывали истребители (от 25 до 38 самолетов). В результате все атаки вражеской авиации оказались сорваны. 27 июня в 15.52 конвой без потерь прибыл в Батуми. 28 июня в 22.30, конвоируя ТР «Райкомвод», направились из Поти в Туапсе, куда пришел 1 июля в 5.34. 2 июля в 5.00 прибыл в Сухуми, эскортируя из Туапсе танкер «Стахановец». В 5.48 вышел в район Сочи для усиления конвоя ТР «Райкомвод». 3 – 5 июля конвоировал из Батуми в Сухуми и Туапсе танкер «Красная Молдавия».

6–8 июля на переходе из Туапсе в Сочи и Поти сопровождал ТР «Райкомвод». 9 июля вышел из Батуми, находясь в охране танкера «Стахановец». 10 июля конвой прибыл в Сухуми, а 11 июля – в Сочи. В тот же день СКР перешел в Ту-



апсе, а 12 июля – в Поти. В ночь на 20 августа 1943 г. «Шторм» вместе с СКР «Шквал» совершил обстрел занятого противником аэродрома Анапа. Выпустив 193 102-мм снаряда и избежав попаданий с вражеских батарей, корабли благополучно возвратились в Туапсе, а 22 августа перешли в Поти.

28 августа «Шторм» вместе с ЭМ «Железняков» прибыл в Туапсе из Поти. 9 – 10 сентября с СКР «Шквал» перешел из Туапсе в Батуми, откуда 11 сентября в 11.20 вышел в составе конвоя (СКР «Шквал», 3 БТЩ и СКА) в охранение танкера «Передовик». 12 сентября в 10.10 конвой прибыл в Туапсе, в 18.30 вышел обратно, а 13 сентября в 18.00 прибыл в Батуми.

17 сентября в 10.30 «Шторм» в охранении танкера «Передовик» вышел из Батуми. 18 сентября в 10.20 прибыл в Туапсе, где танкер разгрузился. В 18.00 корабли вышли в море, 19 сентября в 17.48 вернулись в Батуми.

7 октября СКР перешел из Поти в Туапсе, а 8 – 9 октября – из Туапсе в Батуми. 11–12 октября в составе отряда (3 БТЩ и 3 СКА) конвоировал танкер «И.Сталин» из Батуми в Туапсе. 13–14 октября конвой в том же составе с присоединившимся к нему СС «Юпитер» вернулся в Батуми. 29–30 октября конвоировал танкер «И.Сталин» и буксир ЧФ-2 из Батуми в Туапсе. 31 октября – 1 ноября корабли вернулись в Батуми, 1 ноября в 5.58 конвой был безуспешно атакован ПЛ.

30 ноября «Шторм» вместе с СКР «Шквал» перешел из Туапсе в Геленджик и в тот же день вернулся в Туапсе. 1–2 де-

кабря оба СКР, а также два БТЩ и четыре СКА конвоировали танкер «Передовик» из Туапсе в Батуми. 6–7 декабря «Шторм» перешел из Батуми в Геленджик, 8 декабря – в Туапсе и 9 декабря – в Поти.

17 декабря в 12.10 направился из Поти для встречи ТР «Серов», но в 15.06 вернулся, поскольку ТР не вышел из Трабзона. 19 декабря в 12.15 вторично вышел для встречи ТР «Серов» и 20 декабря в 8.15 прибыл с ним в Батуми.

21–22 декабря вместе с тремя БТЩ и десятью СКА конвоировал из Батуми в Туапсе танкер «В. Кутюрье». 24 декабря в сопровождении двух СКА ходил из Туапсе в Гудауту и Сочи, вернулся в Туапсе. 26 – 27 декабря опять же вместе с тремя БТЩ и десятью СКА конвоировал танкер «В. Кутюрье» из Туапсе в Батуми.

8 начале 1944 г. «Шторм» встал на ремонт. 5 марта в сопровождении четырех СКА выходил из Поти на мерную милю у Кобулету.

27 апреля перешел из Поти в Батуми. 9 мая сопровождал крейсер «Красный Крым» из Батуми в Поти. 10 мая вместе с ТЩ и 12 СКА конвоировал ТЩ «Пионер» и ТР «Тракторист» из Поти в Сухуми. 11 мая в 4.40 конвой вышел из Сухуми в Туапсе, двигаясь со скоростью 17 уз. противолодочным зигзагом. В 17.30 в точке с координатами 43° 49,9' с.ш. и 32° 23,8' в.д. был атакован неприятельской ПЛ (Атаку произвела ПЛ U-9 (командир – капитан-лейтенант Клаус Петерсен); «Шторм» был поражен самонаводящейся акустической торпедой Т-5 «Цаункениг»). В 17.33 в кормовой части раздался силь-

**Подготовка водолаза к погружению. На заднем плане – СКР «Шторм» после модернизации**







**Сверху и  
снизу:  
СКР «Шторм»  
с бортовым  
номером «01»,  
предположительно  
1943–1944 гг.**

ный взрыв, поднялся столб воды черного цвета, и корабль зарылся носом в воду. Кормовая часть по 123-й шп. (около 8 м) была оторвана и быстро погрузилась. Корабль остался без хода, образовался дифферент на корму. В 17.34 сыграли боевую тревогу. Последствия взрыва оказались серьезными: были затоплены кубрик № 3, машинная кладовая, артогреб № 2, переборка между погребом и вторым МО фильтровала воду. Взрывной волной из румпельного отделения выбросило кислородный баллон и кусок палубы весом свыше 100 кг, которые разрушили фор-марс и носовой мостик. Оказалась разрушена колонка машинного телеграфа и повреждена штурманская рубка.

За борт снесло минный кран и траловую лебедку. Взрывной волной за борт сбросило 45-мм орудие № 2, 37-мм автомат № 3. У 102-мм орудия № 2 вертлюг вместе с телом орудия был сброшен с тумбы, орудие упало на палубу, навалившись стволом на

кормовой мостик. Получили повреждения и требовали заводского ремонта 37-мм автомат № 2 и пулемет «Кольт-Браунинг». К счастью, 10 больших и 6 малых глубинных бомб не сдетонировали, а сброшенные в воду взорвались последовательно по корме на расстоянии 1,5–2 кбт. В общей сложности корабль принял около 190 т воды, потеряв до 40% запаса плавучести. Погибли 13 человек, 6 – тяжело ранены, 11 – легко.

Сразу же после взрыва началась борьба за живучесть, личный состав 2-го турбинного отделения установил подпоры на переборку затопленного 2-го погреба, произвел конопатку швов и сальников гребных валов. Обе турбины были застопорены. Дано освещение, запущены водоотливные средства для осушения 2-го МО. Экипаж корабля показал хорошую подготовленность, проявил инициативу и сметку в борьбе за живучесть в сложных условиях.

Несмотря на полученные тяжелые повреждения «Шторм» остался на плаву, в 17.47 БТЩ «Щит» взял СКР на буксир и в 22.18 привел его в Туапсе. Осмотр в базе показал, что центр взрыва пришелся на 123-й шп. и сохранившаяся кормовая часть корабля между 108-м и 123-м шп. держалась на сгифрированных листах верхней палубы.

Днищевые листы загнуло вверх и деформировало. С обоих бортов на 107-м и 108-м шп. в подводной части имелись пробоины площадью до 2 м². С левого борта на 110-й шп., на 2 м ниже ватерлинии, шла пробоина размером 50х30 см с рваными краями наружу. Палубу 3-го кубрика подняло вверх почти до подволока. Верхнюю палубу до 108-го шп. деформировало со стрелкой прогиба до 1 м. Возникли гофры в районе 63 – 65-го шп. На переборке 108-го шп. была нарушена водонепроницаемость по заклепочным швам, переборка оторвана от обшивки борта.

Правый турбозубчатый агрегат заклинило. Промежуточный вал во втором артогребе скрутило по фланцевому соединению и согнуло под углом 40°. Поврежден гребной винт: одна лопасть отломана полностью, две другие оказались помяты и имели выщерблены. У левого турбозубчатого агрегата перебило гребной вал. Кронштейны гребных валов повисли на валах. Трубопроводы и механизмы машинно-котельных отделений повреждений не имели.

Водолазы Туапсинской ВМБ на место сорванных крышек горловин поставили деревянные щиты, а пробоины заделали клиньями и все залили цементом. После



этого артиллерийский погреб № 2 был осушен. 31 июля на буксире МБ «Вежлив» в сопровождении БТЩ «Щит», 6 БО и 12 МО «Шторм» вышел из Туапсе и 2 августа приведен в Батуми. Встал в аварийно-боевой ремонт. Окончательное восстановление боеспособности корабля было выполнено в плавучем доке после окончания войны.

Командиры во время войны: капитан-лейтенант А.И.Несмиянов (с 22.06.1941 по 10.10.1942), капитан 3 ранга П.В.Уваров (с 10.10.1942 по 21.03.1943), капитан-лейтенант В.А.Паевский (с 21.3.1943 по 14.06.1944).

СКР «Шторм» 30.1.1946 был исключен из боевого состава и 28.2.1948 сдан в ОФИ для демонтажа и реализации.

## Тихоокеанский флот

В составе ТОФ находилось шесть СКР типа «Ураган» (четыре – проекта 4 второй серии и два – проекта 39 третьей серии). Они были заложены на заводах Ленинграда и Николаева, затем секциями доставлены во Владивосток и собраны на «Дальзаводе» № 202 имени К.Е.Ворошилова. Вступившие в строй 18 ноября 1934 г. «Метель» и «Вьюга» стали первыми на Дальнем Востоке надводными кораблями специальной постройки. В 1935 г. был сформирован Отдельный дивизион сторожевых кораблей, а в 1938-м СКРы вошли в состав 7-й морской бригады. С 1939 по 1948 г. все тихоокеанские СКР типа «Ураган» последовательно прошли на «Дальзаводе» капитальный ремонт.

В 1945 г. сторожевые корабли входили в состав различных соединений флота.

### «Гром»

С 4 октября 1939 г. находился в составе вновь сформированной СТОВФ. 19 апреля 1940 г. вошел в состав Совгаванской ВМБ. В 1944–1945 гг. прошел капитальный ремонт. 9 августа 1945 г. находился во Владивостоке на заводе № 202 в ремонте, в боевых действиях не участвовал. Числился в составе 2-й БПЛ ВМОР.

Командир во время войны с Японией: капитан-лейтенант Т.С.Локотанов (с 23.4.1944).

СКР «Гром» исключен из боевого состава 30.11.1954, расформирован 1.7.1955 и сдан в ОФИ для реализации.

### «Зарница»

16 ноября 1938 г. оказал помощь четырем рыболовным судам, терпящим бедствие у мыса Поворотный.

С 4 октября 1939 г. – в составе вновь сформированной СТОВФ.

19 апреля 1940 г. вошел в состав Совгаванской ВМБ. В 1940 г. признан Лучшим кораблем ТОФ по боевой подготовке в своем классе. В 1945 г. – в составе 3-й БПЛ СТОФ.

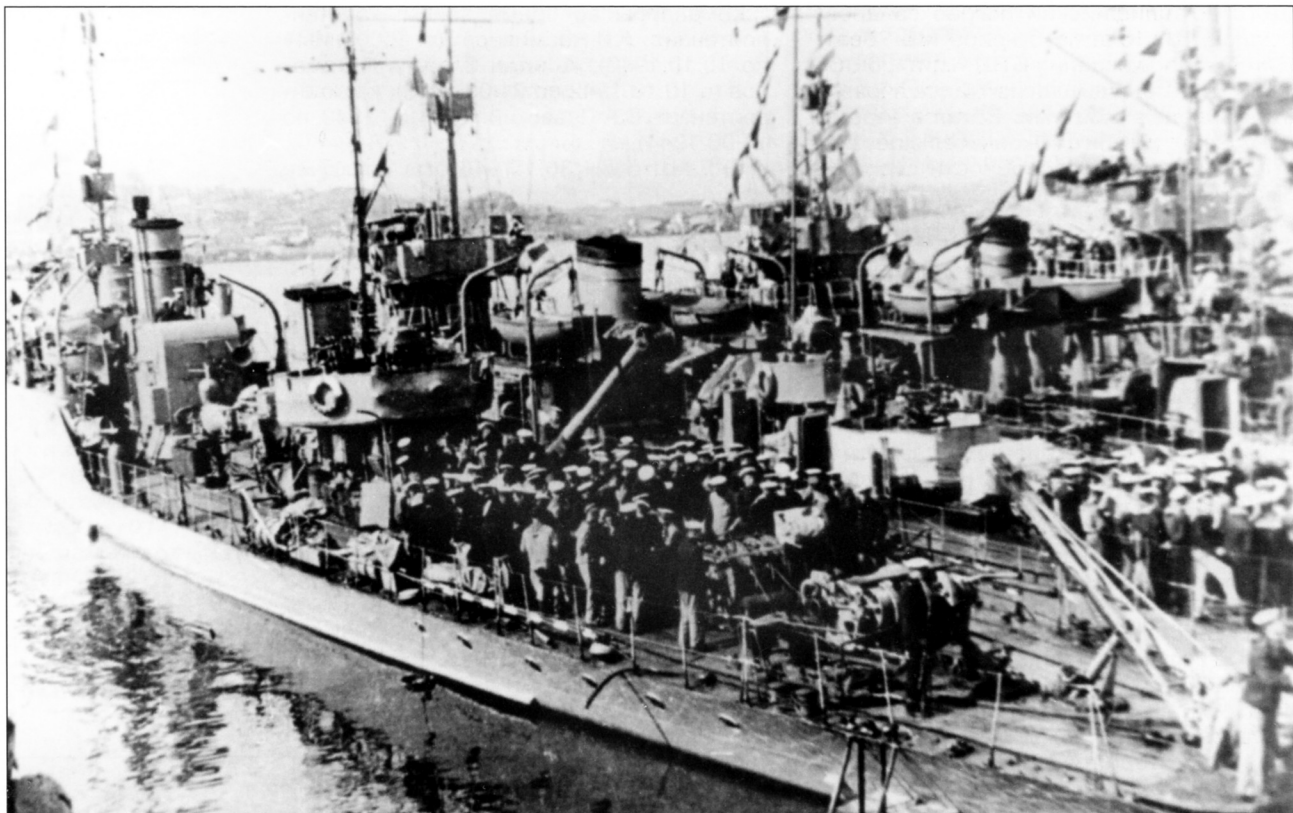
Участвовал в войне с Японией – освобождение Южного Сахалина. 8 августа 1945 г. в 13.00 пришел в бухту Де-Кастри, на нем прибыли флагманские штурман и минер

флотилии. В 22.58 с минным заградителем «Астрахань» (468 мин) и двумя МО вышел в море. СКР вел на буксире два ТКА, 9 августа в 5.45 ТКА из-за шторма ушли в бухту Мосолова. До 19.56 МЗ «Астрахань» поставил минное заграждение в Татарском пр-ве, и в 6.42 10 августа корабли вернулись в Де-Кастри, откуда 1 августа СКР вышел с шестью ТКА в Советскую гавань, но из-за неисправности котла в 1.00 12 августа вернулся.

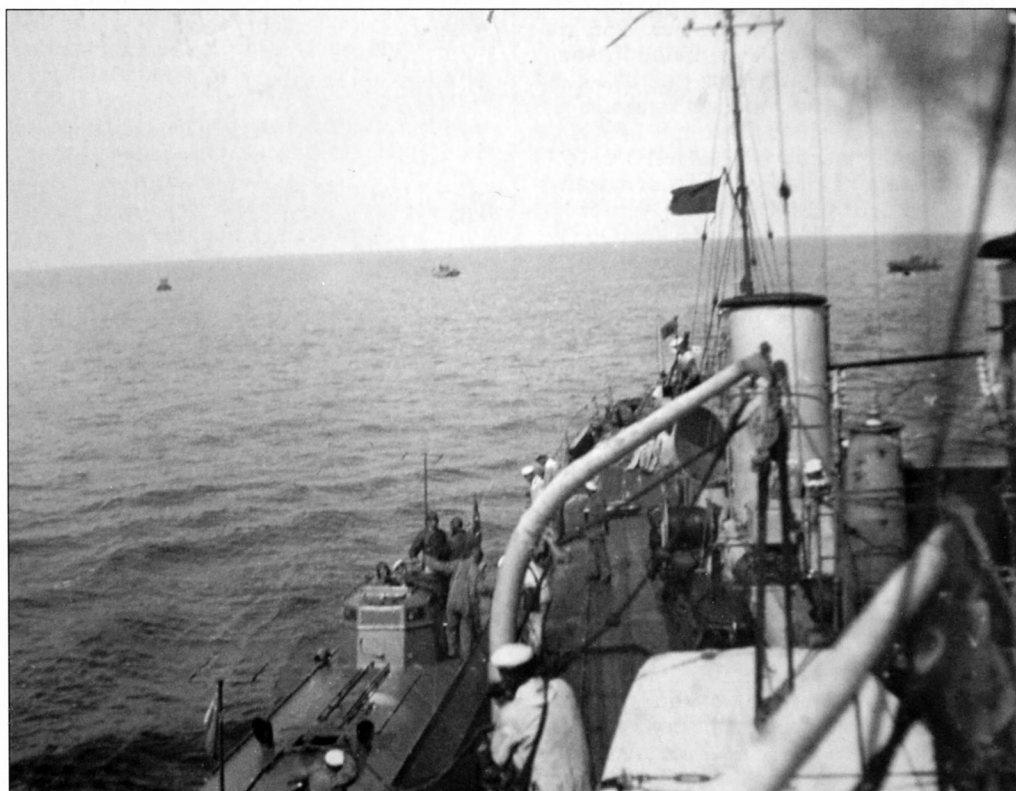
14 августа в 8.00 в составе конвоя ДКАС-2 с двумя СКА вышел из Де-Кастри, эскортируя три ТР с частями 332-й СД на борту. В 18.00 конвой прибыл в Александровск.

**Сторожевой корабль «Зарница», предположительно 1945 г.**





**Сверху: СКР типа  
«Ураган» и 2 траль-  
щика типа «Фугас»  
во Владивостоке,  
1940-е гг.  
Справа: на совмест-  
ных учениях с ТКА.**



В 21.30 «Зарница» вышла из Александровска и в 10.00 15 августа прибыла в Советскую Гавань. Корабль включили в 1-й десантный отряд (он же огневой поддержки) для высадки в сахалинский порт Торо. В 21.27 отряд (СКР и 4 МО) вышел с первым эшелонном десанта (320 человек), скорость 13 уз. 16 августа с 5.07 до 5.17 – высадка с катеров в Торо, противник сопротивления не оказал.

17 августа в 9.30 СКР вместе с двумя МО вышел из Торо для огневой поддержки десанта, высаженного ранее в порт Эсугору. В 10.30 катера высадили десант, СКР открыл огонь по предполагаемому месту береговой батареи противника, сделав пять залпов.

19 августа с отрядом огневой поддержки вышел из Советской Гавани к порту Маока на Южном Сахалине. 20 августа около 7.00 обстрелял из 37-мм автомата обнаруженный в тумане катер. Это оказался наш СКА № 35, севший в тумане на мель, который получил два попадания. С 8.00 огнем 102-мм орудий и 37-мм автоматов подавлял огневые точки на берегу, поддерживая высадившиеся в порту войска. 21 августа обстреливал населенные пункты Футомота и Осаки.

Командир во время войны с Японией: капитан-лейтенант С.Г.Ляшенко (с 17.5.1945).

В 1947–1948 гг. СКР «Зарница» прошел капитальный ремонт. Исключен из боевого состава 20.11.1954 и 11.5.1955 переклассифицирован в учебное электромеханическое судно «Илга».

### «Бурун»

Первым командиром СКР был С.Г. Горшков, с 1956 по 1985 г. главнокомандующий ВМФ, адмирал флота Советского Союза.

В 1943–1944 гг. «Бурун» прошел капитальный ремонт.

Участвовал в войне с Японией. В составе 2-го отдельного ДПЛ Владимиро-Ольгинской ВМБ находился в бухте Владимир. 9 августа 1945 г. «Бурун», приняв 32 мины КБ-3, в 6.15 вместе с ТЩ «Сокол» в сопровождении двух БО и одного МО вышел на постановку оборонительного заграждения на подходах к Владимиро-Ольгинской ВМБ. В 10.11 завершили постановку мин и в 14.30 вернулись в порт Владимир. Вечером принял 45 минных защитников, и 10 августа в 2.00 в том же составе отряд вышел в море. Поставив к 5.27 заграждения, корабли в 9.00 вернулись в базу. К 15.00 «Бурун» погрузил на палубу 37 мин КБ-3, и в 16.30 отряд снова вышел для постановки заграждения. В море корабли попали в шторм, волна достигала 5 баллов, крен – 30°. В 17.20 ко-

мандир отряда принял решение повернуть назад, и в 19.00 корабли вернулись в базу. 11 августа командующий флотом приказал постановку минных заграждений прекратить.

Командир во время войны с Японией: капитан-лейтенант П.С.Мясоедов (с 7.7.1943).

СКР «Бурун» исключен из боевого состава 30.11.1954 и 11.5.1955 переклассифицирован в учебное электромеханическое судно «Коппи».

### «Вьюга»

В 1939 – 1942 гг. СКР прошел капитальный ремонт. Участвовал в войне с Японией. 9 августа находился в бухте Золотой Рог в составе 1-го дивизиона СКР. 10 августа в 6.15 в бухте Улисс погнул винт, но не вышел из строя. 14 августа, приняв десант, в 7.30 в составе 1-го отряда 2-го эшелона в качестве корабля охраны вышел из бухты Новик в Амурский зал. Из-за тумана видимость не превышала 1–2 кбт. На переходе в 14.01 с СКР ЭК-1, имевшего РЛС, на «Вьюгу» был передан семафор: «По пеленгу 307° – неопознанная цель, идет на сближение». В 14.12 СКР открыл огонь, а в 14.14 на дистанции 7 кбт был опознан катер БО № 306 из отряда 2-го эшелона, в тумане потерявший свою колонну. За две минуты по нему было выпущено 10 102-мм, 40 37-мм, 20 20-мм снарядов и 60 12,7-мм пуль. В цель попали 1 102-мм и 9–10 37-мм и 20-мм. Огнем «Вьюги» катер был поврежден, погибло 6 и ранено 10 человек.

15 августа в составе отряда кораблей СКР высадил в Сейсине (Корея) 13-ю бригаду морпехоты. В 5.12 при входе в порт с «Вьюги» в луче прожектора на расстоянии 5–7 кбт обнаружили подводную лодку в надводном положении. По ней было выпущено 6 102-мм снарядов, и она погрузилась. Вероятно, за ПЛ приняли надстройки и мачты затонувшего транспорта. 15 августа корабль в течение дня 10 раз открывал огонь: по прожекторам противника – 3 раза, по его зенитным батареям – 2 раза, по скоплениям пехоты – 5 раз, израсходовав 66 102-мм и 30 37-мм снарядов. Неоднократно открывал огонь по вражеским самолетам, сбил один И-97, израсходовав 161 37-мм, 96 20-мм снарядов и 112 12,7-мм патронов. 16 августа, стоя у причала, обстрелял японский железнодорожный эшелон, выпустив 12 102-мм снарядов, эшелон был разбит. Затем обстреливал район завода «Мицубиси» и жиркомбината, где еще держались группы японских солдат.

17 августа, приняв раненых, ушел во Владивосток, куда прибыл на следующий день.





**Вверху:**  
посадка десанта на  
СКР «Метель»  
**Внизу:**  
старшина зенитной  
группы СКР «Метель»  
старшина 2-й статьи  
В.М. Корпусов

21 августа в составе конвоя ВКСС-3 «Вьюга», сопровождавшая с двумя СКА четыре ТР с частями 335-й СД, перешла из Владивостока в Сейсин, но боевые действия там уже закончились.

Командир во время войны с Японией: капитан-лейтенант И.К. Кузьменко (с 10 августа 1945).

17.9.1945 СКР «Вьюга» вошел в состав Отряда учебных кораблей ТОФ. Исключен из боевого состава 30.11.1954, расформирован 1.7.1955 и сдан в ОФИ для реализации.

### «Метель»

Во время Хасанских событий в августе 1938 «Метель» (командир старший лейтенант М.Г. Беспалов) провела три конвоя с войсками из Владивостока в залив Посьет, назад она доставляла раненых. На второй день событий доставила 110 раненых красноармейцев во Владивосток. СКР оказал помощь летчикам двух самолетов, поврежденных в воздушном бою. Весь экипаж «Метели» был награжден почетным знаком «Участник Хасанских боев».

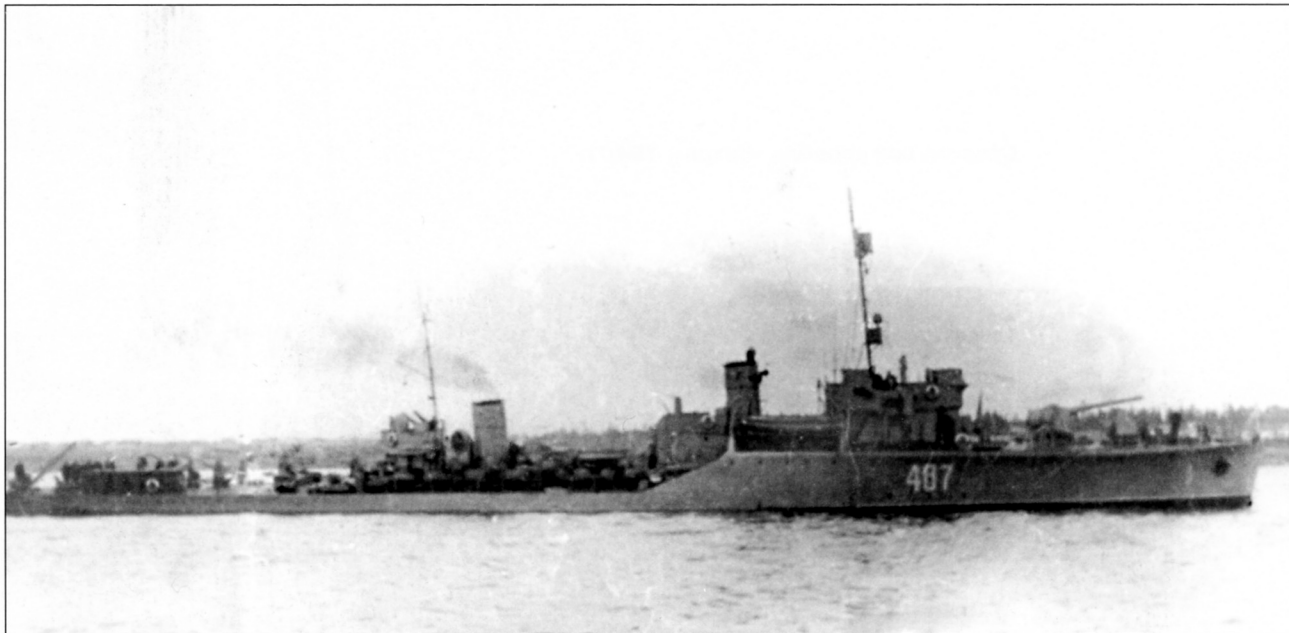
В 1941–1942 гг. прошел капитальный ремонт. В июне-августе 1944 г. участвовал в тралении района Главной базы.

Участвовал в войне с Японией в составе 1-го дивизиона СКР, командир капитан-лейтенант Л.Н. Балякин. 9 августа находился в б. Новик.

Сейсинская десантная операция 13–16.8.1945. 14 августа в составе 2-го эшелона 3-го десантного отряда, в качестве корабля охраны вышел из б. Новик. 15 августа отряд высадил в Сейсине 13-ю







бригаду морской пехоты. Оказывал артиллерийскую поддержку десанта, с 4.35 до 18.30 шесть раз открывал огонь по берегу, подавил прожектор и 76-мм батарею противника, повредил железнодорожный мост и бронепоезд, разбил здание вокзала и рассеял скопление пехоты противника. Израсходовал 75 102-мм снарядов. В течение дня дважды открывал огонь по самолетам противника, выпустив 200 37-мм снарядов. Утром 16 августа взял на буксир подорвавшийся на mine и потерявший ход транспорт «Дальстрой». С 16.20 по 17.00 обстреливал завод Мицубиси и скопление японских войск в районе жиркомбината. Потопил японскую моторную шхуну с войсками.

18 августа к 16.00 с шестью ТКА принял 77-й батальон 13-й бригады морской пехоты – 300 человек, 6 45-мм орудий и 6 82-мм минометов. В 16.35 отряд вышел из Сейсина в порт Одецин. В 18.00 десант высажен с ТКА на берег и к 18.57 овладел городом. СКР из-за малых глубин не мог подойти к причалу и высаживал десантников на ТКА. После промера глубин кормой подошел к причалу и к 19.45 выгрузил орудия и минометы. «Метель» с 2 ТКА оставлены для поддержки десанта. 20-21 августа в составе конвоя с тремя транспортом перешел из Сейсина во Владивосток.

67 матросов, старшин и офицеров получили правительственные награды, а командиру корабля капитан-лейтенанту Л.Н. Балякину присвоено звание Героя Советского Союза. 26 августа 1945 приказом НКВМФ СССР сторожевой ко-

рабль «Метель» удостоен гвардейского звания.

17 сентября 1945 г. СКР вошел в состав Отряда учебных кораблей ТОФ. 30 ноября 1954 г. исключен из боевого состава.

#### «Молния»

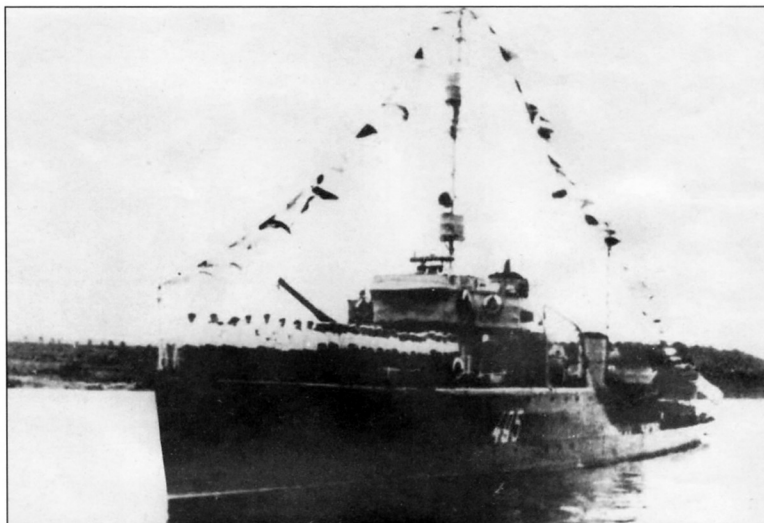
В 1945–1947 прошел капитальный ремонт. Числился в составе 1-го дивизиона СКР. В боевых действиях не участвовал.

Командир во время войны с Японией: старший лейтенант А.М. Багуров (с 2.8.1945 г.).

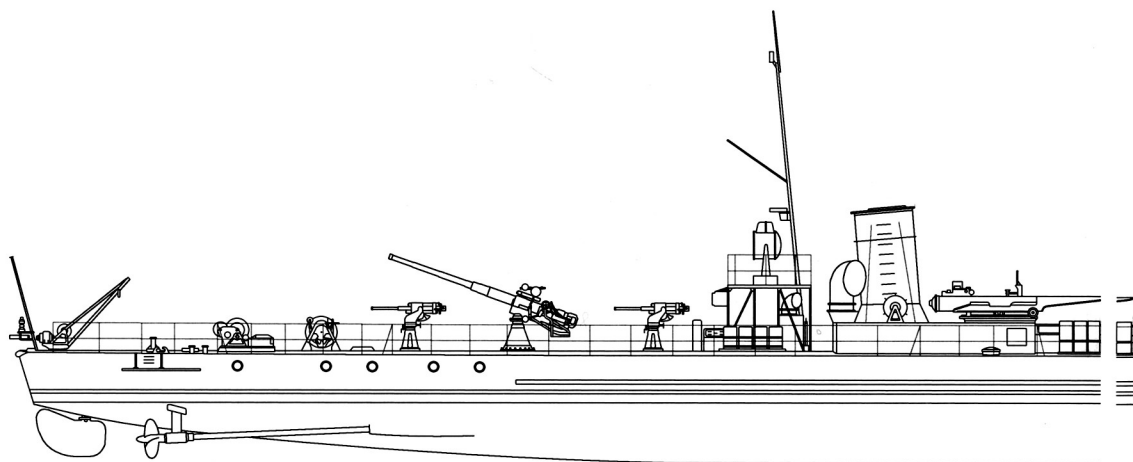
17.9.1945 вошел в Отряд учебных кораблей ТОФ. Исключен из боевого состава 30.11.1954, расформирован 1.7.1955 и сдан в ОФИ для реализации.

**Вверху:**  
СКР «Молния»,  
1953 г.

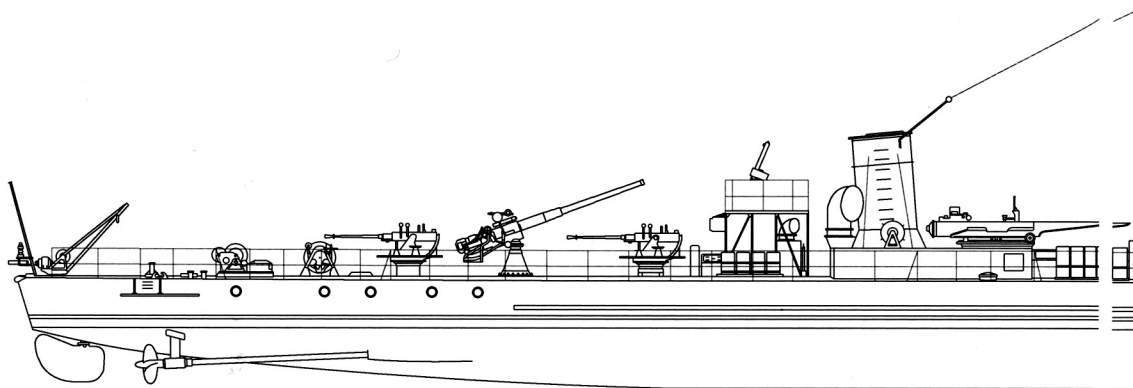
**Внизу:**  
СКР «Метель» на  
параде, 1950-е  
годы.

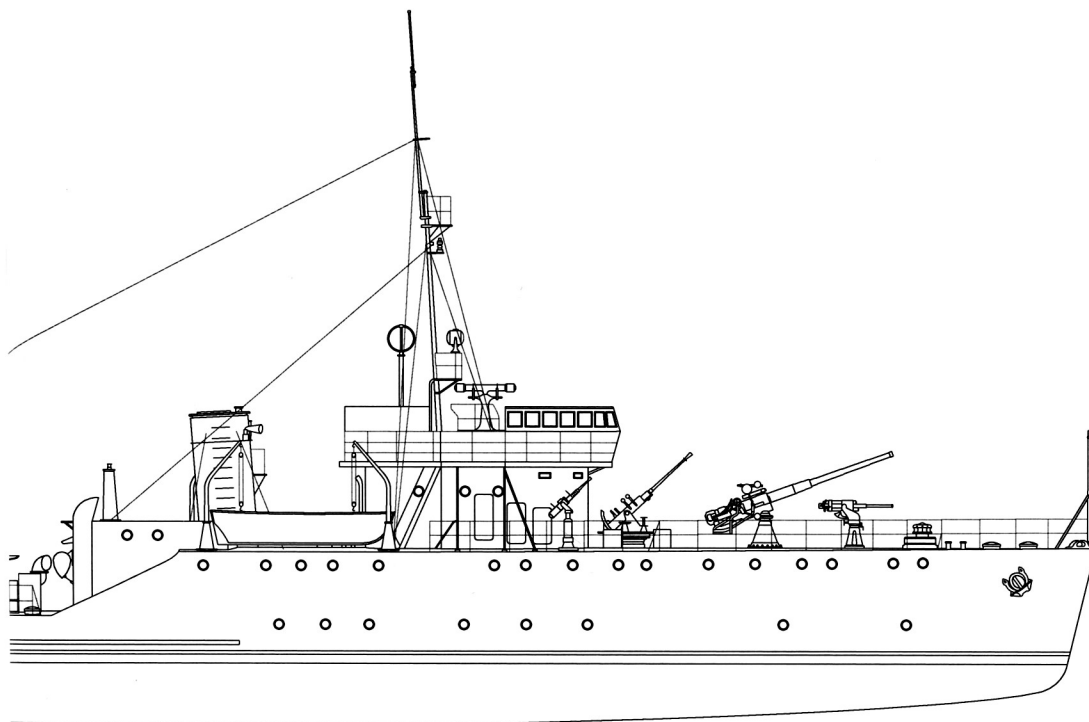
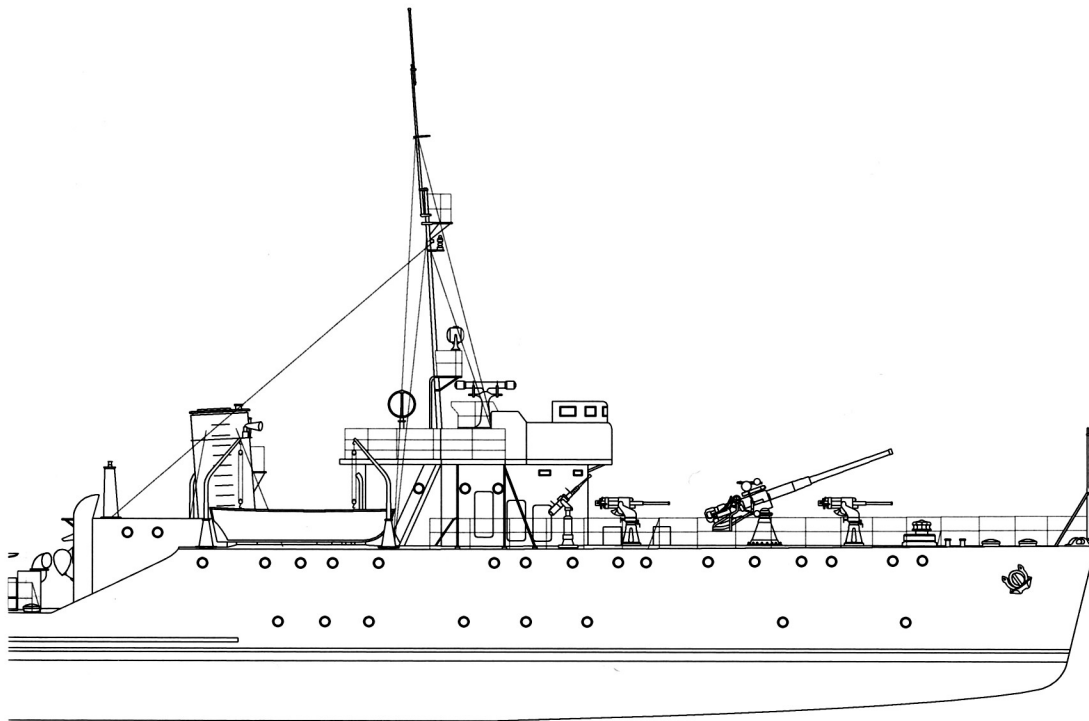


**Сторожевой корабль «Вихрь», 1940 г.**

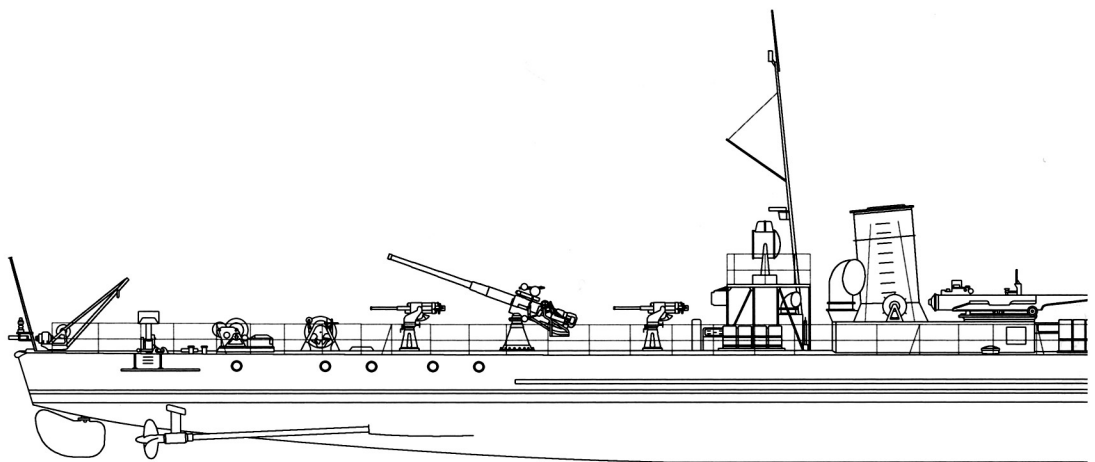


**Сторожевой корабль «Шторм», 1942 г.**

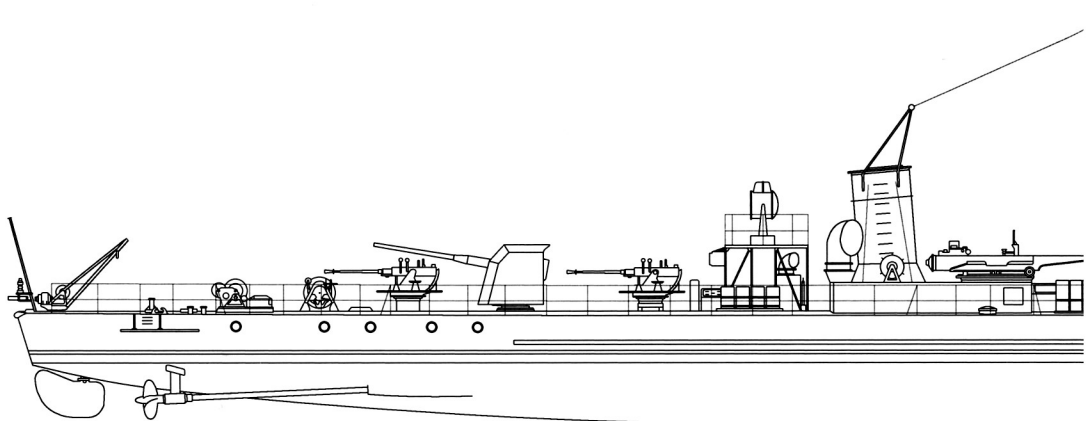




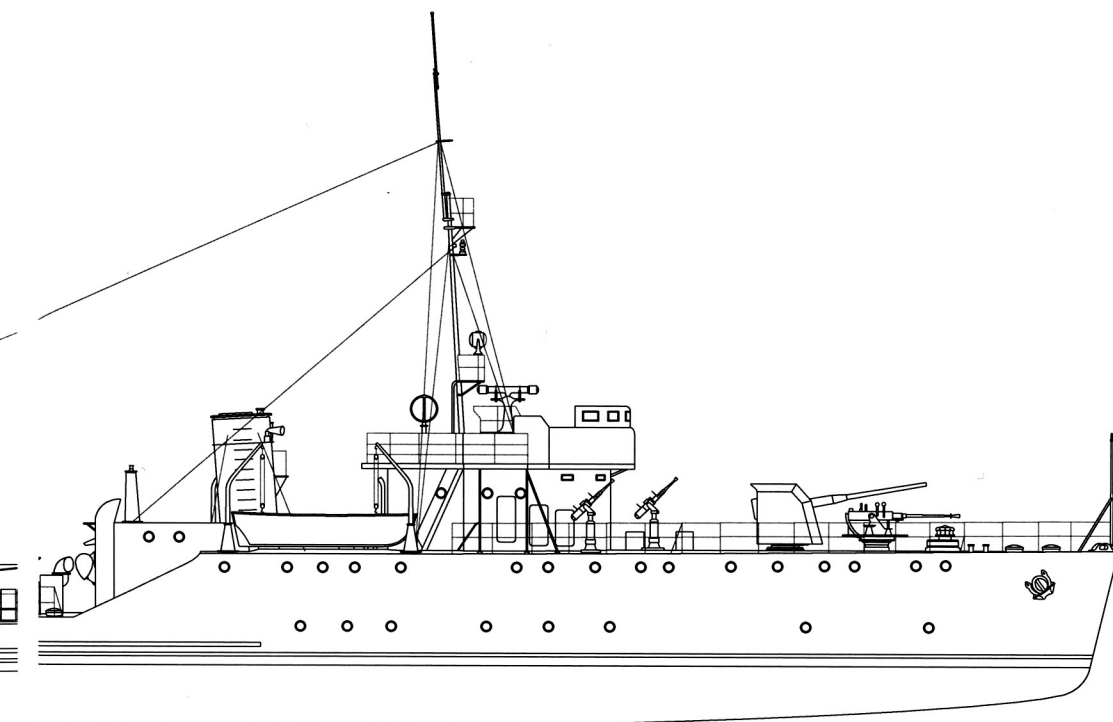
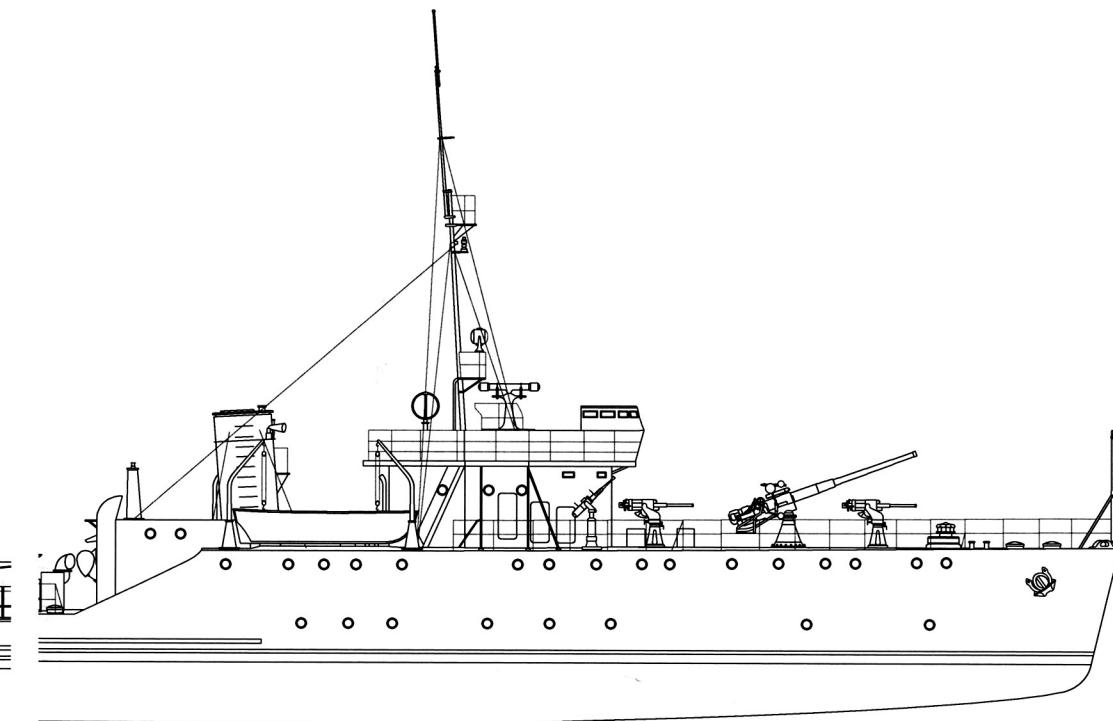
**Сторожевой корабль «Метель», 1943 г.**



**Сторожевой корабль «Вихрь», 1946 г.**







## Условные сокращения

БО – большой охотник  
ВМС – Военно-морские силы – название  
ВМФ СССР в 1924–1937 и 1950–1953 гг.  
ГК – главный калибр  
ГКО – Государственный Комитет Оборон  
ны  
ГРЩ – главный распределительный щит  
ГТЗА – главный турбозубчатый агрегат  
ДП – диаметральной плоскость  
ГЭУ – главная энергетическая установка  
кбт – кабельтов  
КО – котельное отделение  
ЛМЗ – Ленинградский металлический  
завод  
ЛФТИ – Ленинградский физико-техни  
ческий институт  
МО – малый охотник (за подводными  
лодками)  
МПУАЗО – морские приборы управления  
артиллерийским зенитным огнем  
МСБМ – Морские силы Балтийского  
моря  
Наморси – начальник Морских сил  
НИВК – Научно-исследовательский ин  
ститут военного кораблестроения  
НИМАП – Научно-испытательный мор  
ской артиллерийский полигон

НИМИС – Научно-исследовательский  
морской институт связи  
НТК – Научно-технический комитет  
ПУС – приборы управления артиллерий  
ской стрельбой  
ОТЗ – оперативно-тактическое задание  
ПВО – противовоздушная оборона  
ПЛ – подводная лодка  
ПЛО – противолодочная оборона  
РВС СССР – Революционный Военный  
Совет СССР  
РККА – Рабоче-Крестьянская Красная  
Армия  
РККФ – Рабоче-Крестьянский красный  
флот  
РЛС – радиолокационная станция  
СКР – сторожевой корабль  
СТО – Совет Труда и Оборона  
ТВД – турбина высокого давления  
ТНД – турбина низкого давления  
ТТЗ – тактико-техническое задание  
ТТЭ – тактико-технические элементы  
УКВ – ультракороткие волны  
УМС РККА – Управление морских сил  
РККА  
ЦКБС – Центральное конструкторское  
бюро судостроения

## Список литературы

1. Боевая летопись военно-морского флота 1917-1941. М., Воениздат, 1993.
2. Боевая летопись военно-морского флота 1941-1942. М., Воениздат, 1983.
3. Боевая летопись военно-морского флота 1943. М., Воениздат, 1993.
4. Материалы по боевым и навигационным повреждениям боевых кораблей ВМС во время Великой Отечественной войны. Раздел 5. М. – Военмориздат, 1951.
5. Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР. М., Воениздат, 1988.
6. История отечественного судостроения, т. 4. СПб, Судостроение, 1996.
7. Дубинин Н.П. Первые советские сторожевые корабли. – «Судостроение» №10, 1972.
8. Морин А.Б. Сторожевые корабли типа «Ураган». «Гангут» №6, 7.
9. Платонов А.В. и др. Советские боевые корабли 1941-1945. Ч. IV. Вооружение, СПб., Цитадель, 1997.
10. Оружие российского флота. СПб., Судостроение, 1996.
11. Широкоград А. Советская корабельная артиллерия. М., – СПб., Велень, 1995.
12. Годлевский Г.Ф. и др. Походы боевые. М., Воениздат, 1966.
13. Октябрьская Р.Ф. Штормовые годы, Киев, 1989.
14. КБФ в Великой Отечественной войне (в 4-х тт.). М., Наука, 1992 г.
15. Уваров П.В. На ходовом мостике. Киев, 1987.
16. Московский филиал ЦВМА, фонды 9, 10, 11, 39, 62, 66, 129, 156, 244.

Научно-популярное издание

## ВОЙНА НА МОРЕ

**Чернышев Александр Алексеевич**

### **ПЕРВЕНЦЫ СТАЛИНСКОГО ФЛОТА** ***Сторожевые корабли типа «Ураган»***

*В авторской редакции*

Ответственный редактор *Л. Незвинская*

Художественный редактор *П. Волков*

Компьютерная верстка *И. Онофрийчук*

Корректор *О. Супрун*

ООО «Издательство «Яуза»  
109505, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 125252, г. Москва, ул. Зорге, 1  
Тел.: (495) 745-58-23.

ООО «Издательство «Эксмо»  
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.  
Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Тауар белгісі: «Эксмо»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының  
өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.

Тел.: 8(727) 2 51 59 89, 90, 91, 92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)

Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

Сертификация туралы ақпарат сайтта: [www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)

#### **Оптовая торговля книгами «Эксмо»:**

ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.  
E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми  
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**

E-mail: [international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

International Sales: International wholesale customers should contact

Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.

[international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ  
о техническом регулировании можно получить по адресу: <http://eksmo.ru/certification/>

Өндірген мемлекет: Ресей

Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 16.01.2014. Формат 84x108<sup>1/16</sup>.

Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная. Усл. печ. л. 10,0.

Тираж 1 500 экз. Заказ 6004

Отпечатано с электронных носителей издательства.

ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.

Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15

Home page - [www.tverpk.ru](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) - [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)



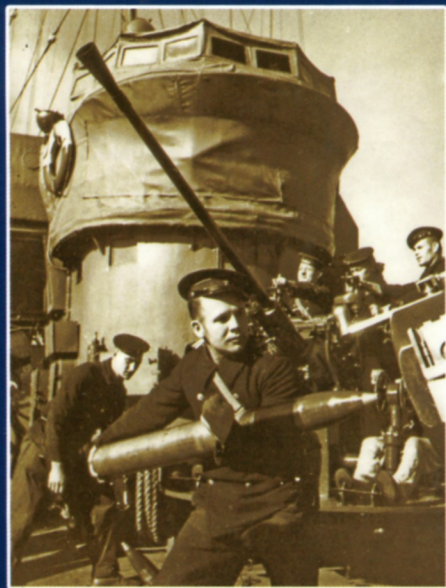
ISBN 978-5-699-70870-3



9 785699 708703 >







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

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



ISBN 978-5-699-70870-3

