



СЕРГЕЙ БАЛАКИН

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ «СЕМЁРКИ»

ЭСМИНЦЫ «СТАЛИНСКОЙ» СЕРИИ





**СЕРГЕЙ БАЛАКИН**

---

# **ЛЕГЕНДАРНЫЕ «СЕМЁРКИ»**

---

**ЭСМИНЦЫ «СТАЛИНСКОЙ» СЕРИИ**



Москва  
«Яуза»  
«Коллекция»  
«ЭКСМО»  
2007



Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника А.Заикина

*Автор выражает благодарность Н.В.Гаврилкину, А.Е.Лютову и А.Б.Морину за помощь  
в подготовке этой книги.*

**Балакин С.А.**

**Б20** Легендарные «Семёрки». Эсминцы «сталинской» серии — М.:  
Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2007. — 208 с.: ил.

**ISBN 978-5-699-23784-5**

Эсминцы проекта 7 и 7У — или, как их называли моряки, «семёрки» — занимают важное место в истории отечественного флота. Эти красивые и весьма современные по меркам 1930-х годов корабли были построены в рекордные сроки и неофициально именовались эсминцами «сталинской» серии. Они несли службу на всех четырех флотах, в тяжелейших условиях военного времени храбро сражались с врагом — охраняли арктические конвои, отражали воздушные атаки, ставили мины, прорывались в осажденный Севастополь и блокированный с суши Ханко... Из 47 построенных эсминцев 18 погибли в боях Великой Отечественной войны.

«Семёрки» стали родоначальниками целой династии боевых кораблей. Непрерывная линия эволюции советских эсминцев в конце концов привела к ракетным кораблям совершенно нового поколения. Как это ни странно, но лучший в мире классический эсминец «Спокойный» (проект 56) и ракетный крейсер «Грозный» (проект 58) — прямые потомки эсминцев «сталинской» серии. В этом смысле «семёрки» действительно стали первым и самым важным шагом к «Большому флоту», о котором до войны мечтал Сталин и который все же был создан несколько десятилетий спустя.

**ББК 68.54**

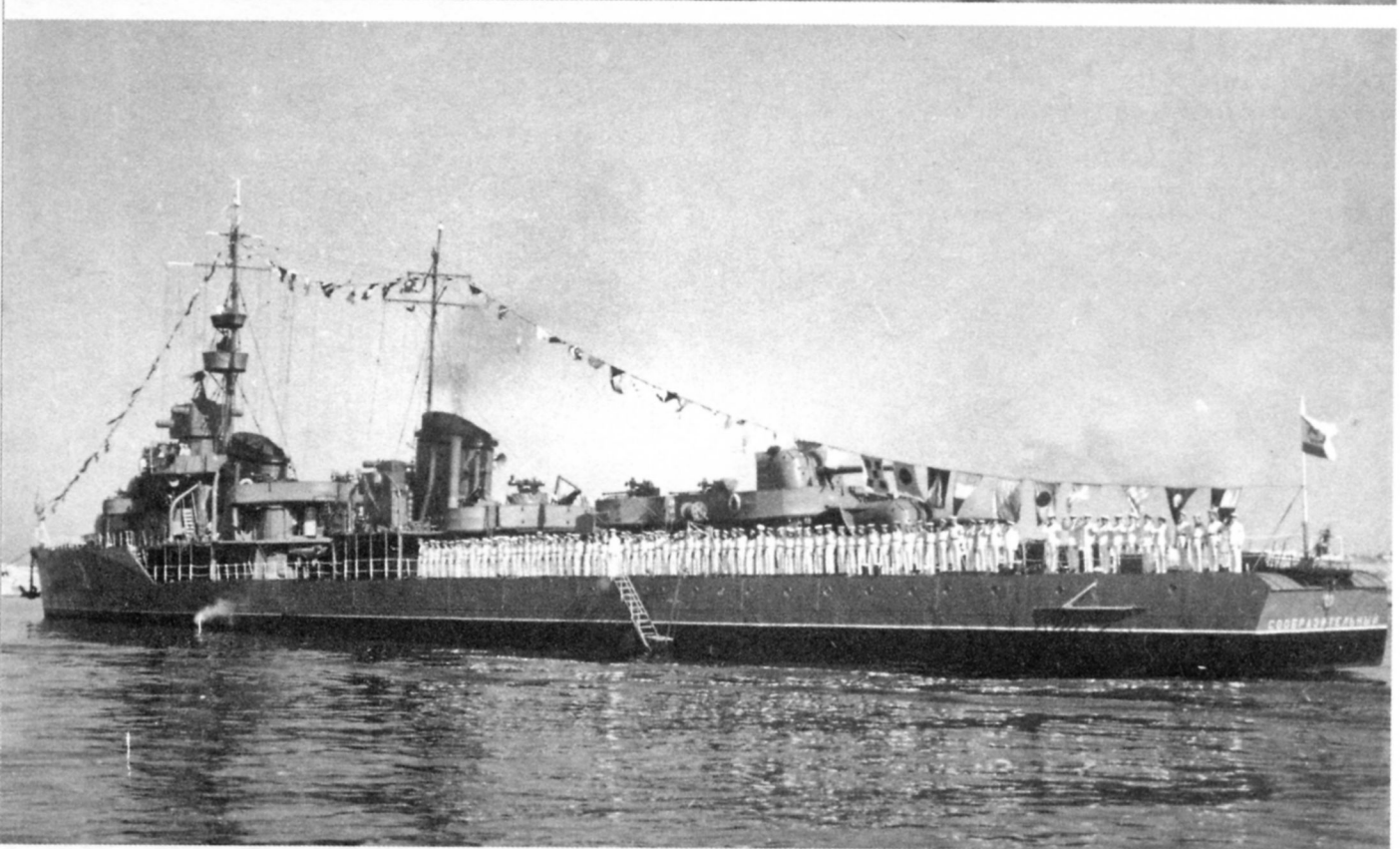


# СОДЕРЖАНИЕ

ПЕРВЕНЦЫ «БОЛЬШОГО ФЛОТА» .....	5
История создания .....	5
Эхо испанского взрыва .....	7
«Вредительский» проект становится «улучшенным» .....	7
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ.....	12
Компоновка и корпус .....	12
Артиллерийское вооружение.....	16
Минно-торпедное, противолодочное и химическое оружие .....	26
Энергетическая установка и ходовые качества .....	35
Вспомогательные устройства и системы .....	38
Средства обнаружения, навигации и связи .....	40
Перегрузка, остойчивость, мореходность.....	41
Обитаемость и экипаж .....	44
Окраска и внешние отличия .....	44
«СЕМЕРКИ» В БОЮ .....	48
Балтийский флот .....	48
Черноморский флот .....	82
Северный флот .....	130
Тихоокеанский флот .....	156
ПОСЛЕВОЕННАЯ СЛУЖБА .....	176
Модернизации .....	176
Проект 32 .....	181
Эсминцы-ветераны .....	184
Краткая хроника послевоенной службы эсминцев «сталинской» серии .....	188
РОДОНАЧАЛЬНИКИ ДИНАСТИИ ЭСМИНЦЕВ (Оценка проекта) .....	190
Приложение 1 .....	193
Приложение 2 .....	193
Приложение 3 .....	194
Приложение 4 .....	194
Приложение 5 .....	195
Приложение 6 .....	195
Литература и источники .....	204









# ПЕРВЕНЦЫ «БОЛЬШОГО ФЛОТА»

## История создания

Постановление «О программе военно-морского судостроения на 1933 — 1938 гг.», принятое 11 июля 1933 года Советом Труда и Обороны, предусматривало строительство 1493 боевых и вспомогательных кораблей, включая 8 крейсеров и 50 эсминцев. Выполнение ее вызвало массу проблем во всех отраслях народного хозяйства, но в те годы не было принято считаться с ценой. «Мы строим и построим большой морской военный флот», — это почти стихотворное закливание из газеты «Правда» от 9 декабря 1936 года могло бы стать эпиграфом к рассказу о предвоенном советском кораблестроении.

Дискуссии о том, какой флот нужен Советскому Союзу, велись в течение всех 20-х годов и наглядно демонстрировали противоречивость взглядов тогдашнего высшего военного руководства. Эта противоречивость нашла свое отражение и в первых программах военного кораблестроения. Впрочем, планы создания мощного Красного флота в то время никак не соответствовали экономическим возможностям страны и потому выглядели абсолютно фантастическими. Лишь после первых успехов социалистической индустриализации под ними появилась более-менее реальная база.

Отправной точкой в создании эсминца проекта 7 можно считать появление предварительного ТТЗ на проектирование эскадренного миноносца, призванного заменить устаревшие «новики». Это задание рассматривалось в Техническом управлении ВМС РККА в октябре 1929 года. Первоначально облик и элементы нового корабля сильно напоминали все тот же «Новик»: водоизмещение 1300 т, 100-мм артиллерия главного калибра, разве что скорость повышалась до 40 узлов, а калибр торпед — до 533 мм (вместо прежних 450 мм). То есть имело место некоторое количественное увеличение, вполне соответствовавшее тенденциям мирового кораблестроения.

Вместе с тем опыт Первой мировой войны свидетельствовал, что эскадренный миноносец как наиболее универсальный корабль флота неуклонно превращался из чисто торпедного корабля в артиллерийско-торпедный. Поэтому усиление огневой мощи эсминцев межвоенного периода происходило в первую очередь за счет увеличения калибра и баллистических характеристик артиллерийских установок. В этом отношении первый вариант техзадания не отвечал духу времени, и командование Морских сил Балтийского моря рас-

критиковало его, настаивая на вооружении будущих эсминцев 130-мм пушками — такими же, что предлагались для проектировавшихся лидеров проекта 1.

Рассмотрение предэскизных проектов нового эсминца продолжалось в течение трех лет. Единодушия не было: сказывались и колебания во взглядах советского руководства на роль флота, и прогресс военно-морской техники, и поступающая из-за границы информация о строящихся там кораблях. Основной проблемой стали изначально противоречивые требования: с одной стороны, будущий эсминец должен быть небольшим и недорогим, с другой — не уступать по своим ТТХ зарубежным «одноклассникам». К тому же вскоре всем стало ясно, что без использования иностранного опыта быстро разработать пригодный для крупносерийной постройки проект эсминца вряд ли удастся. Во всяком случае, создание первых советских лидеров типа «Ленинград» было сопряжено с массой проблем — сказывался длительный перерыв в проектировании боевых кораблей. Поэтому ряд ведущих специалистов-кораблестроителей отправили в командировки на зарубежные верфи.

Летом 1932 года делегация представителей ВМС и «Союзверфи», в то время объединявшей все судостроительные предприятия СССР, посетила Италию. Там ее внимание привлекли весьма передовые для своего времени эсминцы — «Фольгоре» и строившийся «Маэстрале». Именно последний и решили взять в качестве прототипа эскадренного миноносца «Большого флота». Итальянская фирма «Ансальдо» охотно приняла предложение о сотрудничестве. Она предоставила все необходимые чертежи и допустила наших конструкторов к изучению технологии строительства кораблей на своих заводах.

В октябре 1932 года Реввоенсовет утвердил ТТЗ на проектирование эскадренного миноносца стандартным водоизмещением 1300 т, в котором уже просматриваются характерные черты будущей «семерки»: вооружение из четырех 130-мм и трех 76-мм орудий, двух трехтрубных 533-мм торпедных аппаратов, скорость хода 40 — 42 узла, дальность плавания полным ходом 360 миль и экономическим ходом 1800 миль. Расположение главной энергетической установки (ГЭУ) предусматривалось линейным, а силуэт (явное влияние итальянской школы!) — однотрубным. Весьма примечателен тот факт, что при меньшем, чем у «Фольгоре» и «Маэстрале» водоизмещении, корабль должен

**С л е в а  
в в е р х у:**  
эскадренный  
миноносец  
Тихоокеанского  
флота «Рябый»  
(проект 7).

**С л е в а в н и з у:**  
гвардейский  
эсминец  
«Сообразительный»  
(проект 7У)  
на параде в  
Севастополе,  
1947 г.





**Главный инженер ЦКБС-1 В.А.Никитин — один из создателей эсминца проекта 7**

был иметь более мощное вооружение и развивать большую скорость хода. Именно это несоответствие и стало первопричиной недостатков конструкции будущих советских эсминцев.

Разработка проекта эскадренного миноносца была поручена Центральному конструкторскому бюро спецсудостроения ЦКБС-1, главным руководителем проекта назначили В.А.Никитина, ответственным исполнителем — П.О.Трахтенберга. Наши конструкторы заимствовали у «Маэстрале» компоновку машинно-котельной установки и общую архитектуру корабля, однако отечественные вооружение, механизмы и оборудование, а главное — другой технологический уровень производства, заставили во многом отойти от прототипа. Так что реально вклад итальянских коллег, если не считать предоставления документации по своим кораблям, ограничился разработкой теоретического чертежа (фирма «Ансальдо») и прогонкой модели в опытовом бассейне в Риме.

Технический проект эсминца (получившего наименование «проект № 7») Совет Труда и Оборона утвердил в декабре 1934 года. Основные тактико-технические элементы его были следующими: водоизмещение стандартное 1425 т, полное 1715 т, длина наибольшая 112,5 м, ширина 10,2 м, осадка 3,3 м, скорость хода 38 узлов, вооружение — четыре 130-мм орудия, две 76-мм зенитки и два трехтрубных торпедных аппарата калибра 533 мм; экипаж — 170 человек. Следует отметить, что к тому времени большей части оборудования и вооружения не существовало даже на бумаге, и их массо-габаритные характеристики рассчитывались очень приблизительно. Однако никакого запаса водоизмещения в проект заложено не было.

Заключительные проектно-конструкторские работы проводились в крайней спешке, поскольку И.В.Сталин требовал от Наркомата тяжелой промышленности заложить

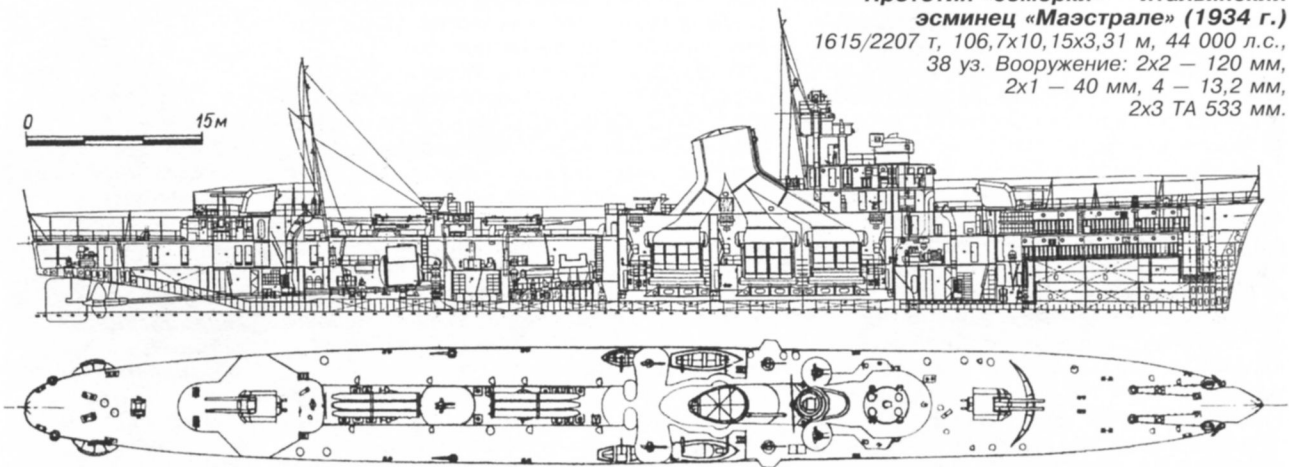
первые эсминцы уже в 1935 году, а всю серию (первоначально насчитывавшую 13 кораблей, но вскоре увеличенную до 28 и, наконец, до 53 единиц) сдать флоту в рекордные сроки — в 1937—1938 годах. При этом реальные возможности промышленности руководством страны игнорировались, и упор делался лишь на стахановские методы и действенность системы взысканий — вплоть до предания суду всех повинных в отставании от графика... Ну, а для пущей важности саму серию эсминцев стали именовать «сталинской».

Из-за чрезвычайно сжатых сроков проектирования и отсутствия достаточного опыта конструкторами при разработке чертежей был допущен ряд серьезных просчетов. В первую очередь, это касалось конструкции корпуса — чрезмерное облегчение набора и обшивки пагубно отразилось на его прочности. Даже для плавания на закрытых морских театрах — Балтики и Черного моря, для которых изначально создавался проект 7, — корпуса кораблей оказались слишком слабыми. Что говорить о Севере и Тихом океане, где, как выяснилось, тоже должны были служить эсминцы «сталинской» серии! Причем недостаточная прочность корпуса сочеталась со значительной перегрузкой корабля, из-за чего исправить ошибку уже было не так-то просто...

Основными «поставщиками» новых эсминцев должны были стать четыре ведущих кораблестроительных завода — ленинградские имени А.Жданова (№ 190), имени С.Орджоникидзе (№ 189) и николаевские имени А.Марты (№ 198) и имени 61 коммунара (№ 200). Помимо строительства «готовых» кораблей, николаевские верфи обязали выпустить 18 так называемых «заготовок» — секций и конструкций эсминцев, которые надлежало отправить на Дальний Восток и там собрать на заводах № 199 (г. Комсомольск-на-Амуре) и № 202 (г. Владивосток). Таким образом, на создание невиданной доселе «сталинской» серии эс-

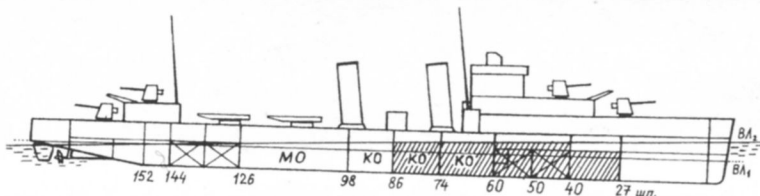
**Прототип «семерки» — итальянский эсминец «Маэстрале» (1934 г.)**

1615/2207 т, 106,7х10,15х3,31 м, 44 000 л.с.,  
38 уз. Вооружение: 2х2 — 120 мм,  
2х1 — 40 мм, 4 — 13,2 мм,  
2х3 ТА 533 мм.



Поначалу предусмотренные программой создания «Большого флота» сроки более или менее выполнялись. Во всяком случае, первые шесть «семерок» удалось заложить в конце 1935 года, а в следующем году — и все остальные. Однако вскоре стало ясно, что завершить строительство всей серии в 1938 году не удастся. Предприятия-смежники задерживали поставки материалов, оборудования и механизмов, да и сами верфи оказались неготовыми к планируемым темпам строительства (не помогла даже круглосуточная работа цехов). Недоработки конструкторов спровоцировали затяжные баталии между судостроителями и проектировщиками, и каждая из конфликтующих сторон пыталась свалить вину на другую. В проект приходилось вносить дополнительные изменения, что задерживало строительство кораблей еще больше. До конца 1936 года удалось спустить на воду только семь эсминцев: три в Ленинграде и четыре в Николаеве. Но главная беда пришла, откуда не ждали — роковую роль в судьбе «семерок» сыграл инцидент, произошедший у берегов далекой Испании...

Английский эскадренный миноносец «Хантер» (командир — лейтенант-командер Скарфилд) нес патрульную службу поблизости от порта Альмерия. Корабль выполнял функции наблюдателя за ходом боевых действий враждующих сторон — в Испании шла гражданская война. 13 мая 1937 года эсmineц лежал в дрейфе; котел №1 находился под парами, №3 — в пятнадцатиминутной готовности. Неожиданно в 14.15 раздался мощный взрыв. Корабль сильно встряхнуло — так, что паровой котел №1 сорвало с фундамента и отбросило вперед к правому борту. Почти мгновенно были заглохли два котельных отделения, носовые погреба боезапаса, часть топливных цистерн. Сначала эсmineц накренился на правый борт, затем, приняв около 900 т воды, выпрямился, но осел носом на 5,65 м и кормой на 3,36 м. «Хантер» потерял возможность идти своим ходом, однако остался на плаву и вскоре был отбуксирован крейсером «Аретьюза» в Гибралтар. После 85-дневного ремонта он своим ходом ушел на Мальту, где его полностью восстановили. Позже миноносец участвовал во Второй мировой войне и погиб 10 апреля 1940 года в бою с немецкими эсминцами у Нарвика.



**Эсминец «Хантер» после подрыва на mine 13 мая 1937 г. На схеме заштрихованы отсеки, затопленные в результате полученных боевых повреждений.**

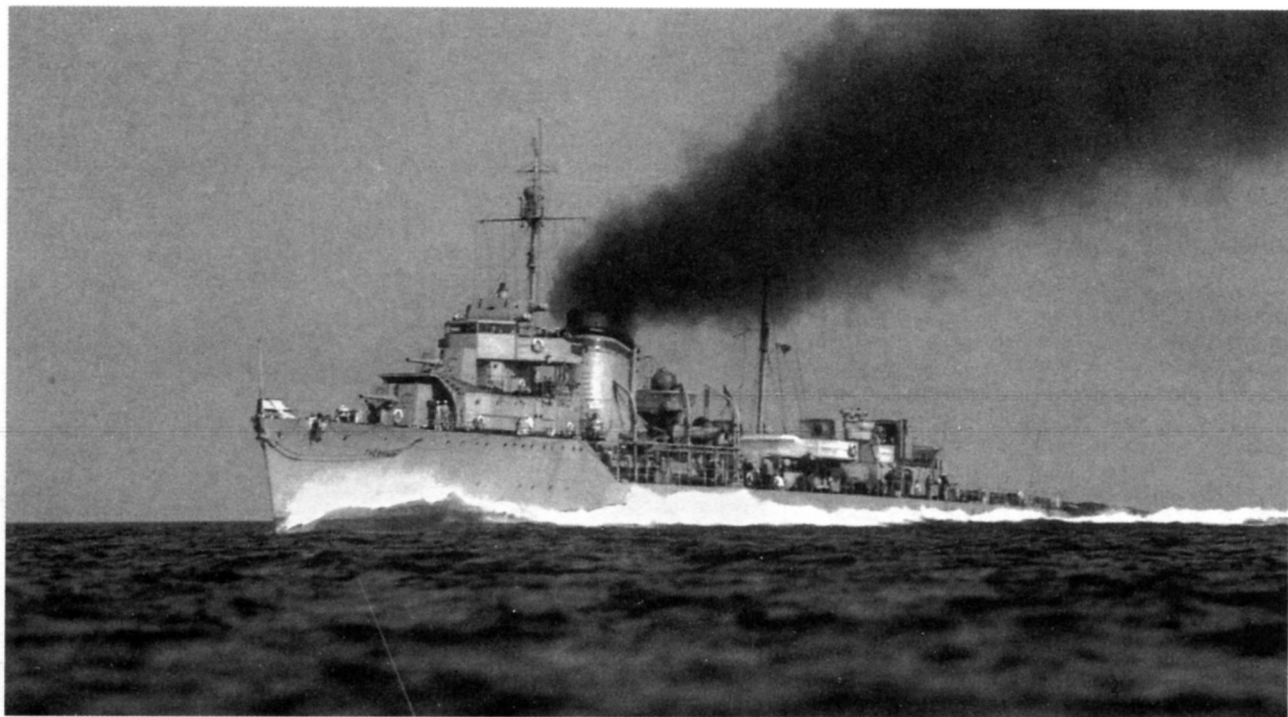
Комиссия Адмиралтейства, внимательно изучившая повреждения эсминца, в целом оценила его конструкцию положительно. Несмотря на силу контактного взрыва (корпус в районе 60-го шпангоута был пробит насквозь — от левого борта до правого) и затопление пяти отсеков «Хантер» сохранил достаточный запас плавучести и остойчивости (метацентрическая высота оставалась равной 0,45 м). Прочность корпуса и поперечных переборок оказалась вполне удовлетворительной. Определенную роль в ограничении распространения воды сыграло наличие водонепроницаемой нижней палубы в районе 27 — 60-го шпангоутов. Нарекания вызвала лишь недостаточная ударостойкость механизмов и приборов.

Однако в Советском Союзе из случившегося сделали совсем иные выводы. Напомним, что шел год 1937-й...

## «Вредительский» проект становится «улучшенным»

Через три месяца после инцидента с «Хантером», в августе, в Москве состоялось совещание Комитета обороны, посвященное разбору характеристик массово





**Главной корабль  
проекта 7 —  
«Гневный» —  
на полном ходу,  
осень 1938 г.**

строившихся эсминцев проекта 7. На нем присутствовал лично Сталин. Информация об инциденте у испанских берегов была воспринята руководителями государства весьма своеобразно: возможность потери хода корабля с линейным расположением котельно-турбинной установки в результате единственного попадания снаряда, мины или торпеды показалась им недопустимой. А проект 7, имевший такую же схему энергетической установки, поспешили назвать «вредительским». Тот факт, что большинство эсминцев во всех флотах мира, включая и отлично зарекомендовавшие себя отечественные «новики», имело линейное расположение ГЭУ, не послужил оправданием. 14 уже спущенных на воду «семерок» было приказано переделать, а остальные — разобрать на стапелях. Трудно представить, что банальный, в общем-то, подрыв британского корабля на дрейфующей мине мог вызвать столь серьезные последствия. И если убытки флота «владычицы морей» равнялись лишь стоимости восстановительного ремонта одного эсминца, то советский ВМФ получил удар куда более чувствительный...

Весьма характерно, что о реальных недостатках проекта 7 (неудовлетворительной прочности корпуса и огромной перегрузке) тогда еще не знали, и на совещании речь о них не шла. Зато недостатки мифические были раздуты до чрезвычайности. Последствия не заставили себя ждать.

По разработавшему проект 7 ЦКБ-17 (так с октября 1936 года стало именоваться ЦКБС-1) немедленно прокатилась волна

репрессий. Арестовали начальника бюро В.Л.Бжежинского, главного инженера В.П.Римского-Корсакова, начальника механического отдела А.В.Сперанского, главного конструктора проекта П.О.Трахтенберга. Строительство кораблей, с таким трудом развернутое на шести заводах, приостановили.

Предложения по переделке энергетической установки «семерок» совместно готовили ЦКБ-17 и КБ завода имени А.А.Жданова. В октябре 1937 года их рассмотрела специальная комиссия, состоявшая из представителей наркоматов обороны, оборонной промышленности и тяжелой промышленности, после чего конструкторам поручили в месячный срок разработать проект 7У — «улучшенный». Эскизный проект был создан в экстренном порядке под руководством главного конструктора КБ завода имени Жданова О.Ф.Якоба. Фактически он означал возврат к одному из первоначальных вариантов, правда, задача усложнялась тем, что теперь более громоздкую ГЭУ, разбитую на два эшелона, предстояло вкомпоновать в уже готовый и без того тесный корпус. Забегая вперед, заметим, что особых преимуществ новый эсминец перед своим предшественником не имел, и многие профессионалы не без оснований именовали «семерку—У» «ухудшенной». Полную техническую документацию заказчик получил в течение следующего года; окончательный проект наркомат ВМФ утвердил 29 августа 1938 года.

Тем временем стало ясно, что программа строительства эсминцев оказалось сор-

## Эсминцы проекта 7

Наименование, флот (по плану)	Завод	Строит. номер	Дата			Примечания
			закладки	спуска	в строю	
«Гневный», КБФ	190	C-501	27.11.35	13.7.36	30.10.38	
«Грозный», СФ	190	C-502	21.12.35	31.7.36	9.12.38	
«Громкий», СФ	190	C-503	29.4.36	6.12.36	31.12.38	
«Грозящий», КБФ	190	C-513	18.6.36	5.1.37	17.9.39	Достроен на заводе № 189
«Гордый», КБФ	190	C-514	24.6.36	10.6.37	31.12.38	
«Гремящий», СФ	190	C-515	23.7.36	12.8.37	28.8.39	
«Стерегающий», КБФ	190	C-516	12.8.36	18.1.38	30.10.39	
«Сторожевой», КБФ	190	C-517	26.8.36	2.10.38	6.10.40	Достроен по пр.7У
«Стойкий», КБФ	190	C-518	26.8.36	26.12.38	18.10.40	Достроен по пр.7У
«Страшный», КБФ	190	C-519	26.8.36	8.4.39	22.6.41	Достроен по пр.7У
«Сильный», КБФ	190	C-520	26.10.36	1.11.38	31.10.40	Достроен по пр.7У
«Смелый», КБФ	190	C-521	26.10.36	30.4.39	31.5.41	Достроен по пр.7У
«Строгий», КБФ	190	C-523	26.10.36	31.12.39	28.9.41*	Достроен по пр.7У
«Скорый», КБФ	190	C-524	29.11.36	24.7.39	18.7.41	Достроен по пр.7У
«Свирипей», КБФ	190	C-525	29.11.36	28.8.39	22.6.41	Достроен по пр.7У
«Статный», КБФ	190	C-526	26.12.36	24.11.39	9.7.41	Достроен по пр.7У
«Стройный», КБФ	190	C-527	26.10.36	29.4.40	20.9.41*	Достроен по пр.7У
«Стремительный», СФ	189	C-291	22.8.36	3.2.37	29.11.38	
«Сокрушительный», СФ	189	C-292	29.10.36	23.8.37	13.8.39	
«Славный», КБФ	189	C-293	31.8.36	19.9.39	31.5.41	Достроен по пр.7У
«Сметливый», КБФ	189	C-294	17.9.36	16.7.37	12.12.38	
«Ловкий», ТОФ	189	C-295	17.9.36	—	—	Разобран на стапеле.
«Легкий», ТОФ	189	C-296	16.10.36	—	—	Разобран на стапеле.
«Летучий», ТОФ	189	C-297	27.10.36	5.8.39	31.5.41	Достроен по пр.7У как «Суровый», КБФ
«Лихой», ТОФ	189	C-298	27.10.36	21.4.39	15.10.40	Достроен по пр.7У как «Сердитый», КБФ
«Резвый», ТОФ	198	C-228	5.11.35	24.9.37	21.1.40	Достроен на заводе №202
«Решительный», ТОФ	198	C-229	5.11.35	18.10.37	—	Достраивался на заводе №199, погиб при буксировке 8.11.38
«Расторопный», ТОФ	198	C-312	27.2.36	25.6.38	5.1.40	Достроен на заводе № 199
«Разящий», ТОФ	198	C-313	27.2.36	24.3.38	20.12.40	Достроен на заводе № 202
«Бодрый», ЧФ	198	C-314	31.12.35	1.8.36	6.11.38	
«Рьяный», ТОФ	198	C-315	31.12.35	31.5.37	17.8.39	Достроен на заводе № 202
«Резкий», ТОФ	198	C-319	15.5.36	29.4.40	31.7.42	Достроен на заводе № 202
«Быстрый», ЧФ	198	C-320	17.4.36	5.11.36	27.1.39	
«Бойкий», ЧФ	198	C-321	17.4.36	29.12.36	9.3.39	
«Беспощадный», ЧФ	198	C-322	15.5.36	5.12.36	22.8.39	
«Ретивый», ТОФ	198	C-323	23.8.36	29.9.39	10.10.41	Достроен на заводе №199
«Поспешный», ТОФ	198	C-324	23.8.36	30.4.39	26.8.41	Достроен на заводе № 199 как «Решительный»
«Проворный», ТОФ	198	C-325	23.8.36	22.5.41	28.11.41	Достроен на заводе №199 как «Ревностный»
«Передовой», ТОФ	198	C-326	15.9.36	22.5.41	27.11.41	Достроен на заводе N 199 как «Разъяренный»
«Прыткий», ТОФ	198	C-327	25.9.36	6.4.39	9.1.41	Достроен на заводе № 202 как «Рекордный»
«Пылкий», ТОФ	198	C-328	28.9.36	28.9.41	30.11.42	Достроен на заводе №199 как «Редкий»
«Безупречный», ЧФ	200	C-1069	23.8.36	25.6.37	2.10.39	
«Бдительный», ЧФ	200	C-1070	23.8.36	29.6.37	22.10.39	
«Бурный», ЧФ	200	C-1071	17.8.36	—	—	Разобран на стапеле
«Боевой», ЧФ	200	C-1072	17.8.36	—	—	Разобран на стапеле
«Бесстрашный», ЧФ	200	C-1073	17.9.36	25.2.39	30.9.41	Достроен по пр. 7У как «Совершенный»
«Бесшумный», ЧФ	200	C-1074	23.8.36	25.2.39	8.1.42	Достроен по пр.7У как «Свободный»
«Прочный», ТОФ	200	C-1075	7.7.36	30.6.39	20.10.41	Достроен на заводе № 202 как «Разумный»
«Подвижный», ТОФ	200	C-1076	7.7.36	30.9.39	24.6.41	Достроен по пр.7У как «Способный», ЧФ
«Полезный», ТОФ	200	C-1077	15.10.36	26.8.39	10.11.40	Достроен по пр.7У как «Смышленный», ЧФ
«Прозорливый», ТОФ	200	C-1078	15.10.36	26.8.39	7.6.41	Достроен по пр.7У как «Сообразительный», ЧФ
«Пронзительный», ТОФ	200	C-1079	15.10.36	—	—	Разобран на стапеле
«Поражающий», ТОФ	200	C-1080	25.12.36	—	—	Разобран на стапеле

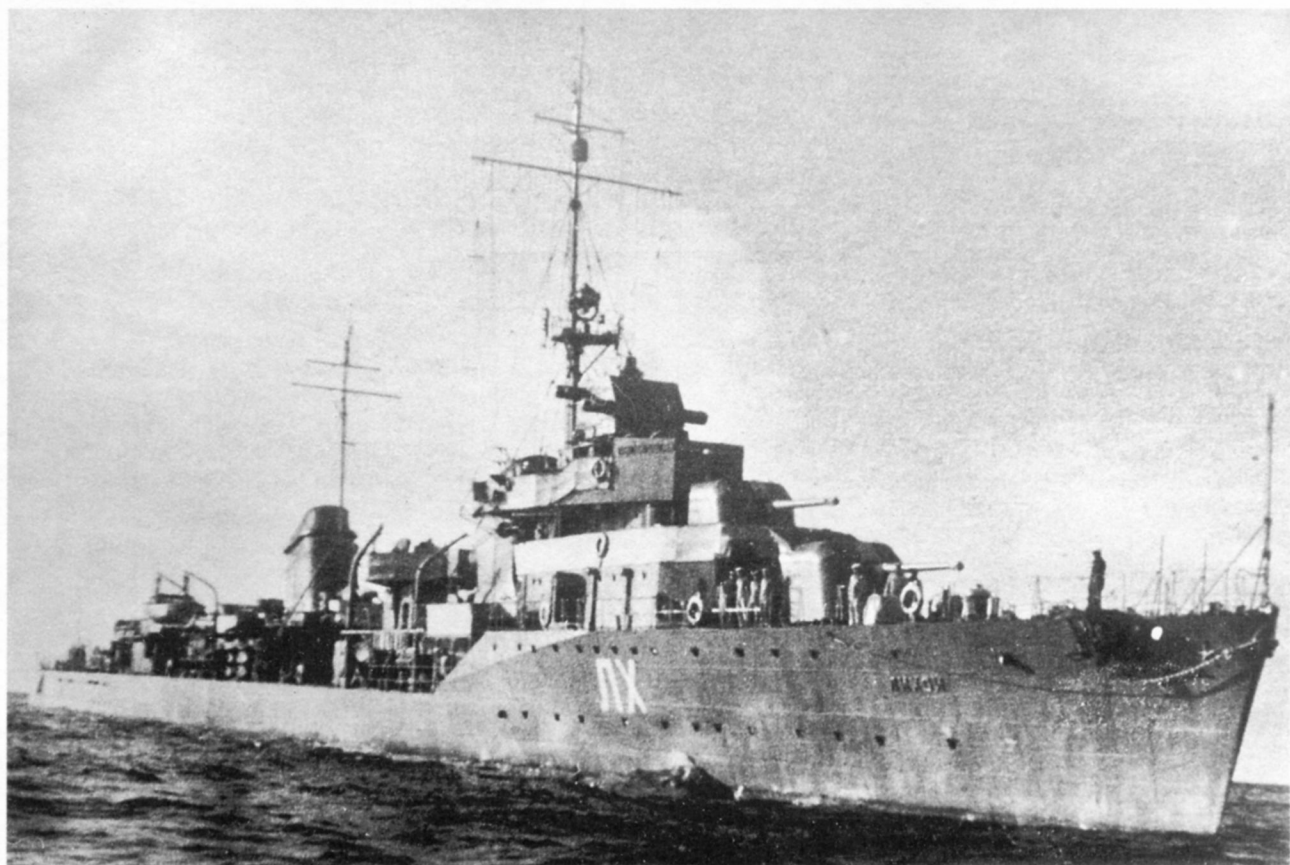
\* Приняты в состав флота условно.



Эсминцы проекта 7  
в ходе постройки  
на заводе №199 в  
Комсомольске-на-  
Амуре. На заднем  
плане виден лидер  
проекта 38.



В н и з у: эсминец  
проекта 7У «Лихой»  
на испытаниях на  
Балтике, 1940 г. За  
две недели до его  
официального  
вступления в строй  
корабль был  
переименован в  
«Сердитый».



## Эсминцы проекта 7У

Название, флот	Завод	Строит. номер	Дата			
			закладки	перезакладки по пр.7У	спуска	вступления в строй
«Сторожевой», КБФ	190	С-517	26.8.1936	1.1938	2.10.38	6.10.40
«Стойкий», КБФ	190	С-518	26.8.1936	3.1938	26.12.38	18.10.40
«Страшный», КБФ	190	С-519	26.8.1936	3.1938	8.4.39	22.6.41
«Сильный», КБФ	190	С-520	26.10.1936	1.1938	1.11.38	31.10.40
«Смелый», КБФ	190	С-521	26.10.1936	3.1938	30.4.39	31.5.41
«Строгий», КБФ	190	С-523	26.10.1936	26.10.38	31.12.39	22.9.42
«Скорый», КБФ	190	С-524	29.11.1936	23.10.38	24.7.39	18.7.41
«Свирепый», КБФ	190	С-525	29.11.1936	30.12.38	28.8.39	22.6.41
«Статный», КБФ	190	С-526	26.12.1936	29.12.38	24.11.39	9.7.41
«Стройный», КБФ	190	С-527	26.10.1936	29.12.38	29.4.40	22.9.42
«Славный», КБФ	189	С-293	31.8.1936	31.1.39	19.9.39	31.5.41
«Суровый» (до 25.9.40 «Летучий»), КБФ	189	С-297	27.10.1936	1.2.39	5.8.39	31.5.41
«Сердитый» (до 25.9.40 «Лихой»), КБФ	189	С-298	27.10.1936	15.10.38	21.4.39	15.10.40
«Совершенный» (до 25.9.40 «Бесстрашный»), ЧФ	200	С-1073	17.9.1936	1938	25.2.39	30.9.41
«Свободный» (до 25.9.40 «Бесшумный»), ЧФ	200	С-1074	23.8.1936	1938	25.2.39	8.1.42
«Способный» (до 25.9.40 «Подвижный»), ЧФ	200	С-1076	7.7.1936	7.3.39	30.9.39	24.6.41
«Смышленный» (до 25.9.40 «Полезный»), ЧФ	200	С-1077	15.10.1936	27.6.38	26.8.39	10.11.40
«Сообразительный» (до 25.9.40 «Прозорливый» ЧФ),	200	С-1078	15.10.1936	3.3.39	26.8.39	7.6.41

ванной. Заместителю наркома оборонной промышленности И.Ф.Тевосяну удалось убедить генсека в том, что переделка всех «семерок» по «улучшенному» проекту сильно затянет сроки сдачи кораблей флоту — в условиях надвигающейся войны это было крайне опасно. Сталин неохотно согласился с предложением достроить 29 эсминцев по проекту 7, и лишь следующие 18 — по проекту 7У. Последние 6 строившихся единиц, находившихся в низкой степени готовности, решили разобрать.

В течение 1938 и начале 1939 годов 18 корпусов «семерок», находившихся на стапелях ленинградских заводов №190, №189 и николаевского №200, были перезаложены по «улучшенному» проекту. При этом у почти готовых корпусов пришлось демонтировать ряд конструкций — в основном в районе машинно-котельных отделений. Первоначально планировалось перезаложить и все дальневосточные эсминцы, но поскольку работы во Владивостоке и Комсомольске-на-Амуре из-за слабости производственной базы и без того велись в экстремальном режиме, от этого отказались. В результате «семерки-У» вошли в состав лишь двух флотов — Балтийского и Черноморского.

В феврале 1938 года близ Севастополя начались ходовые испытания «Бодрого». В сентябре должна была состояться его приемка, однако эсmineц не достиг контракт-

ной 38-узловой скорости, ставившейся во главу угла заказчиком. Пришлось вернуть корабль на верфь для переборки машин. В итоге первым вступил в строй балтийский «Гневный», вышедший на испытания почти на 3 месяца позже «Бодрого». Именно «Гневный» и принято считать головным кораблем всей серии эсминцев.

Головным эсминцем проекта 7У стал «Сторожевой». В ходе заводских испытаний, состоявшихся осенью 1939 года, выявилась значительная перегрузка корабля и, как следствие, — его пониженная остойчивость. Об этом стало известно высшему партийному руководству. Из Комитета Обороны посыпались грозные директивы: «провести расследование», «устранить конструктивные недостатки», «выявить и наказать виновных»... После долгих обсуждений остойчивость решили повысить за счет укладки твердого балласта. Эти работы, а также ликвидация множества обнаруженных дефектов затянули завершение испытаний более чем на год. «Сторожевой» был принят Постоянной комиссией только в октябре 1940 года, а официально вошел в строй Балтийского флота еще через 6 месяцев — 12 апреля 1941-го. Всего к началу Великой Отечественной войны судостроители успели сдать заказчику лишь 22 «семерки» и 9 «семерок-У». Остальные корабли пришлось экстренно достраивать и испытывать уже в боевых условиях.







## ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

### Компоновка и корпус

По архитектуре эсминец проекта 7 представлял собой двухпалубное судно с коротким полубаком, транцевой кормой и значительным отношением длины к ширине (10,8). Высота надводного борта до верхней палубы — 1,9 м, до полубака — 4,9 м. Верхняя палуба шла по всей длине корабля, нижняя (жилая) — только в оконечностях корпуса, за пределами машинных и котельных отделений, то есть фактически была не палубой, а платформой.

Жесткие требования к водоизмещению вынудили разработчиков пойти на максимальное облегчение корпуса. Поэтому в конструкции «семерки» было внедрено немало новых, но недостаточно проверенных решений. Приступив к строительству крупной серии эсминцев без испытаний опытного корабля-прототипа, советские конструкторы повторили ошибку своих немецких и японских коллег.

Прежде всего, клепанный корпус эсминца выполнялся из маломарганцовистой стали марок 20Г и 30Г, имевшей повышенную прочность, но одновременно и большую хрупкость. Этот материал был выбран

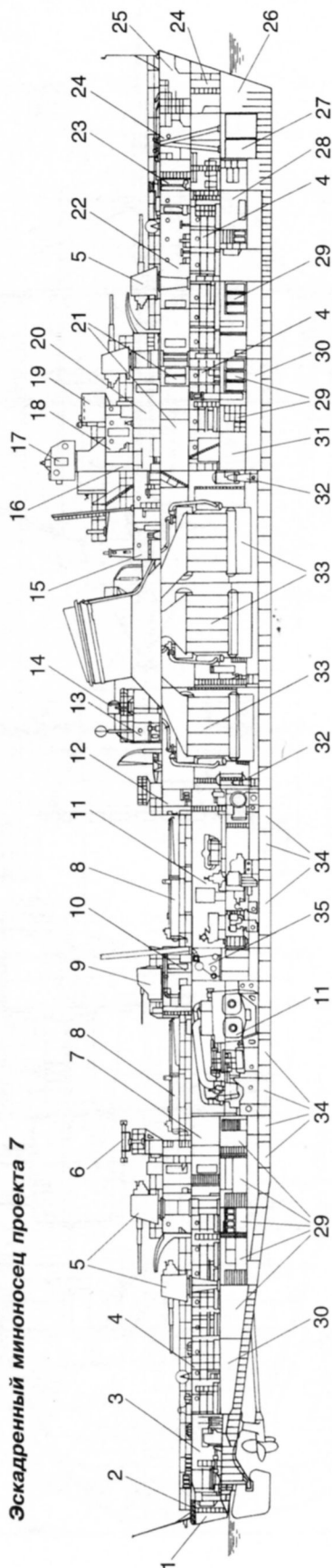
конструкторами с целью экономии веса, но вскоре выяснилось, что такое решение оказалось неудачным. В корпусах «семерок» нередко возникали трещины от неудачной швартовки (даже при ударе о деревянный брус), а при попадании осколков бомб и снарядов листы обшивки раскалывались и сами давали большое количество осколков, поражавших личный состав, приборы и механизмы. Обычная же сталь-3, применявшаяся в конструкции палуб и надстроек, не растрескивалась и таких осколков не давала.

Кроме того, в проекте 7 была применена смешанная система набора — в основном продольная, а в оконечностях — поперечная. Места же перехода от одного набора к другому (44-й и 173-й шпангоуты) не имели достаточных подкреплений, и высокая концентрация возникающих там напряжений вкупе с хрупкостью обшивки подчас приводила к разламыванию корпуса — несмотря на то, что работы по усилению связей набора начались еще до войны.

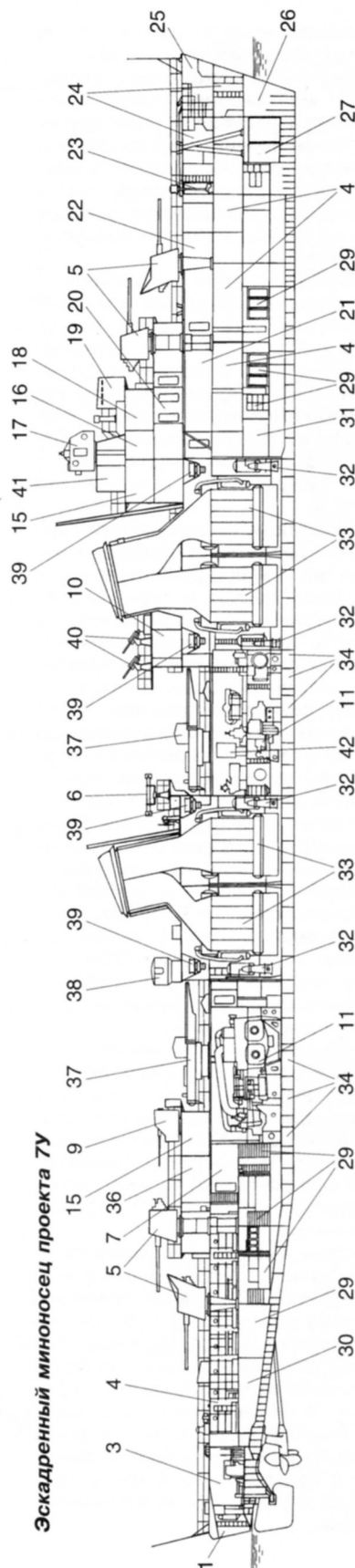
Толщина обшивки корпуса составляла 5—9 мм (ширстречный пояс — 10 мм), настила палуб — 3—10 мм, водонепроницаемых переборок — всего 3—4 мм. Вертикальный

**Вверху:** эсминец «Сметливый» на рейде, 1940 г.  
Фото И.Ананьина

Эскадренный миноносец проекта 7



Эскадренный миноносец проекта 7У



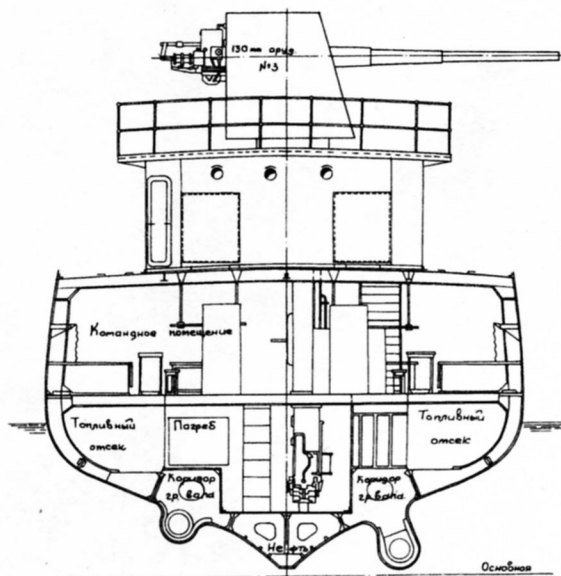
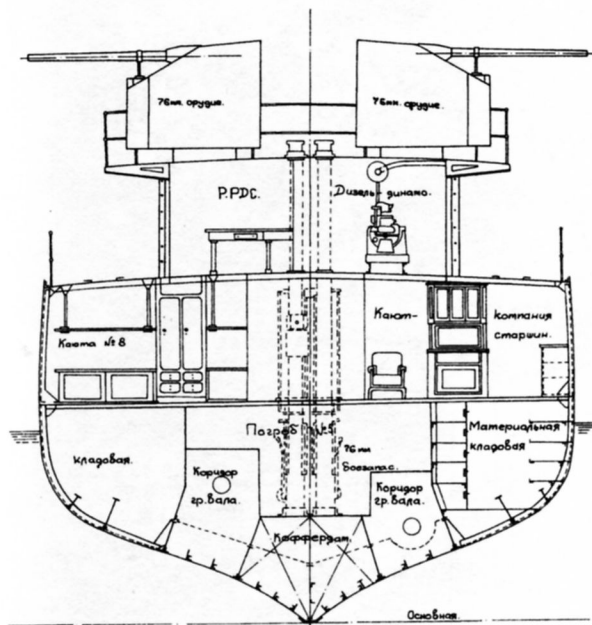
Схемы общего расположения:

1 — помещение дымоаппаратуры; 2 — бомбосбрасыватель; 3 — румпельный отсек; 4 — кубрики личного состава; 5 — 130-мм орудия Б-13; 6 — дальномер ДМ-3; 7 — каюты младшего начсостава (по проекту — помещение МПУАЗО); 8 — торпедные аппараты 39-Ю; 9 — 76-мм зенитная артиллерия 34-К; 10 — камбуз; 11 — машинные отделения; 12 — пост энергетики и живучести; 13 — радиопеленгаторная рубка; 14 — боевой прожектор; 15 — радиорубка; 16 — шифрпост; 17 — командно-дальномерный пост; 18 — штурманская рубка; 19 — ходовая рубка; 20 — каюта командира;

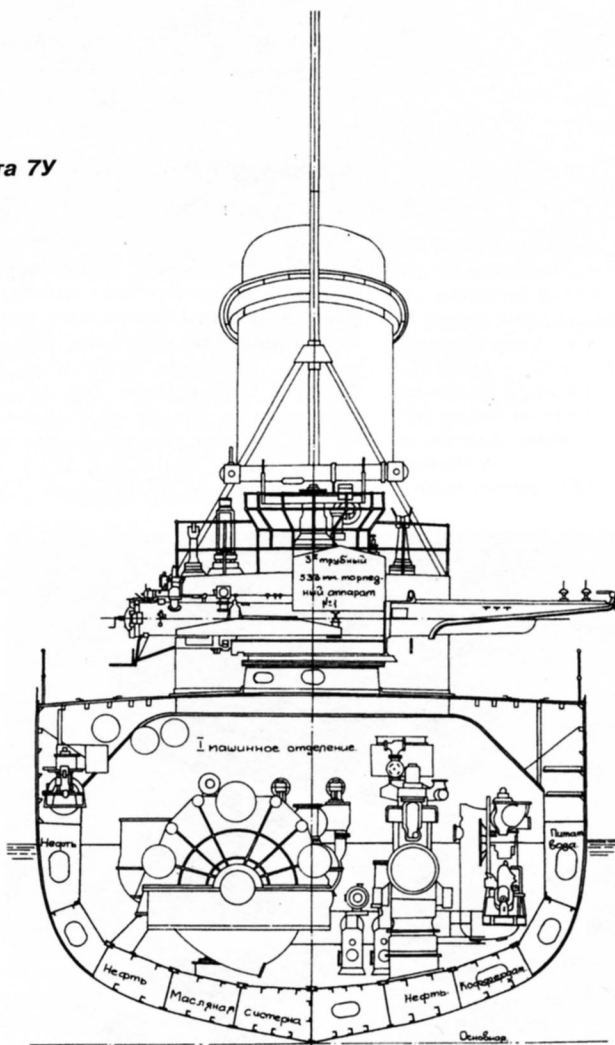
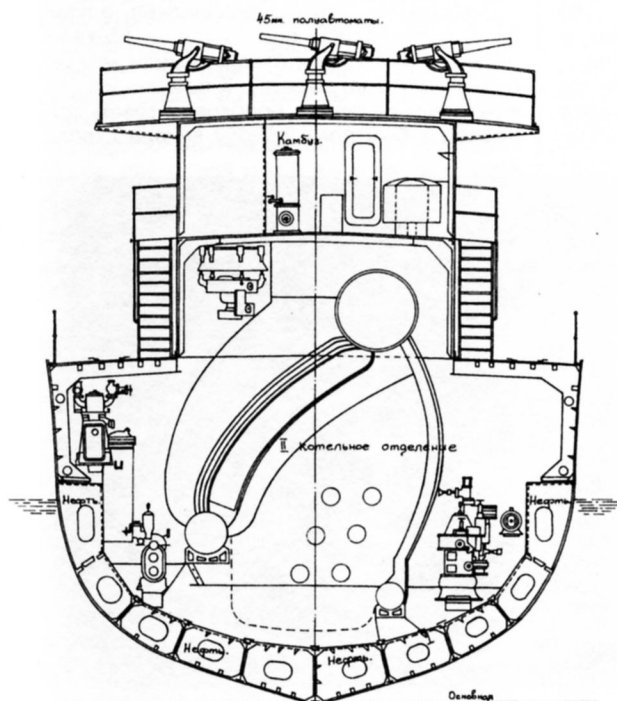
21 — каюты начсостава; 22 — кают-компания; 23 — шпильная машина; 24 — кладовые; 25 — малая рубка; 26 — форпик; 27 — цепной ящик; 28 — ледник; 29 — погреб боезапаса; 30 — нефтяные отсеки; 31 — центральный артиллерийский пост; 32 — питательные насосы; 33 — главные паровые котлы; 34 — днашцевые нефтяные отсеки; 35 — вспомогательный паровой котел; 36 — агрегатные отсеки; 37 — торпедные аппараты 1-Н; 38 — стабилизированный визирный пост; 39 — вентиляторы котельных отделений; 40 — 45-мм зенитные полуавтоматы 21-К; 41 — рубка сигнальщиков; 42 — главный распределительный щит.

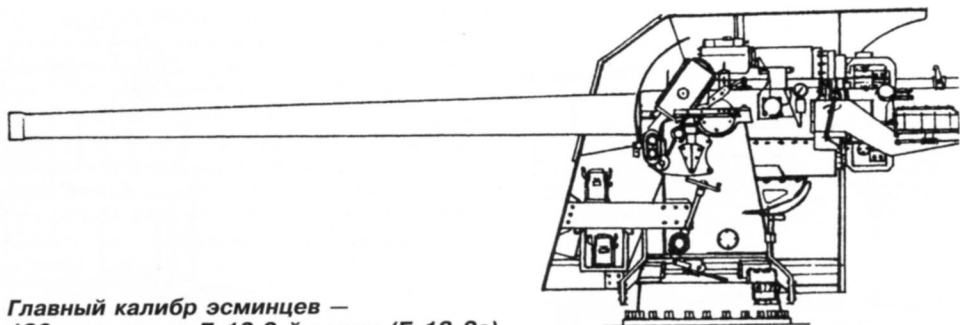




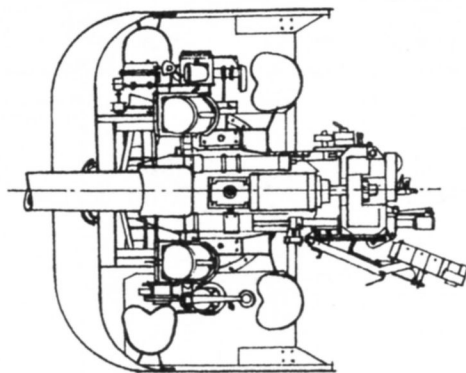
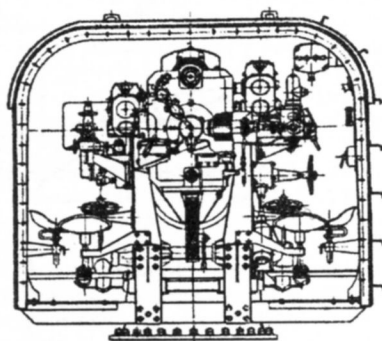


**Поперечные сечения эскадренного миноносца проекта 7У**  
Копии отчетных чертежей завода №190





Главный калибр эсминцев —  
130-мм орудие Б-13 2-й серии (Б-13-2с)



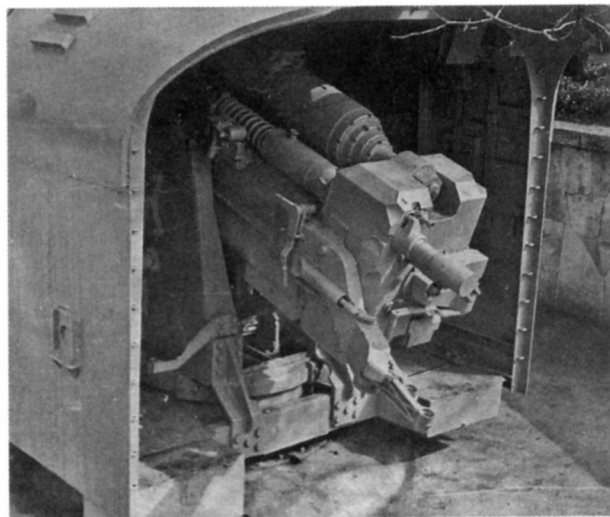
Орудия Б-13-2с  
с эсминца  
«Бойкий»,  
установленные на  
мемориальной  
111-й батарее на  
Малаховом кургане  
в Севастополе.  
В 1941 — 1942 гг.  
на этой батарее  
стояли такие же  
пушки, снятые с  
эсминца  
«Совершенный».

## Артиллерийское вооружение

Эсминцы проекта 7 изначально создавались под «крейсерский» калибр — 130 мм. Правда, пушки Обуховского завода с длиной ствола в 55 калибров, являвшиеся основным оружием крейсеров советского флота в 1920-е годы, оказались слишком тяжелыми, и заводу «Большевик» (бывшему Обуховскому) поручили разработать новые — благо, там еще с 1929 года велось проектирование облегченной 130-мм пуш-

ки для подводных лодок. В 1935 году новая артсистема, получившая обозначение Б-13, была принята на вооружение и начала устанавливаться на лидерах типа «Ленинград». Она имела длину ствола в 50 калибров, но за счет увеличения давления в канале удалось сохранить баллистику предшественницы — удачной обуховской пушки.

Любопытно, что первоначально орудия Б-13 создавались под снаряды 55-калиберных пушек, и их стволы имели мелкую (глубиной 1 мм) нарезку. К сожалению, повышенное давление пороховых газов приводило к быстрому износу канала ствола.







Поэтому в 1936 году стволы орудий решили лейнировать. Сначала применили лейнеры АНИМИ (Артиллерийского научно-исследовательского морского института) со средней нарезкой (глубиной 1,95 мм), а затем перешли на лейнеры НИИ-13 с глубокой (2,7 мм) нарезкой, под которые были разработаны новые снаряды. Таким образом, для одной и той же модели орудия требовались три типа различных боеприпасов, что в годы войны создавало дополнительные проблемы. Например, в ноябре 1941 года на «Громком» пришлось менять почти новые лейнеры АНИМИ на лейнеры НИИ-13 только из-за того, что для первых на Северном флоте кончились снаряды.

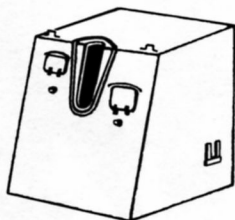
Орудие Б-13 в палубной установке со щитом из противопульной брони толщиной 13 мм имело длину ствола 50 калибров, вес 12,8 т, угол вертикального наведения от  $-5^\circ$  до  $+45^\circ$ . Все типы снарядов (осколочно-фугасные, полубронебойные и дистанционные гранаты) были одинакового веса — 33,5 кг и выпускались из ствола с начальной скоростью 870 м/с на максимальную дальность 139 кбт (27,5 км). В боекомплект входили также ныряющие снаряды весом 33,14 кг и осветительные весом 34,5 кг. Стрельба ими велась с помощью уменьшенных зарядов на дальность

соответственно 17 и 58 кбт. Живучесть ствола поначалу (у орудий с мелкой нарезкой) составляла всего 130 выстрелов, за счет внедрения лейнера АНИМИ ее повысили до 450 выстрелов, а после перехода на лейнеры НИИ-13 она была доведена до вполне приличной величины — 900 выстрелов (средние данные для кораблей ЧФ, 1942 г.). Качающаяся часть снабжалась устройством продувания канала ствола. Боезапас — раздельный, затвор — поршневой, с пластическим обтюратором. Боекомплект, составлявший 150 выстрелов на ствол (175 в перегруз), размещался в четырех погребах. Его подача осуществлялась двумя элеваторами (один для зарядов, другой для снарядов) на каждое орудие; в случае отказа имелись трубы для ручной подачи. Заряжение осуществлялось вручную, досылка — пневмодосылателем. Последний, кстати, вызывал больше всего нареканий у моряков, хотя в целом артустановки Б-13 оценивались специалистами как несомненно удачные.

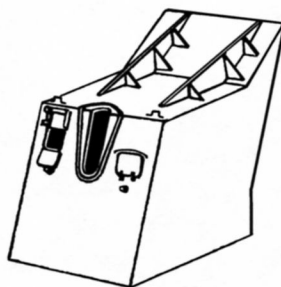
Скорострельность зависела от угла возвышения и колебалась в пределах 6 — 10 выстрелов в минуту. По свидетельству бывшего артиллерийского электрика эсминца «Разумный» К.А.Любимова на учебных стрельбах на ТОФе достигли скорост-

**Тренировка расчета орудия Б-13 на эсминце «Гремящий», 1942 г.**

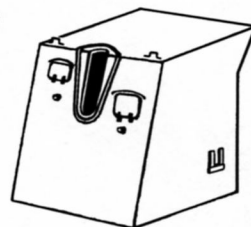
А



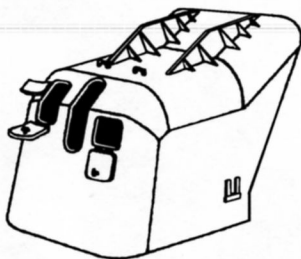
Б



В



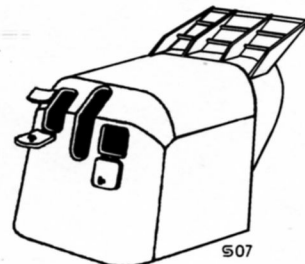
Г



Д



Е



507

### Щиты 130-мм орудий Б-13

А — всех «семерок» ленинградской постройки и первых дальневосточной сборки («Ряного», «Резвого», «Расторопного»), а также 2-го и 3-го орудий первых балтийских «семерок-У»; Б — 1-го и 4-го орудий «семерок» николаевской постройки, первых балтийских «семерок-У», а также модернизированных в 1942 — 1943 гг. «Гремящего», «Громкого», «Грозного», «Сокрушительного», «Ряного», «Резвого», «Расторопного», «Грозящего» (только у первого орудия); В — 2-го и 3-го орудий всех черноморских ЭМ проекта 7; Г — 1-го и 4-го орудий тихоокеанских эсминцев второй серии («Разящего», «Разумного», «Разъяренного», «Ревностного» и др.); Д — 1-го и 4-го орудий черноморских «семерок-У» (кроме «Свободного») и «Бодрого» после 1942 г.; Е — 1-го и 4-го орудий балтийских эсминцев после модернизации, а также черноморского «Свободного».

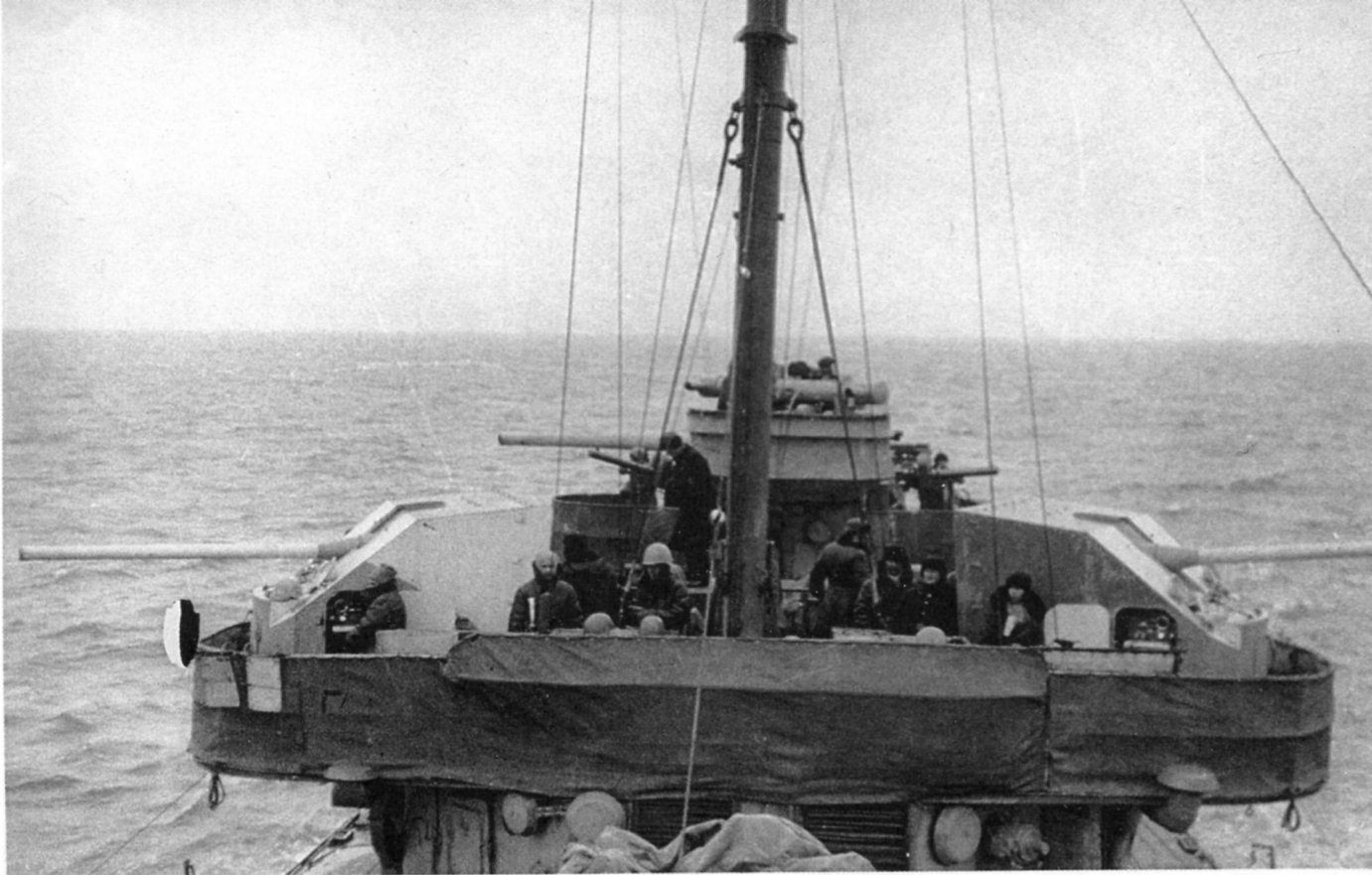
рельности 13 выстрелов в минуту. Углы обстрела пары носовых орудий «семерки» — от 0° до 140° на оба борта, кормовых — от 40° до 180°.

По своим баллистическим характеристикам пушки Б-13 значительно превосходили артиллерию зарубежных эсминцев. Для сравнения можно отметить, что снаряд 127-мм японского орудия весил 23,1 кг, 127-мм американского — 24,4 кг, 128-мм немецкого — 28 кг, 120-мм итальянского — 22,1 кг, 120-мм английского — 22,7 кг и только у французских 130-мм пушек снаряды весили почти столько же, сколько советские — 34,8 кг. Но длина ствола последних составляла всего 40 калибров, а максимальная дальность стрельбы не превышала 17 км. Единственными иностранными орудиями, превосходившими по мощи советские, были 138-миллиметровки французских лидеров и 140-мм пушки югославского лидера «Дубровник». Однако эти корабли, близкие к легким крейсерам, были значительно крупнее «семерок» и рассматривать их в качестве аналогов нельзя.

Вполне соответствовала артиллерии и система управления огнем главного калибра — ПУС «Мина», созданная ленинградским заводом «Электроприбор» специально для кораблей проекта 7. Ее основным элементом являлся центральный автомат стрельбы ЦАС-2 — счетно-решающий прибор (своего рода механический «компьютер»), который на основе поступающих дан-

ных непрерывно вырабатывал координаты, скорость и курсовой угол цели, одновременно выдавая полные углы горизонтальной и вертикальной наводки орудий. Информация о цели шла в систему ПУС от 4-метровых дальномеров командно-дальномерного поста КДП2-4 (заводской индекс Б-12) и ночных визиров 1-Н. ЦАС-2 вел свою родословную от «централи» итальянской фирмы «Галилео» (эта система устанавливалась на лидерах типа «Ленинград»). Он размещался в боевом отделении под носовой надстройкой и считался относительно малогабаритным аппаратом. В целом система «Мина» позволяла разделять огонь носовой и кормовой группы артиллерии, а также вести огонь по временно скрывающейся морской цели. Кроме того, она обеспечивала стрельбу торпедных аппаратов. На некоторых «семерках-У» (например, на «Способном» и «Сообразительном») дополнительно были установлены автокорректоры для ведения прицельного огня по берегу. Теоретически ПУС «семерок» отвечали современным требованиям и не уступали лучшим зарубежным аналогам, но на практике их возможности, к сожалению, были сильно ограничены из-за низкой точности гирокомпаса «Курс», от которого в схему автоматического поступления данные о курсе своего корабля.

Таким образом, задача, поставленная перед советскими конструкторами, была выполнена: артиллерийское вооружение

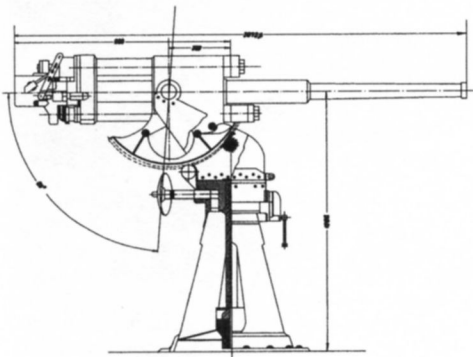


наших эсминцев к концу 1930-х годов по праву считалось лучшим в мире. Но, к сожалению, все это оказалось ненужным! Превознося опыт Первой мировой войны, морские стратеги не учли стремительного развития новых боевых средств, и в первую очередь — авиации. В итоге великолепные пушки Б-13 вместе с совершенной системой управления огнем использовались, в основном, для выполнения непривычной задачи — стрельбы по наземным целям. Зато перед бомбардировщиками Люфтваффе «семерки» оказались практически беззащитными.

Впрочем, это была беда не только наша: эсминцы иностранных флотов предвоенной постройки также вооружались лишь противокорабельной артиллерией. Исключение составлял флот США. И в результате американская 127-мм пушка с длиной ствола в 38 калибров, весьма скромная по своим характеристикам, оказалась по праву лучшим орудием эсминцев Второй мировой войны именно благодаря своей универсальности — способности вести огонь как по надводным, так и по воздушным целям.

В противовес главному калибру зенитное вооружение «семерок» на момент их ввода

**76-мм орудия 34-К на эсминце «Грозный», 1942 г. На кормовой надстройке видны спаренные 12,7-мм пулеметы «Кольт-Браунинг».**



**45-мм орудие 21-К.**  
С п р а в а: 37-мм автомат 70-К на одном из эсминцев Северного флота, 1942 г.







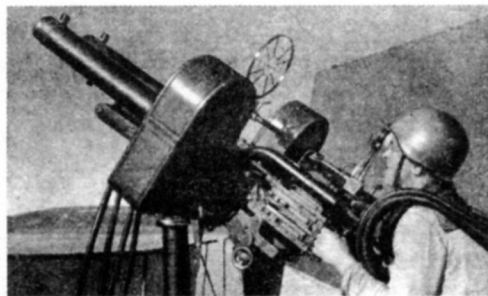
**Вверху:**  
пулеметчик одного  
из эсминцев  
Черноморского  
флота готовится  
открыть огонь из  
12,7-мм пулемета  
ДШК.



в строй было весьма скромным. Оно состояло из двух 76-мм орудий 34-К, двух 45-мм полуавтоматов 21-К и двух 12,7-мм пулеметов ДШК или ДК. Увы, такой состав вооружения нельзя назвать удовлетворительным ни по количеству, ни по качеству. 45-мм пушки обладали малой скоростью, 76-мм орудия располагались весьма неудачно, а пулеметы вообще оказались почти бесполезными. Правда, необходимо иметь в виду, что недостаточность зенитных средств выявилась позже, уже в ходе войны. А по концепции 1930-х годов противовоздушное вооружение «семерок» выглядело вполне достаточным. Во всяком случае, у многих иностранных эсминцев оно было еще слабее.

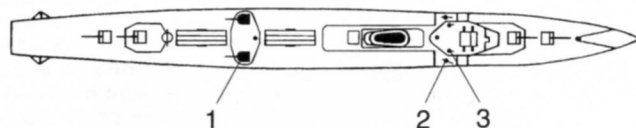
В проекте 7У средства ПВО несколько видоизменили. Пара 76-мм универсальных установок 34-К переместилась в корму. Появилось третье 45-мм орудие 21-К: теперь все три малокалиберные зенитки располагались на площадке позади первой дымовой трубы, ради чего пришлось пожертвовать тяжелыми 90-см прожекторами

**Спаренный 12,7-мм  
пулемет  
«Кольт-Браунинг»  
эсминца  
«Гремящий»,  
1942 г.**

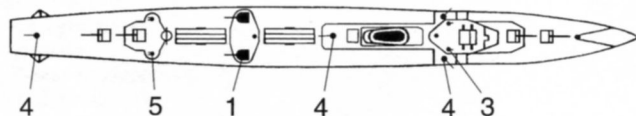


(вместо них теперь устанавливался один 60-см на фок-мачте). Число 12,7-мм пулеметов ДШК увеличилось вдвое — к двум на верхнем мостике добавили еще два за срезом полубака. Однако в целом зенитное оружие «семерок-У» продолжало оставаться недостаточным и к тому же неудачно размещенным: с носовых курсовых узлов корабль был практически беззащитным, а скученность всех противовоздушных средств на двух площадках делала их крайне уязвимыми.

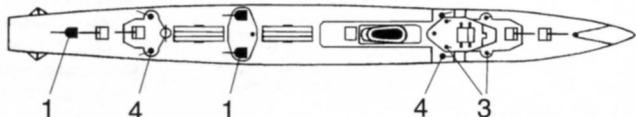
## Схема расположения зенитного вооружения эсминцев



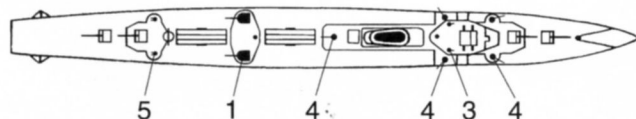
Все эсминцы пр. 7 до лета 1941 г.:  
2 — 76-мм, 2 — 45-мм, 2 — 12,7-мм пул.



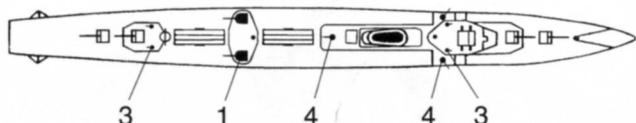
Все эсминцы пр. 7 СФ в 1942—1944 гг.:  
2 — 76-мм, 4 — 37-мм, 2х2 + 2х1 —  
12,7-мм пул.



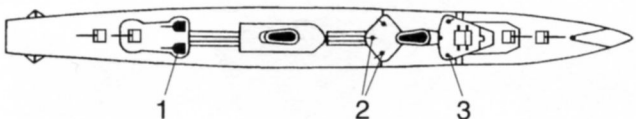
«Грозный» в 1943—1945 гг.: 3 — 76-мм,  
4 — 37-мм, 4х1 — 12,7-мм пул.



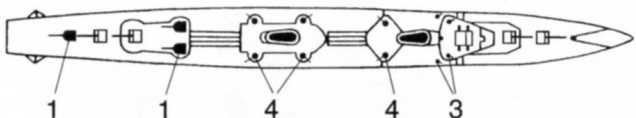
«Бодрый», «Бойкий» и «Беспощадный»  
в 1943—1945 гг.: 2 — 76-мм, 5 — 37-мм,  
2х2 + 2х1 — 12,7-мм пул.



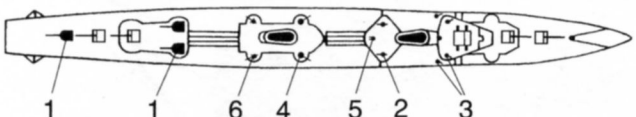
«Рьяный» в 1945 г.: 2 — 76-мм,  
3 — 37-мм, 4х1 — 12,7-мм пул.



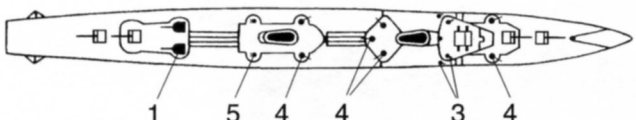
Все эсминцы пр. 7У до лета 1941 г.: 2 —  
76-мм, 3 — 45-мм, 4х1 — 12,7-мм пул.



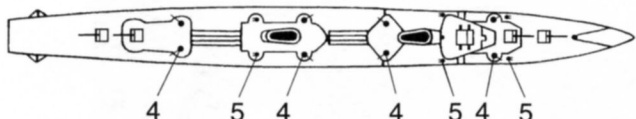
Все эсминцы КБФ к 1944—1945 гг.: 3 —  
76-мм, 6 — 37-мм, 4х1 — 12,7-мм пул.



«Свирепый» в 1943 г.: 3 — 76-мм, 2 —  
45-мм, 2 — 37-мм, 2 — 20-мм, 1х2 +  
4х1 — 12,7-мм пул.



«Сообразительный» и «Способный»  
в 1943 г.: 2 — 76-мм, 7 — 37-мм, 2х2 +  
4х1 — 12,7-мм пул.



«Сообразительный» в 1947 г.: 8 — 37-мм,  
6х2 — 12,7-мм пул.

Цифрами на схемах обозначены:

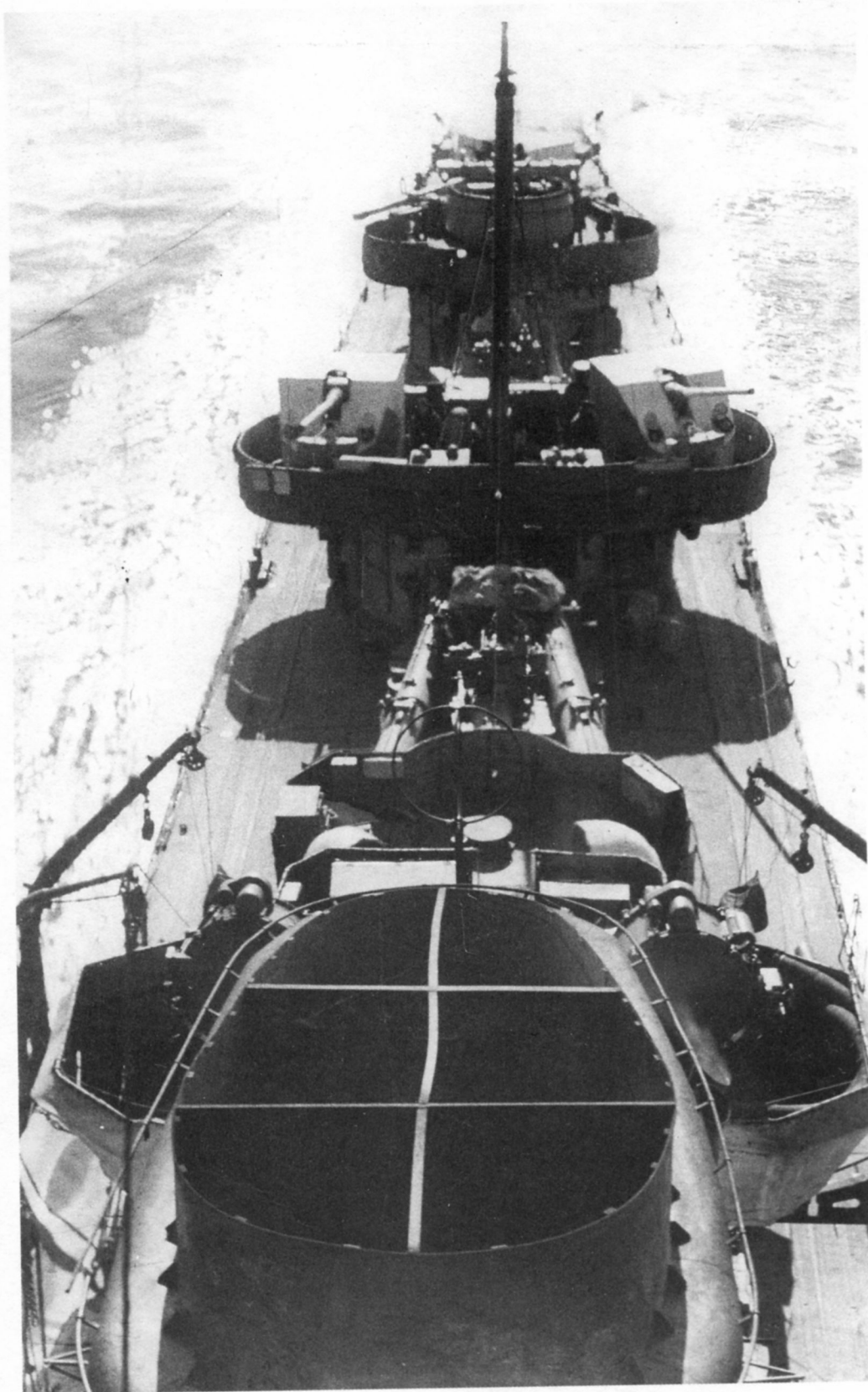
1 — 76-мм орудие 34-К; 2 — 45-мм орудие 21-К; 3 — 12,7-мм пулемет ДШК;  
4 — 37-мм автоматическое орудие 70-К; 5 — 12,7-мм пулемет «Кольт-Браунинг»;  
6 — 20-мм автомат «Эрликон».





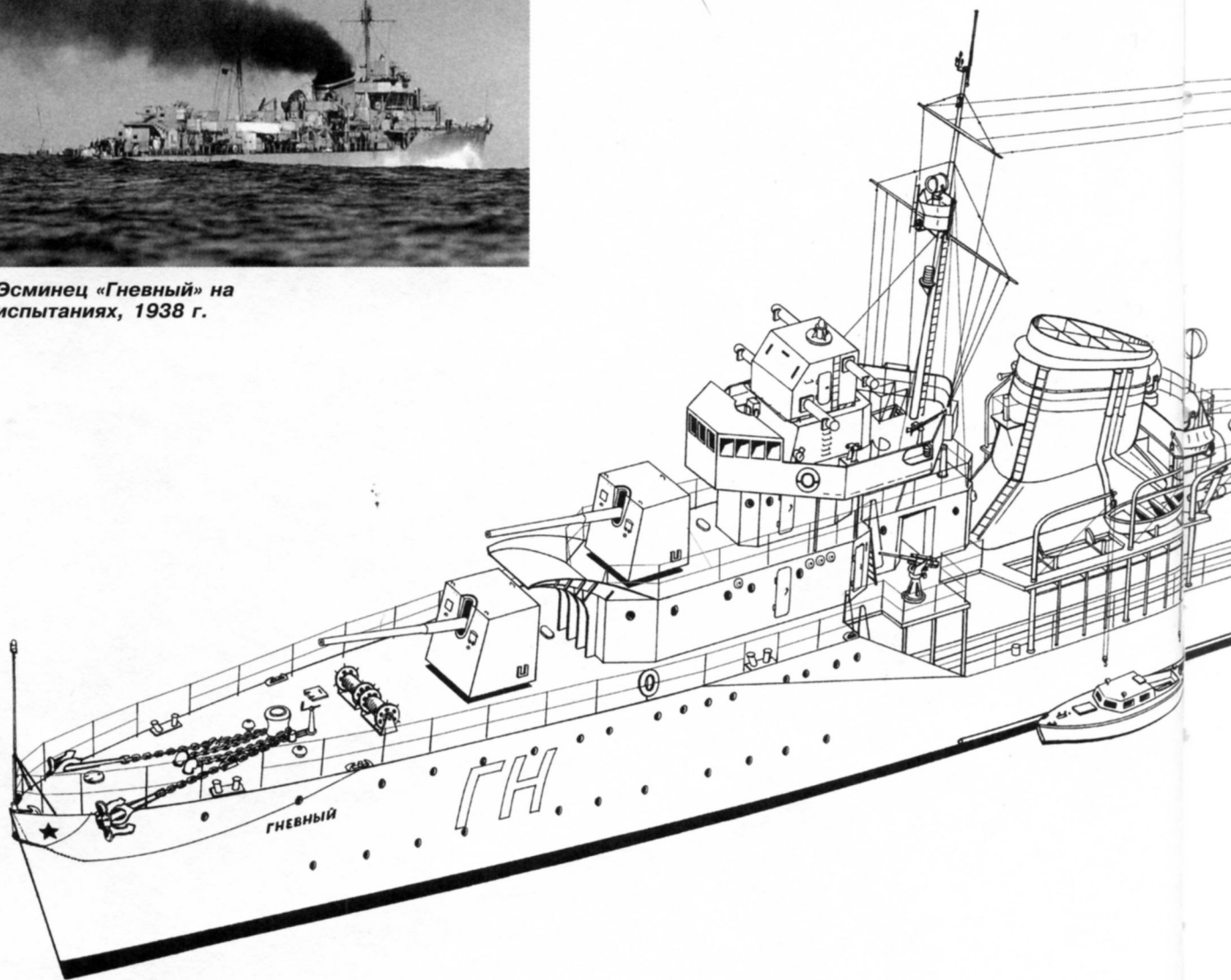
С л е в а: 37-мм  
автомат 70-К  
на одном из  
тихоокеанских  
эсминцев  
проекта 7.

С п р а в а: вид с  
фок-мачты в корму  
эсминца «Грозный»,  
1942 г. Хорошо  
видны 76-мм пушки  
34-К на средней  
надстройке  
и 12,7-мм пулеметы  
«Кольт-Браунинг»  
на площадках  
рядом с кормовым  
дальномером.  
37-мм автомат 70-К  
позади дымовой  
трубы еще не  
установлен.

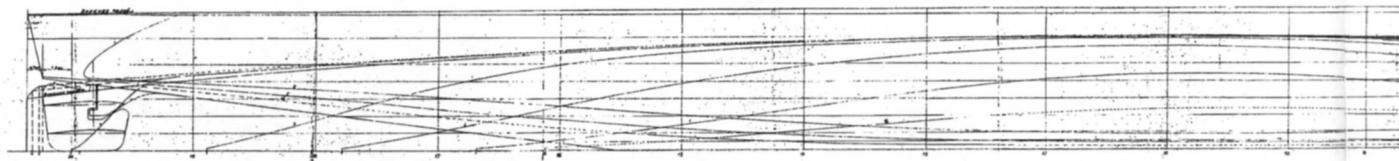




Эсминец «Гневный» на  
испытаниях, 1938 г.



Теоретический чертеж эскадренного  
миноносца проекта 7

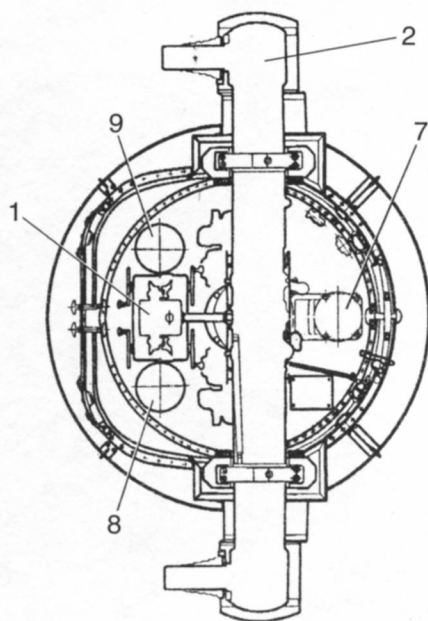
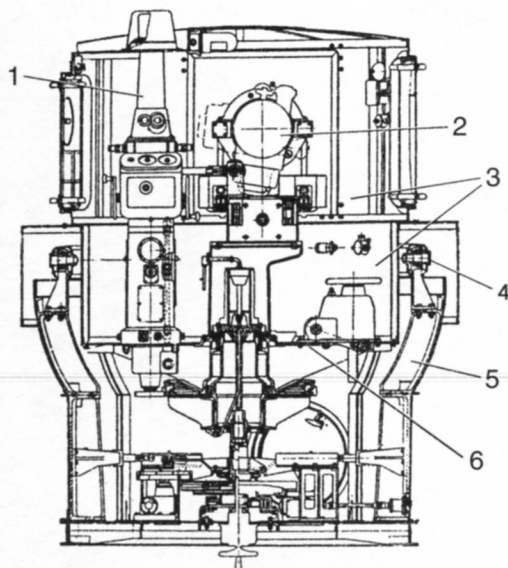






**Стабилизированный  
визирный пост  
СВП-29:**

- 1 — визир наводки  
ВН-2; 2 — дальномер  
ДМ-3; 3 — качающаяся  
(стабилизированная)  
часть поста;  
4 — кольцо  
карданного подвеса;  
5 — неподвижная  
часть поста;  
6 — платформа;  
7 — место  
дальномерщика;  
8 — место  
горизонтального  
наводчика;  
9 — место  
вертикального  
наводчика.



Но это еще не все. Главным недостатком «семерок» стало отсутствие морских приборов управления зенитным огнем (МПУАЗО). Последние в СССР начали разрабатываться с опозданием, и к моменту ввода в строй большинства эсминцев проекта 7 они существовали лишь на бумаге. Первая система МПУАЗО «Союз-7У» была установлена буквально накануне войны — в июне 1941 года на черноморском эсминце «Способный». Она включала в себя достаточно совершенный зенитный автомат стрельбы «Союз» (по принципу работы — аналог ЦАС-2, но предназначенный для огня по воздушным целям), гировертикаль «Газон» и стабилизированный визирный

пост СВП-1. Хотя система действовала в одной плоскости и была малоэффективна в борьбе с пикирующими бомбардировщиками, она значительно усилила ПВО корабля. В 1942 году «Союз-7У» (с заменой неудачного СВП-1 на новый СВП-29) смонтировали еще на черноморском эсминце — «Свободном», а до конца войны — на балтийских «Строгом», «Стройном» и «Сторожевом»\*. И все. На остальных «семерках» и «семерках-У» 76-мм пушки 34-К были «самоуправляемыми» — проще говоря, стрельба из них велась на глазок. Ну, а об управлении огнем малокалиберной (45-мм и 37-мм) артиллерии в то время вообще не могло быть и речи.

Опыт первых месяцев войны показал, насколько опасно пренебрегать угрозой воздушных атак. Поэтому уже с июля 1941 года на эсминцах начали дополнительно монтировать 37-мм автоматы 70-К, а затем заменять ими малоэффективные «сорокаты». К 1943 году все североморские «семерки» имели по 4 автомата 70-К. В мае 1942 года на «Сильном» установили два 20-мм «эрликона» и один четырехствольный 12,7-мм пулемет «Виккерс»; в том же году на всех оставшихся в строю «семерках» ЧФ и СФ смонтировали по два спаренных 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг». Некоторые балтийские эсминцы (в частности, «Грозный», «Сильный», «Стойкий», «Славный») в ходе войны получили третью 76-мм артустановку 34-К (на юте). К 1943 году наиболее мощные в отношении средств ПВО черноморские «Способный» и «Сообразительный» имели на вооружении по две 76-мм пушки 34-К, по семь 37-мм автоматов 70-К, по четыре 12,7-мм пулемета ДШК и по два спаренных 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг» с водяным охлаждением стволов. Как показала практика, даже этого усиленного зенитного оружия было явно недостаточно для отражения массированных атак бомбардировщиков Люфтваффе.

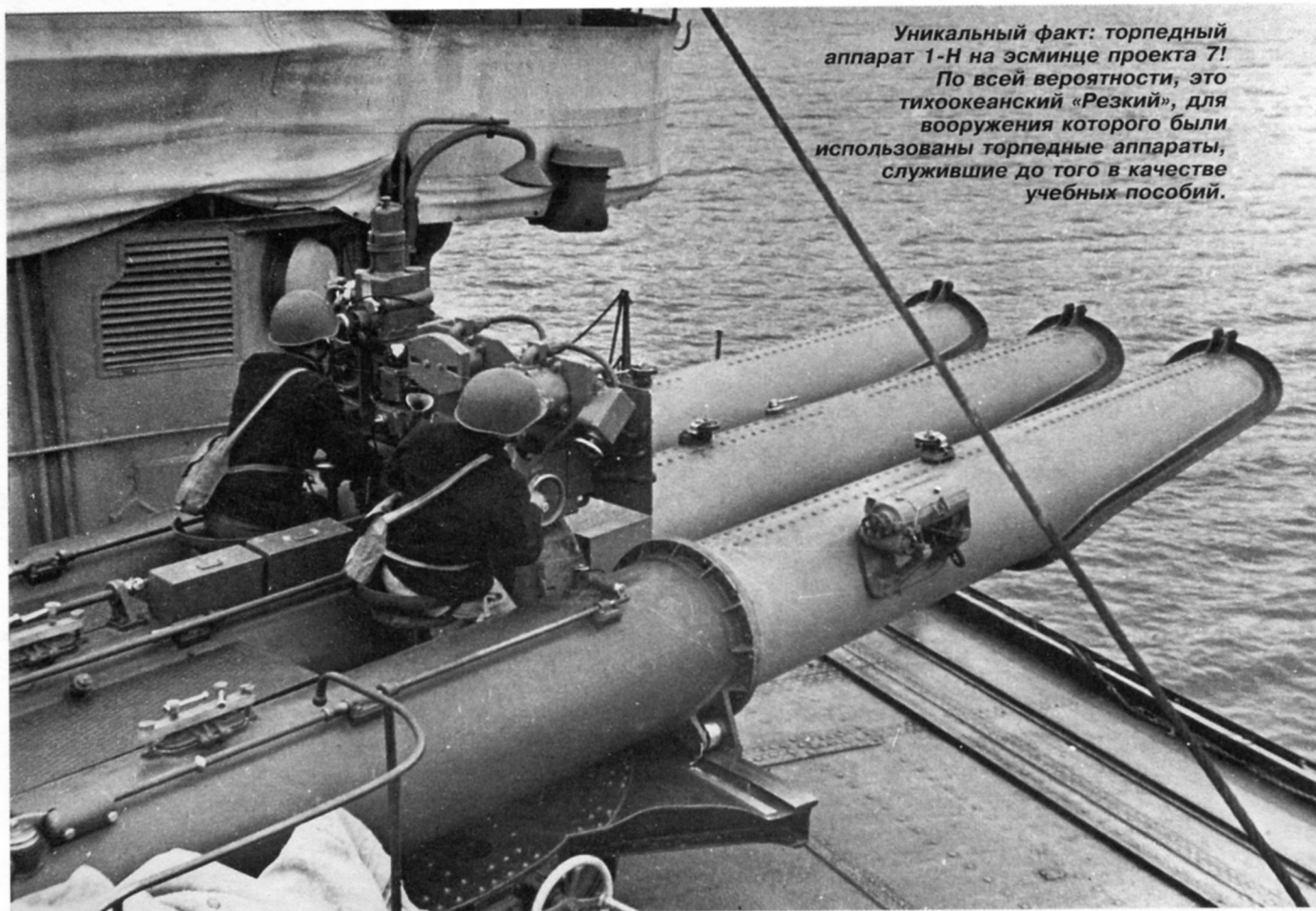
## Минно-торпедное, противолодочное и химическое оружие

Торпедное вооружение эсминцев проекта 7 включало в себя два трехтрубных торпедных аппарата 39-Ю с растворением крайних труб 7°, представлявших собой копию «новиковских» аппаратов увеличенного до 533 мм калибра вместо 450 мм. Способ стрельбы — пороховой. Скорость вылета торпеды — 12 м/с, углы обстрела 62,5° — 118° на оба борта. Правда, это лишь теоретически. На практике аппараты 39-Ю часто

\* По некоторым сведениям, система МПУАЗО «Союз-7У» в 1941 г. была также смонтирована на «Скором» и «Статном», но достоверность этих данных вызывает сомнения.

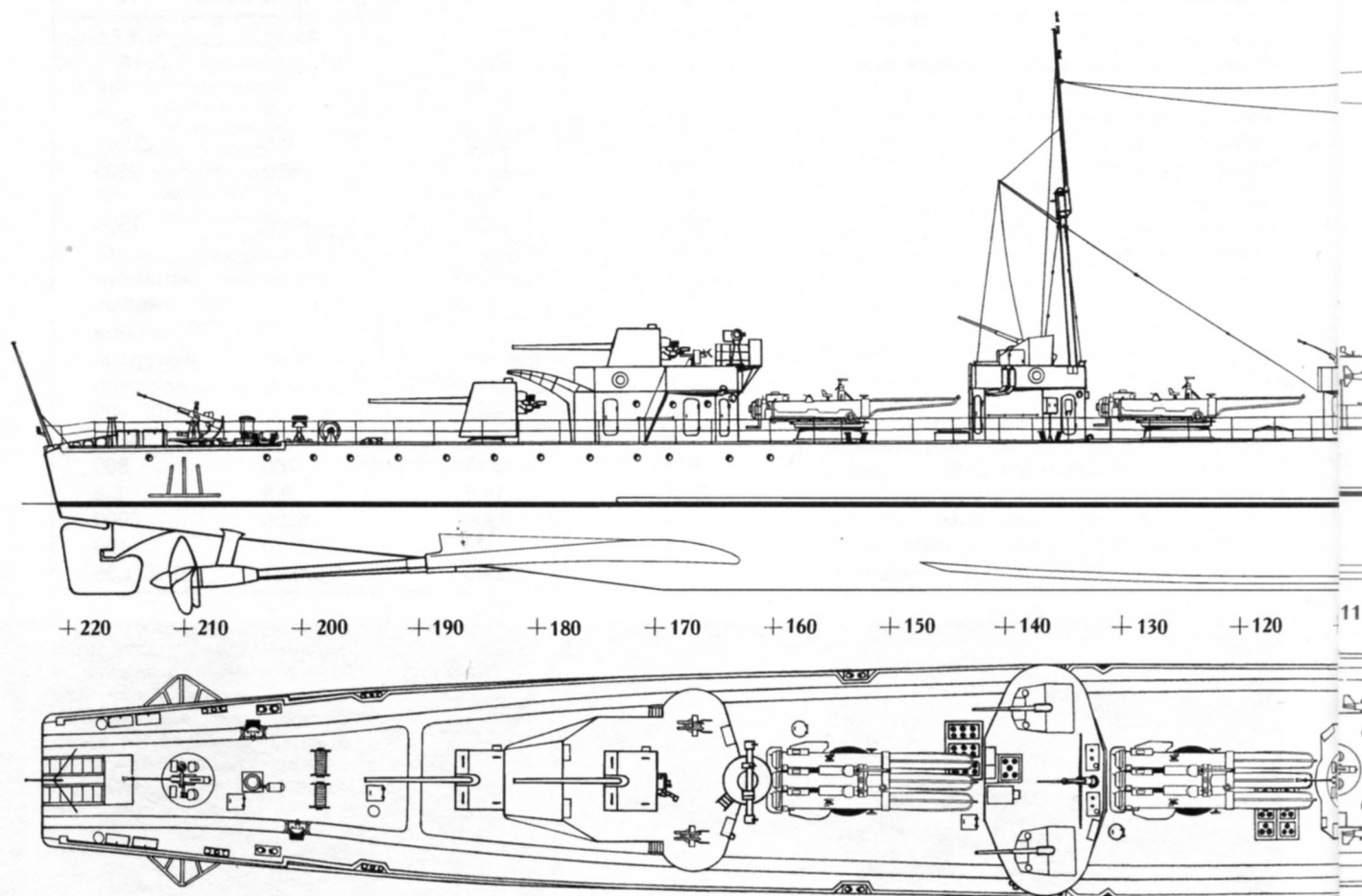
## Основные характеристики артиллерийских установок

Характеристики	Б-13-2с	34-К	21-К	70-К
Калибр, мм/длина ствола, клб	130/50	76,2/55	45/46	37/67,5
Полная длина ствола/длина лейнера, мм	6581/6450	4223/3964	2072,5/—	2510/—
Число нарезов	40	16	16	16
Глубина нарезов, мм	2,7	0,75	0,5	0,45
Объем каморы, дм <sup>3</sup>	17,53	2,78	0,5	0,267
Макс.давление, кг/см <sup>2</sup>	3000	2500	2650	2800
Дульная энергия, тм	1287	223	41	30
Живучесть ствола, выстрелов	1100	1800	4000	1500
Продувание ствола	есть	нет	нет	нет
Подача	ручная	ручная	ручная	автоматическая обойма
Выстрел	снаряд+картуз	унитарный	унитарный	унитарный
Тип затвора	поршневой	клиновой	клиновой	клиновой
Углы возвышения, град	-5...+45	-5...+85	-5...+85	-10...+85
Вес снаряда, кг	33,5	6,61	1,41	0,73
Нач. скорость снаряда, м/с	870	813	760	880
Макс.дальность стрельбы, км	27,5	14,6	9,5	8,4
Макс.досягаемость по высоте, м	—	9500	6000	5000
Техническая скорострельность, выстр./мин	10	20	25-30	150
Масса качающейся части/всей установки, т	7,2/12,5	2/4,95	0,2/0,51	0,56/1,35



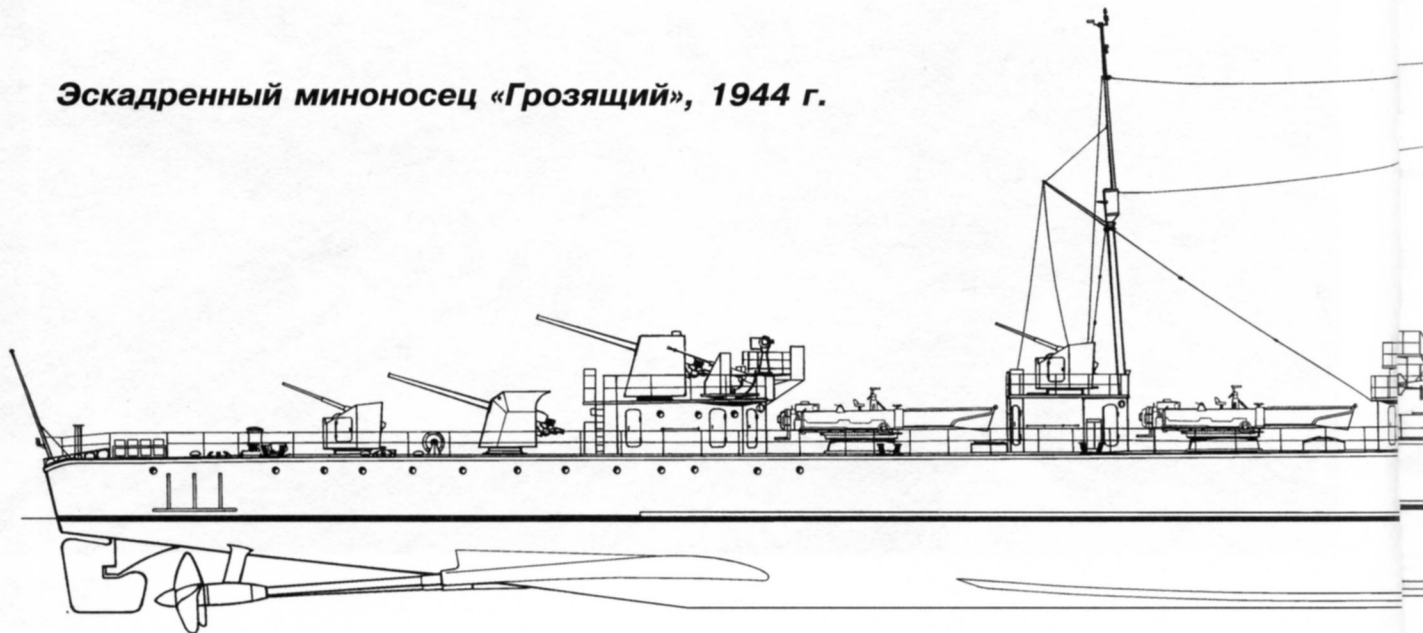
**Уникальный факт: торпедный аппарат 1-Н на эсминце проекта 7!**  
 По всей вероятности, это тихоокеанский «Резкий», для вооружения которого были использованы торпедные аппараты, служившие до того в качестве учебных пособий.

**Эскадренный миноносец «Гремящий», 1942 г.**

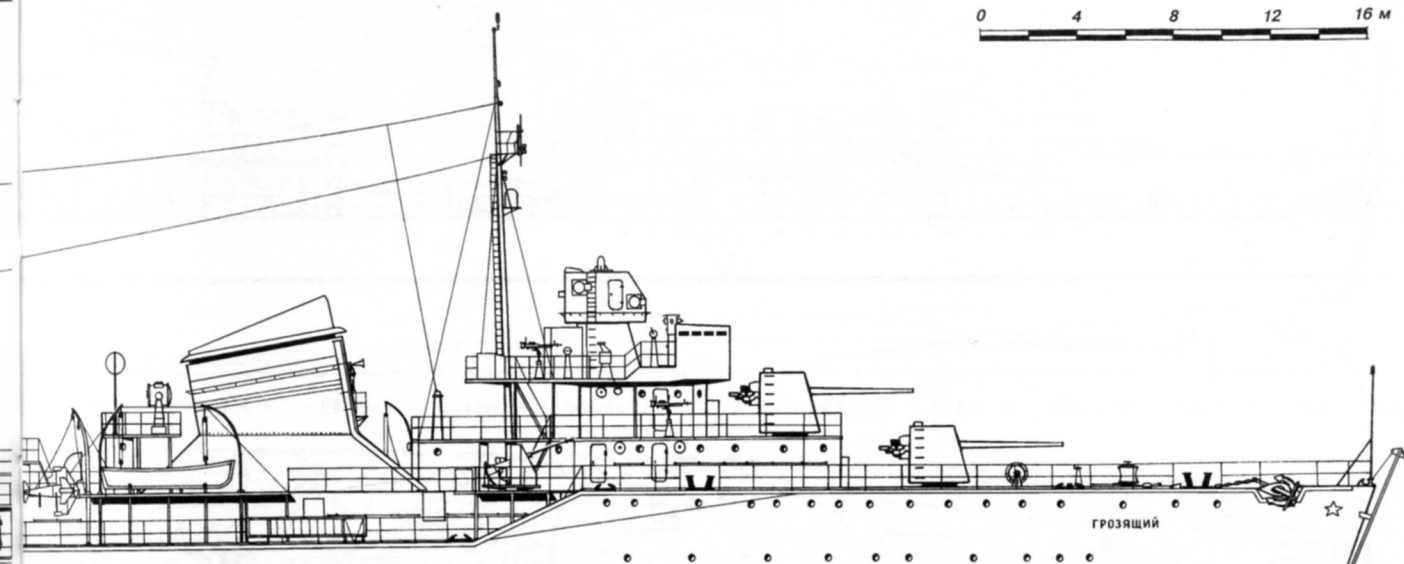
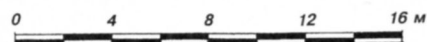
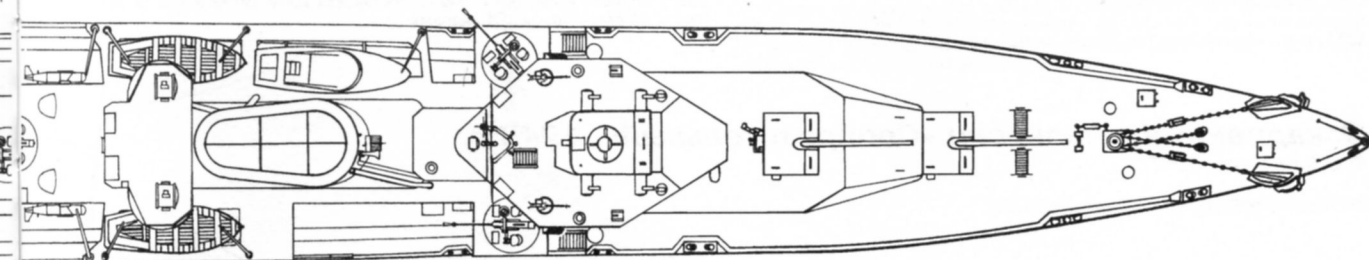
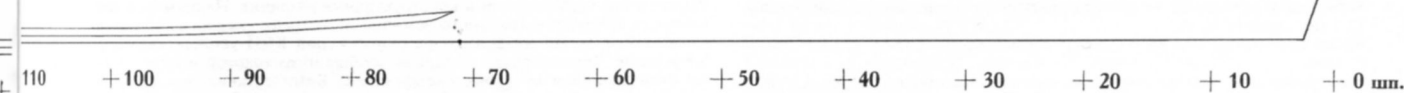
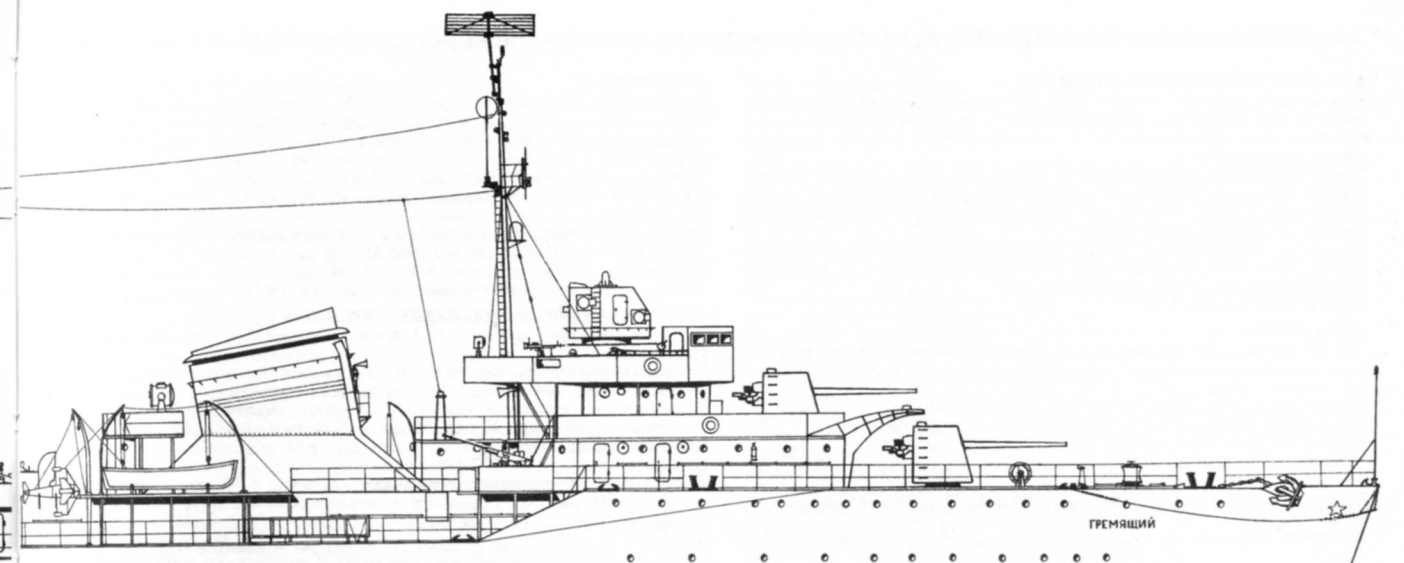


© С.А.Балакин, 2007.

**Эскадренный миноносец «Грозный», 1944 г.**







## Тактико-технические характеристики эскадренного миноносца «Гремящий» (1942 г.)

### КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

Размерения: длина наибольшая 112,5 м, ширина 10,2 м, осадка при нормальном водоизмещении форштевнем 3,8 м, ахтерштевнем 3,9 м, осадка в полном грузу форштевнем 3,9 м, ахтерштевнем 4,1 м, наиболее выступающей частью 5,02 м.

Водоизмещение: стандартное 1855 т, нормальное 2125 т, полное 2400 т. Метацентрическая высота при стандартном водоизмещении 0,56 м, при нормальном 0,87 м, полном 0,91 м, при стандартном водоизмещении с минами на верхней палубе 0,40 м.

Высота от ватерлинии до палубы полубака 5,46 м, до верхней палубы 2,86 м, до ходового мостика 9,8 м, до дальноместного поста 14,1 м.

Коэффициент общей полноты корпуса 0,446.

Период бортовой качки 8 с.

### МЕХАНИЗМЫ

Тип энергетической установки: 2 главных турбобушчатых трехкорпусных агрегата смешанной активной-реактивной системы и 3 водотрубных котла треугольного типа.

Мощность: 48 000 л.с. (по проектной документации) при 415 об/мин.

Двигатели: 2 гребных винта диаметром 318 см и шагом 365 см.

Параметры пара: давление 26,5 кг/см<sup>2</sup>, температура 350°С.

Топливо: мазут флотский. Нормальный запас 250 т, полный — 450 т, наибольший — 500 т.

Скорость: наибольшая 37 узлов, полного хода 36 узлов, экономического хода 19 узлов.

Дальность плавания: полным ходом 770 миль, экономическим ходом 1670 миль.

Расход топлива на одну пройденную милю: на полном ходу 0,61 т, на экономическом ходу 0,275 т (данные для эсминца «Грозный»).

Циркуляции: на скорости 29,8 уз. при положении руля 15° — 7,7 кбт, на скорости 18,8 уз. при положении руля 25° — 4,2 кбт (данные для эсминца «Грозный»).

Запас воды: котельный — 48 т (по проекту 38 т), питьевой и мытьевой — 12 т (по проекту 16 т).

Время подготовки машин к походу: нормальное — 2 часа, ускоренное — 45 мин.

Электростанция: 3 динамо-машины постоянного тока по 50 кВт (115 В) и один аварийный дизель-генератор в 30 кВт.

Водоотливные средства: 13 постоянных (производительностью от 10 до 100 т/ч) и 2 переносных (по 20 т/ч) эжектора.

### ВООРУЖЕНИЕ

Артиллерийское: 4 130-мм орудия Б-13-2с (боезапас 600 выстрелов), 2 76-мм зенитных орудия 34-К (боезапас 540 выстрелов), 4 37-мм автоматических зенитных орудия 70-К (боезапас 4000 выстрелов), 2 12,7-мм пулемета ДШК и 2 спаренных 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг».

Торпедное: 2 торпедных аппарата 39-Ю с шестью торпедами 53-38.

Минное: может взять на верхнюю палубу до 56 мин КБ-3 или до 80 образцов 1908 г.

Противолодочное: 2 бомбомета БМБ-1 и 2 рычажных бомбосбрасывателя.

Запас глубинных бомб — 30 Б-1 и 24 М-1.

Химическое: дымоаппаратура ДА-1 и ДА-2Б.

Противомагнитное: размагничивающая обмотка ЛФИ.

### СРЕДСТВА НАБЛЮДЕНИЯ, НАВИГАЦИИ И СВЯЗИ

Оптические дальномеры: два ДМ-4 (в КДП), один ДМ-3, один ЗД-1 и две стереотрубы БСТ.

Радиолокационная станция: типа 286-М.

Гидроакустическая станция: «Арктур», в 1943 г. заменена на «Асдик».

Радиостанции: передатчик «Шквал-М», «Бухта», «Бриз», приемопередатчик «Рейд», приемники «Дозор» (2 шт.), «Метель» (2 шт.) и 45-ПК-1.

Радиопеленгатор: «Градус-К».

Пржекторы: два 90-см МПЭ-9.

Штурманское оборудование: гирокомпас «Курс-1», 4 127-мм магнитных компаса ЗМИ, лаг типа ГО, эхолот и механический лот ЗМИ.

### ЭКИПАЖ

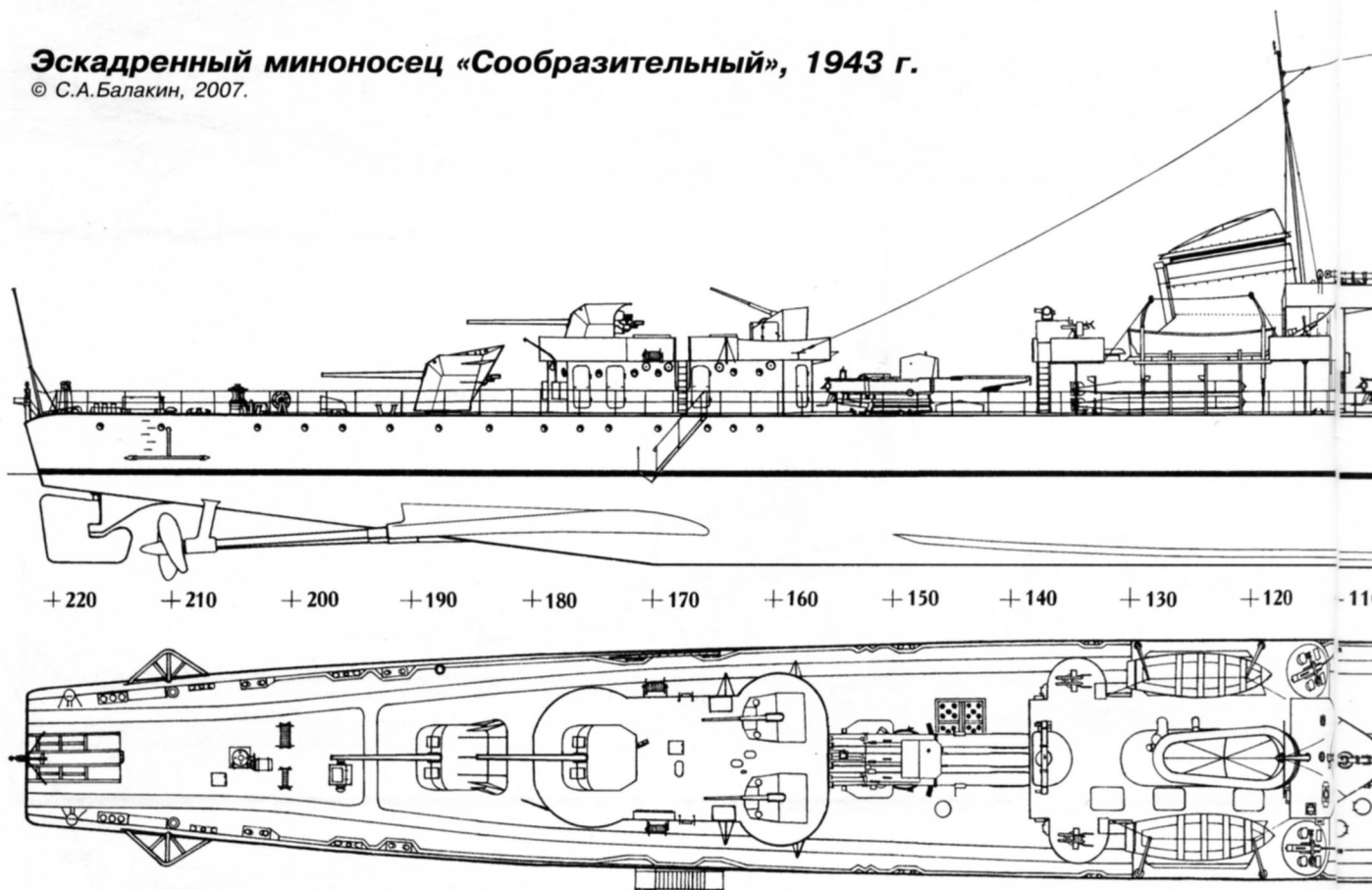
Офицеров 15, старшин 52, рядовых 179 (всего 246 человек). В марте 1945 г. экипаж увеличен до 248 человек.

### ПРИМЕЧАНИЕ

ТТХ «Гремящего» мало отличаются от параметров других однотипных кораблей. Наибольший разброс эксплуатационных данных относится к экономичности ГЭУ и, соответственно, к скорости и дальности плавания. Вместе с тем существовали и конструктивные различия. Например, в тактическом формуляре головного эсминца «Гневный» указана наибольшая длина 112,86 м. На «семерках» последних серий КДП устанавливался на 0,5 м выше. Черноморский «Бодрый» вообще имел ходовой мостик, сильно отличающийся от своих сестершипов. Комплектация экипажей по штату мирного времени (в 1940 г.) составляла всего 197 человек: 15 офицеров, 44 старшины и 138 рядовых.

## Эскадренный миноносец «Сообразительный», 1943 г.

© С.А.Балакин, 2007.



# Тактико-технические характеристики эскадренного миноносца «Сообразительный» (1943 г.)

## КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

Размерения: длина наибольшая 112,5 м, ширина 10,2 м, осадка при нормальном водоизмещении форштевнем 3,39 м, ахтерштевнем 3,92 м, осадка в полном грузу форштевнем 4,25 м, ахтерштевнем 4,15 м, наиболее выступающей частью 5,05 м.

Водоизмещение: стандартное 1854 т, нормальное 2129 т, полное 2404 т. Метацентрическая высота при стандартном водоизмещении 0,56 м, при нормальном 0,81 м, полном 0,87 м, при наихудшем случае нагрузки 0,45 м. Высота от ватерлинии до палубы полубака 4,9 м, до верхней палубы 1,9 м, до ходового мостика 8,2 м, до дальнего поста 12,3 м. Коэффициент общей полноты корпуса 0,446.

## МЕХАНИЗМЫ

Тип энергетической установки: 2 главных турбозубчатых агрегата активно-реактивного действия системы Парсонса и 4 водотрубных шatroвых котла с боковыми экранами. Мощность: 54 000 л. с.

Двигатели: 2 гребных винта диаметром 318 см и шагом 365 см.

Параметры пара: давление 27,5 кг/см<sup>2</sup>, температура 340° С, паропроизводительность 4х80 т/ч.

Топливо: мазут флотский. Нормальный запас 252 т, наибольший 493 т.

Скорость: наибольшая 36,8 узла, полного хода 35,28 узла, экономического хода 20,17 узла, с параванами 17,2 узла\*.

Дальность плавания: полным ходом 700 миль, экономическим ходом 1380 миль.

Расход топлива на одну пройденную милю: на полном ходу 0,7 т, на экономическом — 0,34 т.

Циркуляции: на скорости 35 узлов при положении руля 15° — 7,5 кбт, на скорости 20,5 узла при положении руля 25° — 3,5 кбт. Запас воды: котельной 53 т, питьевой и мытьевой 14 т.

Время подготовки машин к походу: нормальное — 2 ч, ускоренное — 1 ч. Электростанция: 2 турбогенератора ПГ-3 постоянного тока мощностью по 100 кВт, 2 дизель-генератора мощностью по 50 кВт.

## ВООРУЖЕНИЕ

Артиллерийское: 4 130-мм орудия Б-13-2с (боезапас 600 выстрелов), 2 76-мм зенитных орудия 34-К (боезапас 600 выстрелов), 7 37-мм автоматических зенитных орудий 70-К (боезапас 2000 выстрелов), 4 12,7-мм пулемета ДШК и 2 спаренных 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг».

Торпедное: 2 торпедных аппарата 1-Н с шестью торпедами 53-38. Минное: может взять на верхнюю палубу 58 мин КБ или 62 обр. 1926 г. или 96 обр. 1912 г.

Противолодочное: 2 бомбомета БМБ-1 и 2 рычажных бомбосбрасывателя. Запас глубинных бомб 10 Б-1 и 20 М-1.

Химическое: дымоаппаратура ДА-2Б и ПНА-1, 20 МДШ.

Противомagnetное: размагничивающая обмотка ЛФТИ.

## СРЕДСТВА НАБЛЮДЕНИЯ, НАВИГАЦИИ И СВЯЗИ

Оптические дальномеры: два ДМ-4 (в КДП), два ДМ-3.

Гидроакустические станции: «Арктур» и «Дракон-128с» («Асдик»).

Радиостанции: передатчики «Шквал-М», «Бриз», «Бухта», приемопередатчик «Рейд», приемники «Дозор» (2 шт.) и 45-ПК-1.

Радиопеленгатор: «Градус-К».

Прожекторы: один 60-см, два сигнальных 35-см.

Штурманское оборудование: гирокомпас «Курс-1», 4 127-мм магнитных компаса, лаг типа ГО, эхолот ЭМС-2.

## ШЛЮПКИ И ГРУЗОПОДЪЕМНЫЕ УСТРОЙСТВА

Самоходные катера: 1 командирский и 1 моторно-парусный десятивесельный.

Гребные суда: 2 шестивесельных яла и 1 двухвесельный ял.

Шлюпбалки: 4 по 850 кг для шестивесельных ялов, 2 по 2500 кг для командирского катера.

Прочие грузоподъемные устройства: 1 минбалка 600 кг, 2 параванбалки по 2700 кг, 1 трап-балка 650 кг.

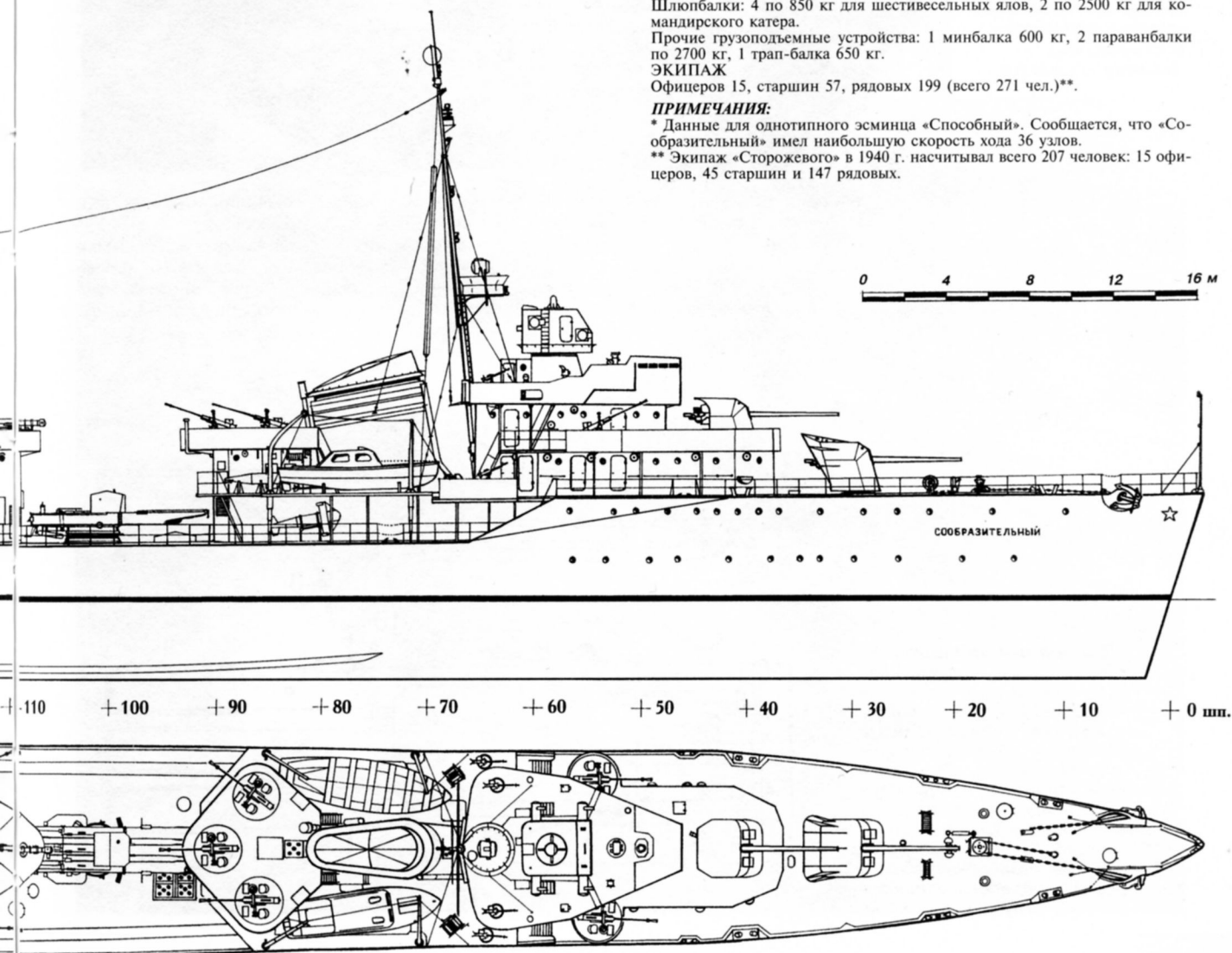
## ЭКИПАЖ

Офицеров 15, старшин 57, рядовых 199 (всего 271 чел.)\*\*.

## ПРИМЕЧАНИЯ:

\* Данные для однотипного эсминца «Способный». Сообщается, что «Сообразительный» имел наибольшую скорость хода 36 узлов.

\*\* Экипаж «Сторожевого» в 1940 г. насчитывал всего 207 человек: 15 офицеров, 45 старшин и 147 рядовых.





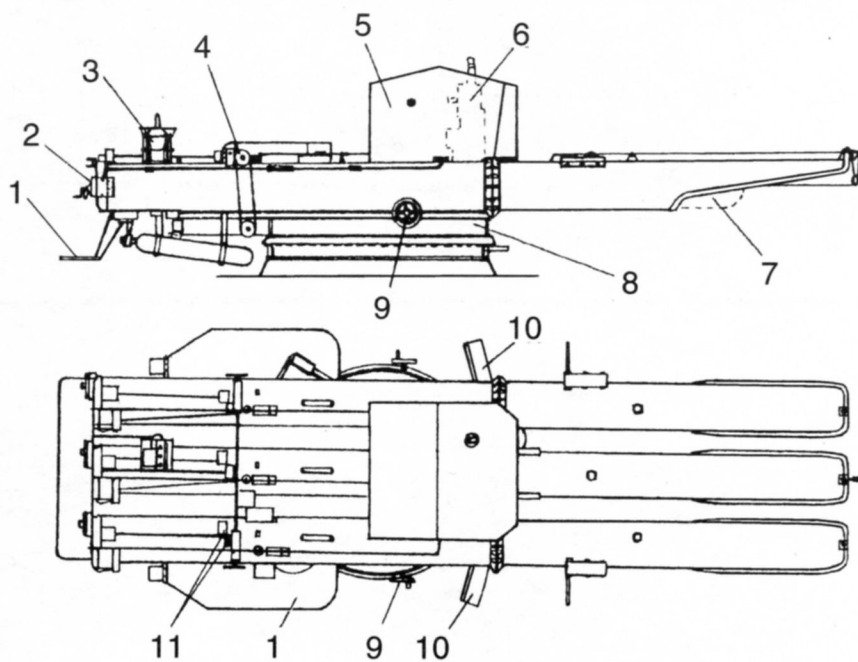
Пост управления  
торпедной  
стрельбой аппарата  
39-Ю эсминца  
«Разумный».  
За ним — наводчик  
2-го торпедного  
аппарата Тутолмин.



не обеспечивали проектной скорости вылета торпед, и из-за риска, что те заденут за палубу, сектора обстрела приходилось уменьшать до  $35^\circ$  на борт. Кроме того, в ходе эксплуатации выявилась ненадежность торпедного стопора, приводившая к

самопроизвольному вываливанию торпед из аппаратов 39-Ю при качке.

На «семерках-У» устанавливались 533-мм трехтрубные торпедные аппараты новой модели 1-Н, имевшие комбинированную систему стрельбы — пороховую и пневма-



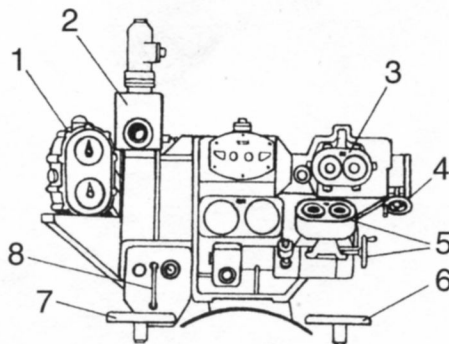
#### Торпедный аппарат 1-Н:

- 1 — площадки для обслуживания;
- 2 — патронник;
- 3 — автомат-коробка;
- 4 — ручной привод вращения ТА;
- 5 — кабина поста управления с противопопульной защитой;
- 6 — пост управления торпедной стрельбой;
- 7 — торпеда;
- 8 — поворотная платформа;
- 9 — маховик механизма разведения крайних труб;
- 10 — направляющие механизма разведения крайних труб;
- 11 — приборы установки глубины и режима.

тическую. Скорость вылета торпеды увеличилась до 15 — 16 м/с, что позволило теоретически расширить сектора обстрела до 45° — 135° (хотя фактически на флоте предпочитали не рисковать, и в соответствующих инструкциях приводилось более скромное значение секторов в 47° на каждый борт). Была улучшена конструкция торпедного стопора, а также внесен ряд других усовершенствований, вдвое повысивших точность наведения аппарата на цель.

В 1940 году четыре торпедных аппарата 39-Ю прошли модернизацию, в ходе которой удалось исправить их основные недостатки (увеличена скорость выхода торпед, добавлена система стрельбы сжатым воздухом). На 1941 год была запланирована модернизация еще 12 аппаратов, а к концу 1942-го предполагалось завершить аналогичные работы на всех кораблях проекта 7. Однако из-за начавшейся войны осуществление этих планов пришлось отложить.

Система управления торпедной стрельбой — с помощью ПУС «Мина» артиллерии главного калибра. В ночное время торпедная стрельба обеспечивалась двумя ночными визирами 1-Н.

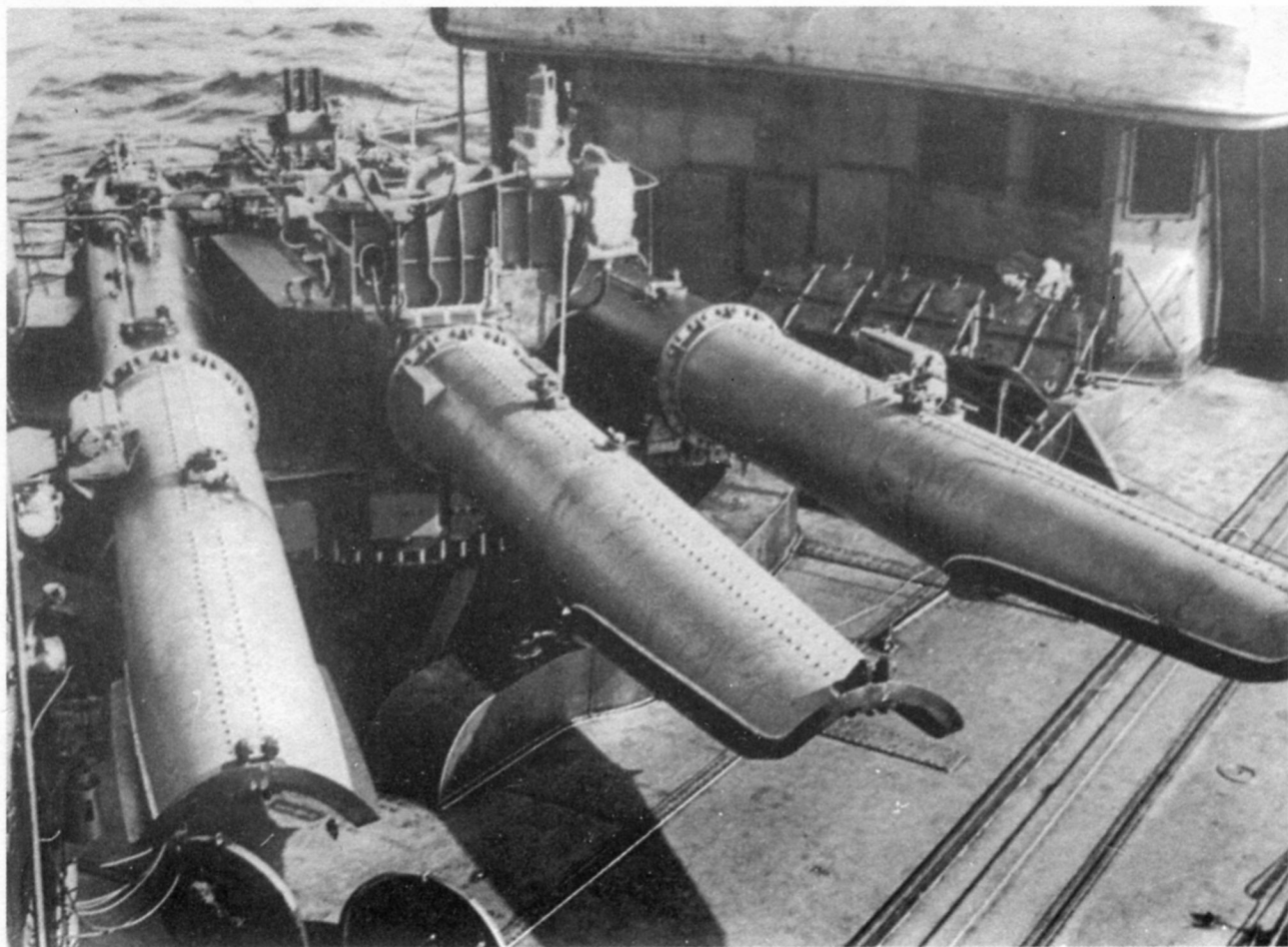


Первоначально все «семерки» несли дополнительно 6 запасных торпед в стеллажах, но перезарядка аппаратов вручную в свежую погоду оказалась невозможной. Первым это поняло командование СФ и в марте 1942 года приказало запасные торпеды снять. Советские парогазовые торпеды 53-38 и 53-39 были весьма совершенными, но в бою применялись эсминцами лишь однажды — «Бойким» и «Беспощадным» в декабре 1942 года (да и то неудачно).

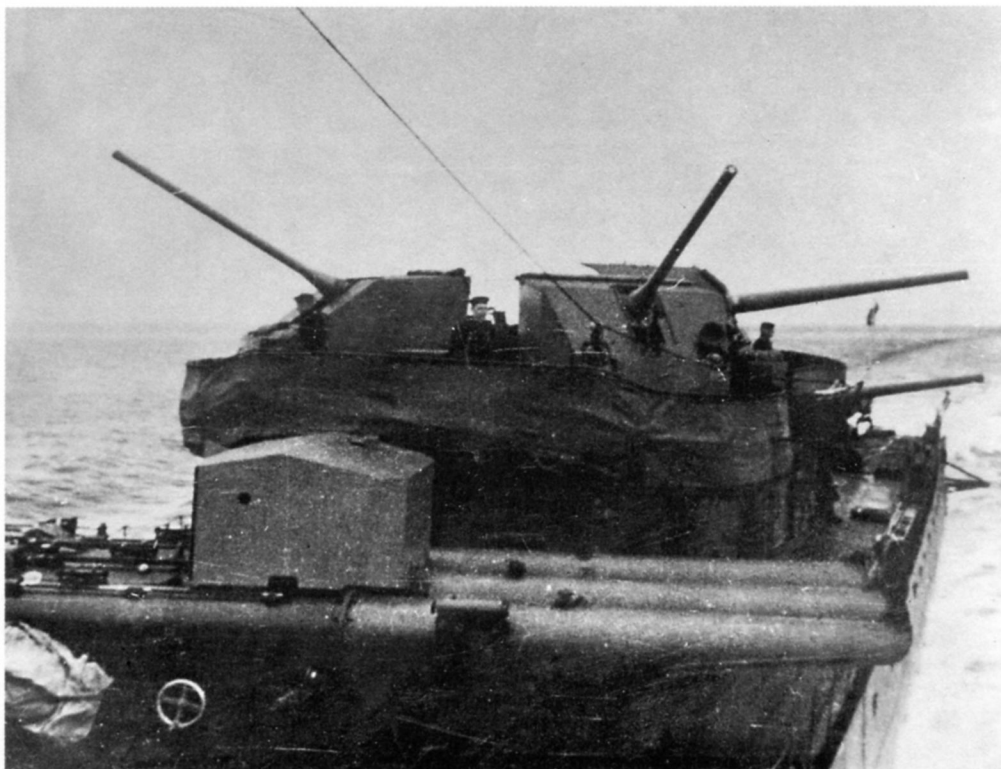
#### Пост управления торпедного аппарата 1-Н:

1 — прибор наведения 23-Т; 2 — прицел; 3 — принимающий прибор текущего угла упреждения 11-Т; 4 — штурвал совмещения стрелок (ввода угла упреждения); 5 — принимающий прибор угла Обри и штурвал совмещения стрелок (ввода угла Обри в торпеды); 6 — место установки прицела; 7 — место наводчика; 8 — боевая рукоятка.

**Торпедный аппарат 1-Н эсминца «Лихой» без кабины поста управления. Крайние торпедные трубы разведены для залповой стрельбы веером.**



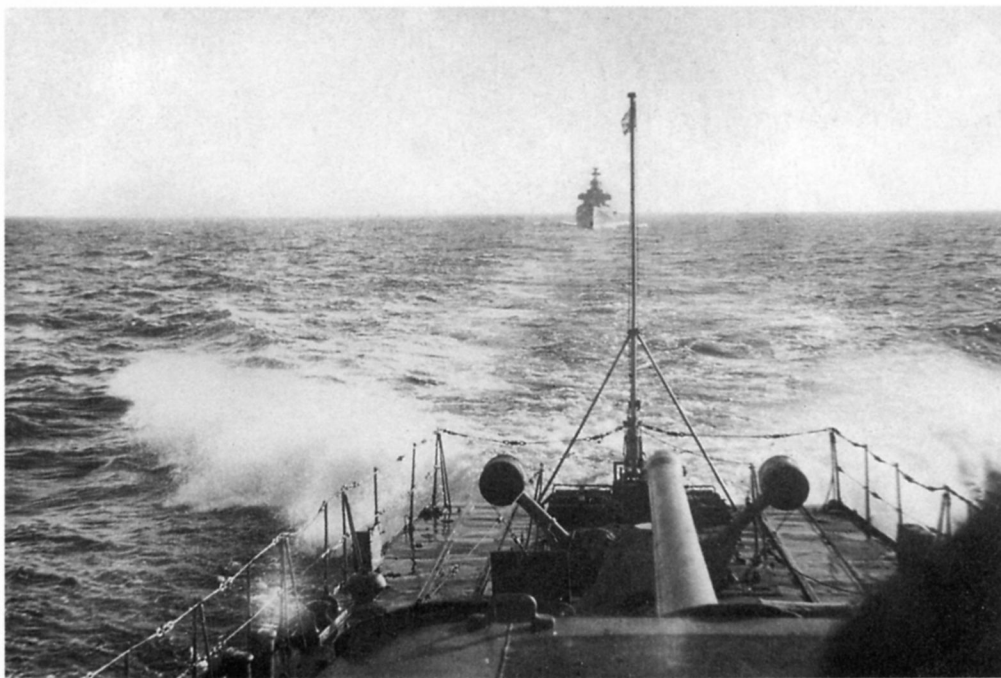
**Кормовой  
торпедный аппарат  
1-Н эсминца  
«Сообразительный»**



Чаще использовали минное оружие. Эсминцы проекта 7 и 7У могли принять на палубу до 60 мин КБ-3 или 62-65 мин обр. 1926 г. или 96 мин обр. 1912 г. (в перегруз).

Противолодочное вооружение первоначально состояло из рычажных бомбосбрасывателей и ныряющих снарядов для

130-мм орудий. Запас глубинных бомб на «чистых» «семерках» составлял всего 25 штук — 10 больших Б-1 и 15 малых М-1; на «семерках-У» — чуть больше (10 Б-1 и 20 М-1). Позже его довели до 40 Б-1 и 27 М-1 (на «Грозном» в 1944 году). Применять бомбосбрасыватели можно было лишь при



**Вид в корму  
эсминца  
«Славный».  
Хорошо видны  
противолодочные  
бомбометы БМБ-1.  
Фото А.Цаплина**

волнении моря до 3 баллов — в более свежую погоду ют эсминцев сильно заливало водой. Уже в ходе войны на все корабли установили по два бомбомета БМБ-1, способные стрелять бомбами Б-1 на дальность до 110 м.

Эсминцы оснащались кормовой дымоаппаратурой ДА-2Б (время непрерывного действия 30 минут, производительность 50 кг/мин), паро-нефтяной аппаратурой ДА-1 с выхлопом через дымовую трубу (по три форсунки белого и черного дыма) и дымовыми шашками МДШ (10 — 20 штук). Противохимическая защита обеспечивалась фильтровентиляционными установками, питающими очищенным воздухом каюткомпанию, каюты офицеров и носовой обмывочный пункт. Для ликвидации отравляющих веществ имелись два боевых химических поста и два обмывочных пункта. Общий запас дегазирующих веществ — 600 кг хлорной извести и 100 л реактивов. Кроме того, на каждом корабле хранилось 225 комплектов защитной противохимической одежды.

Следует заметить, что к применению химического оружия в СССР в 1930-е годы готовились весьма серьезно. Нередко проводились учения с использованием боевых отравляющих веществ. «На Черноморском флоте, на одном из новых миноносцев, производили учение по дегазации этого миноносца, обливали его ипритом. Погибло пять бойцов», — такой факт, в частности, приводится в докладе Наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова на расширенном совещании военного совета по итогам боевой подготовки за 1940 год.

В качестве противоминного оружия «семерки» располагали двумя комплектами параван-тралов К-1 и размагничивающими обмотками ЛФТИ, монтаж которых начался в июле 1941 года. Нельзя не отметить качество отечественных параванов. Их «капризы» доставили немало неприятностей советским морякам. Но это еще полбеды. Вместо того, чтобы бороться с минами, параваны К-1 нередко превращались в «убийц» собственных кораблей, затравливая минреп и подводя мину к борту. Подобные случаи произошли, в частности, с эсминцами «Гордый», «Грозный», «Стерегающий», «Сметливый», «Славный», «Суровый».

## Энергетическая установка и ходовые качества

Приступая к проектированию ГЭУ эсминцев проекта 7, советские конструкторы использовали опыт, полученный при создании лидера «Ленинград». Последний, правда, имел больше недостатков, чем преимуществ: необычная для кораблей такого класса трехвальная турбинная установка была очень сложной, уязвимой, дорогой и неэкономичной. Новые эсминцы проекти-

ровались двухвальными, а их турбины требовалось создать со ступенями крейсера и экономического ходов.

Еще на уровне эскизного проекта прорабатывались две схемы ГЭУ — линейной и эшелонной, соответственно с тремя и четырьмя котлами. Выбрали первую — она была легче.

В окончательном варианте главная энергетика эсминца проекта 7 включала в себя два трехкорпусных агрегата Харьковского турбинного завода модели ГТЗА-24, расположенные в двух турбинных отделениях. В первом корпусе ГТЗА располагалась турбина высокого давления активного типа; во втором корпусе — турбина среднего давления переднего хода и турбина высокого давления заднего хода, обе — активного типа; в третьем корпусе — турбина низкого давления переднего хода реактивного типа и турбина высокого давления заднего хода активного типа. Зубчатая передача — одноступенчатая, скорость вращения гребного вала — 430 об/мин.

Пар вырабатывали три котла шатрового типа с симметричным расположением пароперегревателей, также размещенные в отдельных отсеках. Паропроизводительность котлов №2 и №3 составляла по 98,5 т/ч, а переднего №1 — 83 т/ч, поскольку в нем из-за сужения корпуса имелось 7 форсунок вместо 9 (поверхность нагрева 1077 м<sup>2</sup> вместо 1264 м<sup>2</sup>). Параметры пара: давление 26,5 кг/см<sup>2</sup> температура 340° — 360° С.

На эсминце проекта 7 устанавливались четыре новых шатровых вертикальных водотрубных котла с боковым экраном и односторонним протоком газов, снабженные петлевыми пароперегревателями. Они имели по 6 форсунок; поверхность нагрева каждого котла — 655 м<sup>2</sup>, производительность — 80 т пара в час. Параметры пара примерно те же, что и у «чистых» «семерок» — давление 27,5 кг/см<sup>2</sup>, температура 340° С. Каждый котел размещался в изолированном отделении.

Эсминцы последних серий оборудовались паровыми котлами типа 7У-бис с автоматом питания системы «Робот». Правда последний работал удовлетворительно только при постоянной нагрузке. Поэтому в боевых условиях питание котлов обычно осуществлялось вручную вахтенными механиками. Вообще, моряки котлами 7У-бис остались недовольны: 6 мощных (1200 кг/ч), но нерегулируемых форсунок не обеспечивали достаточной гибкости при работе котла, что зачастую приводило к снижению кпд и повышенной дымности.

Проектная мощность эсминца проекта 7 обычно указывается в 48 000 л.с. «с возможностью форсировки до 54 000 л.с». В действительности это не совсем так: никакой форсировки турбин не предусматривалось. Ясность в этот вопрос внес один из создателей энергетической установки «семерки» В.В. Смирнов, лично выполнявшего



расчеты ГТЗА и с которым в свое время довелось встречаться автору. Дело в том, что проектировщиками механизмов был взят на вооружение опыт ряда иностранных фирм, которые в документах умышленно занижали мощность своих кораблей и затем получали премии за превышение мощности и скорости по сравнению с проектной (так, в частности, было с лидером «Ташкент»). Правда, в отличие от итальянцев, у советских конструкторов главным стимулом подобного «маскарада» являлись не премии, а стопроцентная вероятность оказаться в лагерях НКВД в случае, если проектная мощность по каким-либо причинам не будет достигнута. Поэтому ГТЗА, изначально рассчитанные на мощность 27 000 л.с., по инициативе начальника отдела ЦКБ-17 Б.С.Фрумкина спешно пересчитали упрощенным методом на 24 000 л.с., и в итоге в проектную документацию попало значение в 48 000 л.с., которая была названа «мощностью полного хода». Мощность в 54 000 л.с. значилась сначала «перегрузочной», затем «максимальной» и, наконец, «мощностью при форсировке».\*

На «семерках-У» за счет установки четвертого котла и, соответственно, повышения производительности ожидалась увеличение мощности каждого ГТЗА до 30 000 л.с. Правда, и здесь конструкторы решили не рисковать и, чтобы не оказаться в числе «вредителей», в документацию внесли цифру на 3000 л.с. меньше, чем предполагалось в действительности. Таким образом, расчетная мощность ГЭУ у кораблей проекта 7У равнялась 60 000 л.с., официальная проектная — 54 000 л.с.

Впрочем, перестраховка оказалась, пожалуй, совсем не лишней. На испытаниях

головной эсминца «Гневный» развил мощность 50 500 л.с. и кратковременно — 53 100 л.с.; скорость соответственно составила 38,33 и 39,37 узла. Хотя проектная скорость (38 уз.) и была превышена, мощность не достигла расчетной. «Гремящий» показал на испытаниях наибольшую мощность 54 800 л.с. и скорость хода 39,4 узла.

Разумеется, фактическая эксплуатационная скорость кораблей заметно отличалась и от проектной, и от достигнутой на испытаниях. В официальных документах Главного штаба ВМФ скорость всех северо-морских «семерок» в 1943 году значится равной 37 узлам, «Беспощадного» — 35 узлам, «Бойкого» — 34 узлам, «Бодрого» — 38 узлам. В 1945 году тихоокеанский «Рябый» имел скорость 39,4 узла, однако этот результат был достигнут благодаря применению усовершенствованных котлов, позволивших повысить мощность ГЭУ до 56 500 л.с. В боевых же условиях рекорд скорости принадлежит, по-видимому, «Беспощадному»: 19 марта 1943 года он в течение трех часов шел со скоростью 34 узла.

Создание главных механизмов стало самым узким местом в реализации программы «большого флота». Так, Харьковский турбинный завод, обязанный поставить ГТЗА для всей серии эсминцев, с самого начала никак не мог уложиться в заданные сроки. Предвидя это, советское правительство еще в конце 1936 года через наркомат внешней торговли заказало для «семерок» у английских фирм «Метро-Викерс» и «Парсонс» 12 комплектов ГТЗА и вспомогательных механизмов. Они должны были иметь несколько меньшую мощность (24 000 л.с.), зато могли запускаться в холодном состоянии, без предварительного подогрева, что теоретически уменьшало время подготовки корабля к выходу в море.

В марте 1938 года полученные из Англии турбины распределили по заводам. Из восьми комплектов ГЭУ фирмы «Метро-Викерс» 7 передали ленинградским №189 и №190, а еще один отправили на базу КБФ в качестве резервного. Четыре комплекта фирмы «Парсонс» ушли на Черное

\* Вообще в документах и специальной литературе можно встретить самые различные данные о мощности ГЭУ «семерок». Например, в докладе начальника Управления кораблестроения контр-адмирала Н.В.Исаченкова на сборе командующих флотов по итогам боевой подготовки за 1940 г. говорилось о 48 000 л.с., но в прилагаемой к докладу таблице в графе «нормальная мощность механизмов» для эсминца пр.7 приводилась цифра 50 500 л.с.

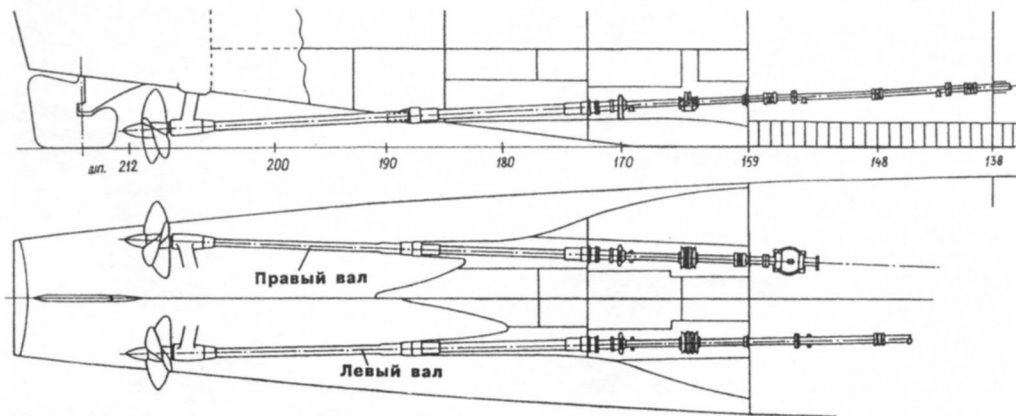


Схема проводки гребных валов эсминца проекта 7

море: 3 — на николаевский завод №200 и один — на базу ЧФ в Севастополь.

Все импортные ГТЗА попали на корабли, переложенные по проекту 7У. Механизмы фирмы «Метро-Виккерс» достались балтийским эсминцам «Славный», «Суровый», «Свирепый», «Скорый», «Строгий», «Стройный» и «Статный»; механизмы фирмы «Парсонс» — черноморцам «Способный», «Смышленный» и «Сообразительный». За счет увеличившейся паропроизводительности их мощность также удалось поднять до 27 000 л.с., однако оснащенные ими корабли оказались все же тихоходнее, чем имевшие отечественные механизмы. Например, «Страшный» с харьковскими турбинами развил на испытаниях скорость в 39,6 узла, в то время как обладатели английских показали 36,3 — 37 узлов. Правда, что касается качества изготовления механизмов, то тут сравнение будет не в нашу пользу.\*

Весьма нетрадиционным на «семерках» было размещение топливных цистерн. Необходимость экономии веса и объема вынудила конструкторов для хранения мазута использовать не только специальные танки, но и междудонное пространство. Отсюда и весьма странное двукратное превышение так называемого «наибольшего» запаса топлива (518,8 т) над «полным» (252 т).\*\*

И это всего лишь при 126-тонном «нормальном» запасе! Но и при таком решении дальность плавания «семерок» оставалась недостаточной. Нередко приходилось импровизировать. Так, «Беспощадный» во время своих походов к румынским берегам в декабре 1942 года брал дополнительные 85-90 т топлива в 7-й артиллерийский погреб и носовой дифферентный отсек. Правда, в январе 1943 года специальным указанием командования ЧФ запретило грузить топливо в погреба боезапаса, допуская прием лишь 20 т мазута в носовую балластную цистерну.

Дальность плавания, определенная по результатам испытаний эсминца «Гневный», составила 2640 миль экономическим ходом (19,83 уз.) и оказалась, таким образом, ниже проектной (3000 миль). Впрочем, на деле и эта величина оказалась недостижимой. Например, в 1943 году реальная дальность плавания у «Гремящего», «Громкого» и «Грозного» составляла 722 — 770 миль полным ходом и 1670 миль экономическим, у «Разумного» и «Разъяренного» — соответственно 740 и 1750

## Дальность плавания эсминца «Сообразительный»

(рассчитанная на основе реального расхода топлива в ноябре — декабре 1942 г.)

Скорость, уз.	15,0	17,8	20,0	23,8
Обороты турбин, об/мин	150	180	200	240
Расход топлива на 1 милю, т	0,29	0,32	0,35	0,42
Дальность плавания при запасе топлива 484 т, миль	1680	1490	1370	1140
Число работающих котлов	1+1 на поддержке		2+1 на поддержке	

миль, у «Бодрого» — 730 и 1300 миль, у «Бойкого» — 625 и 1350 миль, у «Беспощадного» — 770 и 1696 миль, у «Рьяного» — 959 и 2565 миль. С «семерками-У» ситуация была еще хуже: четыре котла по сравнению с тремя у проекта 7, разумеется, отличались повышенной прожорливостью, но места для дополнительных цистерн уже не оставалось. В результате в том же 1943 году «Сообразительный» и «Способный» могли пройти экономическим ходом лишь 1380 миль.

Любопытны расчетные данные о дальности плавания эсминца «Сообразительный», полученные по результатам похода этого корабля к о.Фидониси в ноябре — декабре 1942 года (см. таблицу).

В штормовую погоду радиус действия эсминцев был, разумеется, еще меньше. Во время конвоирования транспортов из Туапсе к Босфору и обратно в ноябре 1941 года «Сообразительный» подчистую сжег полный запас топлива, пройдя всего 1066 миль за 114 ходовых часов.

Причин, приведших к двукратному увеличению расхода топлива по сравнению с показанным на заводских испытаниях, довольно много. Основные из них — перегрузка кораблей (в том числе из-за укладки балласта), увеличение числа действующих котлов в боевых условиях (2 — 3 против 1 на испытаниях), увеличение числа действующих сопел на главных турбинах с целью повышения маневренности, загрязненность котлов, ухудшение теплоизоляции паропроводов, низкое качество сборки главных холодильников, использование мазута с большим количеством примесей, износ и сильная коррозия механизмов вследствие низкого качества стали. (Приведем лишь один пример: во время ремонта эсминца «Громкий» 7 декабря 1940 года из корпуса и холодильника только одной турбины низкого давления было собрано 15 ведер ржавчины, причем ребра жесткости у крышки холодильника проржавели до основания. И это у корабля, вступившего в строй менее двух лет назад!) Неудивительно, что во время войны на 20-узловой скорости «Бойкий» расходовал 0,32 — 0,36 т на одну милю, «Бодрый» и «Громкий» — 0,35 — 0,38 т. На приемных испытаниях этот показатель не превышал 0,17 — 0,18 т.

Что же касается надежности механизмов, то в целом она оказалась вполне

\* Несмотря на более высокое качество стали, английские турбины также не выдерживали экстремального режима эксплуатации в годы войны. Так, отмечалось, что за первый год войны шестерни валоповоротного устройства ГТЗА «Парсонс» эсминца «Способный» изнашивались на 60-70%.

\*\* Приведенные цифры относятся к эсминцу «Рьяный», 1945 г.

удовлетворительной. В ходе войны при эксплуатации турбин нередко приходилось нарушать инструкции. Так, зафиксирован случай экстренной съемки с якоря эсминца «Славный» при налете авиации, когда пар в котлах был поднят всего за 17 минут и ход дан холодными турбинами без их предварительного прогрева. Кроме того, на «Стойком» и том же «Славном» при уклонении от плавающих мин и атак бомбардировщиков применялось срочное реверсирование турбин, причем давление контрпара достигло 7—10 кг/см<sup>2</sup> вместо 3 кг/см<sup>2</sup>, предусмотренных правилами эксплуатации. Во всех упомянутых случаях механизмы работали без сбоев и поломок.

## Вспомогательные устройства и системы

Силовая электрическая сеть эсминца проекта 7 питалась постоянным током напряжением 110 — 115 В. Электроэнергию вырабатывали три турбогенератора ПСТ 30/14 завода «Электросила» мощностью по 50 кВт и два аварийных дизель-генератора ПН-2Ф мощностью по 31,5 кВт, созданными на базе дизеля «Рустон». Турбогенераторы располагались в машинных отделениях — два в носовом и один в кормовом; дизель-генераторы — в надстройке на верхней палубе позади дымовой трубы.

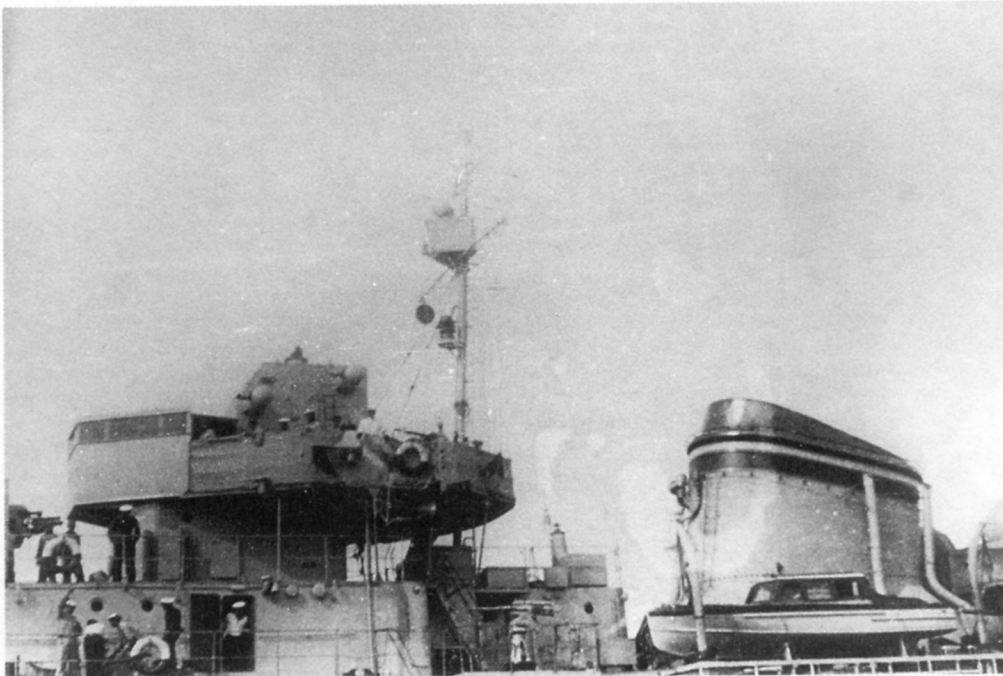
На некоторых кораблях (в частности, на «Гремящем») устанавливались английские турбогенераторы фирмы «Метро-Виккерс». Для сети переносного освещения, банников котлов и кинопередвижки использовался переменный ток, который вырабатывали два низковольтных агрегата КРН-85 выходной мощностью по 5 кВт. Кроме того, для аварийного освещения имелась аккумуляторная батарея напряжением 24 В.

Электрооборудование кораблей проекта 7У было значительно усовершенствовано. Главных турбогенераторов (марки ПГ-3) стало два, но их суммарная мощность повысилась со 150 до 200 кВт. В режиме «поход» нагрузку теперь мог обеспечить один турбогенератор; при работе же двух создавался резерв мощности в 50 — 60%. Как показала практика, это было важным достоинством. На эсминцах проекта 7 при выходе из строя одного главного генератора второй и третий сильно перегружались, из-за чего сгорали предохранители, и корабль временно оставался без энергии (например, по этой причине 8 января 1943 года произошла посадка на камни эсминца «Разъяренный»). «Семерки-У» были застрахованы от таких неприятностей.

Схема распределения энергии у проекта 7У отличалась большей гибкостью — в частности, при необходимости можно было отключать второстепенных потребителей.

**Якорный шпиль эсминца «Сообразительный». Снимок сделан в Потт в апреле 1943 г.**





**Эсминец «Ряный».**  
На рострах по  
левому борту  
хорошо виден  
командирский  
катер типа  
«лимузин».

лей прямо на главных распределительных щитах. На последних кораблях, вошедших в строй 1941 году (в частности, на «Способном»), обычные предохранители в электрических системах заменили на защитные автоматы, позволявшие быстрее возобновить подачу электроэнергии после устранения короткого замыкания. К тому же, по сравнению с проектом 7, улучшился доступ к щитам турбо- и дизель-генераторов.

Из недостатков электрооборудования «семерок-У» отмечался быстрый износ подшипников турбогенераторов ПГ-3 и потребность в высококачественных импортных щетках. К концу войны запас последних был полностью израсходован, а близких к ним по качеству отечественная промышленность не выпускала.

Эсминцы проекта 7У оснащались двумя дизель-генераторами мощностью по 50 кВт, также созданными на базе дизелей «Рус-тон». Правда, размещение одного из них в котельном отделении было явно неудачным — из-за высокой температуры и влажности он нередко выходил из строя. Следует заметить, что дизель-генераторы, установленные как аварийное средство, зачастую использовались в качестве повседневного источника энергии, особенно на плохо оборудованных стоянках в Новороссийске, Туапсе, Поти, Ленинграде. В результате дизели быстро вырабатывали свой ресурс и в ходе войны постепенно заменялись на отечественные М-52 Харьковского завода.

Один из кораблей «сталинской» серии — «Страшный» — в порядке эксперимента получил электрооборудование на трехфазном

переменном токе (ему даже присвоили собственное обозначение проекта — 7УЭ). Он был оснащен двумя турбогенераторами мощностью по 120 кВт и двумя дизель-генераторами по 45 кВт; напряжение корабельной сети — 230 В, частота тока 50 Гц. Испытания «Страшного» полностью завершились лишь после окончания войны и были признаны успешными. Тем не менее, перевод энергосистем на переменный ток состоялся в нашем флоте только в 50-е годы на эсминцах проекта 56.

Эсминцы проекта 7У оснащались противопожарной системой с единой магистралью и выводом трубопроводов на верхнюю палубу и надстройки. На конце каждого отвления устанавливался пожарный рожок (всего — 25 шт.). Система обслуживалась двумя турбопожарными насосами производительностью по 45 т/ч и напором воды 16 кг/см<sup>2</sup>; насосы располагались по одному в первом котельном и втором машинном отделениях. Кроме того, имелась мотопомпа производительностью 50 т/ч, пять пеногенераторных установок и индивидуальные огнетушители системы «Минимакс». Для тушения нефти использовался отдельный пожарный паропровод, подававший насыщенный пар от котлов под днище котла и в любую из топливных цистерн.

Погреб боезапаса оснащались системами орошения и затопления. Первая представляла собой дырчатый трубопровод, расположенный над стеллажами боезапаса, вторая — комплекс эжекторов затопления. Обе системы подключались к пожарной магистрали.

Водоотливная система обслуживалась мотопомпой и девятью эжекторами, из ко-





**Кормовой  
дальномер ДМ-3  
эсминца  
«Беспошадный»,  
1943 г.**

торых пять имели производительность по 80 т/ч, два — по 30 т/ч и еще два — по 10 т/ч. Заметим, что это проектные данные; на деле состав водоотливных средств на разных кораблях существенно различался.

Руль — один полубалансирный, устанавливался в диаметральной плоскости. Рулевой привод — электрический и ручной (аварийный). Управление рулем осуществлялось с основного и запасного ходовых мостиков, а также из штурманской рубки; аварийное — из румпельного отсека.

Якорное устройство включало в себя два электрических шпиля, два якоря Холла и один кормовой стоп-якорь. Масса станового якоря на «семерке» — 1 т, длина якорных цепей — 184 м; на «семерке-У» — соответственно 1,5 т и 200 м. Масса стоп-якоря — 350 кг, скорость выбирания якорной цепи — 0,2 м/с.

На эсминцах проекта 7 устанавливалось по два боевых 90-см прожектора МПЭ-9 и три 45-см сигнальных; на кораблях проекта 7У — по одному боевому 60-см прожектору МПЭ-6 и по два 35-см сигнальных.

По спецификации эсминцев проекта 7 оснащались одним рабочим катером и тремя 6-весельными ялами, эсmineц проекта 7У — одним командирским катером типа «лимузин», одним 10-весельным парусно-

моторным катером, двумя 6-весельными ялами и одним двухвесельным ялом. В реальных условиях состав плавсредств на «семерках» мог отличаться от проектного.

Грузоподъемные устройства на ЭМ проекта 7: две катерные шлюпбалки грузоподъемностью по 2 т, две яловые шлюпбалки по 1,5 т, две параван-балки по 2 т. На ЭМ проекта 7У устанавливались две катерные шлюпбалки по 2,5 т, четыре яловые шлюпбалки по 850 кг, две параван-балки по 2,7 т. Кроме того, на всех кораблях имелось по одной минбалке (грузоподъемность 600 кг) и трап-балке (650 кг).

## **Средства обнаружения, навигации и связи**

Радиолокационными станциями (РЛС) в годы войны в первую очередь оснащались корабли Северного флота: те в условиях полярной ночи и непогоды наиболее остро нуждались в радарах. Первым РЛС типа 286М (английского производства) получил в 1942 году «Гремящий». Позже на «семерки» начали устанавливать английские же РЛС типа 291 — их получили большинство тихоокеанских эсминцев, а также «Сообразительный», «Сторожевой»,

«Страшный», «Сильный», «Славный», «Сви-репый» и «Вице-адмирал Дрозд». В самом конце войны «Бодрый» и «Бойкий» оснастили усовершенствованными радарными типа 286, а «Грозный» и «Разъяренный» — американскими SF-1. Эсминец «Разумный» оборудовали сразу двумя РЛС обнаружения целей — английской типа 291 и американской SL. Наконец, на «Громком», «Строгом» и «Рыаном» смонтировали отечественные станции «Гюйс-1», причем на первом из них дополнительно стояла и РЛС SL.

Помимо радаров, использовавшихся для обнаружения целей, на части эсминцев («Сильный», «Вице-адмирал Дрозд» и др.) дополнительно установили РЛС управления огнем типа 284, антенна которой размещалась на крыше КДП.

Из гидроакустических средств эсминцы проектов 7 и 7У поначалу оснащались малоэффективными шумопеленгаторами «Марс» и гидрофонами станции звукоподводной связи «Арктур». Противолодочные возможности советских кораблей сильно повысились, когда на них начали устанавливать получаемые по ленд-лизу английские сонары «Дракон-128с» («Асдик»). Первым такой станцией оборудовали в 1942 году «Грозный», а к концу войны они стояли на большинстве оставшихся в строю «семерок» и «семерок-У».

Имеются сведения, что перед самой войной в Германии было закуплено несколько комплектов гидроакустических станций. Так, по воспоминаниям ветеранов Тихоокеанского флота, немецкая ГАС стояла на эсминце «Ревностный». А на «Стойком» в августе 1941 года смонтировали некий «импортный гидроакустический прибор «Ультрафон» — правда, никаких подробностей об этом аппарате не сообщается.

Все эсминцы проекта 7 оснащались двумя оптическими дальномерами ДМ-4 с базой 4 м (оба размещались в КДП), одним ДМ-3 с базой 3 м, зенитным ЗД-1 с базой 1 м и двумя стереотрубами БСТ. У «семерок-У» комплект оптических дальномеров был аналогичным, но вместо ЗД-1 по проекту должен был устанавливаться СПН МПУАЗО. Однако последний, как уже говорилось, получили лишь несколько эсминцев, поэтому на остальных разместили дальномер ДМ-1,5 с базой 1,5 м.

Штурманское оборудование: гирокомпас «Курс-1», четыре 127-мм магнитных компаса ЗМИ, лаг типа ГО, эхолот и механический лот ЗМИ. Типовое радиооборудование каждого корабля включало по одному передатчику «Шквал-М», «Бухта», «Бриз», приемопередатчик «Рейд», по два приемника «Метель» и «Дозор», один приемник 45-ПК-1. Кроме того, имелся радиопеленгатор «Градус-К». В процессе эксплуатации радиооборудование «семерок» менялось незначительно, и лишь в 1950-е годы оно было полностью заменено.

## Перегрузка, остойчивость, мореходность

Пожалуй, главная причина появления неудачных кораблей в 1930-е годы заключается в стремлении кораблестроителей втиснуть самое мощное вооружение в минимальное водоизмещение. Но если в странах, подписавших Вашингтонское соглашение, это намерение становится понятным, то аналогичная ситуация в нашей стране вызывает недоумение. Не связанные никакими обязательствами и договорами советские кораблестроители, казалось бы, находились в несравнимо выигрышном положении, чем их зарубежные коллеги. Увы, на самом деле картина была обратной. Более жестких требований к минимальному водоизмещению, совершенно не адекватному вооружению, не выдвигалось, пожалуй, ни англичанам, ни американцам, ни немцам, и французам... Подчас дело доходило до личного вмешательства Сталина, контролировавшего ход проектно-конструкторских работ. Видимо, причиной здесь была простая некомпетентность высшего руководства, по старинке считавшего, что стоимость корабля прямо пропорциональна его размерам.

В результате перегрузка «семерок» превысила все разумные пределы. Например, эсминцу «Гремящий» по спецификации полагалось иметь стандартное водоизмещение 1425 т и полное 1955 т, реально же на испытаниях в 1939 году оно составило соответственно 1612 т и 2215 т, а в мае 1943-го — 1820 т и 2350 т.

Заводские испытания головного эсминца «Сторожевой» в октябре 1939 года преподнесли неприятный сюрприз: во время циркуляции корабль внезапно сильно накренился — так, что возникли серьезные опасения за его остойчивость. Экстренно проведенное кренование показало, что метacentрическая высота вместо положенных

## Статьи перегрузки для эсминцев проектов 7 и 7У (по состоянию на 1944 г.)

ВЕСОВЫЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ	Вес, т	
	Проект 7	Проект 7У
1.Стандартное водоизмещение по спецификации	1540	1686
2.Построечная перегрузка	92	101
3.Конструктивная перегрузка, в том числе:	185	160
- подкрепление корпуса	18	39
- укладка балласта	67	120
- изменение в механической установке	13	1
- различные работы по корпусу	87	—
4.Модернизационная перегрузка, в том числе:	25	21
- зенитное перевооружение	6	1
- установка бомбометов	4	—
- установка РЛС и ГАС	4	3
- установка обмоток ЛФТИ	4	3
5.Суммарная перегрузка	316	286
6.Фактическое стандартное водоизмещение	1856	1972



**Эсминец  
«Бдительный»  
в штормовом море,  
зима 1941/42 г.  
Из-за короткого  
полубака и  
незначительного  
развала носовых  
шпангоутов при  
зарывании в волну  
корабль полностью  
закрывало облако  
брызг.**



50 см составила всего 39 см. Одновременно вскрылась и значительная перегрузка эсминца по сравнению с проектом. Для выявления причин сложившейся ситуации и устранения недостатков серийно строившихся кораблей создали межведомственную комиссию из представителей наркоматов ВМФ и судостроительной промышленности.

Тщательное исследование кораблестроительных элементов спущенных на воду эсминцев показало, что перегрузка накапливалась из-за нескольких причин: несоблюдения весовой дисциплины при постройке, несоответствия веса многих систем и механизмов заложенному в проекте, множества изменений, вносившихся в чертежи уже в ходе строительства. В мае 1940



года, обобщая опыт эксплуатации первых «семерок», нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов в своем докладе Сталину отметил недостаточную прочность их чрезмерно облегченных корпусов. Очередная комиссия под председательством В.И.Першина рекомендовала усилить набор палубы полубака и бортов. Разумеется, это еще больше увеличивало перегрузку.

Исследование остойчивости эсминцев проектов 7 и 7У проводились под руководством профессора Военно-морской академии инженер-контр-адмирала В.Г.Власова.

Результаты оказались неутешительными. Так, метацентрическая высота вместо проектного значения в 1 м оказалась существенно ниже: у «Грозного» на заводских испытаниях при стандартном водоизмещении 1629 т — 0,52 м и при нормальном 1912 т — 0,69 м; у «Быстрого» по результатам кренования в 1940 году при стандартном водоизмещении 1670 т — 0,48 м и при нормальном 1975 т — 0,74 м. С «семерками-У» дело обстояло еще хуже. В отчетной спецификации эсминца «Сердитый» стандартное водоизмещение значилось равным 1686 т и метацентрическая высота — 63 см. В приемном акте заводских испытаний 1940 года — соответственно 1735 т и 52 см. А по результатам кренования в том же году — 1835 т и 39 см!

Для повышения остойчивости В.Г.Власов предложил уложить в трюм кораблей чугунные чушки в качестве балласта. Поскольку это еще больше увеличивало перегрузку, представители ЦКБ-17 были против: они считали достаточным прием жидкого балласта в цистерны вместо израсходованного топлива. Но в октябре 1940 года комиссия под председательством А.А.Жданова выбрала первый вариант.

В 1940 — 1941 годах твердый балласт уложили на «Грозный» (82 т), «Громкий» (80 т), «Гремящий» (71 т), «Разумный» (72 т), «Разъяренный» (68 т), «Сокрушительный» (67 т). С марта 1941-го по июль 1942 года подобным образом поступили и с «семерками-У»: на «Сердитый», «Славный», «Строгий», «Стойкий» и «Способный» уложили по 120 т балласта, на «Стройный» — 126 т, «Страшный» — 119 т, «Совершенный» и «Свободный» — по 116 т, «Свирепый» — 110 т, «Сильный» — 89 т.

Трудно сказать, насколько оправданным было это решение. Опыт эксплуатации показал, что у «семерок», не загруженных балластом, особых проблем с остойчивостью не возникало. Можно привести некоторые цифры: например, у «Грозного» в 1944 году при стандартном водоизмещении 1855 т метацентрическая высота равнялась 0,61 м и при нормальном 2120 т — 0,76 м. У «Грозного», не имевшего твердого балласта, в мае 1945 года при таком же водоизмещении (1856 т и 2145 т) эти значения были ниже, но находились в допустимых пределах — соответственно 0,42 и 0,63 м. Или

еще один показательный пример: в ноябре 1941 года эсминцы «Сообразительный» и «Способный» в штормовых условиях эскортировали транспорты из Батуми к Босфору. На «Способном» в междудонном пространстве находилось 120 т чугунных чушек, на «Сообразительном» твердого балласта не было. В момент поворота на обратный курс, когда на кораблях оставалось примерно по 200 т топлива, начальная поперечная метацентрическая высота на «Способном» равнялась 77 см, на «Сообразительном» — 62 см. Но после приема в топливные цистерны 100 т заборной воды метацентрическая высота на втором корабле увеличилась до 70 см. Постепенно замещающий расходимый мазут водой, «Сообразительный» вернулся в базу с таким же значением метацентрической высоты, в то время как на «Способном» она снизилась до 60 см.

Другой экстремальный случай — оказание помощи «Сообразительным» лидеру «Ташкент» в июне 1942 года. Тогда эсминец, опять-таки не имевший твердого балласта, принял на верхнюю палубу около 200 т грузов и 1975 человек из числа экипажа поврежденного лидера и бывших на его борту пассажиров. Несмотря на огромную перегрузку, метацентрическая высота «Сообразительного» составила 58 см, что находится в пределах нормы. Так что все проблемы с остойчивостью эсминцев «сталинской» серии можно было бы решить, не прибегая к чрезвычайным мерам и не усугубляя их перегрузку.

В ходе войны водоизмещение эсминцев выросло еще больше за счет установки дополнительного оборудования и вооружения, а также работ по подкреплению корпуса (см. приложение 1). Так, кренование «Стройного» в ноябре 1944 года показало значения стандартного водоизмещения в 1972 т и начальной поперечной метацентрической высоты в 40 см. К тому времени были выполнены работы по подкреплению корпуса (+39 т), установлены клинкет в машинных и котельных отделениях (+0,12 т), преобразователь тока (+0,4 т), изоляция МПУАЗО (+1 т), зенитные автоматы 70-К с подкреплениями (+12,65 т), третье орудие 34-К с подкреплением (+6,85 т), дополнительные кранцы первых выстрелов (+2,2 т), бомбометы с подкреплениями (+0,78 т), обмотка ЛФТИ (+3,28 т), сняты командирский катер (-2,9 т), 6-весельный ял (-0,8 т), стеллажи запасных торпед (-0,8 т), полуавтоматы 21-К (-1,48 т). Обобщенные данные по перегрузке кораблей проектов 7 и 7У приведены в таблице. Полное водоизмещение балтийских «семерок-У» к концу войны составило 2530 — 2690 т.

Черноморские эсминцы (в частности, «Сообразительный») имели стандартное водоизмещение на 82 т меньше спецификационного за счет более легких турбин фирмы «Парсонс» и вспомогательных механизмов фирмы «Вир».



А вот мореходность «семерок» оставляла желать лучшего, даже если учесть, что требования к ней в 30-е годы существенно отличались от современных. Из-за узких обводов носовой части корпуса эсминцы сильно зарывались в волну; при волнении моря 8 баллов скорость снижалась до 5-8 узлов. Уже при 6-балльном волнении хождение по верхней палубе становилось невозможным, и кормовые помещения, имевшие вход с палубы, были недоступны. У эсминцев проекта 7У мореходные качества были еще хуже: смещение в нос надстройки усиливало зарывание в волну. Правда, этот недостаток ощущался не так сильно, поскольку «семерки-У» действовали лишь на ограниченных театрах Балтийского и Черного морей. Выход этих кораблей на просторы Тихого или Северного Ледовитого океанов несомненно вызвал бы поток нареканий в адрес их проектировщиков.

Маневренность «семерок» считалась вполне удовлетворительной. Диаметр циркуляции эсминца при угле перекадки руля в 25° и скорости до 24 узлов составлял 730 м, при скорости 36 узлов — 950 м. При команде «стоп» с 24-узловой скорости корабль проходит по инерции 1000 м за 5 минут. «Способный» на испытаниях при положении руля в 15° на скорости 35 узлов разворачивался на 180° за 2 мин. 10 с, на скорости 20,5 узлов — за 5 мин. 10 с.

В материалах комиссии В.Г.Власова отмечалось, что на циркуляции эсминцы проектов 7 и 7У получают чрезвычайно большой крен (до 20 — 25°). Однако в ходе войны зарегистрирован лишь один случай, когда крен достиг 20° — в 1941 году, когда «Стойкий», уклоняясь от торпеды, на полном ходу переложил руль на 26°. Зато во время шторма крен на некоторых эсминцах достигал величины 50° — в частности, такое наблюдалось на «Сообразительном» во время уже упоминавшегося похода к Босфору в 1941 году.

## Обитаемость и экипаж

По штату мирного времени в 1940 году численность экипажа эсминца проекта 7 составляла 197 человек (15 офицеров, 44 старшины и 138 рядовых), проекта 7У — 207 человек (15 офицеров, 45 старшин и 147 рядовых). Впоследствии из-за установки дополнительного зенитного вооружения, радиолокационного и другого оборудования численность команды значительно увеличилась. Так, на всех североморских «семерках» в 1942-1943 годах экипаж насчитывал 246 человек (15 офицеров, 52 старшины и 179 рядовых), на тихоокеанском «Рьяном» — на 10 человек меньше (14 офицеров, 51 старшина и 171 рядовой). На черноморском «Способном» (проект 7У) в 1943 году в штате числился 271 человек (15 офицеров, 57 старшин и 199 рядовых).

Офицеры размещались в каютах — трех одноместных и шести двухместных, старшинский и рядовой состав — в пяти кубриках на нижней палубе. По проекту на «семерке» предусматривалось всего 87 спальных мест для краснофлотцев (67 стационарных и 20 подвесных коек). Позже за счет оборудования дополнительных мест отдыха в разных помещениях число спальных мест довели до 161, но этого все равно было мало. Поэтому матросам и старшинам зачастую приходилось спать на своих боевых постах, на палубе или вдвоем на одной койке.

## Окраска и внешние отличия

В ходе серийной постройки в рабочую документацию эсминцев вносились многочисленные изменения, что отразилось на их внешнем виде. Так, козырьки на надстройках, защищавшие прислугу первого и четвертого 130-мм орудий, были только на балтийских (в том числе перешедших на Север) и первых тихоокеанских эсминцах; позже их демонтировали, заменив по черноморскому опыту легкими козырьками на щитах самих пушек. На всех «чистых» «семерках» ленинградской и николаевской постройки щиты орудий Б-13 были прямоугольными; на последних тихоокеанских — закругленными (орудия Б-13-2с). Из «семерок-У» пушками с прямоугольными щитами вооружались только первые балтийские корабли. Любопытно, что козырьки на щитах орудий Б-13-2с на ТОФе, БФ и ЧФ имели разную форму (исключение составляет черноморский «Свободный» — на нем они были «балтийскими»).

На поздних тихоокеанских кораблях проекта 7 отсутствовали дефлекторные трубы на вентиляционных шахтах третьего котельного отделения — их переделали по образцу проекта 7У. На серийных эсминцах по-разному выглядели и камбузные трубы: на первых «чистых» «семерках» они были выведены внутрь грот-мачты, на более поздних они стали короче и находились рядом с мачтой. Антенна радиопеленгатора, поначалу установленная на прожекторной площадке позади дымовой трубы, постепенно на всех кораблях переносилась на фок-мачту. Головной черноморский «Бодрый» внешне выделялся формой ходового мостика, созданного по подобию примененного на лидерах типа «Ленинград».

На балтийских «семерках», кроме «Грозящего» и «Стережущего», а также североморских «Гремящем», «Громком», «Стремительном», тихоокеанских «Рьяном», «Резвом», «Решительном» (1-м) КДП стоял на низком постаменте — так, что его частично закрывала ходовая рубка. На остальных кораблях проекта 7, в том числе на всех черноморских, начиная с «Быстро-



**В в е р х у:** одним из первых на Северном флоте камуфляжную окраску получил эсминец «Гремящий». **В н и з у:** «семерки» Тихоокеанского флота в 1945 г. Характерно, что первый и третий корабли несут камуфляж, а стоящий между ними эсминец (предположительно «Резкий») полностью окрашен в шаровый цвет.



На Черном море эсминцы «Бодрый»  
и «Сообразительный» получили  
необычную камуфляжную окраску —  
с плавным переходом от темного тона  
к светлому. На данном снимке —  
«Сообразительный» в 1943 г.





**Справа и на стр. 46 в н и з у: один из тихоокеанских эсминцев проекта 7 (предположительно «Ретивый», хотя точно идентифицировать его пока не удалось) непродолжительное время имел уникальный силуэт из-за необычного сочетания закругленных щитов орудий Б-13-2с и козырьков над ними, расположенных на надстройках. Правда, эти козырьки довольно быстро были демонтированы, и эсминец стал практически неотличим от своих собратьев 1941 — 1942 гг. постройки.**

го», высота постаментов под КДП стала на 0,5 м больше. В ходе ремонтов и модернизаций КДП на некоторых первых «семерках» подняли — на «Рыном» уже во время войны, на остальных — в послевоенные годы.

При вступлении в строй эсминцы окрашивались в шаровый цвет. Подводная часть корпуса кораблей ленинградской постройки покрывалась кузбасс-лаком, черноморских и тихоокеанских — противообрастающим составом «Интернациональ» №1 или №2 (темно-красного либо зеленого цвета). Верхняя палуба на североморских «семерках» в целях борьбы с коррозией иногда натиралась мазутом или маслом, что, кстати, делало ее очень скользкой.

Первоначально на бортах белой краской наносились литеры (ГН — «Гневный», ГЩ — «Гремящий», БД — «Бодрый», БС — «Быстрый», РН — «Рыный», СЩ — «Стерегающий» и т.п.), но 15 июня 1941 года они были отменены официальным приказом. Вместо литер на СФ и ЧФ ввели двухзначные номера: 01 — «Гремящий», 02 — «Громкий», 03 — «Грозный», 04 — «Сокрушительный», 05 — «Стремительный», 21 — «Бодрый», 22 — «Бойкий», 23 — «Безупречный», 24 — «Беспощадный», 25 — «Бдительный», 32 — «Смышленный», 33 — «Сообразительный», 34 — «Способный», 36 — «Свободный» (у черноморских кораблей первая цифра означала номер дивизиона, вторая — поряд-



ковый номер мателота внутри дивизиона). 19 июля 1942 года все оставшиеся на ЧФ эсминцы свели в один дивизион, и бортовые номера изменились: 13 — «Сообразительный», 14 — «Способный», 15 — «Бодрый», 16 — «Бойкий», 17 — «Беспощадный». Осенью 1944 года произошла очередная реорганизация дивизиона: 11 — «Сообразительный», 13 — «Бодрый», 14 — «Бойкий». Прибывшие на Север «Разумный» и «Разъяренный» получили номера 05 и 09.

На Балтике и Тихом океане в годы войны бортовых номеров не было, но дальневосточные корабли несли на трубах красные, голубые или желтые марки: каждый цвет соответствовал своему дивизиону. Бортовые номера у «балтийцев» и «тихоокеанцев» появились уже после войны. Камуфляжная окраска у «семерок» на Балтике и Севере начала применяться в 1941 году, на Черном море — в 1942-м, на Тихом океане — предположительно в 1945-м.





# «СЕМЕРКИ» В БОЮ

## Балтийский флот

Краснознаменный Балтийский флот к началу Великой Отечественной войны был самым мощным из всех четырех флотов СССР и насчитывал в своем составе 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера и 21 эсминец. Из числа последних 6 относились к типу «Новик», 5 — к проекту 7 и 9 — к проекту 7У. Организационно флот состоял из эскадры и отряда легких сил (ОЛС). Все пять балтийских «чистых» «семерок» составляли 1-й дивизион эсминцев ОЛС. «Семерки-У» входили в состав обоих соединений: «Сторожевой», «Стойкий», «Сильный» и «Сердитый» представляли собой 2-й дивизион эсминцев ОЛС, «Смелый», «Страшный» и «Свирепый» — 4-й, «Славный» и «Суровый» — 5-й дивизионы эскадры.

Из 13 балтийских кораблей проекта 7У до 22 июня 1941 года в строй вошли 9 (включая «Страшный» и «Свирепый», у которых приемные акты испытаний были подписаны в этот день). «Скорый» и «Статный» приняли в экстренном порядке в течение ближайшего месяца и включили их соответственно в 4-й и 5-й дивизионы эсминцев эскадры. «Строгий» и «Стройный»

вступили в строй в 1942 году условно, фактически же прошли госиспытания только после войны.

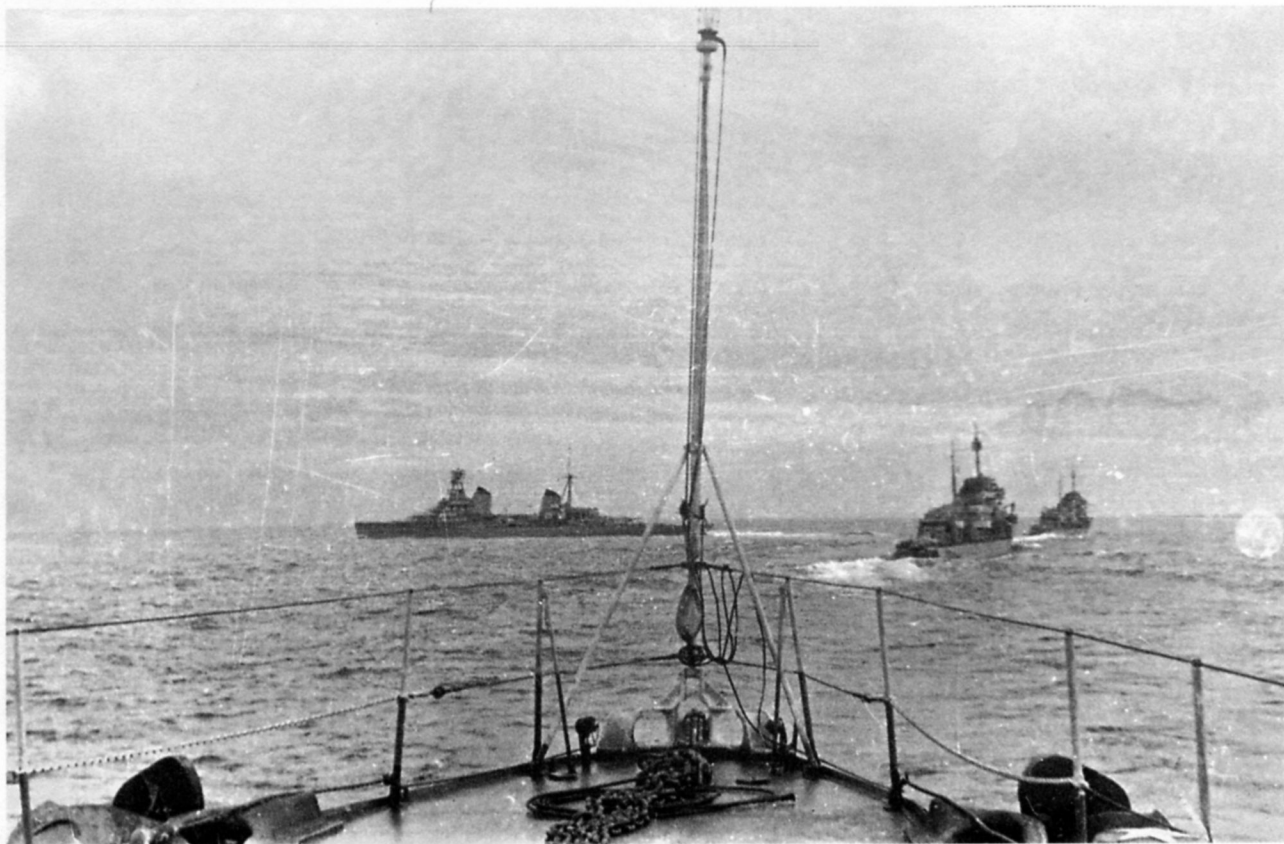
В годы войны обстановка на фронтах сложилась так, что Балтийскому флоту пришлось решать очень небольшой диапазон задач. Эсминцы действовали достаточно активно лишь в течение 1941 года на ограниченных акваториях Финского и Рижского заливов. С 1942 года крупные надводные корабли в море уже не выходили.

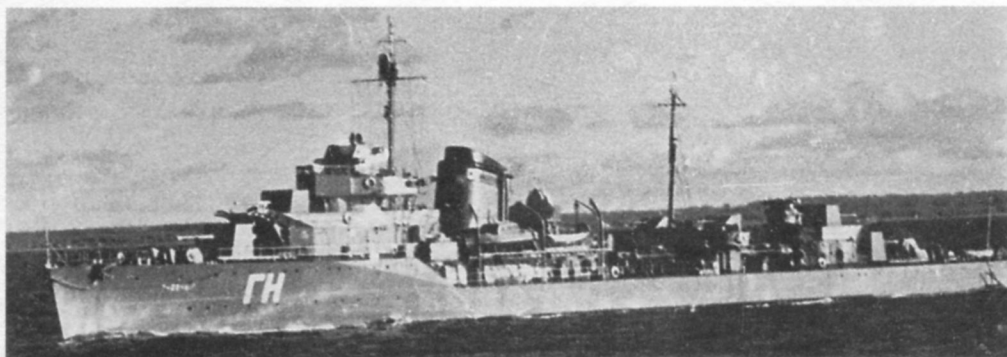
### «Гневный»

Головной корабль серии. Формально вошел в строй в октябре 1938 года, фактически — в декабре. Участвовал в войне с Финляндией (14 — 15 декабря 1939 года обстреливал неприятельские батареи на островах Уте и Кирккомансаари, выпустил 34 130-мм снаряда; кроме того, в ходе зенитных стрельб израсходовал 4 76-мм, 22 45-мм снарядов и 71 12,7-мм патрон). К началу Великой Отечественной войны входил в отряд легких сил КБФ и базировался в Риге (Усть-Двинске).

В первый день войны командир отряда легких сил получил приказ обеспечить

Эсминцы 1-го дивизиона ОЛС маневрируют в Финском заливе, 1940 г. Снимок сделан с борта «Сметливого», справа видны «Гордый» и «Гневный», слева — крейсер «Киров». Фото И.Ананьина





прикрытие минных поставок в устье Финского залива. Во главе отряда вышел в море «Гневный», а за ним — крейсер «Максим Горький», эсминцы «Гордый» и «Стерегущий». Корабли держали курс прямо на минное заграждение «Apolda», выставленное накануне немецкими заградителями «Танненберг», «Ханзештадт Данциг» и «Бруммер».

В 3.45 23 июня 1941 года в 16 милях от маяка Тахкуна «Гневный» захватил левым параваном мину, которая взорвалась у самого борта. Корабль подбросил так, что шлюпка с правого борта перелетела через прожекторную площадку и упала на первый торпедный аппарат. Торпеды сорвались со стопоров и вышли из обоих аппаратов, упершись в стенки расположенных впереди надстроек. Носовая часть корабля до 44-го шпангоута вместе со 130-мм орудием № 1 оторвалась и мгновенно затонула. 20 человек погибли, еще 23 были ранены.

В результате сильного сотрясения большинство вспомогательных механизмов, включая все турбонасосы 1-го котельного отделения, сорвало с фундаментов, трубопроводы оказались разрушенными. Давление в котлах село (а в котле № 1 вообще упало до нуля), остановились главные турбины и турбодинамо. Во всех отсеках погас свет, аварийное освещение не работало, так как перед выходом корабля в море аккумуляторы не были заряжены. Дизель-генератор запустить не удалось из-за того, что ударившая в его помещение торпеда деформировала стенку, та же, в свою очередь, закоротила пусковой аккумулятор.

Переборка на 44-м шпангоуте получила повреждения и утратила водонепроницаемость. Наружная обшивка с левого борта и

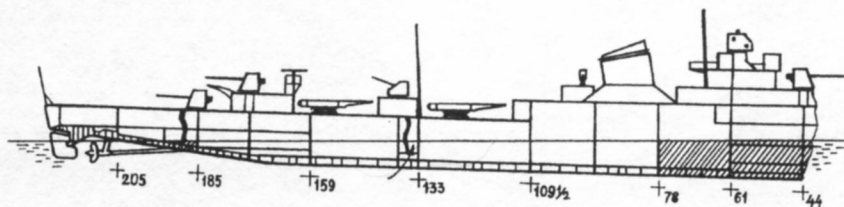
внутренняя переборка, ограничивающая топливные цистерны, в районе 1-го котельного отделения были разорваны, в результате чего все носовые отсеки до 78-го шп. начали заполняться водой. В кормовой части (190 — 192 шп.) и между машинными отделениями (133 — 138 шп.) образовались гофры и трещины в обшивке, из-за чего в кормовые отсеки также стала поступать вода.

Борьба за живучесть эсминца осложнялась тем, что находившийся в своей каюте командир БЧ-5 погиб в момент взрыва мины, а командир эсминца капитан 2 ранга М.Т.Устинов тяжело контужен. Тем не менее, удалось запустить мотопомпу, укрепить подпорами переборки. Для выравнивания дифферента на нос затопили помещения химической кладовой. Через 15 — 20 минут поступление воды внутрь корпуса прекратилось и корабль принял устойчивое положение с небольшим дифферентом и креном на левый борт порядка 3°.

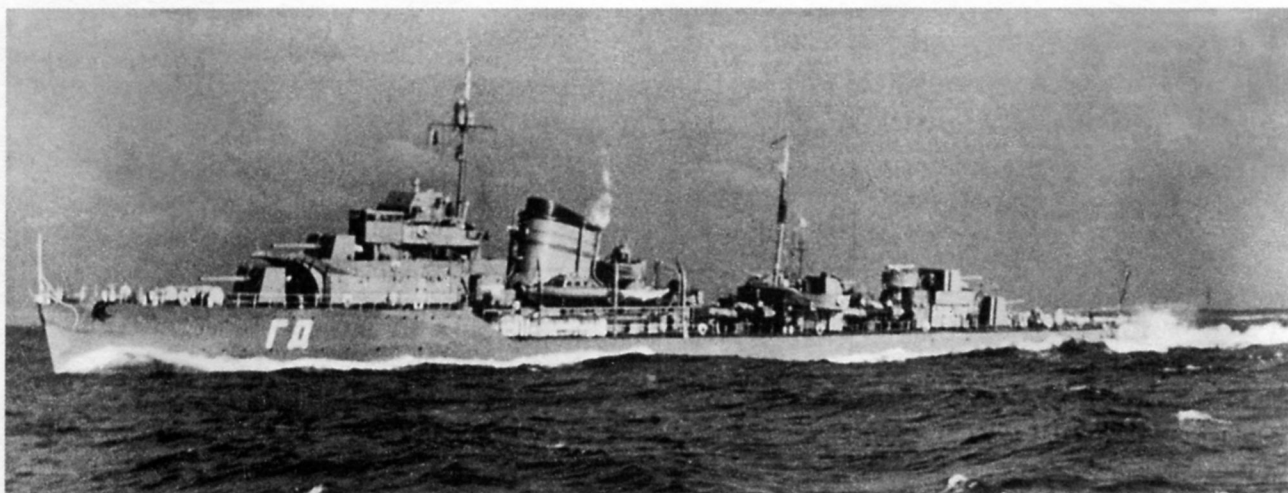
Однако в этот момент поступило сообщение, будто бы обнаружены перископы подводных лодок. Командир отряда капитан 2 ранга И.Г.Святов, учитывая обстановку (а помимо «Гневно», на mine подорвался и «Максим Горький»), приказал личному составу покинуть корабль. Экипаж «Гневно» принял подошедший к нему «Гордый», причем при отходе в параванах последнего одна за другой взорвались две мины. Эсминец потерял ход, а среди спасенных моряков «Гневно», уже перенесших одну трагедию, началась паника... К счастью, повреждения механизмов «Гордого» удалось устранить, и корабль вышел с минного поля.

Оставленный «Гневный» по приказу И.Г.Святова был расстрелян 130-мм фу-

**Эсминец «Гневный» и его командир капитан 2 ранга М.Т.Устинов**



**Схема боевых повреждений эсминца «Гневный» 23 июня 1941 г. Здесь и далее заштрихованы затопленные отсеки; стрелками показана фильтрация воды через поврежденную обшивку и переборки.**



**Эсминец «Гордый»,  
1940 — 1941 гг.**

гасными снарядами. Но, несмотря на пожар и взрыв боезапаса одного из артиллерийских погребов, брошенный эсминец упорно не хотел тонуть. Через двое суток дрейфовавший «Гневный» обнаружила немецкая авиация. Три «юнкерса» Ju-88 добились двух попаданий в середину корпуса, корабль разломился и скрылся под водой.

#### **«Гордый»**

Подобно головному эсминцу серии — «Гневному» — «Гордый» участвовал в советско-финляндской войне (нес дозорную и конвойную службу), а в начале Великой Отечественной войны входил в состав отряда легких сил КБФ, прикрывал минные постановки, участвовал в обороне Моонзунда и Таллина, сам ставил мины. Дважды спасал экипажи терпящих бедствие эсминцев — «Гневно» (23 июня) и «Сердитого» (19 июля), причем в первом случае «Гордый» получил небольшие повреждения от взрыва двух мин в параванах. 24 — 26 августа вел огонь по наступающим на Таллин немецким войскам, выпустив в сумме 253 снаряда.

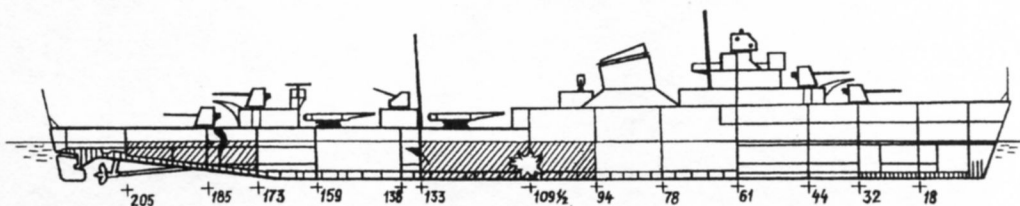
В операции по перебазированию основных сил Балтфлота из Таллина в Кронштадт 28 — 30 августа 1941 года (известной как «Таллинский прорыв» — одной из самых мрачных страниц в истории советского флота) «Гордый» входил в отряд главных сил (крейсер «Киров» под флагом командующего флотом вице-адмирала В.Ф.Трибу-

ца, лидер «Ленинград», 4 эсминца, 4 подводные лодки, 5 тральщиков, 11 катеров и 2 вспомогательных судна).

28 августа в 20.36 в правом параване «Гордого» в 5 — 8 м от корпуса взорвалась мина. Повреждения оказались очень тяжелыми. Через трещины и разошедшиеся заклепочные швы вода залила все три котельных отделения, причем во втором загорелся вытекший из цистерн мазут. Кроме того, в районе 175 — 183-го шп. образовался гофр и трещины в наружной обшивке. На помощь эсминцу были высланы сторожевой корабль «Коралл» и ледокол «Октябрь», позже подошли тральщик «Гак» и эсминец «Свирепый». Командир «Гордого» капитан 3 ранга Е.Б.Ефет, не желая рисковать всем экипажем, приказал остаться на корабле 45 специалистам, а остальных моряков взял на борт тральщик. «Свирепому» удалось взять «Гордый» на буксир. Почти двое суток длилась его буксировка в Кронштадт, так как ночью приходилось становиться на якорь. За это время он подвергался массированным атакам авиации. Отражая ее налеты, зенитчики «Гордого» расстреляли весь боезапас. На эсминец было сброшено 267 бомб, но ни одна из них не попала в цель. Корабль дошел до Кронштадта.

Через месяц, 21 сентября, «Гордый» получил серьезные повреждения в результате авианалета и был переведен в Ленинград на Балтийский завод, где ремонтировался до 8 октября. 20 — 25 октября он

**Схема боевых  
повреждений  
эсминца «Гордый»  
после взрыва  
первой мины  
14 ноября 1941 г.**





осуществлял огневую поддержку войск в районе Усть-Ижоры.

В ноябре «Гордый» был включен в состав отряда кораблей, предназначавшегося для эвакуации гарнизона Ханко. 13 ноября 1941 года он вместе с эсминцем «Суровый», минным заградителем «Урал», несколькими катерами и тральщиками направился к полуострову Ханко и ночью попал на минное поле. Сначала мины рвались в параванах тральщиков, затем погибли морской охотник, тральщик, подорвался «Суровый». «Гордый» вышел в голову отряда. 14 ноября в 3.20 под водой раздался глухой взрыв (вероятно, сработал минный защитник), но параваны не были проверены, и эсминец продолжал движение, выкатившись влево с протраленного фарватера. Через 10 минут по левому борту раздался сильный взрыв, из пробоины вырвались клубы пара. Мина взорвалась в районе 1-го машинного и 3-го котельного отделений, все находившиеся там люди погибли. Корабль получил крен 20° на левый борт.

В кормовой части образовался гофр, трещина в наружной обшивке и широкая метровая трещина в настиле верхней палубы. Помещения в районе 185 — 205-го шп. быстро заполнились водой. Крен увеличился до 30°. При этом давление в котлах упало до нуля. Эсминец лишился электроэнергии и не мог использовать водоотливные средства.

Через полторы — две минуты, по мере затопления отсеков, крен сам собой уменьшился до 10°. Хотя часть водонепроницаемых переборок сохранила герметичность, обеспечив тем самым некоторый

запас плавучести, выход из строя средств борьбы за живучесть вынудил командира принять решение оставить корабль. Однако через несколько минут в корме в районе 4-го орудия главного калибра по правому борту раздался взрыв второй мины. «Гордый» лег на левый борт, а затем, встав почти вертикально, затонул носом вверх. Из экипажа удалось спасти лишь 76 человек, еще 12 самостоятельно добрались до острова Гогланд на шлюпке, пройдя за 20 часов 100 миль под парусом при 8-балльном ветре. Вместе с кораблем погиб и его неизменный командир — капитан 3 ранга Е.Б.Ефет.

#### «Сметливый»

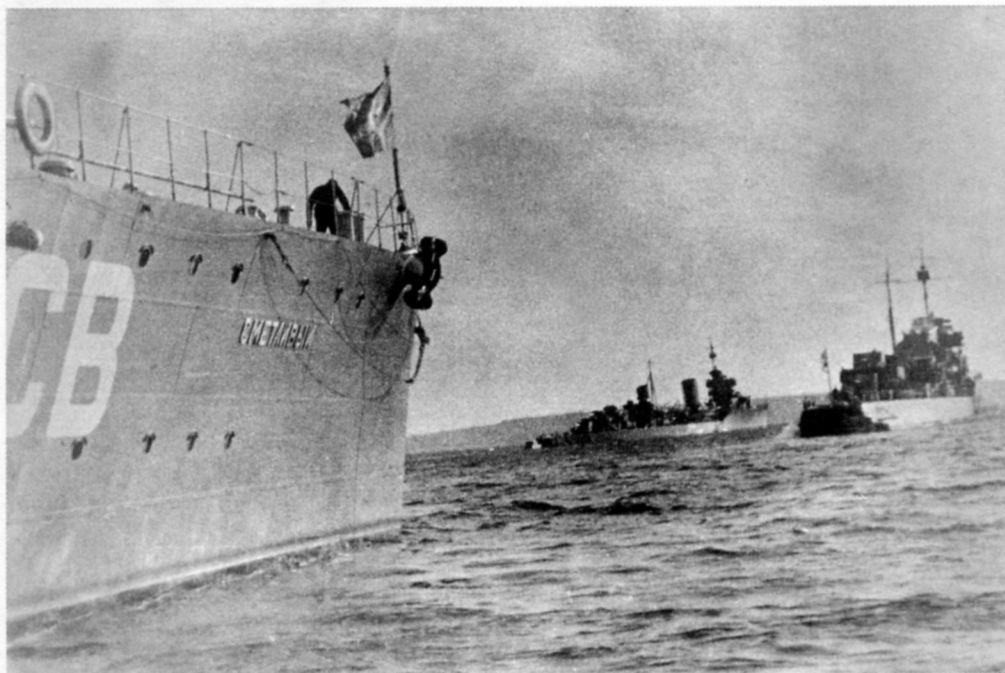
Второй после «Стремительного» эсминец постройки завода имени С.Орджоникидзе. Участвовал в советско-финляндской войне — нес дозорную и конвойную службу. К началу Великой Отечественной по уровню боевой подготовки считался одним из лучших кораблей флота.

В первые дни войны участвовал в минных постановках в Ирбенском заливе, в районе острова Саарема и Рижском заливе. Базировался в Усть-Двинске, Куйвастэ, 30 июня перешел в Таллин. Вместе с другими кораблями дивизиона неоднократно обстреливал сухопутные позиции немецких войск. Получил повреждения от взрывов вражеских авиабомб, из-за чего с 15 по 27 июля проходил ремонт на Балтийском заводе в Ленинграде, затем вернулся в Таллин.

Во время перехода в Кронштадт «Сметливый» вместе с «Гордым» входил в отряд главных сил и стал, пожалуй, единствен-



**Командир эсминца «Гордый» капитан 3 ранга Е.Б.Ефет**



**На Таллинском рейде, 1940 г. На переднем плане — «Сметливый», впереди — лидер «Минск» и один из эсминцев 1-го дивизиона (предположительно «Гордый»).**





**«Сметливый» на  
Таллинском рейде,  
1940 г.**

Фото И.Ананьина

**Командир  
«Сметливого»  
капитан 2 ранга  
В.И.Маслов**



ным эсминцем, полностью сохранившим боеспособность к моменту завершения прорыва.

В сентябре — октябре 1941 года «Сметливый» принимал непосредственное участие в обороне Ленинграда, вел огонь из орудий главного калибра по наступавшим частям вермахта. Кроме того, участвовал в заградительных операциях в Финском заливе.

В конце октября Ставка верховного главнокомандующего приняла решение эвакуировать гарнизон военно-морской базы Ханко. Предстояла сложная боевая операция, поскольку противником к тому времени в Финском заливе было выставлено 4631 мина и 3361 минный защитник. К ее выполнению был привлечен и «Сметливый».

Первым крупным боевым соединением, прорвавшимся из Кронштадта, стал отряд вице-адмирала В.П.Дрозда (эсминцы «Стойкий» и «Славный», минный заградитель «Марти», 4 тральщика и 5 сторожевых катеров). Вслед за ним, 3 ноября, вышел второй отряд под командованием капитана 2 ранга В.М.Нарыкова: эсминцы «Сметливый» и «Суровый», 4 тральщика, 4 морских охотника и 4 торпедных катера. Корабли без потерь достигли Ханко: полная луна и штиль позволили вовремя замечать плавающие и срезанные параванами мины.

Во время стоянки в базе «Сметливый» попал под обстрел финской осадной артиллерии, и один вражеский снаряд вывел из строя носовое орудие эсминца. Тем не менее, посадка эвакуируемых прошла успешно. Приняв на борт 560 человек, «Сметливый» 4 ноября отправился в обратный путь. В строю он шел концевым. На нем работали 2 котла (№ 1 и № 2), эскадренный ход отряда равнялся 13 узлам.

Погода ухудшалась, поднялся ветер силой 4 — 5 баллов, волны — 4 балла. Это сильно затруднило форсирование минного поля, выставленного немцами к северо-западу от острова Нарген.

В 23.07 в правом параване «Сметливого» взорвалась мина. Корабль окутало облаком пара и дыма. Командир приказал дать полный ход назад, но, едва турбины перевели на задний ход, давление пара упало до нуля. Эсминец остался без хода.

Осмотр показал, что взрыв произошел в районе 52 — 58-го шп. Обшивка получила сильные повреждения, и в носовые погреба боезапаса, центральный артиллерийский пост и носовое котельное отделение стала поступать вода. В кормовой части появились гофры в обшивке и настиле палуб, но герметичность отсеков сохранилась.

Уже в 23.20 удалось поднять давление пара, и «Сметливый» малым ходом лег на

прежний курс, следуя в кильватер эсминцу «Суровый». Но через 5 минут в районе носовой надстройки раздался новый взрыв: корабль подорвался на второй мине. В третьем носовом погребе сдетонировал боезапас, вся носовая часть эсминца до 61-го шп. оторвалась и, продержавшись на плаву примерно 15 минут, затонула. Находившиеся на мостике командир корабля капитан 2 ранга В.И.Маслов и командир дивизиона капитан 1 ранга А.И.Заяц погибли.

Первое котельное отделение быстро затопило, в остальных вышла из строя большая часть вспомогательных механизмов. Гофры в кормовой части корпуса увеличились, появились трещины, через которые начала поступать вода. Эсминец остался без хода и без управления.

В сложившейся обстановке экипаж возглавил командир БЧ-3 старший лейтенант П.И.Иванов. Им была организована борьба за спасение корабля. Удалось укрепить носовые переборки и запустить дизель-генератор, что позволило перейти с аварийного аккумуляторного освещения на нормальное. На помощь искаженному «Сметливому» подошел тральщик Т-205.

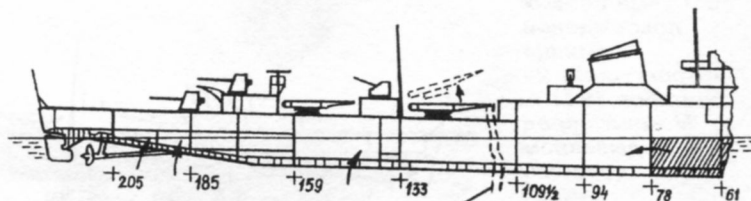
Но через 25 минут после второго взрыва, в 23.50 дрейфующий эсминец коснулся третьей мины. Корпус разорвался в районе 112 — 116-го шп. на две части, на плаву осталась лишь кормовая. Носовой торпедный аппарат сбросило за борт. Погас свет, и оставшаяся половина эсминца начала быстро погружаться. Через некоторое время она встала вертикально винтами вверх и ушла под воду.

Тральщику Т-205 и трем катерам типа МО удалось спасти 350 человек — 80 членов экипажа и 270 пассажиров и эвакуируемых солдат. Увы, большинство находившихся на борту эсминца людей погибло.

Во время войны «Сметливым» командовал капитан 2 ранга В.М.Нарыков (до 28.10.1941), а за неделю до гибели корабля его сменил В.И.Маслов.

### «Стерегуший»

Последняя из «семерок» завода имени Жданова, достроенная по первоначальному проекту. Эсминец участвовал в советско-финляндской войне — выходил в дозор, конвоировал транспорты, участвовал в обстрелах вражеских батарей Сааренпя, Торсаари, Пуккио, а также острова Лавенсаари (с 30 ноября по 18 декабря 1939 года выпустил 222 130-мм снаряда). В момент нападения гитлеровской Германии на СССР числился в составе отряда легких сил, в ночь на 23 июня 1941 года вместе с «Гневным» и «Гордым» и крейсером «Максим Горький» прикрывал минные постановки в устье Финского залива. После подрыва крейсера на mine сопровождал его к острову Вормси, а затем в Таллин. Во время последнего перехода в параване «Сте-



Линия разлома после взрыва третьей мины

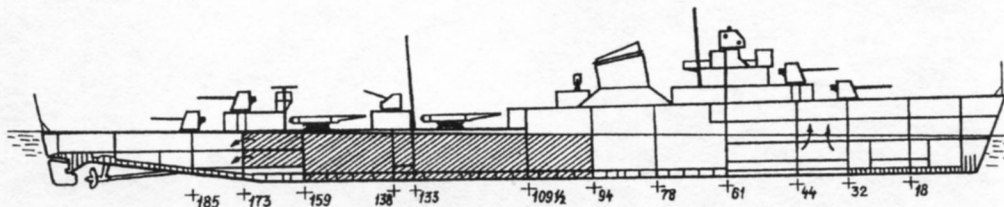
регущего» взорвалась мина. Эсминец получил небольшие повреждения, но сохранил ход и благополучно прибыл в базу. После недельного ремонта вновь вошел в строй, и уже 2 июля участвовал в минной постановке (вместе с эсминцем «Калинин» и тральщиком «Бугель» выставлено 100 мин и 50 минных защитников). Затем эсминец перешел в Ирбенский пролив для действий на коммуникациях противника.

18 июля наша авиация обнаружила следовавший из Вентспилса крупный вражеский конвой в составе 26 судов — 18 транспортов и 8 шедших в охранении катеров. Попытки атаковать противника поначалу оказались безуспешными. Четыре советских торпедных катера перехватила немецкая авиация, потопила один — ТКА-123 — и отогнала остальные. Вышедшие на поиск эсминцы «Сердитый» и «Грозный» конвой не нашли и из-за недостатка топлива повернули назад. Но затем по противнику нанесли удар наши бомбардировщики 73-го авиаполка, а в 16.45 уже на подходе к Уст-Двинску конвой настиг специально посланный на его перехват «Стерегуший». Отогнав пытавшиеся атаковать его торпедные катера и невзирая на то и дело появлявшиеся в небе вражеские самолеты, эсминец с дистанции 103 кбт открыл огонь по транспортам из 130-мм орудий. Однако после нескольких залпов стрельбу пришлось прекратить, так как немцы скрылись за дымовой завесой. «Стерегуший» приблизился к конвою и возобновил огонь в 17.05, но фактически стрелял по площадям, поскольку новые дымовые завесы не позволяли точно определить местоположение целей. В 17.24 к месту боя приблизился «Сердитый», но было поздно: конвой уже вошел в Северную Двину. По всей вероятности, никаких потерь немцы не понесли. Встречающиеся в отечественной исторической литературе утверждения, будто «Стерегуший» потопил два транспорта и еще два повредил (см. «Морской сборник» №7, 1991, с.23), выглядят крайне неубедительно.

11 августа «Стерегуший» вместе с тральщиком «Крамбол» вышел из Таллина для эскортирования в Кронштадт превращенного в плавучий госпиталь пассажирского теплохода «Вячеслав Молотов». На борту судна помимо экипажа и медицинского

Схема боевых повреждений эсминца «Сметливый» после взрыва второй мины 4 ноября 1941 г.

**Схема боевых повреждений эсминца «Стерегущий» 21 сентября 1941 г. Момент перед опрокидыванием корабля.**



персонала находилось 3168 эвакуируемых, в том числе 809 лежащих больных и раненых. У мыса Юминда «Крамбол» взорвался на mine и затонул. Чуть позже, в районе острова Гогланд, подорвался и «Молотов». Теплоход остался на плаву, хотя его положение было очень тяжелым, 40 человек погибли. «Стерегущий» взял «Молотова» на буксир и, высадив 600 человек раненых на Гогланде, доставил поврежденное судно в Кронштадт.

В сентябре эсминец прошел ремонт на Балтийском заводе, затем активно участвовал в обороне Ленинграда. 21 сентября 1941 года он находился на Петергофском рейде и вел обстрел береговых позиций

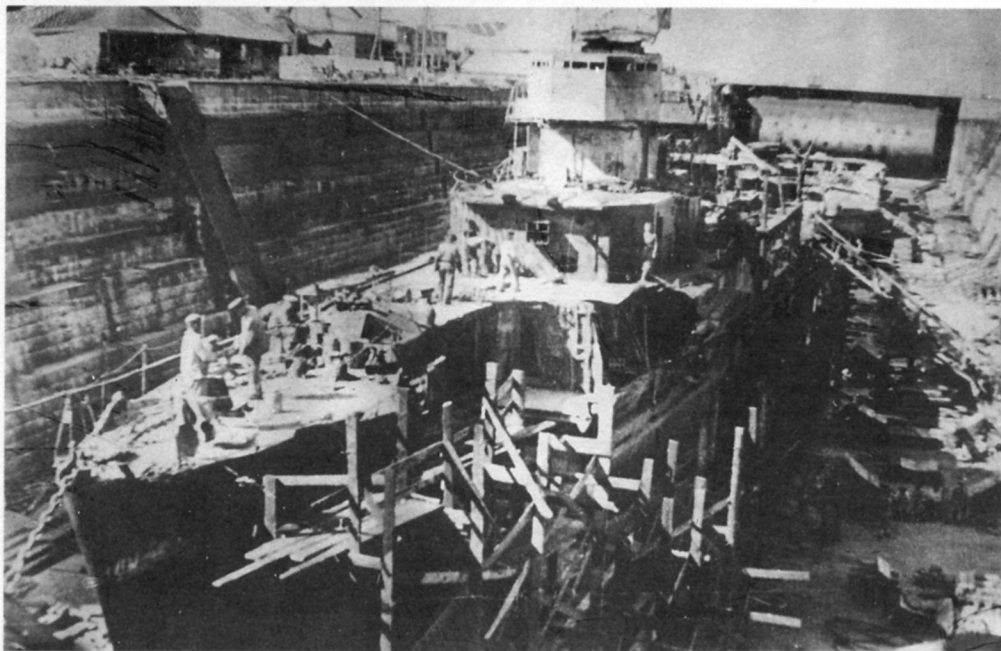
противника. В этот день Кронштадт подвергся жесточайшей бомбардировке, в которой участвовало, по данным постов ВНОС, до 180 самолетов Люфтваффе. В 11.05 с эсминца заметили вражеские бомбардировщики, следовавшие по направлению к Кронштадту. На «Стерегущем» сыграли боевую тревогу и запустили турбины. Но в этот момент группа бомбардировщиков из 12 — 16 «юнкерсов» атаковала эсминец. Самолеты пикировали на цель группами по 3 — 4 машины и в течение 7 — 8 минут сбросили не менее 60 бомб весом от 50 до 250 кг. «Стерегущий» получил три прямых попадания: сначала в помещение главстаршин, затем в район 1-го машинного отделения и, наконец, когда корабль сильно накренился, в борт в районе кают-компаний. Кроме того, эсминец поразило большое число осколков и пуль, что привело к большим потерям в личном составе.

Самые тяжелые последствия вызвал взрыв в машинном отделении. Механизмы сорвало с фундаментов, большинство трубопроводов было перебито. В турбогенераторе № 1 вспыхнул пожар, но огонь распространиться по кораблю не успел, так как был залит хлынувшей через пробоины водой. Первое машинное и третье ко-

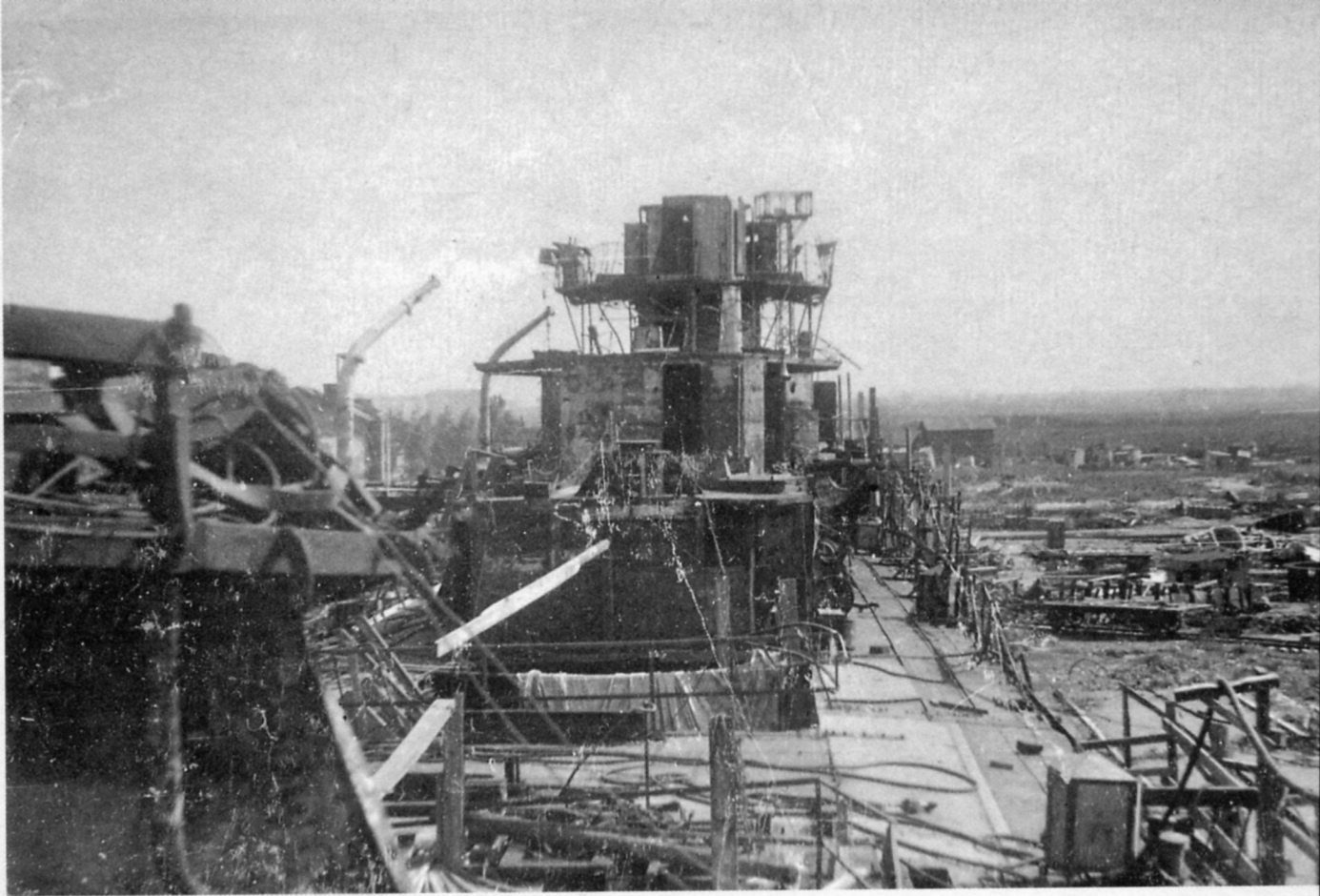
**«Стерегущий» после опрокидывания, сентябрь 1941 г.**



**«Стерегущий» в доке завода имени А.А.Жданова, 1944 г.**







тельное отделения оказались затопленными, образовался сильный крен на правый борт. Но, несмотря на стремительно падавшее давление пара, «Стерегущий» все же успел на одном ТЗА дойти до отмели. Объем разрушений не оставлял надежды на спасение корабля. Через четверть часа после начала налета эсминец повалился на правый борт и затонул на глубине 5,5 м. Оставшиеся в живых моряки спасались вплавь, так как изрешеченные осколками шлюпки тотчас пошли ко дну. Последним эсминец покинул командир — капитан 3 ранга Е.П.Збрицкий.

В течение октября со «Стерегущего» сняли одну 130-мм артиллерийскую установку, носовую шпиль и якорное устройство: все это срочно понадобилось для восстановления эсминца «Страшный», которому взрывом мины оторвало нос до 44-го шп. Поскольку лежавший на грунте «Стерегущий» находился в прямой видимости немецких солдат, работы проводились водолазами по ночам, на ощупь.

Позже с эсминца демонтировали и остальное вооружение. А вот приступить к подъему самого корабля удалось только после разгрома гитлеровцев под Ленинградом. 20 июля 1944 года, пролежавший на дне без малого 3 года, «Стерегущий» был поставлен в док на завод имени

А.А.Жданова. Его ремонт завершился уже после окончания войны.

В годы Великой Отечественной «Стерегущим» командовали капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) Е.П.Збрицкий (официально до 7.10.1941), капитан 2 ранга В.П.Васильев (с июня 1944 по 3.1.1945) и капитан 3 ранга В.В.Бондарец (с апреля 1945 г.).

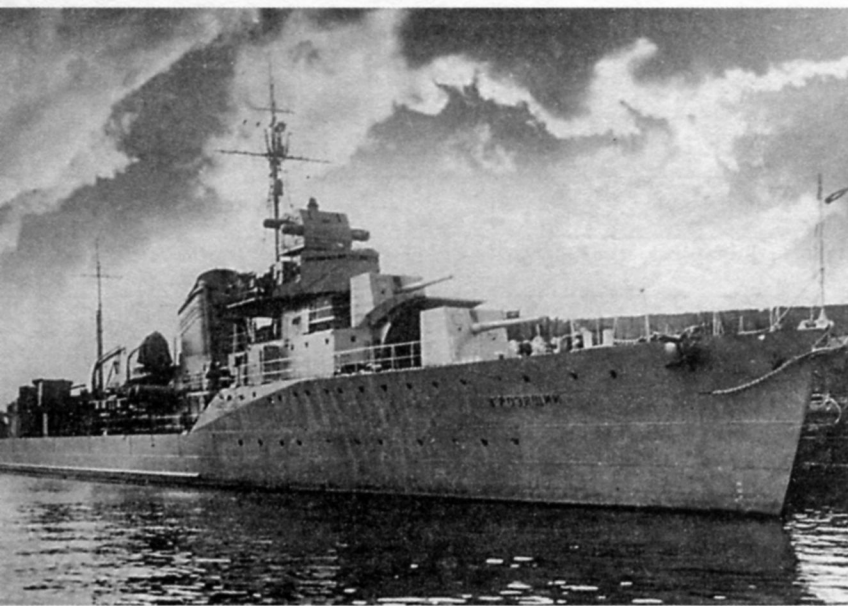
### «Грозный»

Эсминец «Грозный» стал единственной «семеркой», в строительстве которого участвовали оба главных ленинградских судостроительных предприятия. Он был заложен и спущен на воду на заводе имени А.А.Жданова, а достраивался на заводе имени С.Орджоникидзе.

До начала Великой Отечественной войны «Грозный» базировался преимущественно в Таллине и Лиепае. Во время войны с Финляндией нес патрульную службу, 30 ноября 1939 года совместно с катером МО-111 у острова Аэгна захватил финский пароход «Айва». В декабре участвовал в обстрелах береговой батареи Лильхару и о. Тийскери, выпустил 11 130-мм снарядов. Еще 8 снарядов главного калибра эсминец истратил 25 декабря во время обстрела немецкого парохода, вовремя не ответившего на запрос. Примечательно,

**«Стерегущий»  
в ходе  
восстановительных  
работ,  
1944 — 1945 гг.**





**Эсминец  
«Грозный», 1939 г.**

что по результатам кампании 1939 года подготовка артиллеристов «Грозного» была оценена командованием как «очень слабая».

В течение 1940 года «Грозный» дважды проходил ремонт на заводе №189 в Ленинграде, в ходе которого осуществили подкрепление корпуса, улучшили изоляцию трубопроводов, подняли на 40 см ограждения винтов. К 22 июня 1941 года эсминец находился в хорошем техническом состоянии.

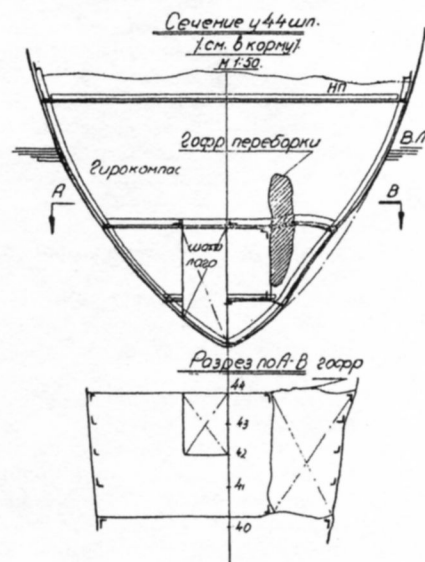
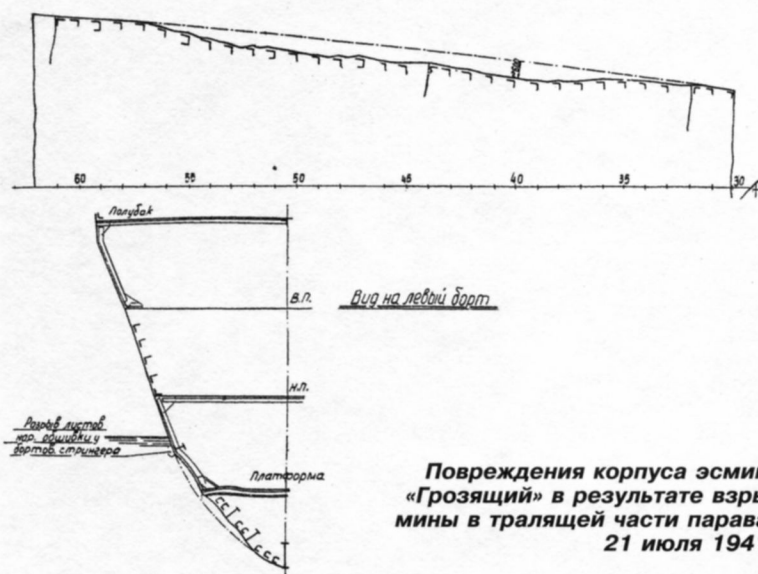
В начале войны «Грозный» в паре со «Сторожевым» нес дозорную службу в Иrbенском проливе. 25 июня он принял первый бой. В 13.50 эсминец атаковали «юнкеры» Ju-88. Самолеты пикировали на ко-

рабль с кормовых углов и сбросили в общей сложности 18 бомб крупного калибра, но промахнулись. Зенитным огнем один бомбардировщик был сбит. Боевых повреждений и потерь в личном составе «Грозный» счастливо избежал.

27 июня эсминец ушел из Усть-Двинска в Таллин, где находился до 7 июля, а затем нес преимущественно дозорную службу, неоднократно подвергался атакам авиации (только за июль 19 раз!). Наиболее успешным стало отражение воздушного налета в Рижском заливе 15 июля. Три «юнкера» зашли на корабль с разных направлений, но лишь одному из них удалось сбросить с пикирования 4 бомбы, разорвавшиеся на расстоянии 10 — 20 м с обоих бортов. Два других бомбардировщика были встречены плотным метким зенитным огнем, сбросили бомбы преждевременно и один за другим упали в море. При этом «Грозный» израсходовал 30 76-мм, 50 45-мм снарядов и 135 12,7-мм патронов. Потерь и повреждений опять-таки не было.

На следующий день пара Ju-88 вновь атаковала эсминец. От близких разрывов корабль получил легкие повреждения, а пулями и осколками были ранены два краснофлотца. Пожалуй, этим исчерпывался ущерб, нанесенный вражеской авиацией.

20 июля «Грозный» вместе со сторожевым кораблем «Буря», приняв на борт мины, отправился для постановки заграждения в Иrbенском проливе. Ночью операция была закончена (эсминец выставил 60 мин), и корабли начали отход. Но в 2.38 в тралящей части левого паравана «Грозного» взорвалась мина. Обшивка подводной части корпуса в районе 21—66-го шп. деформировалась, в переборках и на платформе образовались гофры, сквозь трещины и разошедшиеся заклепочные швы



начала поступать вода, в конце концов затопило помещения ЦАП, погреба боезапаса и некоторые другие. Помимо течи в корпусе, вызванной взрывом, огромный столб воды обрушился на корабль в районе вентиляционных шахт, через которые вода хлынула в котельные отделения. Временно погасло обычное освещение, но сразу же включилось аварийное. Чтобы уменьшить затопление носовых отсеков, «Грозный» развернулся кормой вперед и развил ход 15 узлов. Правда, вода продолжала прибывать, дифферент рос и к утру осадка носом достигла величины в 5,6 м. В таком виде эсминец к 10.00 21 июля добрался до острова Хельтермаа. Здесь к нему подошли катера, два тральщика и санитарное судно «Колывань». Вечером следующего дня караван благополучно прибыл в Таллин, а 24 июля «Грозный» встал к стенке Морского завода в Кронштадте для ремонта. Помимо исправления повреждений на эсминце установили два бомбомета БМБ-1 и размагничивающую обмотку. 2 сентября все работы были закончены.

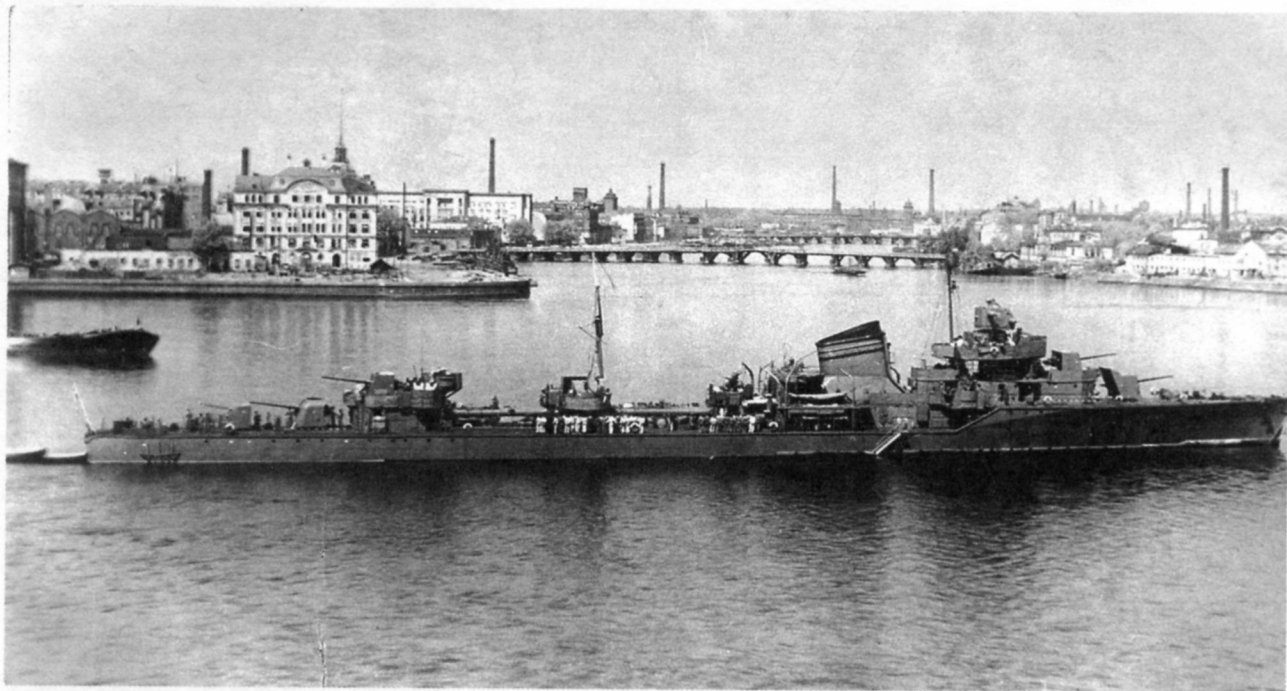
9 сентября «Грозный» прибыл в Ораниенбаум для обстрела сухопутных позиций врага и выпустил 86 130-мм снарядов. В течение двух последующих дней участвовал в минных постановках — выставил в районе Лужской губы 54 мины и 90 минных защитников. Во время одного из этих выходов эсминец ночью опасно приблизился к Кургальскому рифу, потерял параваны и зацепил винтами за камни. Лопастями обоих винтов и перо руля погнулись, в румпельном отделении началась течь, корма корабля стала сильно вибрировать. Тем не

менее «Грозный» выполнил боевую задачу. По возвращении в Кронштадт 18 сентября эсминец поставили в док «Памяти трех эсминцев» на ремонт.

Начиная с 21 сентября в течение нескольких дней Кронштадт подвергался массированным налетам гитлеровской авиации. Последствия были трагическими. Погибли линкор «Марат», лидер «Минск», эсминец «Стерегающий», сторожевой корабль «Вихрь», подводная лодка М-74, многие корабли получили повреждения. Серьезно пострадал и «Грозный». Сначала его поразила бомба, разорвавшаяся на верхней палубе в районе 187 — 191-го шп. На следующий день, 22 сентября, в доке в 5 метрах за кормой эсминца, взорвалась вторая бомба, а 23 сентября примерно в том же месте — третья. Наиболее тяжелые последствия вызвал последний, третий взрыв. Осколки пробили днищевые топливные цистерны «Грозного», в которых (в нарушение правил докования) оставалось 200 т мазута. Вытекшее топливо загорелось, и вскоре пожар охватил всю кормовую часть эсминца. Последовал еще один взрыв — это огонь добрался до топливной цистерны, расположенной под помещением лазарета. Горящий мазут растекался по отсекам, затрудняя борьбу с пожаром. Тогда командир корабля капитан 3 ранга К.К.Черемхин принял решение заполнить осушенный док водой. Это помогло. Вода сбила огонь, после чего док вновь осушили.

Но на этом испытания, выпавшие на долю эсминца, не окончились. 29 сентября по нему неожиданно открыла огонь немец-

**«Грозный»  
на Неве,  
1944 — 1945 гг.**



кая дальнобойная батарея. Три снаряда попали в стену дока, осыпав корабль градом осколков и камней. «Грозный» пришлось срочно отбуксировать в более безопасное место — к стенке Морского завода.

Повреждения корабля оказались серьезными. В верхней палубе зияла дыра размером 2 — 3 м от прямого попадания авиабомбы. Корпус был буквально изрешечен осколками: лишь в подводной части насчитали около 200 пробоин. Кормовая часть сильно разрушена, перо руля оторвало, только что установленный гребной винт вновь приведен в негодность. Сильно пострадало кормовое 130-мм орудие № 4, а у орудия № 3 попаданием осколка в дульный срез был поврежден лейнер. Вышли из строя оба бомбомета, дымоаппаратура, штурманские приборы, различные механизмы, трубопроводы, средства связи. Потери экипажа составили 32 человека: 7 моряков были убиты, 20 ранены и 5 отравились пороховыми газами и дымом.

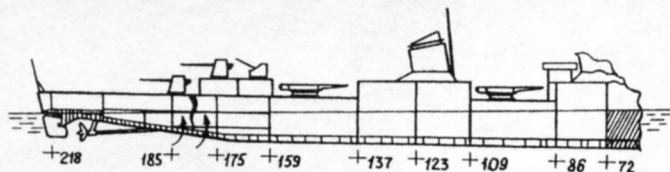
3 октября «Грозный» отбуксировали в Ленинград к стенке завода № 189. Корабль удалось полностью отремонтировать только к лету 1942 года. В марте — апреле стоявшие на Неве корабли КБФ вновь подверглись массированным ударам с воздуха, и эсминец опять получил повреждения. 22 мая его ввели в док Канонерского завода, и через 10 дней «Грозный» наконец вступил в строй.

Первый боевой операцией восстановленного корабля стал переход в Кронштадт 13 июля. «Грозный» шел ночью под прикрытием дымовых завес, но все равно был обстрелян с берега немецкой артиллерией. Прямых попаданий удалось избежать, но осколками был убит один краснофлотец и поврежден 2-й торпедный аппарат.

В Кронштадте эсминец занимался боевой подготовкой. В море выходил лишь один раз — к Шепелевскому маяку для испытания параванов и бомбометов. В ночь на 9 ноября 1942 года он вернулся в Ленинград. На переходе вновь попал под огонь вражеской артиллерии, но на сей раз не пострадал.

До конца года «Грозный» находился на Большой Невке, поддерживал огнем части Красной Армии. 22 декабря перешел для ремонта на Балтийский завод, и в дальнейшем в боевых действиях участвовал лишь эпизодически. Последней его операцией стала огневая поддержка наших войск в ходе Красносельско-Ропшинской наступательной операции в январе 1944 года.

**Схема боевых повреждений эсминца «Сторожевой» 27 июня 1941 г.**



В годы войны эсминцем командовали капитан 3 ранга К.К.Черемхин (до 21.8.1942) и сменивший его капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) И.И.Маевский.

### «Сторожевой»

Головной корабль проекта 7У. Принят госкомиссией 6 октября 1940 года, но подъем флага и официальное включение в состав КБФ состоялось только 12 апреля следующего года.

14 июня, за неделю до начала войны, отряд легких сил флота был переведен из Таллина в Усть-Двинск. В составе 2-го дивизиона эсминцев находился и «Сторожевой».

В первые дни Великой Отечественной эсминец занимался постановкой оборонительных минных заграждений. Первую подобную операцию он успешно выполнил 24 июня в Ирбенском проливе. Второй выход на задание — вечером 26 июня. «Сторожевой» шел вместе с эсминцами «Стойкий», «Сердитый» и «Энгельс» со скоростью 16 узлов. В действии были котлы № 2 и № 4, остальные два — на поддержке. На палубе находилось 75 якорных мин.

27 июня в 2.27 «Сторожевой» внезапно подвергся атаке пяти немецких торпедных катеров — «шнелльботов» 3-й флотилии Кригсмарине. Одна из выпущенных торпед (с катера S-59 или S-31) попала в левый борт корабля в район 46 — 58-го шпангоута. Судя по силе взрыва, произошла детонация носовых артиллерийских погребов. Вся носовая часть эсминца до 58-го шп. вместе с носовой надстройкой и мачтой оторвалась и мгновенно затонула. Первое котельное отделение и передняя труба превратились в груды искореженного металла. Погиб командир корабля капитан 3 ранга И.Ф.Ломакин и еще 84 члена экипажа. Кстати, с наших эсминцев катера так и не были обнаружены: в течение долгого времени считали, будто «Сторожевой» торпедировала подводная лодка...

Кормовая часть эсминца осталась на плаву. Турбины и 3 паровых котла сохранили работоспособность. Моряки энергично включились в борьбу за живучесть корабля; появившуюся течь удалось устранить. В 16.00 «Сторожевой» — вернее, то, что от него осталось, — был взят на буксир эсминцем «Энгельс», позже подошли другие суда. В несколько этапов изувеченный корабль отбуксировали сначала в Таллин, а затем — в Кронштадт. 7 июля его ввели в док Трех эсминцев, где в течение последующих месяцев срезали трубу и разрушенные металлоконструкции, заделали пробоины, подкрепили переборку на 72-м шп. 20 ноября «Сторожевой» перевели в Ленинград. Восстановление корабля в условиях блокады казалось нереальным, и он простоял в законсервированном виде до августа 1942 года. За это время эсминец получил дополнительные повреждения: 24 мая

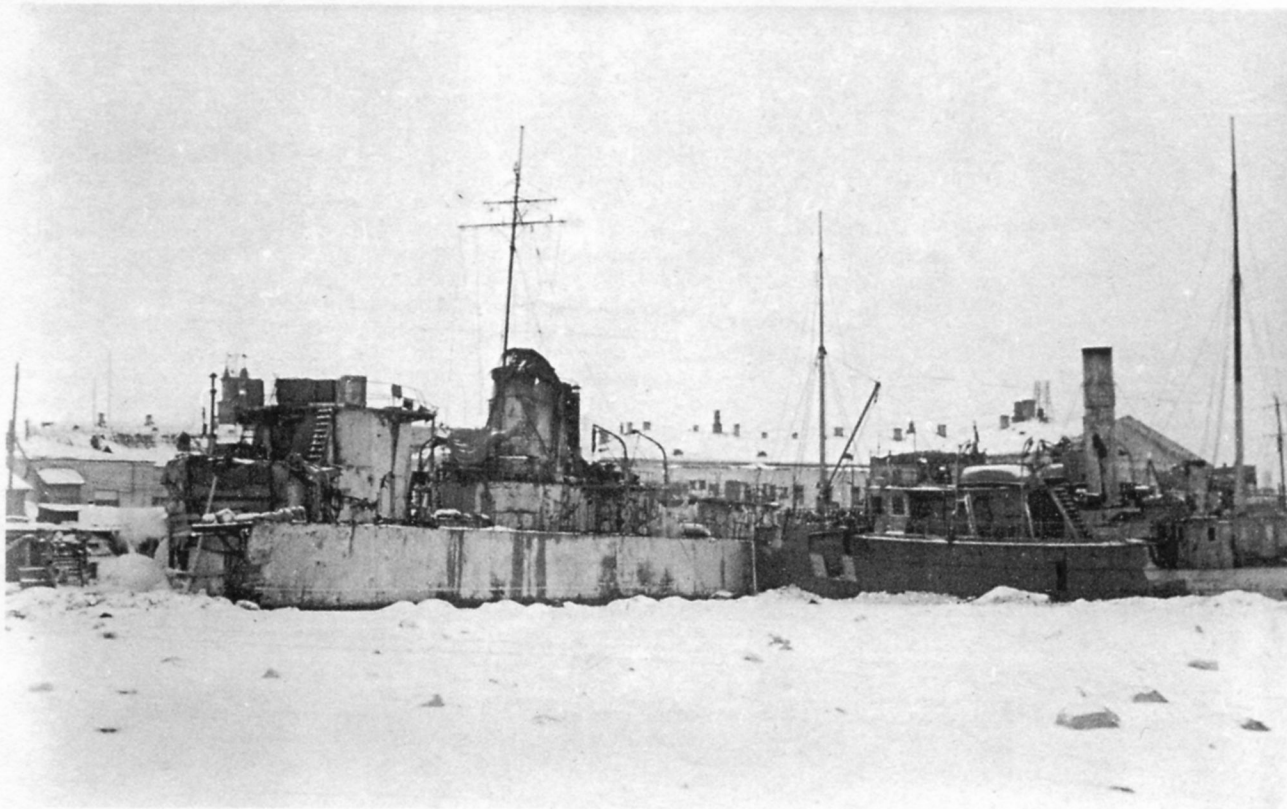
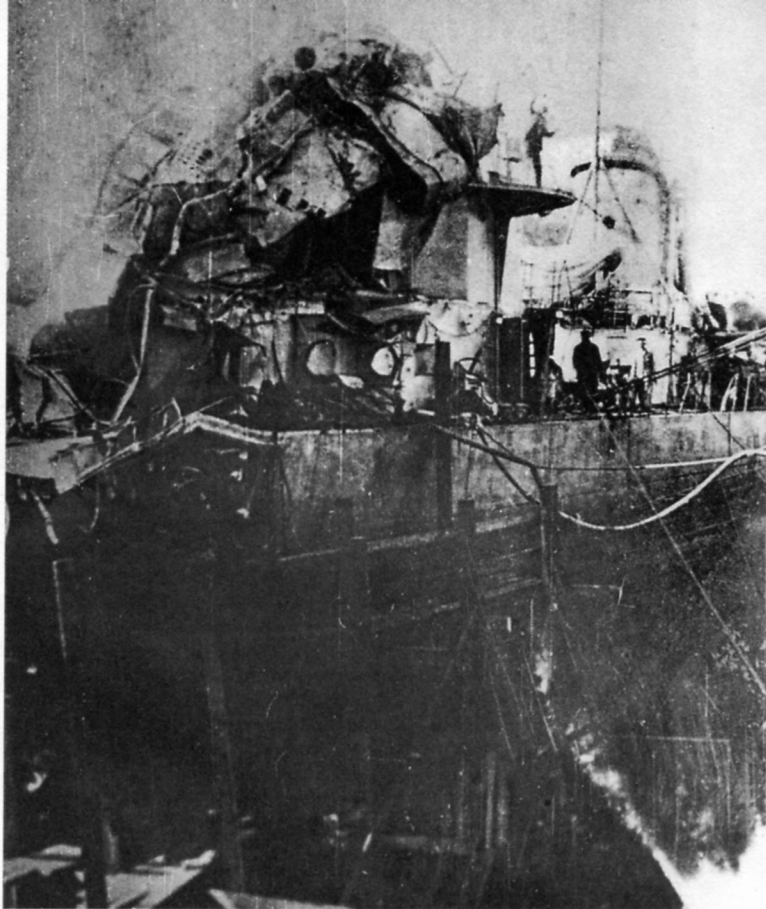


в район котельного кожуха второй трубы попал немецкий снаряд калибром 6 — 8 дюймов. В результате вышли из строя два котельных турбовентилятора, пароконденсатор, несколько рядов водогрейных трубок, оборудование ПЭЖ, появились пробоины в обшивке и переборках...

Но несмотря ни на что, «Сторожевой» вернулся в строй! 9 августа его перевели на завод № 189. Проект восстановления был весьма необычен. Изготовить носовую часть заново не представлялось возможным: в блокадном Ленинграде ощущалась нехватка листовой и профильной стали, отсутствовали и 130-мм орудия Б-13. Зато имелся большой задел по корпусам эсминцев проекта 30. Так возникла идея пристыковать к «Сторожевому» носовую часть от корабля другого типа.

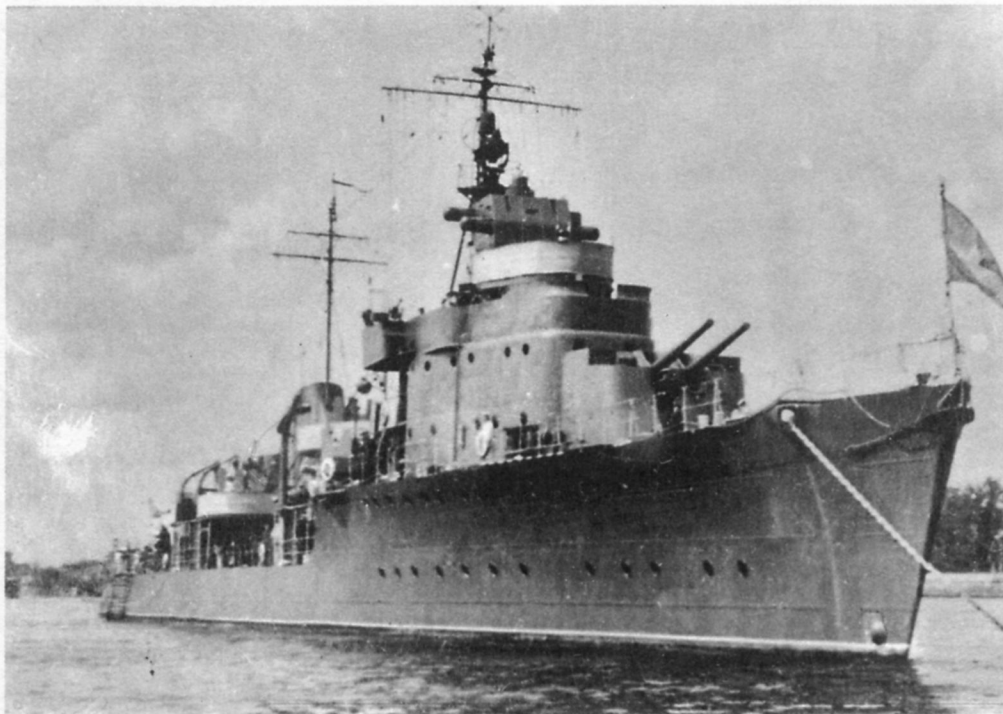
Правда, использовать уже готовую оконечность корпуса не удалось, поэтому ее решили построить заново, но максимально используя готовые элементы и корпусные конструкции. Так, вертикальный киль, набор, настил платформы и обшивку до нижней палубы сняли с заложенного на заводе № 189 эсминца «Организованный» (С-311).

**Эсминец «Сторожевой» после торпедирования в кронштадтском доке (справа) и у стенки завода им. С.Орджоникидзе в осажденном Ленинграде.**





**Восстановленный  
«Сторожевой» с  
артиллерийской  
башенной  
установкой Б-2ЛМ  
на полубаке,  
примерно 1945 г.**



С завода № 190 доставили форштевень, якорные клюзы, металлоконструкции корпуса и секции надстроек, жесткий барабан под башню Б-2ЛМ и другие элементы. Поскольку ширина корабля проекта 30 была больше, набор в районе 56 — 72-го шп. пришлось несколько изменить, чтобы получился плавный переход от одних обводов к другим.

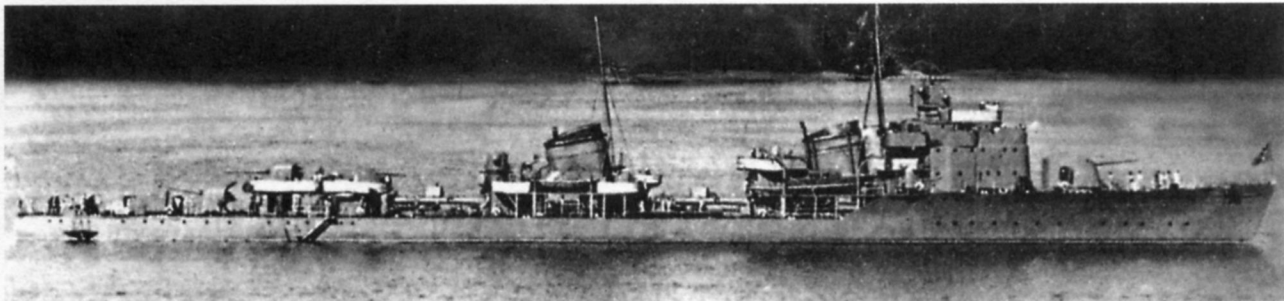
Носовую часть построили на малом стапеле завода № 189 за 2,5 месяца, а 9 октября 1942 года спустили на воду. В течение двух последующих недель ее пристыковали в плавучем доке к корпусу «Сторожевого». С 25 октября по май 1943 года продолжался ремонт корабля на плаву. Несмотря на массу постоянно возникавших проблем, все работы были успешно завершены, и 10 сентября, после проведения швартовых и приемных испытаний эсминца проекта 7У/30 «Сторожевой» вернулся в строй. Вместо двух носовых орудий Б-13 корабль имел спаренную 130-мм башенную установку Б-2ЛМ (общий боеза-

пас 744 130-мм выстрела), вместо 45-мм пушек — 6 автоматов 70-К (боезапас 9000 выстрелов); остальное вооружение (2 торпедных аппарата 1-Н, 2 76-мм орудия 34-К и 4 пулемета ДШК) осталось прежним. Дополнительно была установлена английская РЛС типа 291. Длина корпуса (наибольшая) увеличилась до 113,5 м, осадка — до 4,18; ширина не изменилась. Стандартное водоизмещение составило 1892 т, нормальное — 2046 т, полное — 2453 т. Мощность и скорость полного хода в условиях военного времени не замерялись.

Участие в боевых действиях восстановленного эсминца ограничилось обстрелами вражеских позиций под Ленинградом.

В годы войны «Сторожевым» командовали капитан 3 ранга И.Ф.Ломакин (погиб 27.6.1941), капитан-лейтенант М.П.Кузьмин (с июля по декабрь 1941 г.), капитан-лейтенант И.Я.Горовой (до декабря 1942 г.), капитан 3 ранга Э.И.Лазо (до 15.5.1943) и капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) Д.Я.Самус (до июня 1946 г.).

**«Сторожевой»  
после войны**



## «Стойкий» (с 13.2.1943 — «Вице-адмирал Дрозд»)

Принят госкомиссией 18 октября 1940 года, но в течение полугода находился в Таллинской военно-морской базе, где устранялись выявленные в ходе испытаний дефекты и отработывалась организация корабельной службы. Официально включен в состав ОЛС КБФ 12 апреля 1941 года. К началу Великой Отечественной войны «Стойкий» прошел 9180 миль.

22 июня эсминец находился в Усть-Двинске и с первых дней войны активно включился в боевую деятельность флота. В течение недели он выполнил несколько минных постановок в Ирбенском проливе, 4 раза открывал огонь по вражеским самолетам (выпустил 4 130-мм, 97 76-мм и 73 45-мм снаряда), трижды отражал атаки немецких торпедных катеров. Особенно опасной была атака 27 июня. «Стойкий» следовал на задание с полным запасом мин на палубе, когда на курсовом угле 50° в 8 — 10 кбт обнаружили белую дымовую завесу. Через несколько минут из завесы выскочили два «шнелльбота». Эсминец увеличил ход до полного и резко повернул влево. Первая торпеда прошла мимо, при уклонении от второй пришлось положить руль на левый борт до упора (до 26°), а турбинам дать аварийный ход (свыше 400 об/мин). Маневр удался, хотя корабль находился на волосок от гибели: торпеда промчалась на расстоянии менее одного метра от правого борта. «Стойкий», описав полную циркуляцию, лег на прежний курс. Торпедные катера скрылись; огонь по ним не открывали, так как прицельная стрельба при столь резком повороте была невозможной. Две же другие атаки «шнелльботов» — 26 и 29 июня — были отбиты артиллерией: оба раза немцы не выдерживали огня 130-мм орудий и ретировались.

30 июня 2-й дивизион эсминцев ОЛС перешел в Таллин. «Стойкий» находился в охране крейсера «Киров»; при следовании Моонзундским проливом с эсминца спустили рабочий катер, который, как говорится в документах того времени, «производил профилактическое бомбометание малыми глубинными бомбами в подозрительных с точки зрения появления подводных лодок противника районах».

12 июля «Стойкий» в Моонзундском проливе правым винтом коснулся грунта, повредил лопасти и расстроил линию вала. Для ремонта корабль прибыл в Кронштадт, доковые работы проводились с 7 по 20 августа. Правый гребной вал заменили другим, взятым со «Сторожевого». Попутно на эсминце смонтировали гидроакустическую станцию «Ультрафон», 2 37-мм автомата 70-К, установили 2 бомбомета БМБ-1.

22 и 23 августа эсминец, взяв на борт 75 минных защитников, совместно с минным заградителем «Марти» выходил к острову

Гогланд, однако, из-за разыгравшегося шторма, выставить заграждение не удалось, и корабли вернулись в базу.

С 25 по 27 августа «Стойкий» совместно с «Сильным» поддерживал наши войска на побережье Выборгского залива. Эсминец выпустил 490 130-мм снарядов по неприятельским позициям и еще 60 по транспортам в районе Транзунда. К сожалению, стрельба по берегу велась без корректировки, и ее эффективность оказалась низкой. Не подтвердилось и донесение о потоплении корабельной артиллерией вражеского транспорта.

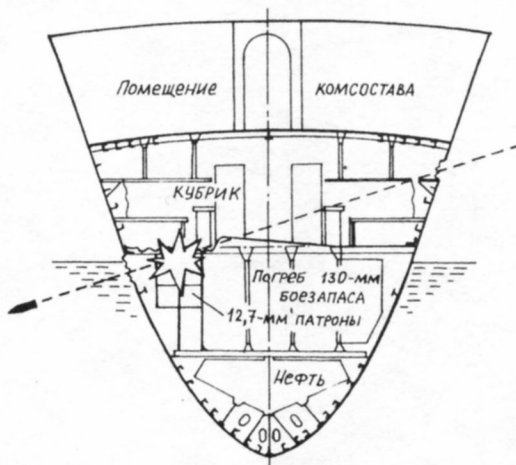
В начале сентября на «Стойком» заменили временную размагничивающую обмотку (установленную еще в начале июля в Таллине) на штатную систему ЛФТИ. В ночь на 14 сентября эсминец выставил 64 мины в районе банки Вигрунд.

С 15 сентября по 21 октября корабль находился в Ленинграде и принимал активное участие в обороне города. За это время он провел 54 стрельбы главным калибром, выпустив 576 фугасных снарядов. Неоднократно зенитчики «Стойкого» открывали огонь и по вражеским самолетам, израсходовав 12 130-мм, около 250 76-мм, более 100 45-мм, 78 37-мм снарядов и 440 12,7-мм патронов.

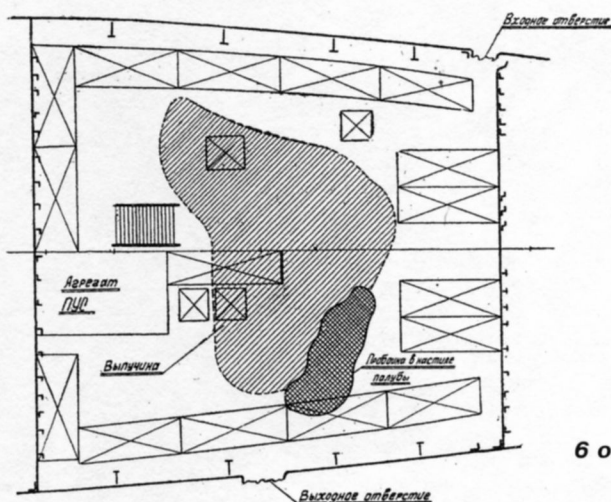
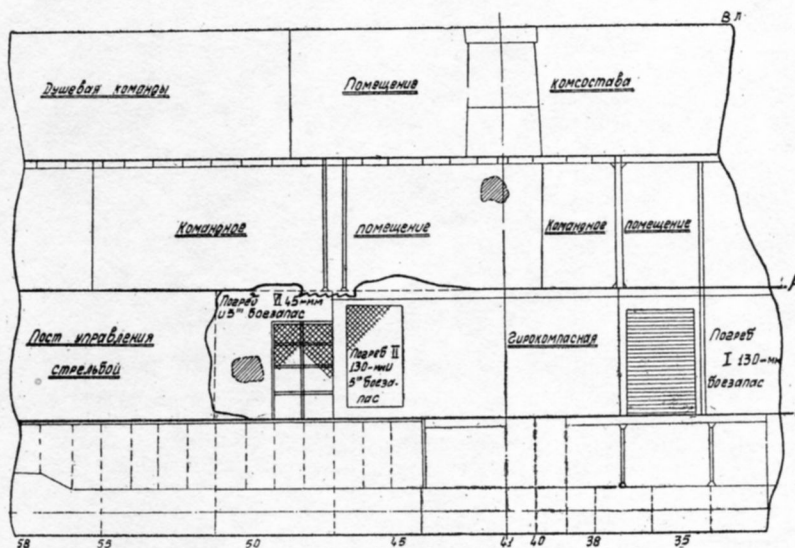
Несколько раз эсминец, используя корректировочный пост, вел контрбатареиную стрельбу. 6 октября, во время одной из таких дуэлей, немецкий 210-мм снаряд, оторкошетив от стенки набережной («Стойкий» находился в Гутуевском ковше торгового порта), пробил насквозь оба борта корабля в районе 41-го шпангоута и разорвался в воде. Попадание было крайне опасным — снаряд прошел через 2-й и 4-й погреба 130-мм и 45-мм боезапаса. Во 2-м погребе он разбил стеллаж с 12,7-мм пулеметными патронами, которые загорелись, а затем взорвались, смяв переборку на 51-м шп. и вспучив верхнюю палубу по



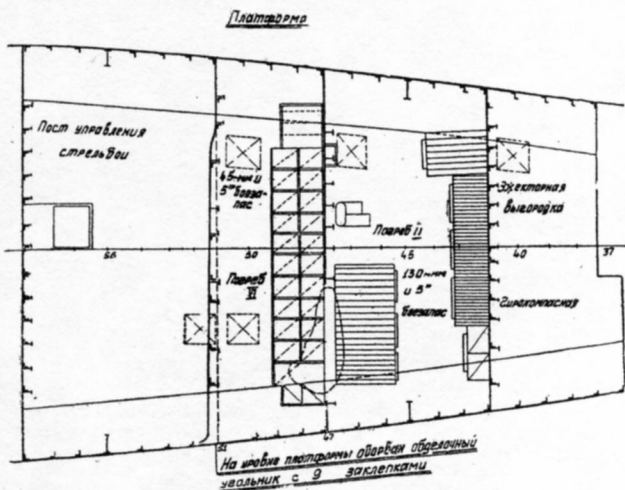
**Командир эсминца «Стойкий» капитан 3 ранга Б.П.Левченко**



**Схема повреждений эсминца «Стойкий» 6 октября 1941 г. Сечение по 41-му шп.**



**Схема повреждений эсминца «Стойкий» 6 октября 1941 г. Продольный разрез, планы палубы и платформы.**



*На шлюзы платформы обрешеткой из уголка с 9 заклепками*

всей ширине. К счастью, мгновенной детонации остальных боеприпасов не произошло, а хлынувшая через выходную пробоину вода быстро затопила оба погреба. Вспыхнувший пожар в кубрике был быстро ликвидирован силами личного состава. В течение 6 минут эсmineц отдал швартовы из зоны обстрела (правда, в спешке навалился на пирс и повредил гребной винт). Ремонт корабля выполнил завод № 189; потери экипажа составили 9 человек ранеными.

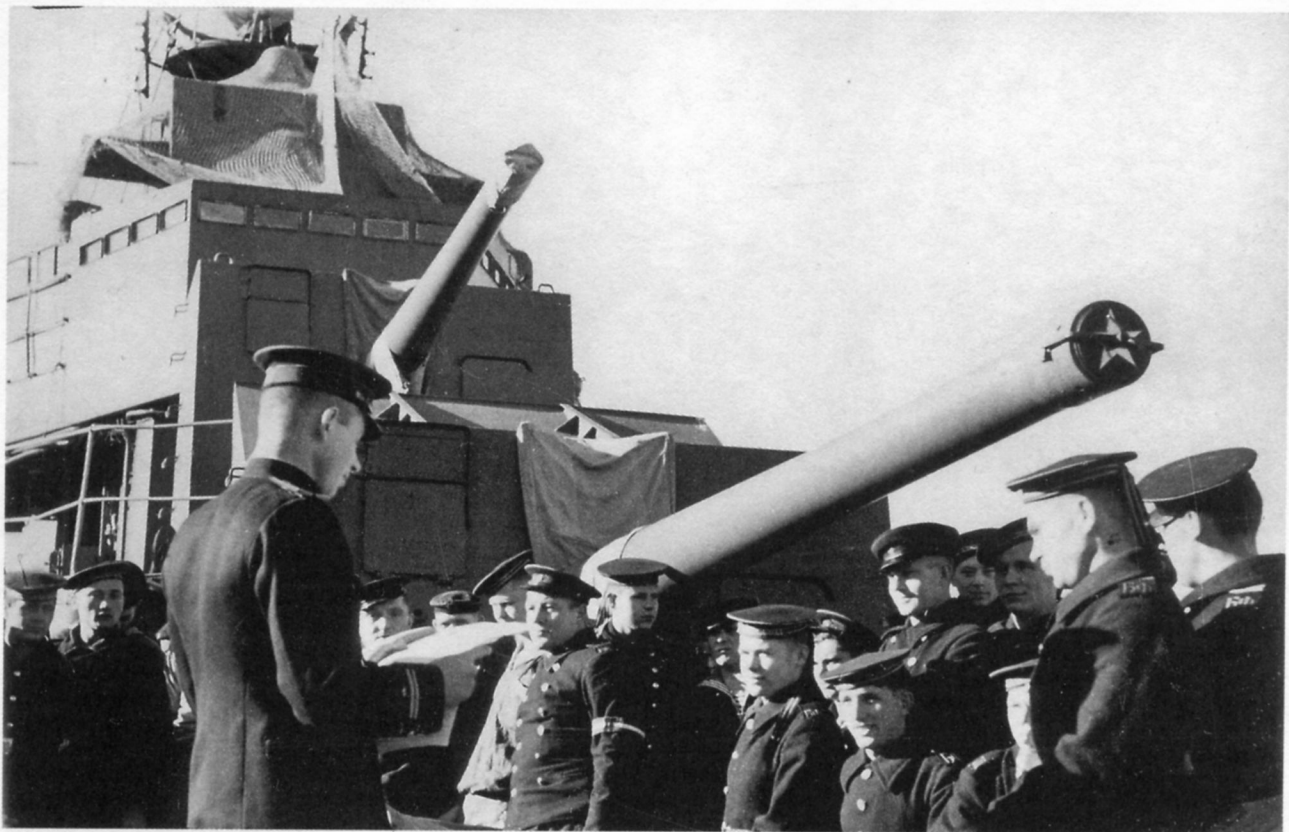
В ночь на 1 ноября «Стойкий» вместе с эсминцем «Славный», минным заградителем «Марти», несколькими тральщиками и морскими охотниками вышел из Кронштадта к полуострову Ханко. Поход проходил в тяжелых погодных условиях, затруднявших наблюдение и использование параванов. «Стойкий» чудом избежал подрыва на сорванной мине: только экстренная подача контрпара в турбины и перекладка руля позволили увернуться от плававшей на фарватере «рогатой смерти». Утром 2 ноября корабли прибыли на рейд осажденной крепости. Неприятельская артиллерия непрерывно вела по ним огонь; чтобы не дать врагу пристреляться, эсминцам приходилось постоянно маневрировать, переходя с места на место. Вечером «Стойкий» принял на борт 500 бойцов эвакуируемого гарнизона, стрелковое оружие, включая 3 счетверенных зенитных «максима», и благополучно доставил их в Кронштадт.

Второй поход к Ханко закончился неудачей из-за сильного шторма и снегопада: отряд кораблей, в который входил «Стойкий», повернул к Гогланду. Затем в течение нескольких дней эсmineц участвовал в эвакуации находившихся на этом острове войск.

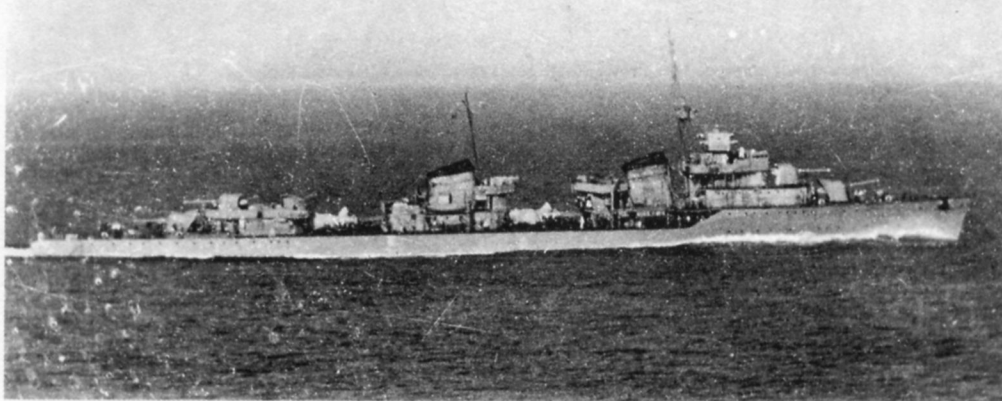
29 ноября «Стойкий» вместе со «Славным», тральщиками, катерами и турбоэлектродом «Иосиф Сталин» вновь отправился на Ханко. Поход осложнялся плохим техническим состоянием механизмов корабля. Давно не чищенные котлы были сильно засолены, а биение погнутого правого вала вызывало сильный нагрев дейдвудных подшипников. В море «Стойкому» пришлось лечь в дрейф и менять подшипник — эта операция, выполненная силами экипажа, заняла всего 16 минут!

Под огнем противника эсmineц взял около тысячи солдат с полной боевой выкладкой и двинулся в обратный путь. 5 декабря он находился на траверзе маяка Сейвисто, когда с берега по нему открыли огонь 8-дюймовые вражеские батареи. Ситуация осложнялась тем, что «Стойкий» находился среди сплошных льдин толщиной 12 — 15 см и не мог маневрировать (отряд полз за ледоколом с черепашей скоростью). Эсmineц ответил главным калибром, выпустив 68 снарядов, после чего неприятельские пушки замолчали.





**В в е р х у:**  
на палубе эсминца  
«Вице-адмирал  
Дрозд» (быв.  
«Стойкий»),  
1944 — 1945 гг.  
**С л е в а:**  
«Вице-адмирал  
Дрозд» после  
войны.



Корабли благополучно вернулись в Ленинград, и 9 декабря «Стойкий» встал на ремонт на заводе № 194.

В походах к Ханко и Гогланду эсминцу приходилось неоднократно отражать воздушные атаки, сбрасывать глубинные бомбы в районах, где предположительно видели перископы подводных лодок.

Всего за кампанию 1941 года «Стойкий» прошел 7530 миль, в том числе 4055 миль после 22 июня. Корабль выставил 280 мин и минных защитников, сбросил 124 глубинные бомбы, выпустил более 1200 снарядов главного калибра, перевез 1,5 тысячи бойцов гарнизона Ханко. За успешное выполнение поставленных задач 3 апреля 1942

года эсминец «Стойкий» был удостоен гвардейского звания.

Правда, на этом его активная служба закончилась. До 1944 года в море корабль не выходил, а стоял на Неве и Большой Невке. За 1942 год он выполнил 3 стрельбы, выпустив всего 54 фугасных снаряда, за 1943 год — 6 стрельб (из них 5 учебных и лишь одну боевую), истратив 94 снаряда. В отражении авианалетов эсминец последний раз участвовал в день присвоения ему гвардейского звания — тогда из крупнокалиберного пулемета был сбит немецкий бомбардировщик.

13 февраля 1943 года в память о погибшем командующем эскадрой (его автомобиль при следовании в Кронштадт по льду попал в полынью) «Стойкий» был переименован в «Вице-адмирал Дрозд».

В годы войны эсминцем командовали капитан-лейтенант Д.Я.Самус (с июня 1941 г.)\*, капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) Б.П.Левченко (до 28.3.1943) и капитан 3 ранга Д.Л.Кутай (до конца войны).

### «Сильный»

Принят госкомиссией 31 октября 1940 года, официально включен в состав ОЛС КБФ 12 апреля 1941 года. Вместе со «Стойким», «Сторожевым» и «Сердитым» 14 июня перешел из Таллина в Усть-Двинск.

В первые дни войны участвовал в минных постановках в Ирбенском проливе, 27 — 28 июня конвоировал крейсер «Киров», отражал воздушные налеты.

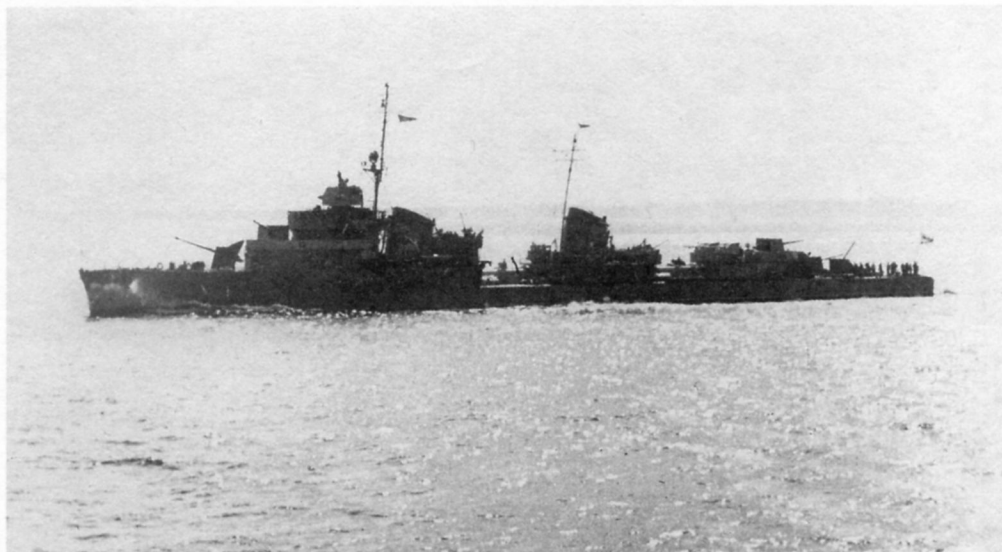
Утром 6 июля отряд в составе эсминцев «Сильный», «Сердитый», «Энгельс» и сто-

рожевых кораблей «Туча» и «Снег» вышел на очередное задание. На палубе «Сильного» находилось 70 мин заграждения. При входе в Ирбенский пролив в 12.29 с «Сердитого» прямо по курсу обнаружили мачты, а затем силуэты трех вражеских кораблей. Командир 2-го дивизиона эсминцев капитан 2 ранга Г.С.Абашвили, находившийся на «Сердитом», приказал обеим «семеркам-У» увеличить ход до 23 узлов и следовать курсом 227° навстречу неприятелю; «Энгельс» и «Туча» остались за кормой (СКР «Снег» из-за неполадок в механизмах ранее был отправлен назад).

В 13.09 с дистанции 112 кбт противник открыл огонь, через 3 минуты ответил «Сердитый», в 13.16 — «Сильный». Немецкие снаряды поначалу падали с большими недолетами, наши же эсминцы, по сообщениям управлявших огнем командиров БЧ-II, со второго-третьего залпа перешли на поражение, вызвав пожары и взрывы на вражеских кораблях. В то же время вести бой с минами на палубе было рискованно, и командир «Сильного» капитан 3 ранга С.С.Комаров приказал сбросить их за борт. Но полностью освободиться от опасного груза не успели: в 13.19 105-мм снаряд угодил в корму эсминца. Взрывом убило четверых и ранило семь краснофлотцев, повредило 4-е 130-мм орудие, разбило бочку со смесью для дымовых завес. Но главная опасность таилась в том, что осколок пробил корпус одной из якорных мин, и та загорелась. Еще чуть-чуть — и мог бы раздаться гибельный для корабля взрыв. К счастью, находившиеся поблизости краснофлотцы В.Карпов, В.Александров и раненый И.Уложенко не растерялись и сбросили горевшую мину за борт. Через неделю все трое были награждены орденами Красного Знамени.

«Сильный» резко изменил курс и поставил дымзавесу, через 2 минуты то же са-

\* Вероятно, временно исполняющий должность, т.к. в официальном справочнике «Командный, начальствующий и политический состав соединений и частей ВМФ Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.» (М., 1971) командиром «Стойкого» с 22.6.1941 значится Б.П.Левченко.



Эсминец «Сильный»



**Бой в Ирбенском проливе 6 июля 1941 г., картина художника А.Ефимова. Тонущий немецкий эсминец наглядно иллюстрирует то, как советская пропаганда 1950-х гг. преподносила данное боевое столкновение...**

мое сделал и «Сердитый». К тому времени до неприятеля оставалось 87 — 88 кбт, и наши корабли решили отойти на более безопасное расстояние. «Сильный» закончил сбрасывать мины в 13.35, но лишь в 14.45 эсминцы получили приказ от находившегося на сторожевом корабле «Туча» командующего отрядом капитана 1 ранга В.Е.Хорошихина повернуть на зюйд-вест, догнать и добить врага. Увы, найти противника не удалось, пришлось возвращаться в базу. «Сильный» в этом бою выпустил 33 130-мм снаряда.

Так с кем же сражались советские эсминцы в Ирбенском проливе 6 июля 1941 года? Наши моряки опознали корабли противника как вспомогательный крейсер и 2 эсминца (миноносца) типа «Ягуар». По всплескам определили, что вспомогательный крейсер вел огонь из 6-дюймовых орудий. Считалось, что немцы понесли серьезные потери. В рапорте командира «Сердитого» говорилось, что в 13.20 головной миноносец был накрыт залпом, «прекратил огонь, обвололся дымом и в дальнейшем в ходе боя больше не обнаруживался (возможно, затонул)».

Однако после войны выяснилось, что противниками наших кораблей были плавбаза MRS-11 и тральщики М-23 и М-31, имевшие в бортовом залпе 7 105-мм орудий (3 на плавбазе и по 2 на тральщиках). По немецким данным М-23 в бою не участвовал, а остальные два корабля выпустили 198 105-мм снарядов, добились одного попадания (в «Сильный»). При этом сами они никаких повреждений не получили и благополучно прибыли в оккупированный Усть-Двинск.

К сожалению, немецкая версия боя выглядит правдоподобнее нашей. Два советских эсминца вели огонь на огромной ско-

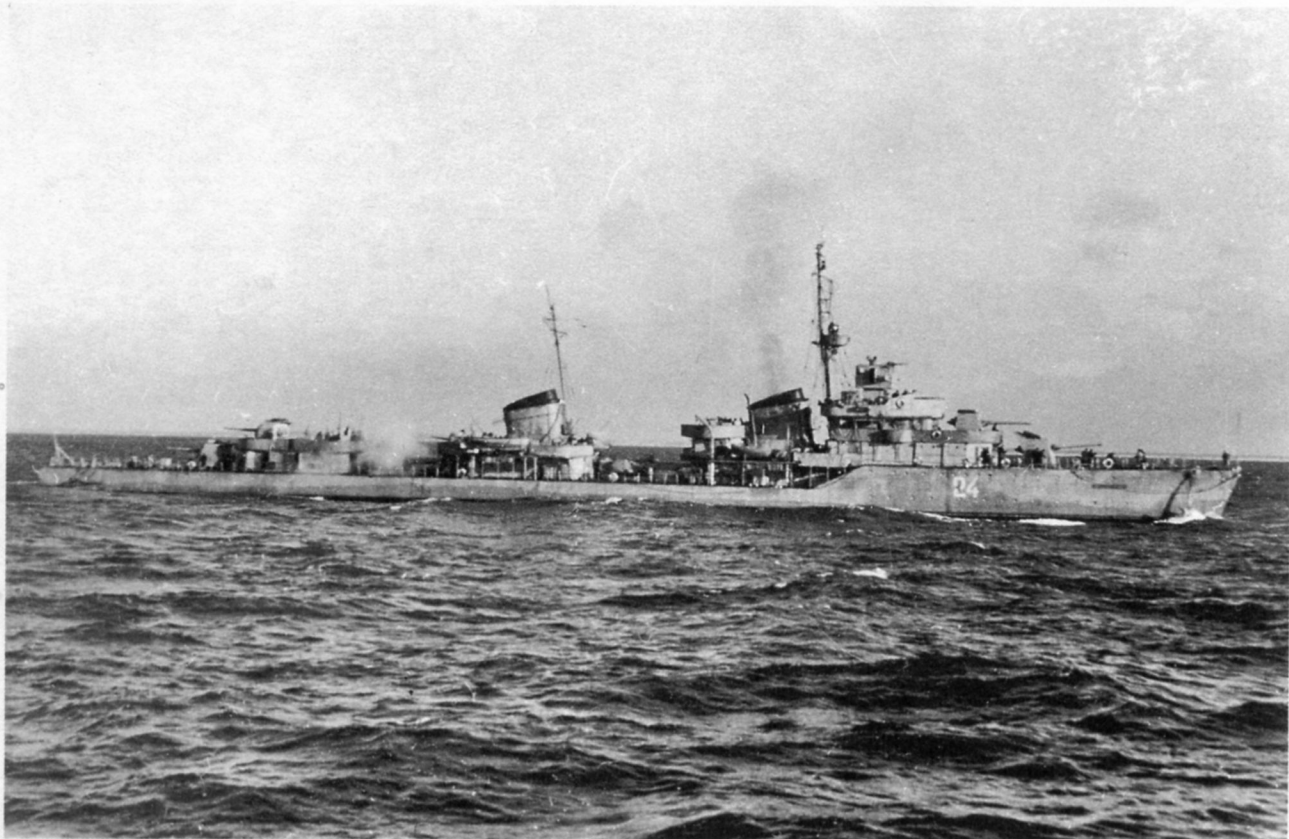
рости, по одной цели и только из носовых орудий. Различить всплески от падений своих и чужих снарядов было очень трудно, из-за чего централизованное управление огнем после первых же залпов фактически прекратилось. Разумеется, точность стрельбы в таких условиях оказалась крайне низкой.

В июле «Сильный» совершил еще несколько походов в Моонзунд и Рижский залив, но в районе банки Норвеин коснулся винтами грунта (или затонувшего судна) и ушел в Кронштадт для ремонта. Как и в случае со «Стойким», на нем одновременно установили 2 дополнительных 37-мм автомата 70-К. 23 августа эсминец вышел из дока, а через два дня он уже совместно со «Стойким» обстреливал неприятельские позиции на побережье Выборгского залива. За 3 последующих дня он выпустил более 500 130-мм снарядов...

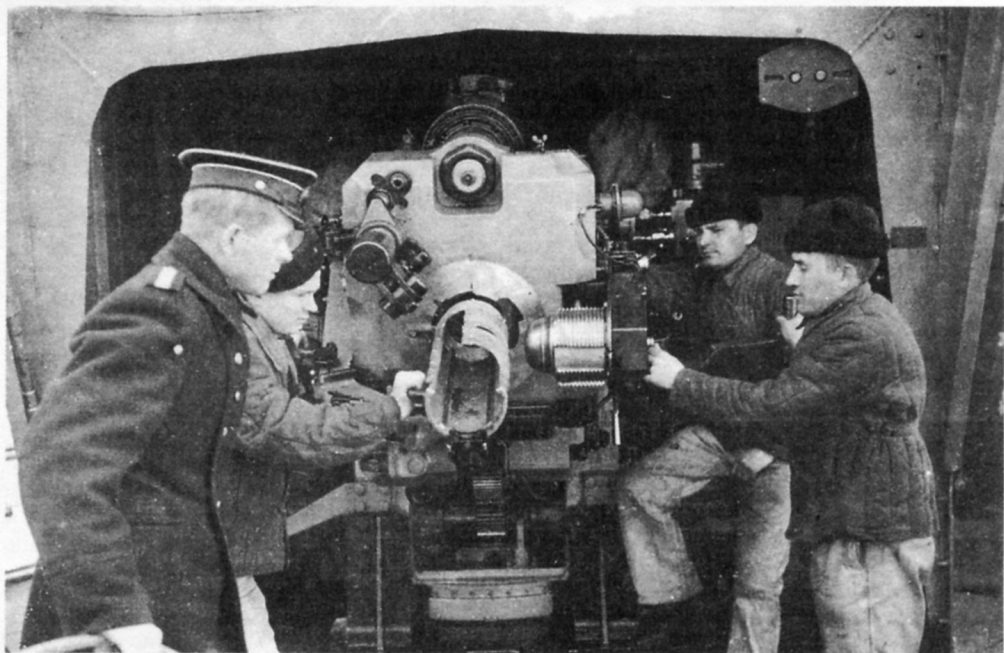
В начале сентября «Сильный» участвовал в постановке минных заграждений в Финском заливе. За 5 выходов в море им было выставлено 196 мин и 130 минных защитников. 15 сентября эсминец прибыл в Ораниенбаум, откуда с помощью корректировочного поста вел огонь по наступавшим гитлеровским войскам. До 20 сентября он выпустил еще 500 снарядов главного калибра, но из-за усилившихся обстрелов и авианалетов на незащищенную гавань Ораниенбаума корабль вынужден был уйти в Кронштадт.

Начиная с 21 сентября, немцы предприняли серию массированных авиаударов по Кронштадту. 22 сентября в 13.15 на «Сильный» начали пикировать 9 «юнкеров». Один самолет был сбит зенитным огнем, но попаданий избежать не удалось: 100-кг бомба угодила в кормовую надстройку в район 159 — 166-го шп.; еще несколько ра-





**В в е р х у:**  
эсmineц «Сильный»  
после войны.  
**С п р а в а:**  
комендоры  
«Сильного».  
Заряжание  
130-мм орудие  
производится  
с помощью  
пневмодосылателя.



зорвались в 10 — 15 м от корабля, осыпав его осколками. Кормовая часть корпуса получила сильные повреждения, вспыхнул пожар. 7 человек из экипажа погибли, 27 ранило.

Во избежание взрыва кормовые погреба боезапаса № 3, 4, 5 и 7 немедленно затопили, затем взялись за тушение пожара. Вечером эсmineц перешел с рейда в гавань и ошвартовался у стенки Морского за-

вода. В октябре «Сильный» под одной машиной прибыл в Ленинград и встал на основательный ремонт на Балтийском заводе.

12 декабря эсминец опять понес потери: во время обстрела территории завода в корабль попал снаряд калибром около 5 дюймов. Взрывом в районе 173-го шп. убило двух и ранило 7 человек, повредило 4-е 130-мм орудие, перебило кабели, изуродовало палубу и часть кормовой надстройки.

Ремонт «Сильного» завершился 30 декабря, но его дальнейшая служба до конца войны проходила лишь в Ленинграде и Кронштадте. В апреле 1942 года эсминец повредило во время очередного артобстрела, но его быстро отремонтировали. 24 апреля огнем из корабельного 37-мм автомата был сбит немецкий самолет, упавший на территорию Адмиралтейского завода.

В ночь на 25 июля эсминец перешел в Кронштадт. Там вместо 45-мм пушек на нем установили еще два 37-мм автомата (теперь его зенитное вооружение включало два 76-мм орудия 34-К, четыре 37-мм пушки 70-К, два 20-мм «эрликона», один счетверенный 12,7-мм «виккерс» и четыре 12,7-мм пулемета ДШК). Осенью корабль оснастили ГАС «Асдик» («Дракон-128с»). В течение второй половины 1942-го и весь 1943 год боевых стрельб «Сильный» не проводил (за исключением 18 снарядов, выпущенных 1 июня 1943 года в направлении неприятельских позиций с целью отстрела стволов 130-мм орудий).

В январе 1944 года артиллерия эсминца поддерживала проведение Красносельско-Ропшинской операции (выпущено 146 130-мм снарядов\*). А 10 июня «Сильный» сделал свои последние залпы: находясь в Кронштадте, он с помощью корпоста обстреливал позиции финнов на Карельском перешейке (выпустил 44 снаряда). С ноября 1944 года до конца войны эсминец ремонтировался на Балтийском заводе.

В годы войны «Сильным» командовали капитан 3 ранга С.С.Комаров (до 16.8.1941), капитан 3 ранга А.Е.Шомаков (до июня 1942 г.), капитан 3 ранга А.А.Маклецов (до 30.9.1943) и капитан 3 (затем 2) ранга К.К.Черемхин.

### «Сердитый»

Принят госкомиссией 15 октября 1940 года, включен в состав ОЛС КБФ 12 апреля 1941 года (вместе со «Сторожевым», «Стойким» и «Сильным»).

В первые дни войны он действовал бок о бок с систершипами 2-го дивизиона, участвовал в минных постановках 24 и 26 июня. 27 июня перешел на рейд Куйвастэ. После ухода Отряда легких сил в Таллин «Сердитый» вместе с эсминцами «Сильный» и «Энгельс» был оставлен для обороны Рижского залива. 6 июля 1941 года во время боя в Ирбенском проливе с плавбазой MRS-11 и тральщиками он выпустил 115 130-мм снарядов. Но попаданий в немецкие корабли не было, так как артиллерийский офицер из-за отсутствия опыта не смог различить всплески от падения снарядов своего корабля и снарядов «Сильного», что делало невозможным эффективное управление огнем.

В ночь на 18 июля «Сердитый» под флагом командующего ОЛС контр-адмирала В.П.Дрозда вместе со «Стережущим» прикрывал минную постановку, выполненную сторожевыми кораблями «Туча» и «Снег». К 14.00 «Сердитый» вернулся на Кюбассарский рейд, но получил сообщение об обнаруженном авиацией вражеском конвое и тут же лег на обратный курс. Он шел 20-узловым ходом, чтобы дождаться спешно возвращавшегося из Моонзунда «Стережущего».

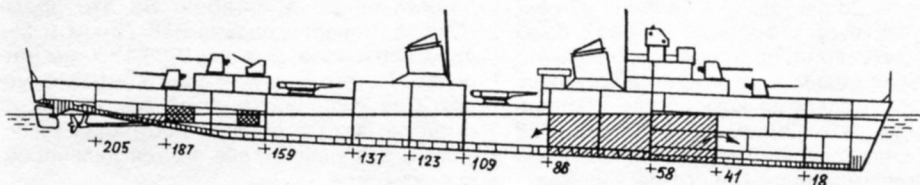
Из-за несогласованности действий флота и морской авиации оба эсминца подверглись атаке своих же самолетов. Но если сброшенные в 15.31 на «Стережущий» 8 бомб не причинили вреда, то 4 бомбы с самолета СБ взорвались у самого борта «Сердитого». Осколки пробили борт, вывели из строя один котел, оба дальномера в КДП, убили одного и ранили троих моряков.

С 16.40 до 17.13 бой с транспортом и катерами немецкого конвоя вел один «Стережущий». «Сердитый» присоединился к нему в 17.24, когда противник окончательно скрылся из виду. Обратный путь наших кораблей сопровождался многочисленными налетами вражеских бомбардировщиков. Только на «Сердитый» было сброшено 104 бомбы, но, к счастью, ни одна не причинила существенных повреждений.

Зато на следующий день удача изменила эсминцу. 19 июля «Сердитый» стоял на якоре на рейде Хельтермаа у острова Даго. В 19.10 на него внезапно спикировали 4 «юнкерса» Ju-88. Корабль успел открыть огонь, дать малый ход и положить руль влево на борт, но было поздно. Одна бомба задела КДП, пробила мостик, полубак,

\* По другим данным — около 400.

**Схема боевых повреждений эсминца «Сердитый» 19 июля 1941 г. Двойной штриховкой показано контрзатопление отсеков.**



верхнюю палубу и взорвалась во 2-й жилой палубе в районе 52 — 55-го шп. Силой взрыва разрушило 1-е котельное отделение, от сотрясения вылетели из гнезд автоматические предохранители и аккумуляторы аварийного освещения, из-за чего все внутренние помещения погрузились в темноту.

Вторая бомба взорвалась рядом с левым бортом, из-за чего в обшивке между 50-м и 58-м шп. образовалась пробоина площадью 4х5 м. Давление забортной воды вытеснило из цистерн мазут, тот загорелся, пожар быстро охватил всю носовую надстройку и оба котельных отделения первого эшелона.

Экипаж пытался бороться за живучесть корабля (в частности, затопили кормовые погреба 130-мм боезапаса), но отсутствие электроэнергии не оставило шансов на успех. Пожар продолжал распространяться в корму, из-за чего произошел взрыв боезапаса в кранцах первых выстрелов и глубинных бомб в бомбосбрасывателях. Вся корма от 180-го шп. была полностью разрушена, эсминец лег на правый борт — из-за небольшой глубины левый остался над водой. После авианалета «Сердитый» продержался на плаву 1 час 10 минут. Из экипажа корабля 35 человек погибли, более 30 были ранены. Оставшихся в живых сняли эсминцы «Стерегающий» и «Гордый».

Около 18.30 на оставленном корабле прогремел взрыв — от пожара произошла детонация боезапаса носовых артиллерийских погребов. В результате эсминец превратился в бесформенную груду металла...

В 1949 — 1952 годах остов «Сердитого» подняли по частям и отбуксировали в Таллин для разделки на металл.

Командовал кораблем капитан-лейтенант А.Г.Письменный.

### «Славный»

Принят госкомиссией 31 мая 1941 года, вступил в строй 5-го дивизиона эсминцев КБФ 19 июня. Базировался на Кронштадт.

Начало войны эсминец встретил в море — у полуострова Ханко. 27 и 29 июня он дважды выходил на минные постановки, 1 июля вместе со «Свирепым» сопровождал линкор «Октябрьская революция» при его переходе из Таллина в Кронштадт. В ходе выполнения этих операций «Славный» 4 раза обнаруживал подводные лодки, проводил бомбометания и даже обстреливал их ныряющими снарядами.

До 16 июля находился в Кронштадте, с 18 июля по 28 августа — в Таллине. Он активно участвует в обороне главной базы флота, регулярно проводит стрельбы по береговым целям и отражает воздушные атаки. За это время комендоры эсминца выпустили 416 130-мм, 153 76-мм, 228 45-мм снарядов и более 1000 12,7-мм пуль. При отражении одного из авианале-

тов он смог развести пары за рекордное время — 17 минут. Несмотря на то, что «Славный» многократно служил целью для немецкой авиации и осадной артиллерии, лишь однажды (26 августа) он получил незначительные повреждения от близких разрывов бомб.

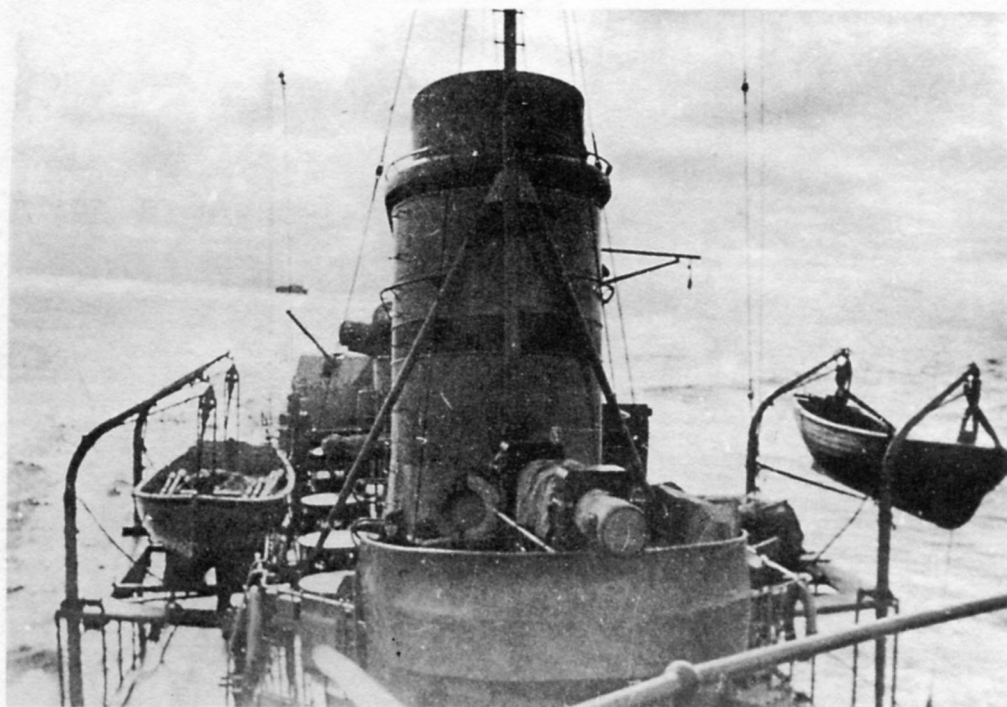
Вечером 28 августа корабль в составе отряда охранения вышел из Таллина в Кронштадт. У мыса Кери в 18.00 и 18.32 отряд дважды подвергался атакам Люфтваффе. Эсминец вел интенсивный зенитный огонь, заставивший «юнкерсы» уклониться и уйти, не сбросив бомб. В 18.47 он сделал 39 выстрелов главным калибром по обнаруженным торпедным катерам, которые тут же скрылись.

В 20.23 в тралящей части паравана с правого борта взорвалась мина, а в 21.35 — вторая. Оба взрыва произошли на расстоянии 10 — 15 м от правого борта — сначала напротив центрального артиллерийского поста, затем — в районе 1-го котельного отделения. Обшивка во многих местах была вдавлена внутрь, через разошедшиеся заклепочные швы начала поступать вода (вскоре оказались затопленными помещения ЦАП, 2-й и 6-й арпогреба, междудонные цистерны 1-го котельного отделения). От сильного сотрясения вышли из строя оба 4-метровых дальномера, заклинило механизмы горизонтального наведения одного 76-мм и одного 45-мм орудия, отказали многие вспомогательные механизмы и почти все электронavigационные приборы. «Славный» стал на якорь и вновь двинулся в путь в 6.00 следующего дня. Прибыл в Кронштадт он только вечером 29 августа, по пути отразив еще 3 воздушных налета. Расход боеприпасов за переход составил 140 76-мм и 166 45-мм снарядов и 744 12,7-мм патрона.

21 сентября только что отремонтированный «Славный» находился на Кронштадтском рейде в готовности № 1. После сигнала воздушной тревоги он снялся с якоря и начал маневрировать на акватории рейда, что позволило уклониться от всех бомб, сброшенных на корабль дюжиной «юнкерсов». Во время второго, еще более массированного авианалета одна бомба все же разорвалась в опасной близости (10 — 15 м) от левого борта в районе 2-го котельного отделения. Осколками перебило паропровод перегретого пара, в результате чего пострадало 3 человека (один умер от ожогов); еще трое были ранены осколками.

Воздушные налеты на Кронштадт продолжались до 4 октября. За это время «Славный» израсходовал 556 76-мм и 825 45-мм снарядов, а также 1905 12,7-мм патронов. На его счету — один сбитый самолет. Повреждений от бомб больше он не имел, но зато 2 октября пострадал от осколков разорвавшегося в воде дальнобойного снаряда.





С л е в а:  
на борту эсминца  
«Славный», 1941 г.  
В н и з у:  
«Славный» на Неве,  
1945 г.



**«Славный»,  
оснащенный  
шпиронным  
параванным  
устройством,  
1945 — 1946 гг.**



В течение октября эсминец находился на Северном и Большом Кронштадтском рейдах, откуда выполнил 33 стрельбы по приближавшимся к Ленинграду немецким войскам (сделано 409 выстрелов главным калибром).

1 ноября «Славный» вместе со «Стойким» и «Марти» совершил поход на Ханко, где принял на борт 657 человек с вооружением и личными вещами; 4 ноября он доставил их в Ленинград. На обратном пути по роковой случайности эсминец глав-

ным калибром потопил возвращавшийся с Ханко наш морской охотник МО-112, ошибочно приняв его за финский торпедный катер.

11 ноября эсминец у Кронштадта намотал на левый винт сорванную противолодочную сеть, что потребовало докования. Затем он конвоировал транспорты к Готланду, а 29 ноября вторично отправился к Ханко. Под неприятельским огнем на корабль погрузились 856 бойцов, и он лег на обратный курс. Ночью 3 декабря следова-



**«Славный»  
в Балтийске,  
послевоенный  
снимок**

ший вместе со «Славным» турбоэлектроход «Иосиф Сталин» подорвался на двух минах; эсминец пытался оказать ему помощь, однако новый взрыв разрушил нос лайнера и оборвал заведенный на него буксир. В 8.15 «Славный» сам оказался в аварийном состоянии: из-за разрыва цепи Галля у него заклинило руль. Пришлось управляться машинами, двигаясь со скоростью 3 — 4 узла. Несколько раз корабль попадал под обстрел вражеских батарей, а в довершение едва не был затерт льдами. Лишь вечером 5 декабря завершился неимоверно трудный поход, и эсминец ошвартовался в Кронштадте. 16 декабря он перешел в Ленинград, где вскоре был поставлен на ремонт на заводе № 196.

Всего за полгода войны «Славный» прошел 3707 миль за 67 ходовых дней, выпустил 966 130-мм и 1003 76-мм снаряда.

В 1942 и 1943 годах эсминец непосредственно в боевых действиях не участвовал, за исключением отражения нескольких воздушных налетов. 1 мая 1942 года корабль пострадал от попадания двух немецких снарядов, вызвавших пожар в котельном отделении. Вскоре после этого «Славный» перешел в Кронштадт. 25 октября в шпилевое отделение эсминца попал 8-дюймовый снаряд, повредивший оборудование полубака. В начале ноября «Славный» вернулся в Ленинград, где простоял весь следующий год. 1 мая 1943 года надстройку в районе 3-го котельного отделения поразил еще один немецкий снаряд, вызвавший повреждения, убивший 7 и ранивший 5 человек. В ходе ремонта эсминца на нем установили ГАС «Асдик».

В 1942 — 1943 годах комендоры «Славного» проводили лишь учебные стрельбы (израсходовано 100 130-мм снарядов). Последний раз открыть огонь по неприятелю им довелось 10 июня 1944 года во время Выборгской наступательной операции.

В годы войны эсминцем командовали капитан 3 (затем 2) ранга М.Д.Осадчий (до 7.3.1944) и капитан 3 (затем 2) ранга Н.Н.Ротинов.

### «Суровый»

Принят 31 мая 1941 года, включен в состав 5-го дивизиона эсминцев КБФ 18 июня.

В начале войны базировался на Кронштадт, затем на Таллин. 29 июня участвовал в минной постановке в Финском заливе. 23 июля «Суровый» выполнял огневую поддержку 8-й армии на побережье Нарвского залива — эта операция считается наиболее удачным примером использования корабельной артиллерии для стрельбы по берегу. Операция была тщательно спланирована, хорошо отработана система связи с корректировочным постом. Эсминец прикрывался с воздуха истребителями; противолодочную оборону осуществляли два морских охотника. В результате огонь 130-мм орудий (сделано 186 выстрелов) оказался

эффективным: по данным разведки, были разрушены блиндажи и окопы с живой силой, уничтожено 5 минометов и несколько деревянных строений.

В августе «Суровый» вместе со «Статным» совершил 2 набеговые операции в Рижском заливе. На «Суровом» держал флаг командующий ОЛС контр-адмирал В.П.Дрозд. 6 августа эсминец обстрелял вражескую батарею в Салацгриве (выпустил 60 130-мм фугасных снарядов), 8 августа — пристань в Роя (24 130-мм снаряда). На обратном пути он уклонился от двух атак неприятельских самолетов.

21 августа эсминцы «Суровый» и «Артем» вышли в Рижский залив на перехват обнаруженного авиаразведкой конвоя. В 11.39 враг был найден, и через 13 минут советские корабли с дистанции 67 кбт открыли огонь. Конвой состоял из двух транспортов, моторной шхуны и эскорта в составе шести сторожевых катеров. Немцы ответили стрельбой из орудий (по нашим данным, 105-мм калибра), чуть позже им на помощь пришли Люфтваффе и береговые батареи. Бой с перерывами длился примерно 45 минут; за это время «Суровый» выпустил 145 130-мм снарядов по второму от головы транспорту, «Артем» — 110 (по другим данным, 133) 102-мм по первому. С борта наших кораблей наблюдались попадания в оба вражеских судна. Хотя сообщения командиров эсминцев о потоплении двух транспортов не подтвердились, повреждения те, по всей видимости, получили. В свою очередь, «Артем» пострадал от воздушных атак (немецкие бомбардировщики сбросили на оба эсминца около 80 бомб); 6 человек на нем было убито и 12 ранено. «Суровый» остался невредимым.

27 августа во время перебазирования из Моонзунда в Таллин «Суровый» получил ряд повреждений от взрыва мины в параване. Еще одна мина взорвалась в параване во время трагического Таллиннского перехода (28 — 30 августа), но эсминцу все же удалось дойти до Кронштадта. С 3 по 23 сентября он ремонтировался на Балтийском заводе в Ленинграде. Затем до конца октября участвовал в обстрелах вражеских позиций — сначала с Кронштадтского рейда, затем — с Невы.

3 ноября эсминец вместе со «Сметливым», катерами и тральщиками вышел из Кронштадта на Ханко. На обратном пути «Сметливый» подорвался на минах и затонул. Остальные корабли благополучно возвратились в Кронштадт и Ленинград, доставив около 1200 красноармейцев — защитников крепости.

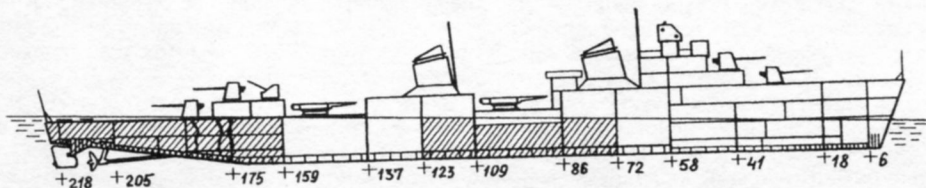
В свой последний поход эсминец вышел 13 ноября. Отряд в составе эсминцев «Суровый», «Гордый», минного заградителя «Урал», четырех тральщиков, шести катеров и подводной лодки Л-2 должен был прорваться к Ханко, чтобы эвакуировать оставшийся там гарнизон. После полуночи,



**Командир эсминца  
«Суровый» капитан  
2 ранга  
В.Ф.Андреев**



**Схема боевых  
повреждений  
эсминца «Суровый»  
14 ноября 1941 г.**



в районе мыса Юмinda, корабли попали на плотное минное поле. В параванах начали рваться мины. В 1.00 14 ноября подорвался и затонул тральщик Т-206, поспешивший ему на помощь МО-301 также наткнулся на мину и погиб. Тральщик Т-217 застопорил машины, и в темноте на него навалился «Суровый». Хрупкий корпус эсминца получил пробоину длиной около 4 м между 30-м и 38-м шп., в то время как тральщик почти не пострадал.

Корабль остановился, пробоину, расположенную выше ватерлинии, временно за-

делали койками. Но едва он дал ход, как в 1.08 на тралящей части паравана в 4-5 м от корпуса взорвалась мина. «Суровый» сильно подбросило, вахтенные попадали в ледяную воду, во многих помещениях погас свет. Корпус сильно деформировало, в районе 172 — 190-го шп. образовались большие гофры, из-за чего заклинило оба главных валопровода. Через разошедшиеся швы наружной обшивки во 2-е котельное, 1-е машинное и 3-е котельное отделения, а также в кормовые отсеки хлынула вода. Вышли из строя мотопомпы, турбо-вентиляторы и другое оборудование. Эсминец получил дифферент на корму и крен на левый борт в 8°.

Экипаж немедленно включился в борьбу за живучесть корабля. Удалось быстро ликвидировать пожар, вспыхнувший во 2-м котельном отделении, поднять давление в котле № 4, запустить турбогенератор и дизель-генератор во 2-м машинном отделении, однако турбины не проворачивались и шансов восстановить ход, увы, не было. К тому же работающие помпы не справлялись с поступающей внутрь водой: к 5.00 крен достиг 12°. Учитывая все это, командир эсминца капитан 2 ранга М.Т.Устинов отдал приказ личному составу покинуть корабль. В 5.21 экипаж перешел на тральщик. После взрыва двух глубинных бомб, заложенных во 2-й жилой палубе и под носовым торпедным аппаратом, «Суровый» быстро скрылся под водой.

Эсминцем за его недолгую службу командовали капитан 2 ранга В.Ф.Андреев (до 7.10.1941) и капитан 2 ранга М.Т.Устинов.

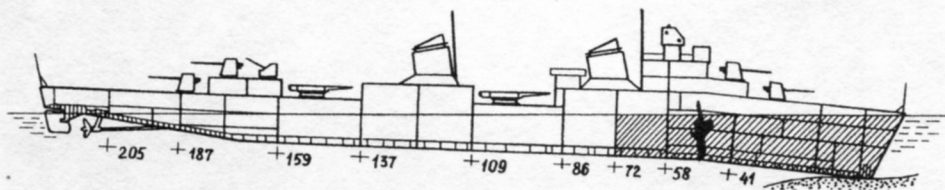
**«Смелый»**

Принят и включен в состав 5-го дивизиона эсминцев одновременно с «Суровым». 22 июня 1941 года перешел из Таллина в Ханко, где вступил в охранение следовавшего в обратном направлении турбоэлектрохода «Иосиф Сталин». На следующий день, при подходе к Сурупскому проливу, «Смелый» захватил параваном мину, которая взорвалась и нанесла корпусу ряд незначительных повреждений. Ремонт корабля занял около недели.

1 — 2 июля «Смелый» вместе со «Свирепым» и «Страшным» сопровождал линкор «Октябрьская революция» на переходе Таллин — Кронштадт, затем вернулся в главную базу флота. С 13 июля эсминец, опять же совместно со «Свирепым» и

**«Семерки-У»  
Балтийского флота  
ставят дымовую  
завесу, 1941 г.**





«Страшным», действовал в районе Моонзунда и Рижском заливе, неоднократно отбивал воздушные атаки неприятеля. 23 июля, уклоняясь от очередного авианалета, находившийся на Кассарском плесе «Смелый» зацепил винтами грунт, из-за чего нарушилась центровка левого вала, и скорость хода в последующих операциях была ограничена 14 узлами.

В ночь на 27 июля эсминец прикрывал постановку мин с заградителя «Суроп», сторожевого корабля «Буря» и тральщика «Фугас» в южной части Ирбенского пролива. В 2.49 у правого борта «Смелого» в районе 50-го шпангоута взорвалась мина. Носовая часть корабля получила сильные повреждения, полубак по 50-й шп. прогнулся и ушел в воду, 130-мм орудия № 1 и № 2 провалились вниз. Носовая надстройка и первая труба сдвинулись вперед, котел № 2 сорвался с фундамента. Через разрывы в обшивке во внутренние помещения начала поступать вода. Из экипажа корабля 20 человек погибли и около 30 получили ранения.

Уже через 10 — 15 минут большая часть экипажа эсминца перебралась на подошедший БТЩ «Фугас», на поврежденном корабле осталось лишь 7 офицеров и 10 матросов, которые должны были обеспе-

чить его буксировку. Однако сдвинуть с места «Смелый» не удалось: надломленная носовая часть села на грунт. Более полутора часов сторожевик «Буря» пытался взять его на буксир, но появление вражеского самолета и якобы замеченный перископ подлодки вынудили отказаться от идеи спасти корабль. По приказу находившегося на «Буре» начальника штаба ОЛС капитана 2 ранга И.Г.Святова оставшиеся на борту «Смелого» люди покинули его. Эсминец был подорван торпедой, выпущенной торпедным катером № 73. После взрыва в районе 2-й дымовой трубы «Смелый» затонул в течение 15 — 20 минут.

Любопытно, что минные заграждения в месте подрыва «Смелого» ни нашей стороной, ни противником не выставлялись. Поэтому причиной гибели корабля у нас очень долго считали атаку подводной лодки, однако немецкие данные эту версию не подтверждают. Скорее всего, «Смелый» наскочил на одну из мин, выброшенных за борт эсминцами «Сильный» и «Сердитый» во время боя 6 июля 1941 года.

Командовал «Смелым» капитан 3 ранга В.С.Быков. За недостаточно энергичные действия по спасению вверенного ему корабля он был разжалован в старшие лейтенанты и отправлен на сухопутный фронт.



**Один из эсминцев  
проекта 7У на  
Балтике, примерно  
1945 г.**





## «Свирепый»

К началу Великой Отечественной войны эсминец проходил приемо-сдаточные испытания, которые пришлось срочно сократить. Приемный акт был подписан 22 июня 1941 года, официальное включение в состав 4-го дивизиона эскадренных миноносцев КБФ состоялось 18 июля, хотя фактически корабль включился в боевую деятельность раньше, с первых дней войны.

Уже 1 — 2 июля «Свирепый» обеспечивал переход из Таллина в Кронштадт линкора «Октябрьская революция». С 13 по 19 июля он действовал в Рижском заливе и Моонзунде, где многократно подвергался воздушным атакам (до 8 раз за день). 16 июля корабль получил повреждения от близких разрывов бомб (разошлись заклепочные швы, затоплен ряд помещений, погнут левый гребной вал); осколками убило двоих и ранило восьмерых членов экипажа. Зенитчики эсминца за время пребывания в районе Моонзунда выпустили более 360 76-мм, столько же 45-мм снарядов и более 800 12,7-мм пуль. Кроме того, «Свирепый» вел огонь и главным калибром: ныряющими снарядами (22 выстрела 14 июля) по подводной лодке и фугасными по неприятельским позициям (18 июля при поддержке десанта на остров Виртсу).

20 июля эсминец перешел в Таллин. В Моонзунде его пытались атаковать немецкие торпедные катера, но огонь главного калибра (сделано 14 выстрелов) вынудил «шнелльботы» поставить дымзавесу и retirроваться.

После докования «Свирепый» активно участвовал в обороне главной базы флота, провел 25 стрельб главным калибром по наступающим немецким войскам (выпущено 328 снарядов).

В драматическом Таллинском переходе эсминцу повезло: его миновали бомбы, мины и снаряды береговых батарей. Единственным повреждением стал временный отказ электропривода рулевого управления — от сотрясения корпуса в результате близких разрывов бомб вырвало клапан дымовой аппаратуры ДА-2, румпельное отделение заполнилось дымом, разевшим обмотку электродвигателя... Аварию ликвидировали, после чего «Свирепый» некоторое время буксировал поврежденный эсминец «Гордый». При отражении воздушных атак он израсходовал 529 76-мм, 627 45-мм снарядов и 2822 12,7-мм патрона. В 23.00 29 августа корабль стал на якорь на Большом Кронштадтском рейде.

В течение сентября «Свирепый» провел 13 стрельб главным калибром по гитлеровским войскам (выпустил 127 130-мм снарядов), неоднократно отражал авианалеты. Массированные бомбардировки Кронштадта 21— 23 сентября не причинили ему вреда, но 1 октября в него попал 8-дюймо-

вый снаряд. В результате взрыва, происшедшего в кормовой надстройке в районе 159 — 169-го шп., вышло из строя одно 76-мм орудие, торпедный аппарат, оказался разрушен ряд помещений. Убило пяти-рых и ранило трех человек. Капитальный ремонт отложили на будущее, и уже 4 октября эсминец снова занял огневую позицию. За последующие полтора месяца он провел 51 обстрел вражеских позиций, выпустив 377 130-мм снарядов.

С 23 ноября по 6 декабря «Свирепый» совершил 3 рейса к Гогланду и прикрывал экспедицию, пытавшуюся спасти подорвавшийся транспорт «Иосиф Сталин». Дважды попадал под обстрел вражеских батарей, но остался невредимым. 12 декабря перешел из Кронштадта в Ленинград и под самый Новый год был поставлен на ремонт на заводе № 189.

Всего за кампанию 1941 года «Свирепый» прошел 3002 мили, выполнил 103 стрельбы по береговым целям, израсходовал 1072 130-мм, 1061 76-мм и 1118 45-мм снарядов, 3622 12,7-мм патронов, сбросил 18 глубинных бомб.

В дальнейшем интенсивность использования корабля резко снизилась. В 1942 — 1943 годах он находился в Ленинграде, участвуя лишь в отражении воздушных налетов. Главным калибром за два года было проведено 13 стрельб — из них 12 учебных и всего одна боевая (в феврале 1943 года, выпущено 120 130-мм снарядов). За все время эсминец получил лишь незначительные повреждения от близких разрывов трех авиабомб, упавших 4 апреля 1942 года в 3,5 — 8 м от левого борта в районе 160 — 170-го шп.

В январе 1944 года «Свирепый» активно участвовал в артиллерийской поддержке нашего наступления под Ленинградом, выпустив 415 130-мм снарядов. Это были его последние боевые залпы.

В годы войны эсминцем командовали капитан-лейтенант П.Ф.Мазепин (до 21.9.1941), капитан 3 ранга Ю.А.Польский (до 14.10.1941), капитан 2 ранга Е.П.Збрицкий (до 13.5.1943) и капитан 3 (затем 2) ранга Л.Е.Родичев.

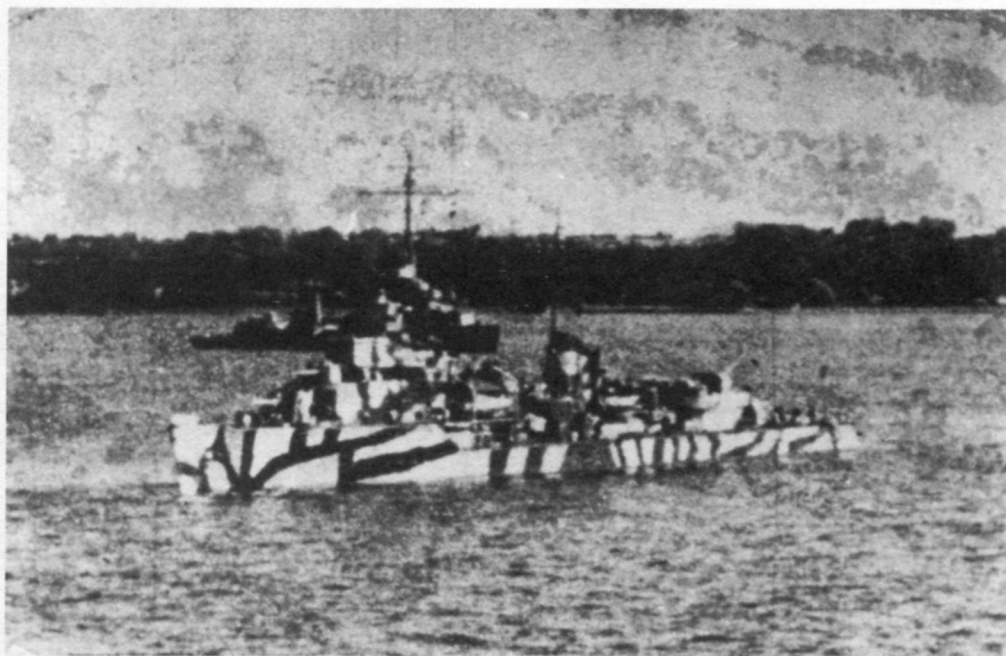
## «Скорый»

К моменту начала Великой Отечественной проходил испытания, программу которых пришлось резко сократить. Флаг на эсминце был поднят 15 июля 1941 года, официальное включение в состав 2-го дивизиона ОЛС состоялось три дня спустя. 25 июля «Скорый» перешел в Таллин, сопровождая санитарные транспорты «Иосиф Сталин» и «Андрей Жданов». 1 августа был подписан акт о передаче корабля флоту.

В течение своей очень недолгой службы «Скорый» принял участие в обороне Таллина, осуществляя огневую поддержку наших войск (с 24 по 28 августа выпустил 172 снаряда главного калибра). 26 августа, на-

На стр. 74:  
эсминец  
«Свирепый»,  
1945 — 1946 гг.

**Эсминец «Скорый»  
в нестандартном  
двухцветном  
камуфляже. Рейд  
Таллина, август  
1941 г.**



ходясь на рейде главной базы флота, он получил прямое попадание неприятельского снаряда, разорвавшегося на верхней палубе в районе 219-го шпангоута. Погибли трое краснофлотцев, получили повреждения кормовой бомбосбрасыватель и привод руля. Но, несмотря на образовавшуюся в палубе пробоину размером 1,5х2,5 м, механизмы корабля не пострадали, и он сохранил боеспособность. В течение этого и следующего дня «Скорый» получил еще как минимум одно прямое попадание и несколько близких разрывов снарядов, не нанесших, к счастью, значительного ущерба.

Во время трагического Таллинского перехода эсминец следовал в составе отряда судов. Около 21.30 он протаранил пересекавший его курс морской охотник МО-407, тот получил пробоину, но остался на плаву. В районе мыса Юминда «Скорый» получил приказание взять на буксир лидер «Минск», поврежденный взрывом мины в параване. Но в 22.15 28 августа при подходе к «Минску» задним ходом «Скорый» сам наткнулся на мину. Взрыв произошел у 2-го машинного отделения, корпус в районе 137 — 159-го шп. переломился на две части и соединялся лишь настилом верхней палубы и правым гребным валом. Отсеки ГЭУ 2-го эшелона были мгновенно за-

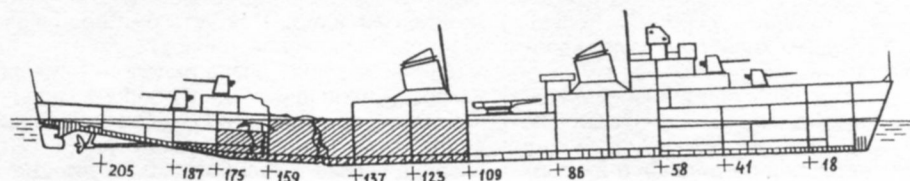
топлены, кормовой торпедный аппарат вместе с торпедами выброшен за борт. Экипаж практически не успел ничего сделать: уже через 3 — 4 минуты после взрыва потерявшая плавучесть кормовая часть стала валиться на правый борт, увлекая за собой и носовую. Еще через 3 минуты носовая часть корабля встала почти вертикально, перевернулась вверх килем и ушла в воду. Вместе с эсминцем погибло 57 моряков, включая его командира капитана 3 ранга А.Н.Баландина. Кроме того, их участь разделили находившиеся на борту авиатехники ВВС КБФ, точное число которых до сих пор остается неизвестным.

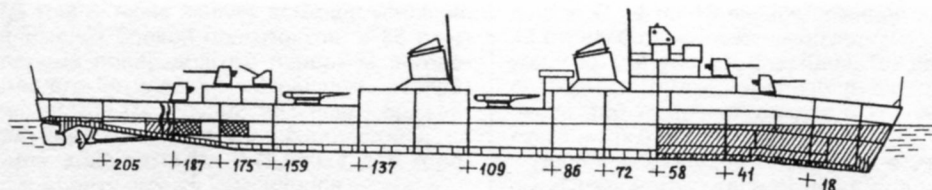
### «Страшный»

В ноябре 1940 года вышел на ходовые испытания, но из-за ледостава вынужден был прервать их до мая следующего года. За шесть дней до начала войны, 16 июня, состоялись испытания артиллерии корабля, приемный акт был подписан 22 июня. А уже 26 июня со «Страшного» прогремели первые боевые залпы: зенитчики впервые открыли огонь по вражеским самолетам, появившимся над Таллинским рейдом.

Экстренно завершив курс боевой подготовки, «Страшный» вошел в состав 4-го дивизиона эсминцев эскадры КБФ. Вместе со «Свиристым» и «Смелым» он участво-

**Схема боевых  
повреждений  
эсминца «Скорый»  
28 августа 1941 г.**





вал в операциях в Рижском заливе. 13 июля эсминец был атакован авиацией и получил незначительные повреждения от близких разрывов бомб (временно выведены из строя 2 котла и турбогенератор). На следующий день, находясь у острова Рухну, «Страшный» подвергся новым атакам бомбардировщиков Ju-88. Немцы на высоте 1000 — 1200 м ложились в пике, с 600 — 700 метров сбрасывали бомбы и резко отворачивали. Затем делали круг и, пока следующий самолет пикировал на эсминец с кормы, повторно атаковали на малой высоте с носовых углов, поливая палубу свинцом из пулеметов и пытаясь поразить прислугу зенитных орудий. Однако желаемой цели неприятель не достиг. Командир «Страшного», видя, что бомбардировщиками Люфтваффе управляют опытные пилоты, применил следующий маневр. Пока очередной «юнкерс» заходил в пике, он не менял курса эсминца, и лишь когда бомбы отделялись от самолета, резко переключивал руль. Такая тактика требовала от управлявших кораблем людей исключительной выдержки, но зато не позволяла вражеским пилотам скорректировать траекторию полета бомб. «Юнкерсы» выходили в атаку снова и снова, сбросили не менее 16 бомб, но так и не добились ни одного попадания. Зато, если верить рапорту командира, зенитным огнем эсминца за один час 10 минут боя были сбиты два пикировщика и еще один поврежден.

Сам корабль пострадал незначительно. От сотрясений, вызванных взрывом бомб в воде, вышел из строя главный компас, деформировались крылатки двух турбоventilяторов в котельных отделениях (турбоventilлятор №5 заклинило, из-за чего пришлось остановить котел №3), прорвало уплотнительную крышку коллектора пароперегревателя котла №2, сломался датчик оборотов левого вала. Потеря в экипаже не было.

15 июля немцы попытались взять реванш. Зенитчики «Страшного» подбили еще один «юнкерс», но при этом корабль понес потери: 7 человек были убиты и 22 ранены. Кроме того, от попавшего осколка бомбы загорелись заряды в 4-м погребе; лишь благодаря энергичным действиям экипажа пожар удалось быстро ликвидировать.

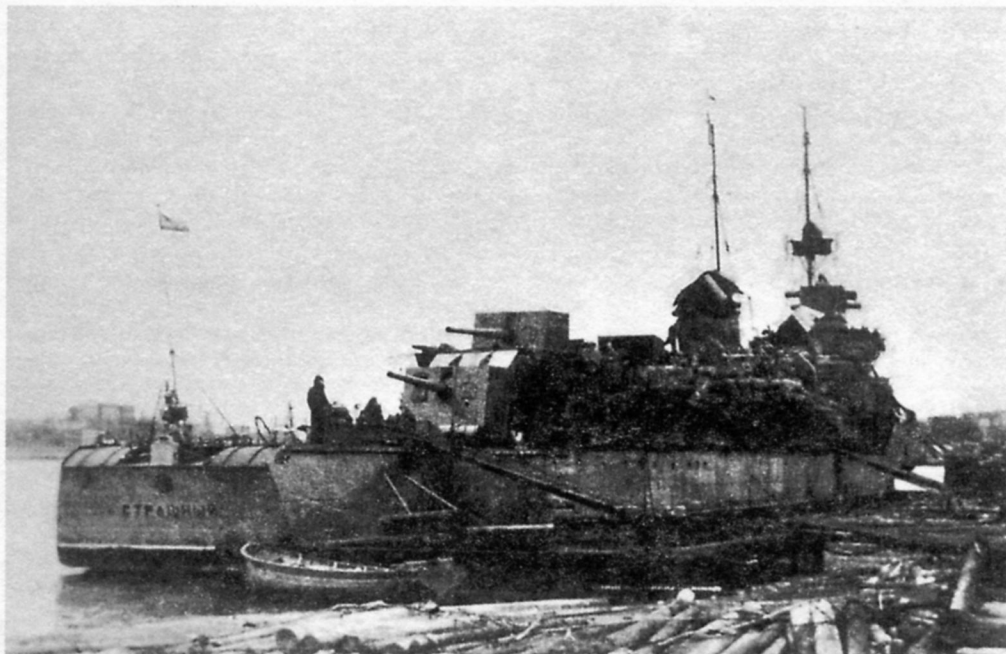
Повреждения эсминца оказались серьезными. От осколков образовалось 48 надводных и 15 подводных пробоин диаметром от 10 до 100 мм. Были пробиты бортовые и носовые топливные цистерны в 3-й и

4-й жилых палубах, а также масляная и топливная цистерны в кормовом машинном отделении, вышел из строя распределительный щит преобразователя переменного-постоянного тока (ППТ), из-за чего прекратилось питание гирокомпаса, электронавигационных приборов и радиоаппаратуры. Из-за повреждений кабелей прервалась телефонная связь мостика с кормовыми отсеками, в районе 3-й палубы замкнулась цепь звонковой сигнализации.

Эсминцу требовался ремонт, и он вместе с эсминцем «Энгельс» и танкером №12 отправился в Таллин, но в 4.51 16 июля в 5 милях от мыса Пакри подорвался на mine. Мощный взрыв, произошедший по правому борту в районе 15-го шпангоута, превратил полубак «Страшного» в груды металлолома. Корабль сразу же получил заметный дифферент на нос и крен 15° градусов на левый борт. Вся носовая часть корпуса до 41-го шп. была полностью разрушена, просела и держалась лишь на листах обшивки. В корме в районе 175 — 188-го шп. образовались гофры по всему периметру поперечного сечения корпуса. Носовые отсеки до 58 шп. оказались затопленными, образовалась сильная течь в погребе №7 и отсеке под румпельным отделением. В третьей жилой палубе, рядом с погребом №4, от короткого замыкания вспыхнул пожар. Погасло электрическое освещение, отключились автоматы турбогенераторов, вышло из строя рулевое управление. Погибли 11 человек, еще 7 получили ранения.

Для выравнивания дифферента пришлось затопить 2 кормовых погреба и правую бортовую цистерну на 167 — 175-м шп. Затем «Страшный» развернулся и около двух часов шел задним ходом (чтобы не создавать дополнительной нагрузки на переборку на 58-м шпангоуте). При этом эсминец имел крен 11° и дифферент на нос почти 3 м. И люди, и техника работали в экстремальном режиме. В теплом ящике правой машины в момент взрыва образовалась трещина, следствием чего стало сильное засоление котла №2. В первом и втором котельных отделениях появились вода, попадавшая через отверстия отливных труб осушительных эжекторов, оказавшихся ниже фактической ватерлинии; лишь после того, как в них поставили заглушки, поступление воды прекратилось. Начало заливать и вторую жилую палубу — туда вода шла через муссинговую подачу из затопленного погреба №6. Борьбу за живучесть корабля осложняло то, что вышла из





строю мотопомпа, а пожарная магистраль лопнула в четырех местах. Позже, по прибытии в базу, выяснилось, что эсминец потерял 470 м<sup>3</sup> плавучести.

У о. Сурок к «Страшному» подошли морские охотники ОВРа и буксир С-103. На катера и тральщик «Бугель» передали раненых, а сам эсминец дальнейший путь до Таллина шел на буксире. Помощь подошла своевременно: во время буксировки при попытке провернуть вал правой машины последний заклинило.

18 июля «Страшный» ввели в плавучий док и начали готовить для перехода в Кронштадт. По всей вероятности, именно тогда у эсминца отрезали разрушенную носовую часть. 31 июля израненный корабль на буксире покинул Таллин в составе конвоя и вскоре благополучно прибыл в Кронштадт.

Правда, сразу приступить к ремонту не удалось — кронштадтские производственные мощности были слабыми, да еще и катастрофически не хватало рабочих рук. 8 августа эсминец ввели в плавдок, а в ночь с 9-го на 10-е док вместе с кораблем отбуксировали в Ленинград на завод имени А.А.Жданова. Но и там «Страшный» простоял недолго: территорию завода начали регулярно обстреливать немецкие батареи. 14 сентября док с эминцем перевели на Балтийский завод. Там, наконец, взялись за восстановление корабля.

Ремонтные работы велись под руководством старшего строителя И.И.Нефедьева, его помощниками были назначены строители по механической и электротехнической части В.М.Новикова и С.М.Егорев. На малом стапеле завода заложили новую носовую часть, используя набор одного из

строившихся эсминцев проекта 30. Разницу в ширине корпусов компенсировали с помощью небольшого переходного участка. В ноябре носовую часть спустили на воду, отбуксировали к доку и с помощью электрических шпиль подтянули к корпусу «Страшного». Она подошла идеально, и на ее пристыковку ушло всего 5 — 6 часов. Это был несомненный успех кораблестроителей — позже таким же образом восстановили тяжело поврежденный эсминец «Сторожевой».

Серьезной проблемой стало отсутствие носовой 130-мм артиллерийской Б-13 и якорного устройства. Готовой пушки и электрического шпиля в осажденном Ленинграде не было. Тогда их решили снять с затонувшего в Кронштадте «Стерегущего». Эсминец лежал на грунте на небольшой глубине, но находился в прямой видимости неприятеля. Водолазам и рабочим завода приходилось работать по ночам, на ощупь, соблюдая светомаскировку. С неимоверными трудностями артиллерийскую и якорное устройство удалось демонтировать и переправить в Ленинград.

В день Сталинской конституции — 5 декабря 1941 года — «Страшный» был выведен из дока и ошвартован у заводской стенки. Работы на нем вступили в завершающую фазу, но тяжелейшая блокадная зима нарушила планы. Начались перебои с электроэнергией, резко ухудшилось снабжение материалами и топливом. Продовольственный паек у рабочих уменьшился настолько, что они уже не могли выполнять тяжелую физическую работу. Фактически ремонт корабля завершили сами моряки. 15 апреля 1942 года «Страшный» вернулся в строй КБФ.

В мае — июне экипаж эсминца усиленно занимался боевой подготовкой, а 26 июня впервые после долгого перерыва заговорила его артиллерия. «Страшный» обстрелял из 130-мм орудий несколько вражеских береговых целей; находившийся на борту вице-адмирал В.П.Дрозд дал хорошую оценку выучке комендоров.

Ночью 11 июля «Страшный» в соответствии с приказом комфлота перешел в Кронштадт, где в дальнейшем занимался боевой подготовкой и ремонтом материальной части. Так, зимний ремонт с 2 января по 6 марта 1943 года был выполнен исключительно силами личного состава корабля. А чтобы орудийные расчеты не потеряли своей квалификации, их во главе с командиром БЧ-2 капитан-лейтенантом Яровенко откомандировали на эсминец «Строгий», который, находясь на Неве, своим огнем регулярно поддерживал сухопутные войска. Там комендоры со «Страшного» участвовали в 12 боевых стрельбах и выпустили 168 130-мм снарядов.

Тем временем на «Страшном» отремонтировали артустановки и приборы управления огнем. 14 мая эсминец произвел проверочную стрельбу по пристани Петергофа и позициям противника в районе Стрельны (выпущено 26 фугасных снарядов). Материальная часть работала исправно, и корабль включили в систему обороны Кронштадтской базы. 1 июля «Страшный» перешел из Петровского канала в Каботажную гавань, где усиленно занимался учебными стрельбами (пулевыми и ствольковыми). Всего комендорами корабля за лето было израсходовано 3600 45-мм практических снарядов.

26 июля «Страшный» совместно с «Сильным» вел огонь по немецким позициям в районе Сашино, выпустив 18 снарядов. Стрельба корректировалась с наблюдательного пункта Ораниенбаумского сектора. 18 сентября и 8 ноября артиллерия эсминца вновь обстреливала вражеские войска — правда, во втором случае было сделано всего два выстрела.

С сентября 1943 года экипаж «Страшного» приступил к подготовке к очередному зимнему ремонту; с 21 по 25 октября эсминец прошел докование. 30 ноября начались работы по подкреплению корпуса корабля.

Накануне операции по снятию блокады Ленинграда в январе 1944 года «Страшный» вместе с «Сильным» включили в состав 1-й ударной артиллерийской группы

флота. С 14 по 19 января эсминец провел 12 стрельб по вражеским позициям, израсходовав 160 130-мм снарядов. По данным разведки, артиллерия корабля уничтожила около 100 немецких солдат и «привела к молчанию» 6 сухопутных батарей.

Последней боевой операцией с участием «Страшного» стала огневая поддержка наступления Ленинградского фронта на Карельском перешейке в июне 1944-го. 10 и 11 июня эсминец 7 раз открывал огонь, выпустив 139 130-мм снарядов. Стрельба велась с дальности 125 кбт с использованием берегового корректировочного поста.

В 1941 году эскадренный миноносец «Страшный» прошел 2586,8 мили, в 1942-м — 357, в 1943-м — 150, в 1944-м — 1043 миль. Только за 1944 год он выпустил по врагу 299 130-мм снарядов.

До 28.3.1944 «Страшным» командовал капитан 3 (затем 2) ранга Ю.А.Польский, затем капитан 2 ранга Е.П.Збрицкий, в апреле 1945 года последнего сменил капитан 3 ранга К.К.Петров.

### «Статный»

В июне 1941 года проходил испытания, принят госкомиссией 9 июля и включен в состав КБФ. В августе вместе с «Суровым» действовал в Рижском заливе против неприятельских позиций на побережье, 6 августа обстрелял немецкую батарею у поселка Айнажи (выпустил 111 130-мм фугасных снарядов), 8 августа вел огонь по железнодорожной станции и пристани населенного пункта Мерсрагс (выпустил 72 130-мм снаряда). Оба раза «Статный» попадал под обстрел вражеских береговых батарей, но повреждений не имел.

18 августа эсминец стоял на рейде Рогекюль в Моонзундском проливе. В 10.10 он подвергся воздушной атаке, снялся с якоря и начал маневрировать в пределах рейда, но через 15 минут подорвался на немецкой донной мине. Корабль получил тяжелейшие повреждения: носовая часть корпуса до 40-го шпангоута оторвалась и, продержавшись на воде около 10 минут, затонула. Носовые отсеки и 1-е котельное отделение были затоплены почти мгновенно; команда, покидая 2-е котельное и 1-е машинное отделения, не закрыла входные люки, из-за чего они тоже заполнились водой в течение 1,5 — 2 минут — из-за сильного дифферента в районе миделя волны перекачивались через верхнюю палубу. Попытка дать задний ход не удалась, и

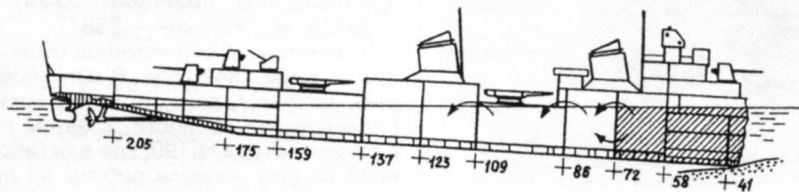
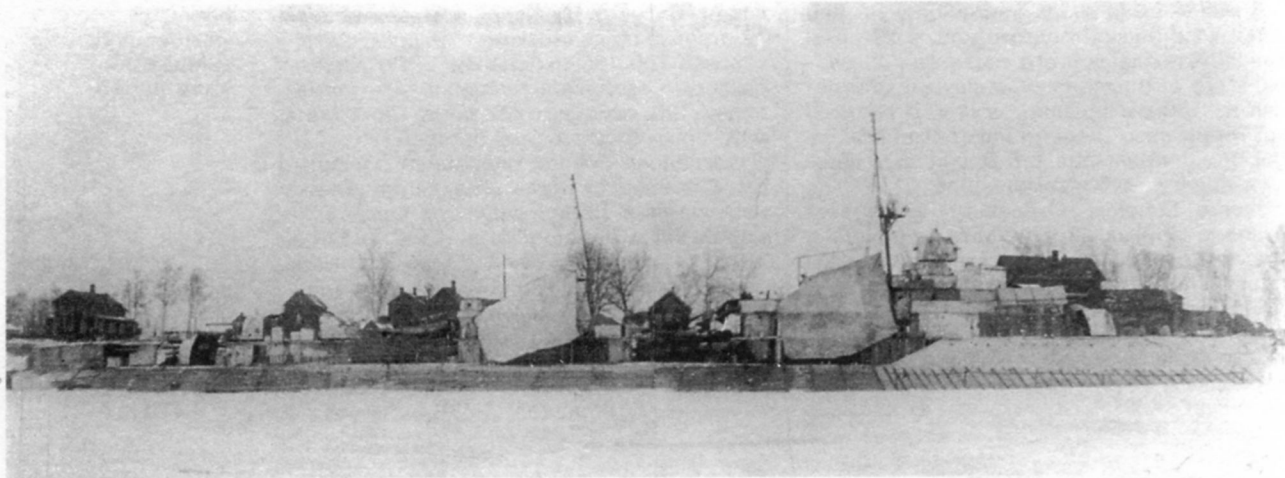


Схема боевых повреждений эсминца «Статный» 18 августа 1941 г.



**Закамуфлированный эсминец «Строгий» на Неве у Ново-Саратовской колонии, 1943 г.**

**«Строгий» ведет огонь по врагу, январь 1944 г.**



«Статный» сел носовой частью на грунт (глубина здесь составляла 7 — 8 м).

В 12.00 к нему подошел спасатель «Сатурн» и пытался откачать воду из затопленных отсеков, но из-за нового воздушного налета вынужден был прервать работы до наступления темноты.

Затем в течение 3,5 суток продолжалась упорная борьба за спасение эсминца. За ночь насосы «Сатурна» осушали отсеки, но днем, когда спасательное судно из-за угрозы налетов авиации вынуждено было отходить, вода вновь прибывала. Ситуацию ухудшала и погода: к вечеру 19 августа сила ветра достигла 6 баллов, а через два дня разыгрался 11-балльный шторм. Поврежденный корабль пришлось оставить. На пятые сутки после взрыва, около 14.00 22 августа, «Статный» лег на левый борт и затонул. В 1957 году его по частям подняли и разобрали на металл в Таллине.

Командир эсминца капитан 3 ранга Н.Н.Алексеев погиб 18.8.1941 в момент подрыва на mine.

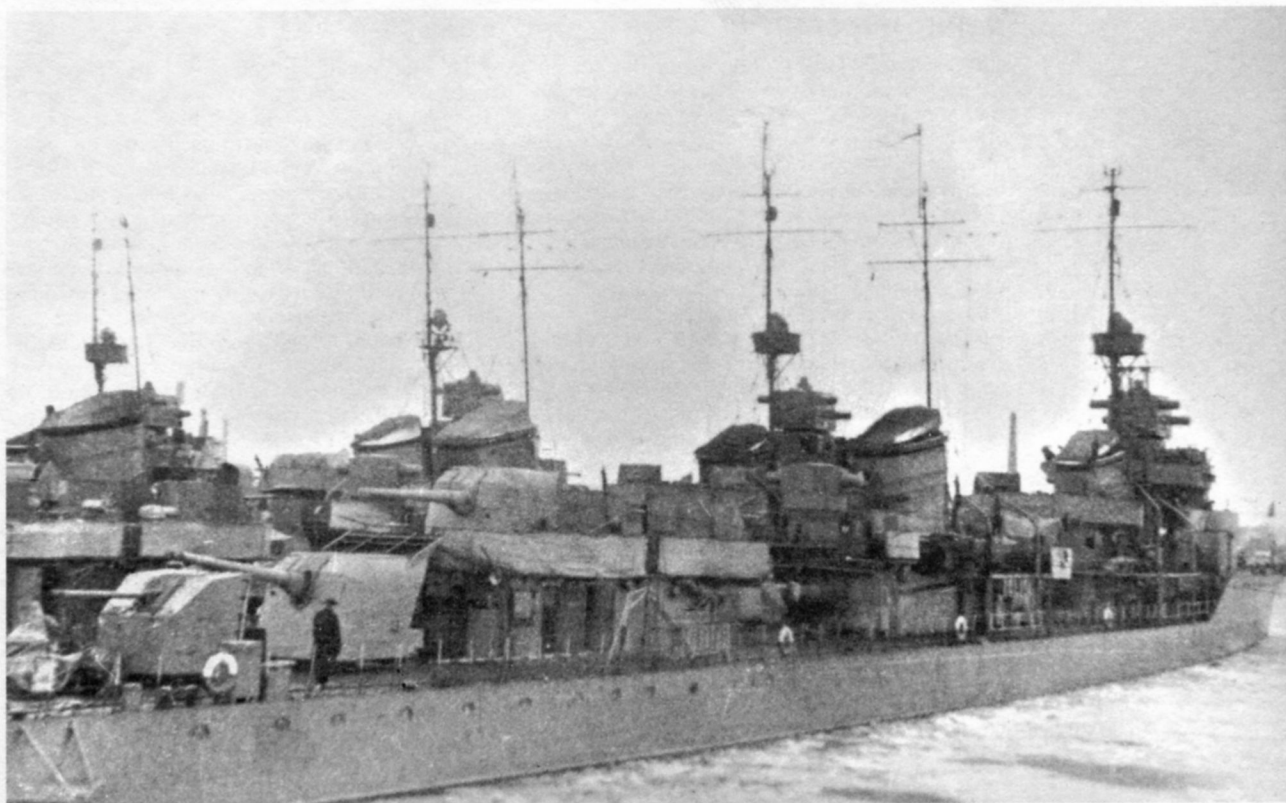
### **«Строгий» и «Стройный»**

Последние две «семерки-У» завода имени А.А.Жданова к началу войны находились в достройке: «Стройный» готовился к швартовым испытаниям, на «Строгом» заканчивался монтаж турбин и валопроводов. Загруженность завода, затем начавшаяся блокада Ленинграда не позволили быстро завершить работы, тем не менее уже 30 августа 1941 года оба недостроенных эсминца подняли флаги, а в сентябре были условно приняты в состав ВМФ.

Правда, к тому времени их экипажи уже имели боевой опыт. Зенитчики «Строгого» впервые открыли огонь из 45-мм орудий 2 августа, отразив налет 12 бомбардировщиков, а с 30 августа заговорили и 130-мм орудия обоих кораблей. В течение сентября «Строгий», находившийся на огневой позиции в районе Невского лесопарка, выполнил 118 стрельб по гитлеровским войскам и сбил один вражеский самолет (из крупнокалиберного пулемета). «Стройный» перешел своим ходом (у него действовал один ГТЗА) к Усть-Ижорской верфи, откуда также вел обстрел неприятеля. 9 ноября «Строгий» отбуксировали на новую позицию в верховье Невы, в район Ново-Саратовской колонии. 26 ноября корабль попал под обстрел вражеской батареи, получил два прямых попадания и множество осколочных пробоин. Из экипажа эсминца один человек был убит и двое ранены. Всего за 1941 год «Строгий» выпустил по неприятельским позициям 2234 130-мм снаряда, «Стройный» — 2387.

Окончательно оба эсминца были достроены к осени 1942 года. В сентябре «Строгий» прошел докование в плавдоке у Петропавловской крепости, а затем перешел к стенке завода №190, где в октябре — ноябре на нем провели работы по подкреп-





**С п р а в а:** «Стройный» ведет огонь по немецким позициям под Ленинградом, январь 1944 г.

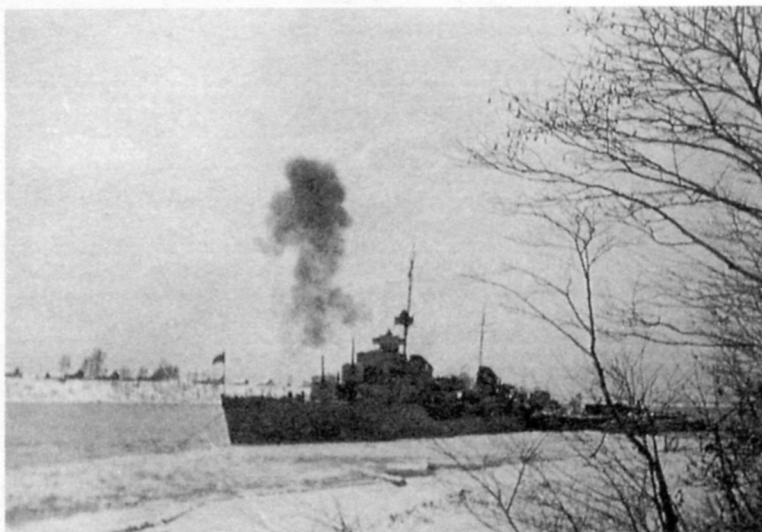
**В в е р х у:** эсминцы проекта 7У в Кронштадте, 1945 г.

**На переднем плане** — «Строгий».

лению корпуса. Правда, ходовые и приемосдаточные испытания в условиях блокады решили не проводить, отложив их до лучших времен.

До конца войны оба эсминца оставались на Неве, активно участвуя в огневой поддержке наших войск и контрбатареинной борьбе. За 1942 год «Строгий» и «Стройный» выпустили по неприятелю 1167 и 1106 130-мм снарядов соответственно; за 1943-й — 979 и 1488. В январе 1944 года корабли поддерживали наступающие войска в ходе Красносельско-Ропшинской операции; только за три дня (14 — 16 января) «Строгий» израсходовал 314 снарядов главного калибра, а «Стройный» — 443. Всего же за время блокады первый выпустил по врагу 4669 130-мм снарядов, второй — 5424! Столь интенсивная стрельба вынудила у орудий Б-13-2с дважды менять лейнеры.

После окончания войны, с августа по октябрь 1945 года, эсминцы прошли испытания по полной программе. «Строгий» официально вошел в состав КБФ 10 декабря, «Стройный» — на следующий день.



В годы войны «Строгим» командовали капитан 3 (затем 2) ранга Ф.Ф.Тыршклевич (до 20.11.1942) и капитан 3 (затем 2) ранга В.Р.Новак; «Стройным» — капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) А.Н.Гордеев (с 27.6.1941 по 17.2.1942 и с сентября 1944 до конца войны), капитан-лейтенант И.Г.Максименко (с 17.2.1942 по 5.4.1942 временно исполняющий должность) и капитан 3 ранга Г.И.Моторов (с 5.4.1942 по сентябрь 1944 г.).

## Черноморский флот

К 22 июня 1941 года черноморские эсминцы организационно входили в состав трех дивизионов. 1-й включал в себя старые «новики», 2-й — лидер «Ташкент» и 6 кораблей проекта 7 («Бодрый», «Бойкий», «Быстрый», «Беспощадный», «Бдительный» и «Безупречный»), 3-й — лидеры «Москва», «Харьков», эсминцы «Сообразительный» и «Смышленный». Первые два дивизиона были включены в бригаду крейсеров, 3-й — в отряд легких сил (ОЛС) флота.

Вступившие в строй уже в ходе войны «Способный» и «Свободный» также вошли в 3-й дивизион эсминцев. Погибший в день подписания приемного акта «Совершенный» официально в состав флота включен не был.

Из 11 черноморских эсминцев проекта 7 и 7У войну пережили всего три корабля; остальные погибли. Причем черноморцы несли потери не только от вражеского оружия, но и, что самое обидное, от своего собственного. Так, например, 3 из 5 имевшихся здесь «семерок-У» («Совершенный», «Способный» и «Смышленный») подорвались на наших же минах, зачем-то выставленных в первые недели войны — несмотря на то, что румынский флот ввиду своей слабости никакой угрозы советским базам не представлял и у наших берегов практически не появлялся.

### «Бодрый»

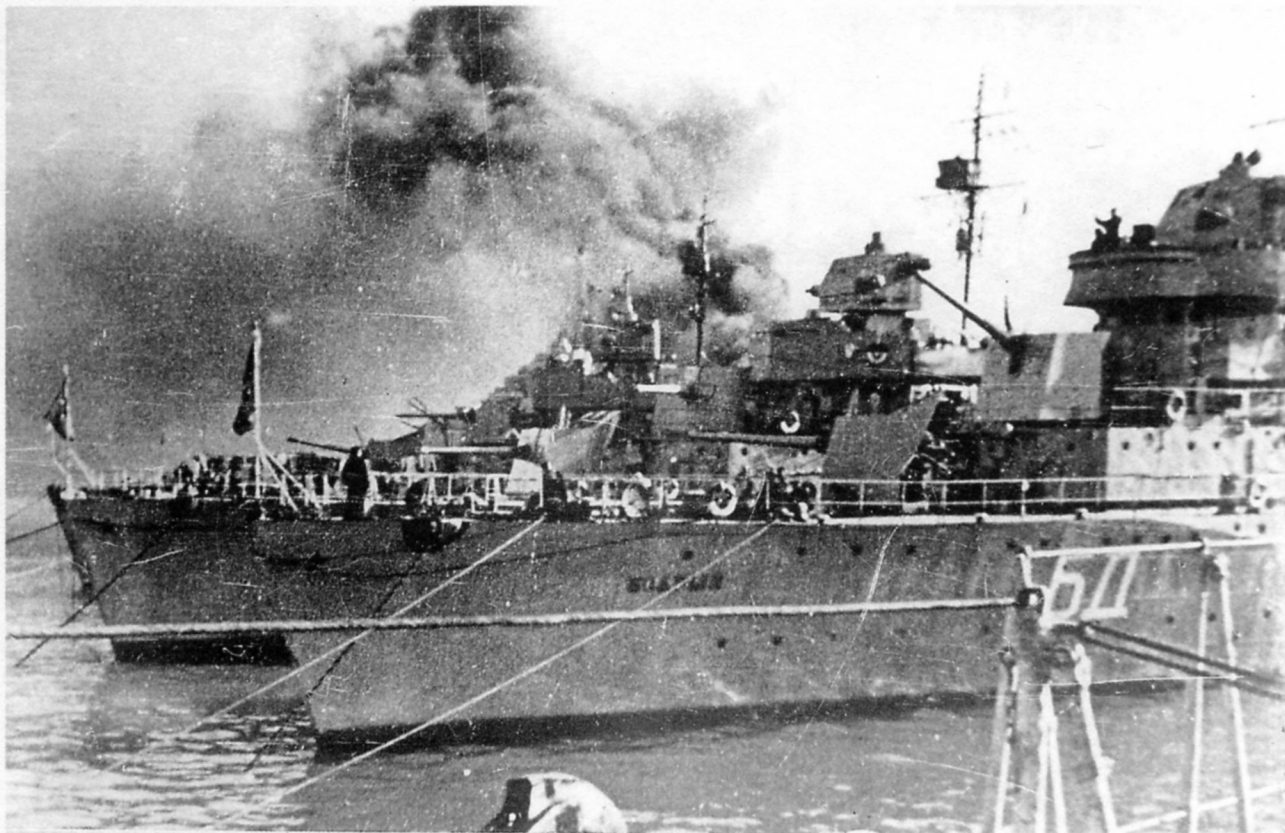
Головной эсминец проекта 7 николаевской постройки. Официально включен в состав ЧФ через три с лишним месяца после приемки (отсюда разночтения в дате его ввода в строй — от 6.11.1938 до 1.3.1939). В ходе заводских и приемных испытаний был выявлен ряд дефектов конструкции корабля, из-за чего пришлось провести дополнительные подкрепления корпуса главных котлов, оборудовать раздельное питание силовой и осветительной электросетей, заменить торпедные аппараты и артиллерию главного калибра, переделать изоляцию во всех помещениях, крепление которой не выдержало вибрации во время стрельбы из орудий. На следующих однотипных эсминцах эти усовершенствования осуществлялись уже в ходе постройки.

До начала Великой Отечественной войны «Бодрый» дважды проходил ремонты: гарантийный с июля 1939-го по апрель 1940 года в Николаеве (на заводе № 198) и текущий с августа по октябрь 1940 года в Севастополе (на заводе № 201). Кроме того, в апреле 1941-го на эсминце вновь заменили 130-мм орудия Б-13 — первой серии на вторую.

В июне 1940 года «Бодрый» посетил румынский порт Констанцу.

Начало войны застало эсминец в Севастополе, где он производил чистку и щело-

**Черноморские  
«семерки» в базе.  
На переднем  
плане — «Бодрый»,  
1940 — 1941 гг.**



чение паровых котлов. С конца июня «Бодрый» нес дозорную службу, обеспечивал ПВО главной базы, прикрывал отход кораблей Дунайской флотилии. В июле он одним из первых был оборудован размагничивающими обмотками ЛФТИ, проложенными по борту рядом с привальным брусом.

В течение августа 1941-го «Бодрый» активно участвовал в обороне Одессы. Он сопровождал транспорты, отражал атаки вражеской авиации, неоднократно вел обстрел сухопутных позиций противника. Артиллерийские стрельбы проводились с помощью береговых корректировочных постов и оказались весьма эффективными. За уничтожение командного пункта и штаба одной из румынских дивизий экипажу «Бодрого» была вынесена благодарность командования Одесской военноморской базы.

13 августа эсминец перевооружили новыми зенитными автоматами 70-К вместо 45-мм полуавтоматов. Это было сделано весьма своевременно. Пять дней спустя «Бодрый» возвращался после очередного обстрела побережья в базу и дважды подвергся воздушным атакам. Затем залеты участились: немецкие самолеты пытались нанести удар по эсминцу 22, 25 и 28 августа, но интенсивный зенитный огонь из орудий и пулеметов заставлял их сбрасывать бомбы преждевременно.

Первое боевое повреждение эсминца получил 9 сентября в Одессе. Корабль только что прибыл из Севастополя и выгружал доставленные в осажденный город боеприпасы (1040 снарядов для полевой артиллерии). В этот момент в левый борт попал вражеский 6-дюймовый снаряд. Взрыв перебил три шпангоута (№ 171, 172 и 173), оборвал кабели и трубопроводы, уничтожил все оборудование лазарета. Осколки проникли в нефтяные цистерны и орудийные погреба, но воспламенения топлива или боезапаса, к счастью, не произошло. Эсминец сохранил боеспособность и, прикрывшись дымовой завесой, благополучно вышел из гавани. Пробоину в наружной обшивке временно заделали пластырем.

На следующие 5 дней пришлось наибольшая интенсивность боевой деятельности «Бодрого». Корабль обстрелял 18 береговых батарей противника, пять раз сам подвергался обстрелу с их стороны, а также неоднократно отражал воздушные атаки. Каждый раз экипаж умело применял дымоаппаратуру, что вместе с успешным маневрированием позволило избежать попаданий вражеских снарядов и бомб.

14 сентября «Бодрый» прибыл в Севастополь, где всего за полтора дня на нем был произведен основательный ремонт. Помимо исправления повреждений от разрыва снаряда на корабле изменили расположение противоминной обмотки, перене-

ся ее с борта на верхнюю палубу. 17 сентября эсминец вновь вышел в море и в течение месяца непрерывно занимался конвойной службой. Вечером 13 октября он также совершил одну минную постановку — вместе с эсминцем «Смышсленый» было выставлено заграждение из 117 мин, препятствующее использованию Одесского порта неприятелем.

В октябре «Бодрый» принял самое активное участие в эвакуации гарнизона Одессы. Только за четыре дня, с 13 по 17 октября, он израсходовал 45 130-мм, 163 76-мм и 216 37-мм снарядов и 200 12,7-мм патронов. 16 октября, по пути в Севастополь, «Бодрый» попал в шторм (ветер 8 баллов, волна до 7 баллов) и получил небольшие повреждения.

Суровым испытанием для экипажа эсминца стало 31 октября 1941 года. Корабль возвращался в Севастополь после обстрела занятых противником береговых позиций в районе Евпатории. В 16.25 на дистанции 60 кбт были обнаружены вражеские самолеты — 9 «юнкерсов» и 6 «мессершмиттов». «Бодрый» увеличил ход и через минуту открыл огонь. Пилоты Люфтваффе (явно имевшие немалый опыт) действовали грамотно, заходя на цель выше облаков, а затем пикируя со стороны солнца. Всего немцы сбросили на советский эсминец 36 бомб и выпустили огромное количество пуль и снарядов. Причем, если бомбардировщики, сбросив свой груз, ушли, то истребители продолжали обстреливать корабль в течение часа — вплоть до его входа в Севастополь.

Прямых попаданий бомб не было, но некоторые из них взорвались в опасной близости от корабля, на расстоянии 7-10 м от корпуса. Осколки буквально изрешетили эсминец: по возвращении в Севастополь в надстройках и надводном борту насчитали около двух тысяч пробоин! Еще 19 пробоин оказалось в подводной части — по левому борту в районе ватерлинии. Из топливных цистерн начала вытекать нефть — как за борт, так и внутрь корабля. Давление в котельных отделениях резко упало, что вызвало снижение скорости. Вышли из строя дальномеры, различные приборы, загорелись дымовые шашки и 37-мм снаряды в кранцах. Потери экипажа составили 4 человека убитыми и 49 ранеными (в числе последних был и командир эсминца капитан 3 ранга В.М.Митин).

Борьба за живучесть корабля проходила в сложных условиях под непрерывным огнем с истребителей. В ее ходе произошел редкий случай. Вентиляторы затанули дым от горевших дымовых шашек во второе котельное отделение. В это время от сотрясения корпуса открылась крышка люка котельного отделения, и из него повалил густой дым. Аварийная партия, решив, что там вспыхнул пожар, бросила в люк баллоны с углекислотой, но те, к счастью, не сработали.



**«Бодрый»  
в нестандартной  
камуфляжной  
окраске и с новыми  
орудиями ГК.  
Слева на заднем  
плане — крейсер  
«Красный Кавказ».**



ли — иначе котельное отделение вышло бы из строя.

Два дня спустя, уже находясь у стенки Севморзавода, эсминец подвергся новой воздушной атаке. Три фашистских бомбардировщика неожиданно появились над городом и резко спикировали на стоявший корабль. Четыре 250-кг бомбы угодили в нефтяную баржу, стоявшую у левого борта «Бодрого», и потопили ее. В корпусе эсминца образовалось около тысячи новых осколочных пробоин, из них 14 — в подводной части корпуса. Повреждения усугубил пожар: это вспыхнуло растекшееся по

воде топливо. 10 человек из команды корабля погибли и еще 16 были ранены.

Продолжать ремонт в Севастополе считали опасным, поэтому в ночь на 3 ноября «Бодрый» своим ходом в сопровождении эсминца «Безупречный» отправился в Потю. На переходе сквозь наспех заделанные деревянными пробками пробоины начала просачиваться вода, из-за чего крен достигал 10°. Один раз пришлось даже останавливать турбины, но в конце концов все закончилось успешно. Корабли прибыли в Потю, где менее чем за полтора месяца «Бодрый» был полностью отремонтирован и доукомплектован экипажем.

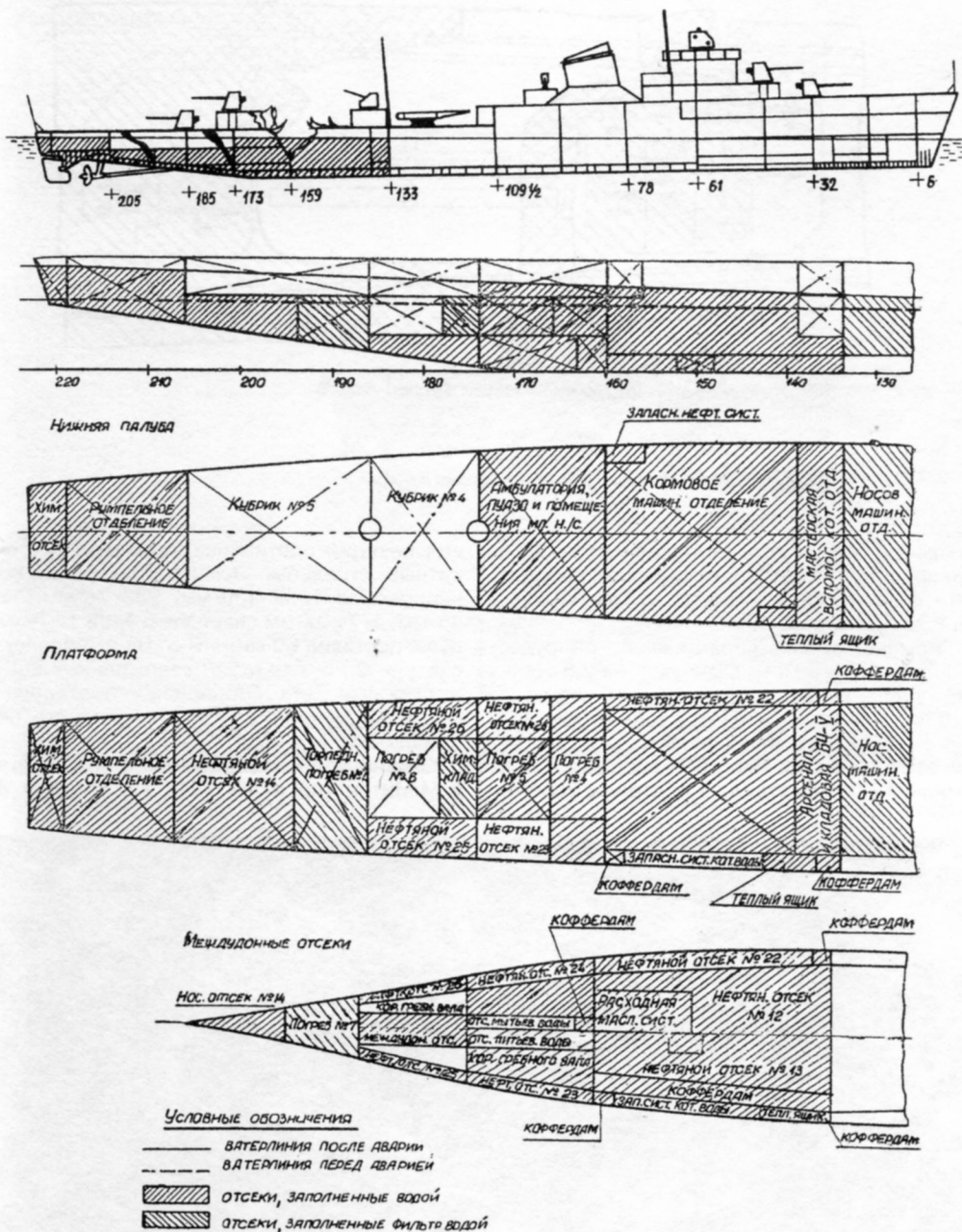
16 декабря 1941 года эсминец, приняв на борт 227 человек десанта, вышел в Туапсе, а оттуда — в Новороссийск. Четыре дня спустя «Бодрый» в составе отряда командующего флотом вице-адмирала Ф.С.Октябрьского (крейсера «Красный Крым», «Красный Кавказ», лидер «Харьков» и эсминец «Незаможник») участвовал в знаменитом прорыве в осажденный Севастополь. Отряд отразил многочисленные атаки бомбардировщиков Люфтваффе и доставил в город 4 тысячи бойцов 79-й бригады морской пехоты. На борту «Бодрого» в этом походе находилось 340 десантников, 6 противотанковых орудий и 35 т боеприпасов.

Более суток эсминец находился в Севастополе, почти непрерывно ведя огонь по вражеским самолетам и сухопутным войскам, а вечером 22 декабря ушел в Потю. Всего за этот поход «Бодрый» выпустил по неприятелю 421 130-мм, 83 76-мм, 292 37-мм снаряда и 450 12,7-мм пуль. Зенитчикам корабля удалось подбить один «Юнкерс» Ju-88.

В январе 1942 года «Бодрый» прошел планово-предупредительный ремонт в Потю, совершил два выхода в море для обстрела береговых позиций гитлеровцев в районе Феодосии (израсходовал 174 130-мм снаряда) и произвел высадку десанта в районе Судака. В конце февраля эсминец был поставлен на капитальный ремонт в Туапсе и одновременно включен в систему ПВО города. 26 марта комендоры «Бодрого» огнем из 130-мм орудий сбили вражеский самолет.

Приближение немцев заставило 8 июля перебазировать эсминец в Потю для завершения ремонта. Работы уже были закончены, когда произошла трагедия. 16 июля 1942 года 16 вражеских бомбардировщиков приблизились к базе на большой высоте (6 — 7 км) и группами спикировали на корабли. В корму «Бодрого» почти одновременно с сигналом боевой тревоги попали 2 бомбы. Первая пробила настил палубы по правому борту в районе 166 — 167-го шпангоутов, ударила во вспомогательный упорный подшипник гребного вала и, изменив направление, пронзила несколько переборок и цистерн, но не взорвалась.

Схема боевых повреждений  
эсминца «Бодрый»  
16 июля 1942 г.



Вторая угодила в кормовое машинное отделение, и ее взрыв вызвал огромные разрушения. Наконец, серьезный вред причинила и третья бомба, разорвавшаяся между стенкой пирса и кормой корабля в районе 220-го шп.

Эсминец встряхнуло так, что некоторых моряков выбросило за борт. Дым и вырывающийся из перебитого трубопровода раскаленный пар сделали невозможным вести зенитный огонь. Кормовой торпедный аппарат и трехметровый дальномер были сорваны со своих оснований и выб-

рошены за борт. Все помещения позади 133-го шп. быстро наполнились водой, корабль осел кормой на 5,7 м.

Экипаж немедленно включился в борьбу за живучесть корабля. Сначала локализовали поступление воды внутрь корпуса, затем с помощью подошедшего буксира СП-13 осушили ряд помещений и подвели под корму два 80-тонных понтона. На следующий день, предварительно обрезав висевший на искореженных листах обшивки торпедный аппарат, эсминец ввели в плавающий док. При осушении дока раздался

☐ Вываренный и выдоженный настил верхней палубы

☒ Район выпучины верхней палубы

☒ Район наибольшей выпучины верхней палубы

Командовали эсминцем капитан 3 ранга В.М.Митин (до июля 1942 г.), капитан 3

## A black and white photograph showing a large, tangled pile of debris and wreckage, likely from a shipwreck. A large, cylindrical object, possibly a barrel or part of a ship's structure, is visible in the upper left. The debris is scattered across a dark, possibly submerged, surface.

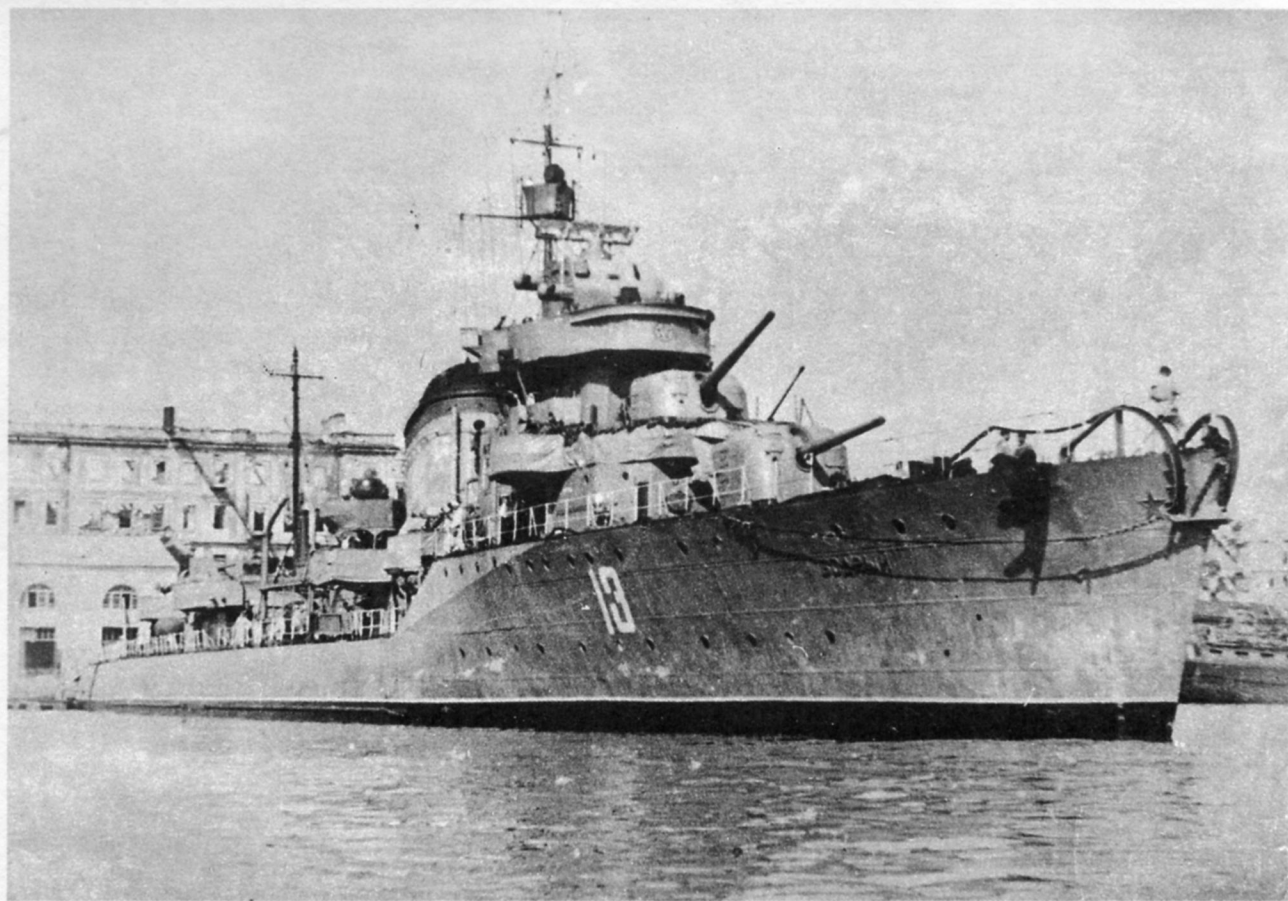
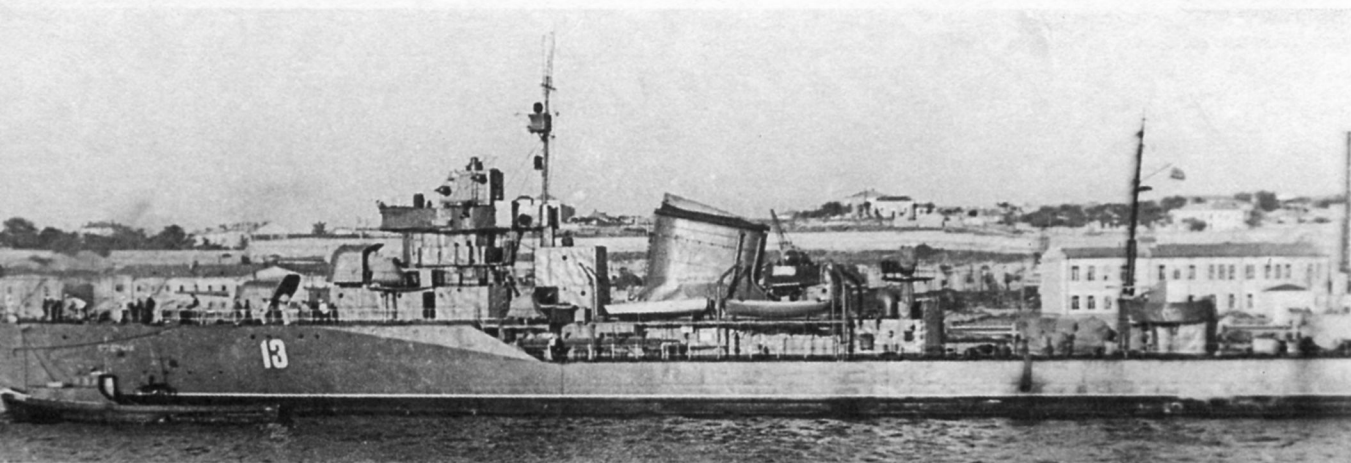


**«Бодрый» в море после завершения  
восстановительного ремонта, 1945 г.**



**«Бодрый» на параде  
в Севастополе.  
Послевоенное фото.**





**Эсминец «Бодрый»  
в Севастополе,  
вторая половина  
1940-х гг.**

ранга Е.А.Козлов (с 16.7.1942 по 24.4.1944) и капитан 2 ранга Ф.В.Жиров (с 24.4.1944 до конца войны).

#### **«Бойкий»**

Третий из эсминцев проекта 7 николаевской постройки. Из-за затянувшихся испытаний в разных источниках приводятся различные даты его включения в состав ЧФ: от 9.3.1939 до 17.5.1939. К началу Великой

Отечественной корабль прошел гарантийный ремонт.

Первыми боевыми операциями «Бойкого» стали минные постановки. 23 — 24 июня 1941 года эсминец участвовал в создании оборонительных минных заграждений под Севастополем.

Одним из наиболее ярких эпизодов участия «Бойкого» в войне стали его действия при обороне Одессы. В течение августа —



сентября он отконвоировал 13 транспортов, перевез 1100 солдат и офицеров, 50 ящиков с оружием и 320 т боеприпасов. Эсминец произвел 21 стрельбу по вражеским объектам на суше (5 — 6 сентября подавил две батареи в районе поселка Новая Дофиновка) и отразил 32 атаки фашистских бомбардировщиков. «Бойкий» совместно с «Безупречным» и «Беспощадным» участвовал в высадке знаменитого десанта под Григорьевкой.

При обороне Севастополя «Бойкий» отконвоировал 15 транспортов, непосредственно перевез около 1900 человек, 242 т вооружений и 180 т продовольствия. Эсминец провел 22 стрельбы главным калибром по гитлеровским войскам и 21 раз отражал воздушные атаки. 6 ноября корабль переправил из Ялты в Севастополь рекордное количество груза — 830 солдат, 3 пушки, 6 минометов и более 40 ящиков с боеприпасами и имуществом.

С 17 ноября по 1 декабря «Бойкий» прошел ремонт в Потти, а 28 — 30 декабря прикрывал десантную операцию в Феодосии, высадил 470 бойцов и перевез значительное количество оружия и боеприпасов.

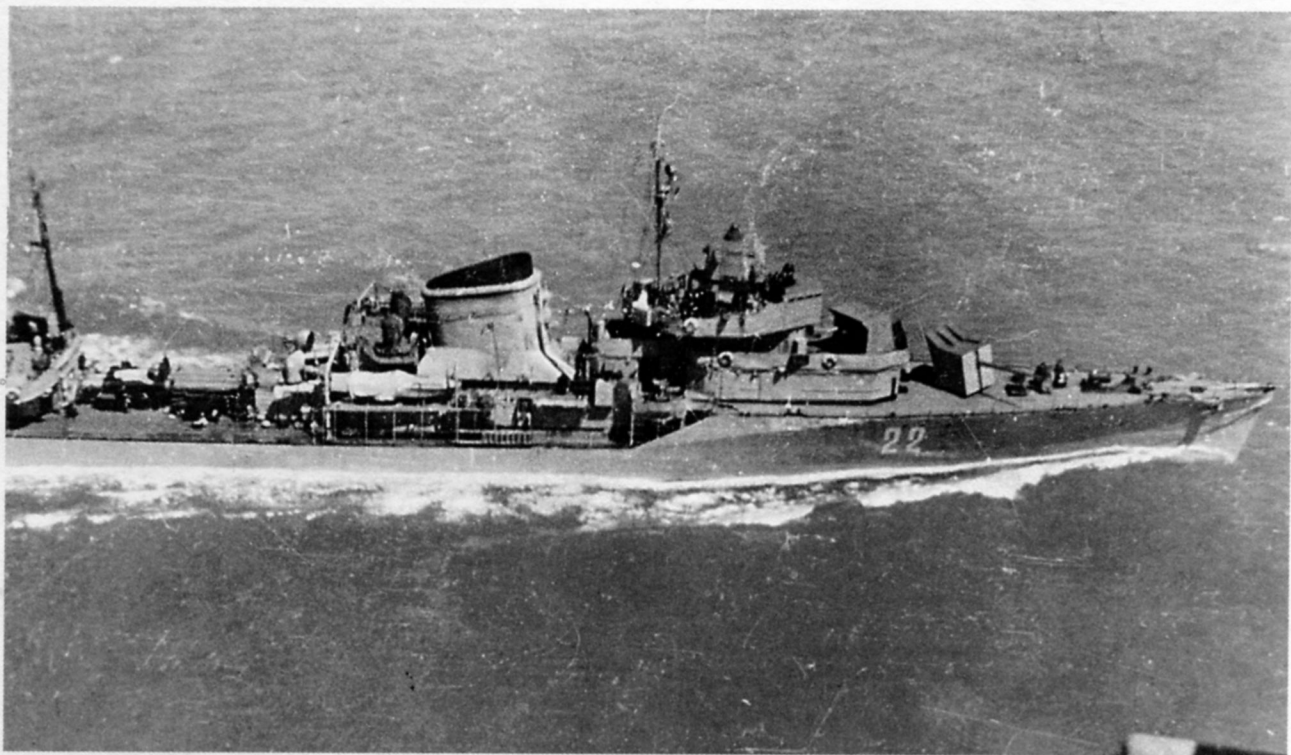
Всего за 1941 год эсминец прошел 26 000 миль, провел 47 стрельб по берего-

вым целям — выпустил 1227 130-мм снарядов, выставил 106 мин, уничтожил 14 плавающих мин и сбросил 10 глубинных бомб по предполагаемым подводным лодкам. «Бойкий» отконвоировал 49 транспортов, перевез 4883 красноармейца и эвакуируемых гражданских лиц, 6 противотанковых пушек, несколько сотен тонн боеприпасов, вооружения, продовольствия. За это время вражеские самолеты сбросили на «Бойкий» 334 бомбы и 10 торпед, но ни одного прямого попадания не добились. При отражении воздушных атак эсминец израсходовал 926 76-мм, 2655 37-мм снарядов и 2944 12,7-мм патрона, сбив, по официальным данным, три и повредив два неприятельских бомбардировщика.

6 января 1942 года «Бойкий» вместе с линкором «Парижская коммуна» участвовал в обстреле немецких позиций в районе Старого Крыма. Вечером 13 января при выходе из Новороссийска «Бойкий» столкнулся с транспортом «Серов» (см. приложение 3). В районе 18 — 30-го шп. образовалась глубокая пробоина. Корабль пришлось отправить на ремонт в Туапсе. 22 января он получил дополнительные повреждения из-за сильнейшего шторма. Аварийно-восстановительный ремонт удалось завершить к 11 февраля.

**Эскадренный  
миноносец  
«Бойкий», 1941 г.  
Слева на заднем  
плане — эсминец  
«Железняков», за  
ним виден лидер  
«Ташкент».**





**В в е р х у:** «Бойкий» в боевом походе, 1941 — 1942 гг.

**В н и з у:** зенитчики «Бойкого» готовятся к отражению воздушной атаки, февраль 1942 г.





В феврале — марте «Бойкий» неоднократно выходил в море для обстрела береговых позиций врага в районе Феодосии, Судака, Владиславовки, Новомихайловки. 22 марта эсминец, находясь на траверзе Сочи, попал в сильный шторм (ветер 9 баллов, волнение до 8 баллов). Полубак начал сильно зарываться в воду, его настиг, несмотря на установку подкреплений, просел и деформировался. Местами в корпусе образовались трещины, сорвало и смыло за борт вьюшку. Но самое удивительное, что от ударов волн образовались трещины в щите 1-го 130-мм орудия. Это весьма красноречивая характеристика качества «брони», из которой порой делалась противоосколочная защита артиллерии.

После ремонта «Бойкий» использовался для конвойной службы и набеговых операций. До июля 1942 года он совершил 6 рейсов в осажденный Севастополь, получил ряд осколочных повреждений в результате воздушных атак, из-за чего вновь

был поставлен на ремонт. 3 октября он вместе с «Сообразительным» выходил на обстрел портовых сооружений Ялты, сделав 97 выстрелов из 130-мм орудий, затем участвовал в перевозке войск из Поти в Туапсе.

С 29 ноября по 2 декабря 1942 года Черноморский флот предпринял попытку провести набеговую операцию на коммуникации противника. С этой целью к неприятельским берегам были направлены два отряда: 1-й под командованием вице-адмирала Л.А.Владимирского (крейсер «Ворошилов», лидер «Харьков» и эсминец «Сообразительный») и 2-й под командованием командира 1-го дивизиона эсминцев капитана 2 ранга П.А.Мельникова («Бойкий» и «Беспощадный»). Поход первого отряда оказался неудачным: у о. Фидониси (Змеиный) крейсер «Ворошилов» подорвался сразу на двух минах и вынужден был срочно вернуться в Поти. Второй отряд, приняв топливо в Туапсе, направился к болгарскому побережью. Утром 1 декабря

**«Бойкий» входит в гавань Поти, 1942 — 1943 гг.**



**Командир  
«Бойкого» капитан  
3-го ранга  
Г.Ф.Годлевский**

**«Бойкий», Поти,  
1942 — 1943 гг.**

у мыса Калиакра оба эсминца попали в сплошной туман.

О том, что произошло дальше, до сих пор существуют противоречивые версии. По докладу командиров, между мысами Калиакра и Шабла ими были обнаружены 4 вражеских транспорта, стоявшие у берега и пережидавшие туман. Первым открыл огонь, а минуту спустя выпустил торпеды из первого аппарата «Беспощадный», но промахнулся. Затем с дистанции в 5 — 6 кбт дал 6-торпедный залп «Бойкий».

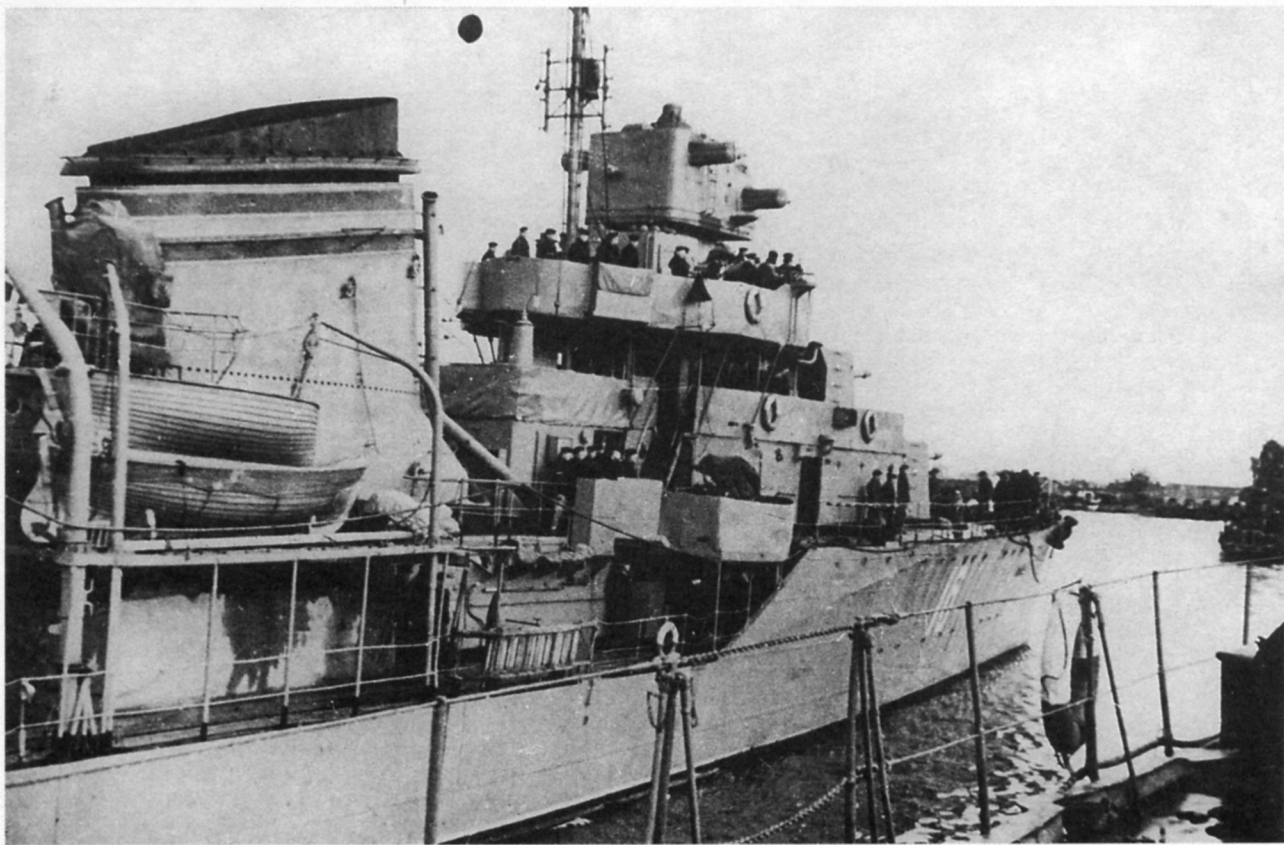
Несколько минут спустя, в 8.12, послышался сильный взрыв — наши моряки посчитали, что это было попадание сразу в два транспорта. По советским эсминцам открыла огонь береговая батарея. Снаряды стали ложиться в 15 — 30 м от борта, поэтому «Бойкий» и «Беспощадный» отошли, но, развернувшись в тумане, в 8.30 повторили атаку. Корабли открыли огонь из 130-мм орудий, а «Беспощадный» выпустил последние три торпеды из второго аппарата. Наблюдатели доложили, что от прямого торпедного попадания один транспорт переломился надвое и затонул, на другом вспыхнул пожар. Эсминцы вновь были обстреляны с берега, но, увеличив скорость до 20 узлов, благополучно покинули опасную зону, попутно уклонившись от якобы замеченной вражеской подводной лодки. 2 декабря эсминцы верну-

лись в Поти. За этот поход протяженностью 1240 миль «Бойкий» израсходовал 439 т топлива, выпустил 6 торпед и 48 130-мм снарядов.

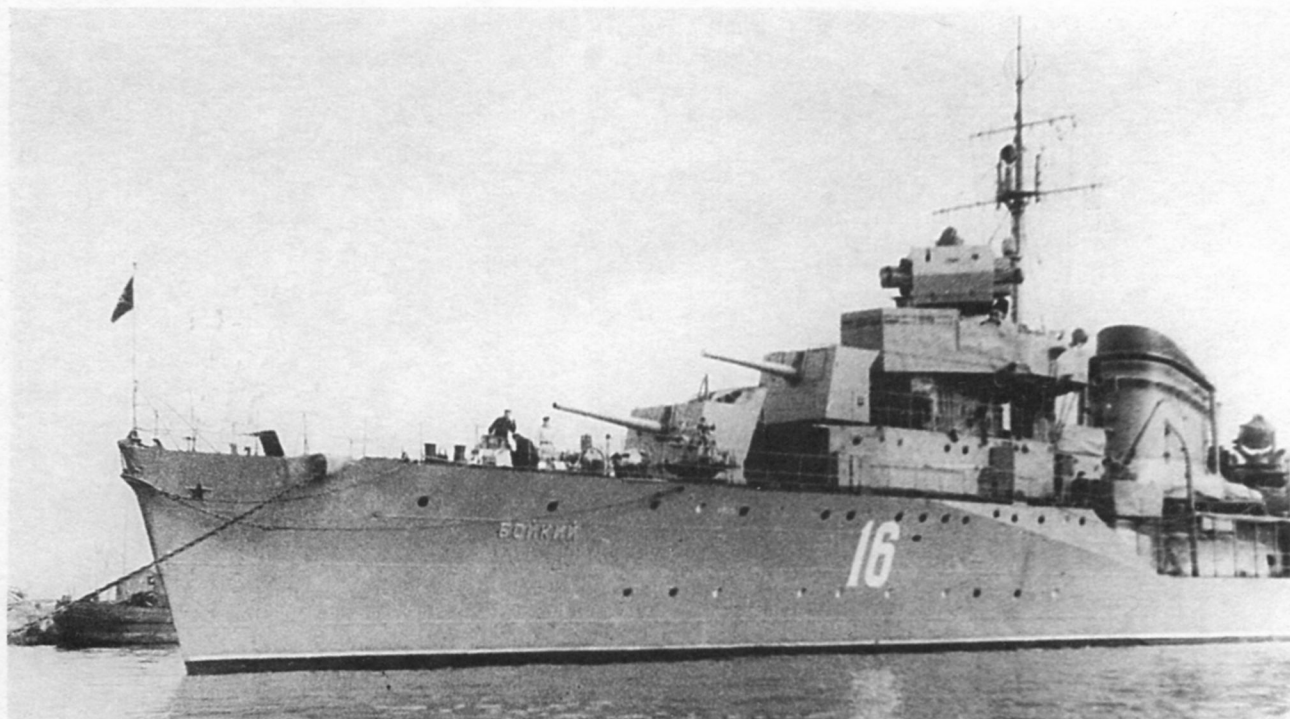
Командование поверило докладу командиров эсминцев, и данный эпизод в литературе чаще всего описывался именно в такой интерпретации. Даже в не предназначенных для печати дневниках командующий флотом адмирал Ф.С.Октябрьский записал, что «Бойкий» и «Беспощадный» уничтожили один танкер в 10 — 12 тыс. т, два транспорта по 3 — 4 тыс. т «и, видимо, одну румынскую канлодку».

Однако впоследствии факт гибели транспортов не подтвердился. Согласно авторитетным исследованиям последних лет, как зарубежным, так и отечественным, вражеских судов в тот момент в указанном месте не было. Скорее всего, в тумане за транспорты приняли скалы, и именно по камням эсминцы разрядили свои торпедные аппараты — это наиболее логичное объяснение ошибки наших моряков. Так что единственное за всю войну применение «семерками» торпед следует признать безуспешным.

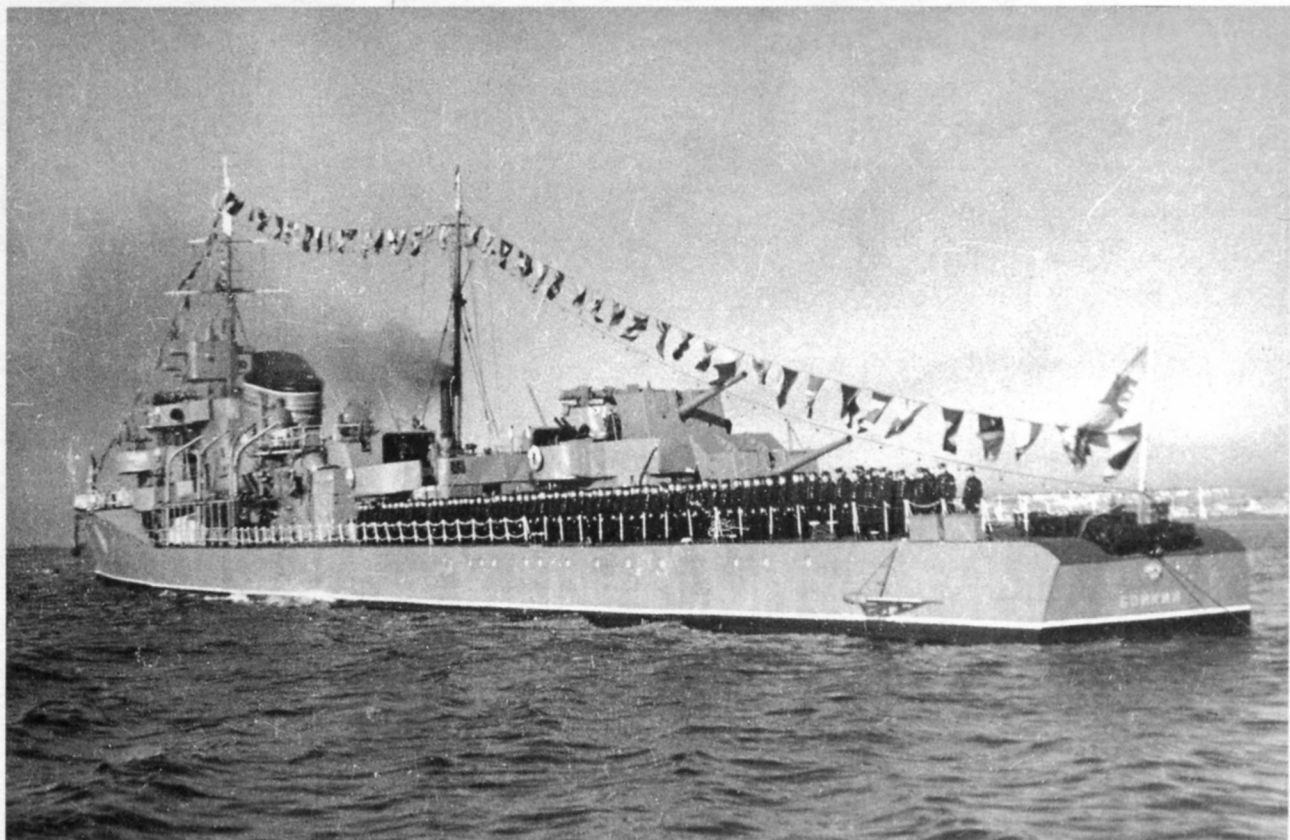
В ночь на 20 декабря «Бойкий» совместно с лидером «Харьков» обстрелял портовые сооружения Ялты. Стрельба велась по площадям с дистанции 112 кбт. Эсминец выпустил 168 130-мм снарядов, лидер —

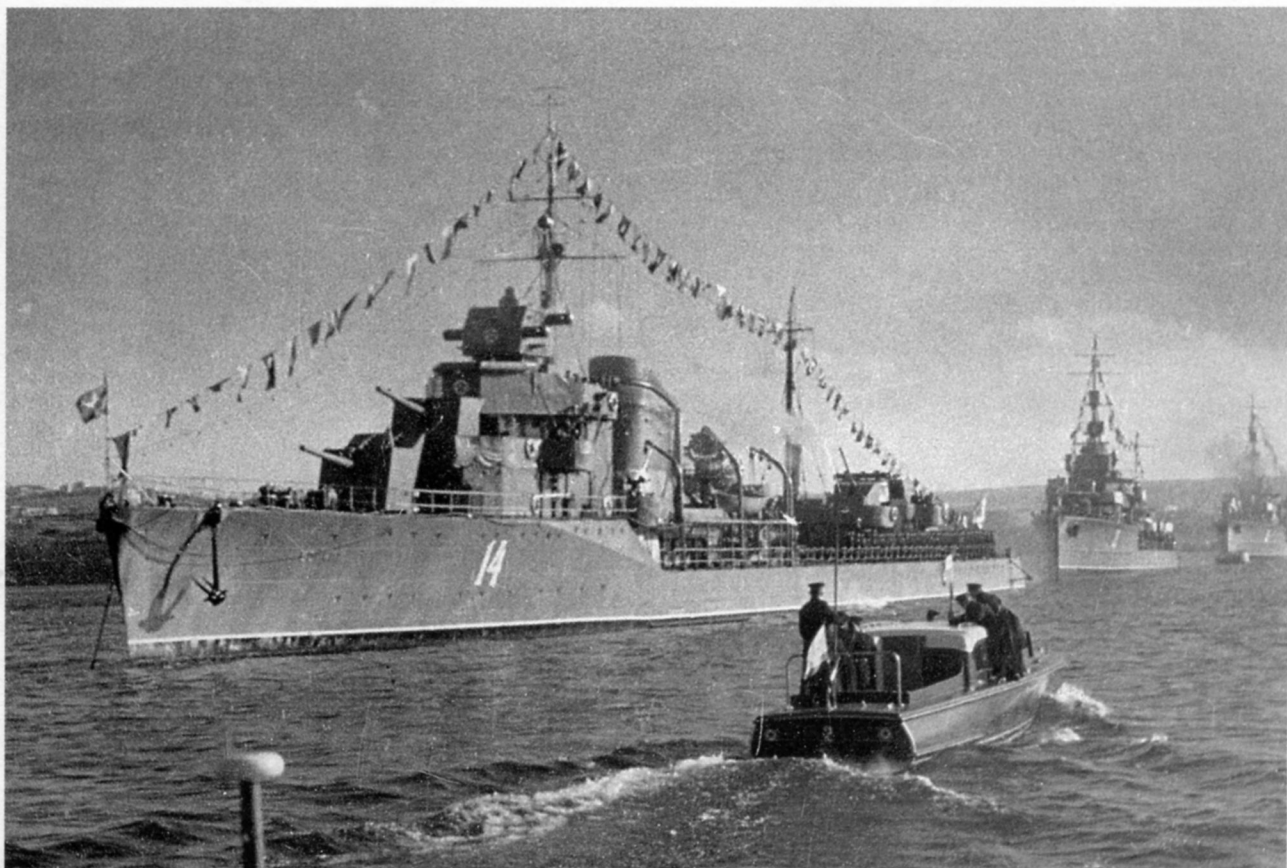






Краснознаменный эсминец «Бойкий» в 1943 — 1944 гг. (вверху) и на параде примерно в 1945 г. (внизу). На верхнем снимке обращает на себя внимание необычное расположение дополнительного 37-мм автомата 70-К — на полубаке по левому борту, впереди носового 130-мм орудия.





**«Бойкий» на параде в Севастополе вскоре после окончания войны. Позади него в парадном строю стоят трофейные румынские эсминцы.**

154. Вечером того же дня оба корабля благополучно вернулись в Батуми.

В январе 1943 года «Бойкий» занимался конвойной службой, а затем участвовал в операции по обстрелу гитлеровских войск в районе Новороссийска (4 февраля израсходовал 286 снарядов). 5 — 6 февраля эсминец попал в жестокий шторм и получил серьезные повреждения. В частности, в верхней палубе (преимущественно по сварным швам) и в наружной обшивке борта образовались трещины длиной до 50 см, были деформированы комингсы и крышки люков, сорваны задрайки, почти из всех топливных цистерн начал вытекать мазут в соседние помещения. Корабль вновь пришлось основательно ремонтировать.

27 февраля за активные боевые действия в течение первых полутора лет войны эсминец «Бойкий» был награжден орденом Красного Знамени.

Весной — летом 1943 года «Бойкий» действовал на ближних коммуникациях противника, 1 мая совместно с «Беспощадным» выходил для обстрела Ялты, но из-за сильного тумана вынужден был повернуть назад. 14 мая вместе с лидером «Харьков» осуществил обстрел неприятельского аэродрома в Анапе, выпустил 235 130-мм снарядов. В ходе этой опера-

ции на наши корабли пытались выйти в атаку три немецких торпедных катера, но безуспешно. 26 августа в составе соединения «Бойкий» выходил в море для постановки минного заграждения, но был обнаружен вражеским самолетом и по приказу командования вернулся в базу. Интенсивная эксплуатация корабля сказалась на экономичности его механизмов: за этот поход протяженностью 817 миль в топках сожгли 454 т мазута — значительно больше, чем в прежние времена. Правда, на это повлияло и низкое качество мазута, которым приходилось заправлять наши корабли в Поти и Батуми.

Износ котельно-турбинной установки, а также фактический запрет командования использовать крупные корабли на Черноморском театре после трагической гибели лидера «Харьков» и двух эсминцев в октябре 1943 года привели к тому, что на заключительном этапе Великой Отечественной войны «Бойкий» выходил в море лишь эпизодически и в боевых действиях практически не участвовал.

Почти в течение всей войны «Бойким» командовал капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга и капитан 2 ранга) Г.Ф.Годлевский, 24.4.1944 его сменил капитан 2 ранга Л.Г.Леут, а 12.6.1944 — капитан 3 ранга В.Г.Бакарджиев.

### «Беспощадный»

Официально включен в состав ЧФ 2 октября 1939 года. Неделию спустя, в ночь с 9 на 10 октября, попал в 8-балльный шторм, в результате чего корпус в районе 84 — 90-го шп. деформировался (срезались заклепки, образовались трещины, погнулись шпангоуты и бимсы). Это был «первый звонок», свидетельствующий о недостаточной прочности корпусов «семерок».

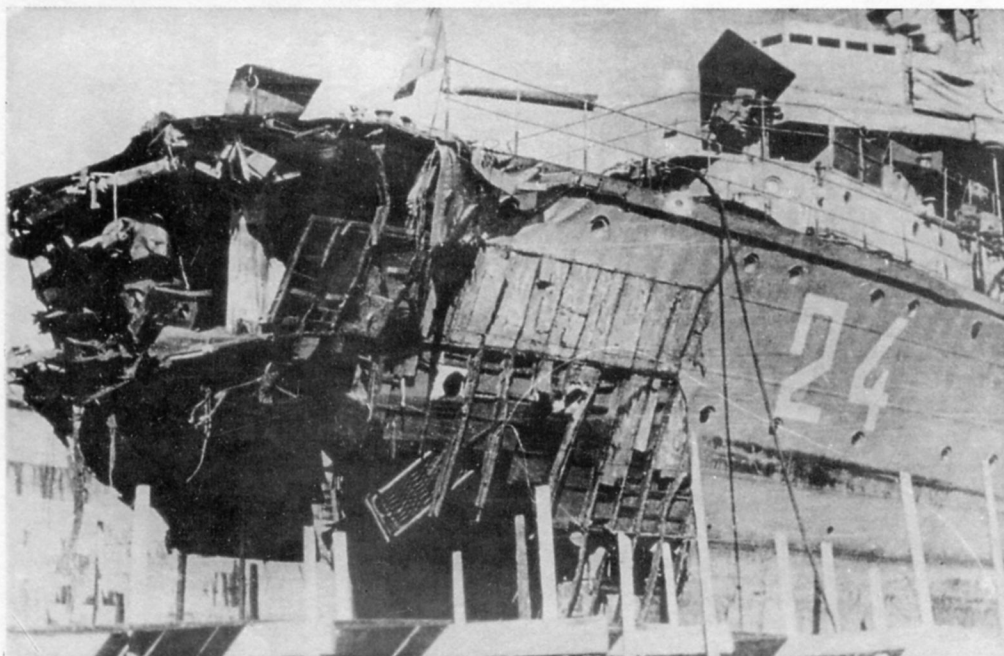
После экстренного ремонта «Беспощадный» вместе с лидером «Москва» с 19 по 24 октября совершил официальный визит в Стамбул.

В 1940 году в ходе эксплуатации эсминца выявились дефекты в механизмах и электрооборудовании. Гарантийный ремонт затянулся на 6 месяцев — пришлось заменить турбину высокого давления ГТЗА № 2. Зато к началу войны корабль был в хорошем техническом состоянии.

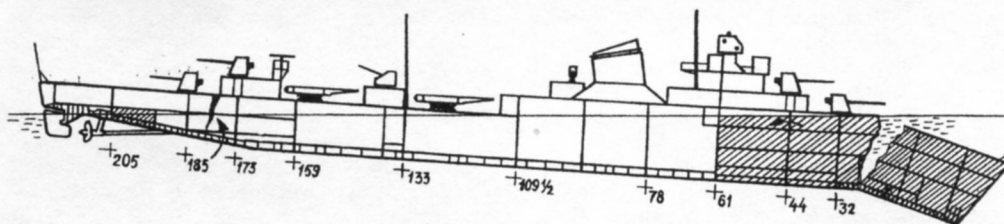
С 22 по 30 июня 1941 года «Беспощадный» ежедневно выходил в море. Он участвовал в постановке оборонительных минных заграждений (выставил 114 мин), а также вместе с лидером «Харьков» и эсминцем «Смышленный» выходил на перехват отряда румынских кораблей в район о. Фидониси, но противника не обнаружил.

13 июля при выходе из Севастополя эсминец под действием ветра и течения сошел с фарватера и сел на мель. Хотя повреждения оказались легкими (погнуты лопасти винтов), командир корабля капитан 3 ранга П.В.Глазовский был отдан под трибунал и осужден на 5 лет (см. приложение 4).

С конца июля по сентябрь «Беспощадный» почти постоянно находился в море, сопровождая транспорты, обстреливая румынские войска под Одессой, неся дозорную службу. 22 сентября, во время артиллерийской поддержки советского десанта под Григорьевкой, эсминец атаковали 22 фашистских бомбардировщика, сбросивших на корабль 84 бомбы. «Юнкерсы» Ju-87 пикировали с разных направлений, затрудняя зенитный огонь. Сначала близким разрывом бомбы была повреждена корма — в районе 173-го шп. на палубе и по бортам образовался гофр. От сотрясения сработал кормовой торпедный аппарат: торпеды с включившимися двигателями ударились в переборку помещения дизель-генераторов, но, к счастью, не взорвались. Через трещины в кормовые помещения начала поступать вода; скорость эсминца, поначалу доведенная до 24 узлов, стала падать. В этот момент «Беспощад-

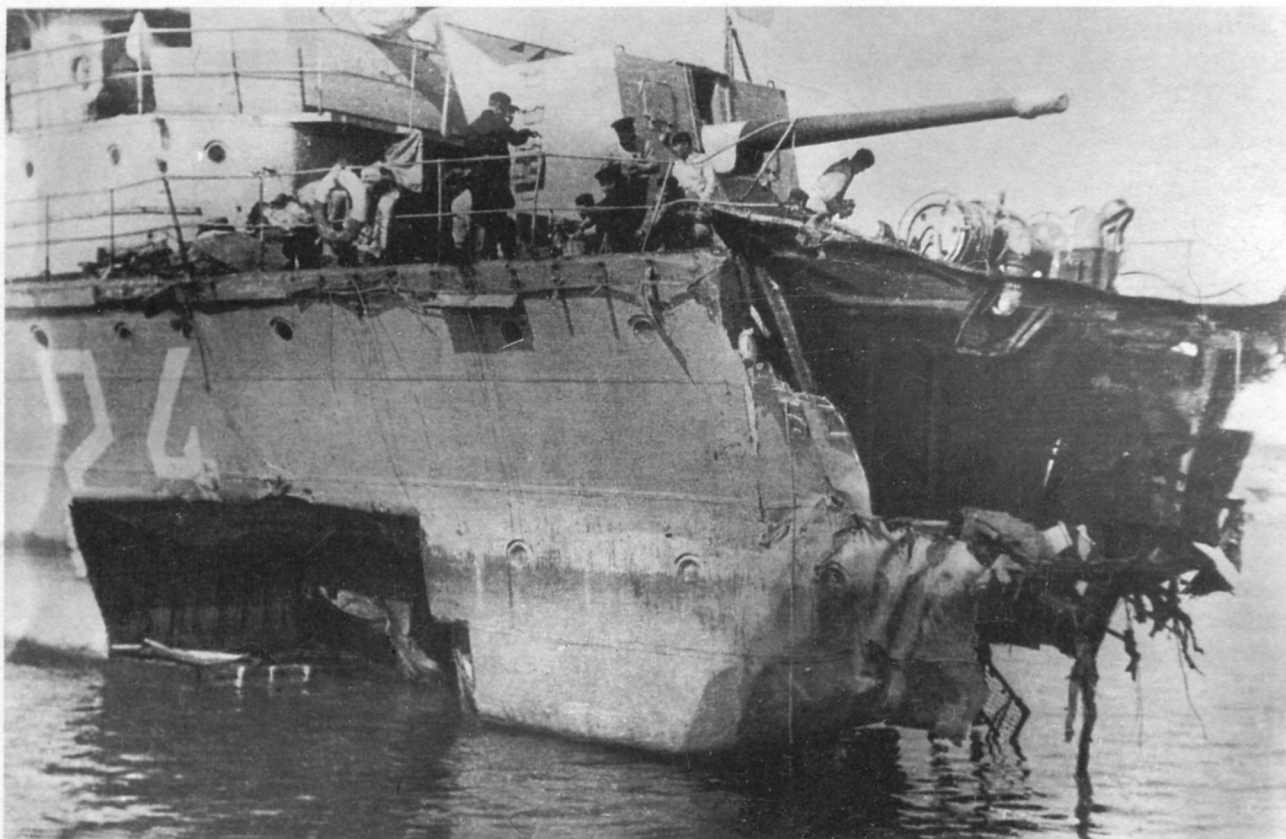


**«Беспощадный»  
в доке  
в Севастополе,  
конец сентября  
1941 г.**

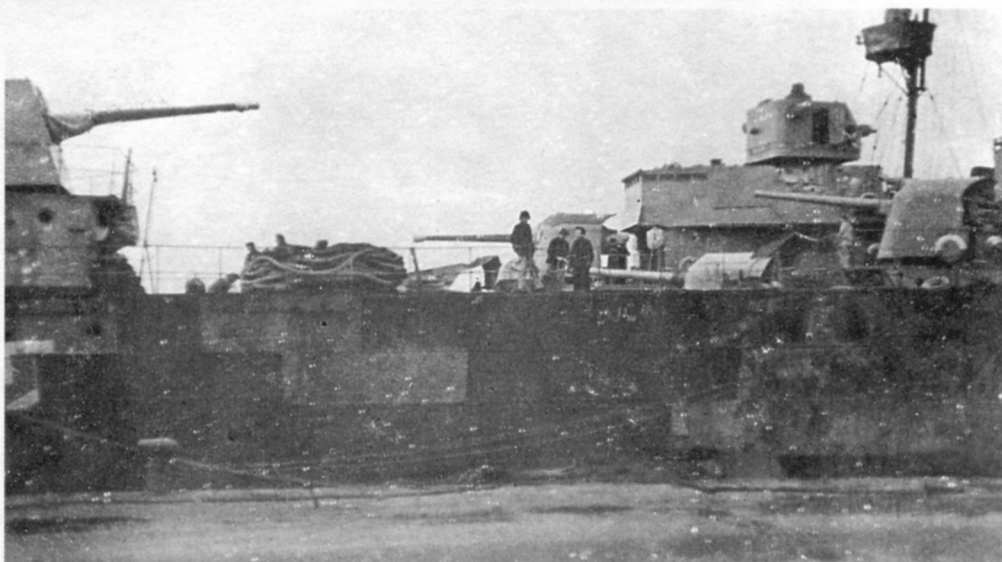


**Схема боевых  
повреждений  
эсминца  
«Беспощадный»  
22 сентября 1941 г.**





**«Беспошадный»  
сразу же по  
прибытии  
в Севастополь  
(вверху)  
и во время  
ремонта, после  
пристыковки  
носовой части  
эсминца «Быстрый»  
(справа), 1941 г.**



ный» получил сразу два прямых попадания бомб в носовую часть. Одна из бомб, пробив палубу полубака около клюза правого борта, вышла через борт и взорвалась в воде. Другая разорвалась в глубине корпуса, в районе мотора носового шпилья. В результате вся носовая часть корпуса до 35-го шп. оказалась фактически оторванной и держалась лишь на искореженных листах

обшивки. Эсминец получил дифферент на нос в 1,5 м, но сохранил ход и самостоятельно добрался до Одессы.

В течение 23 сентября на «Беспошадном» подкрепили переборки, а также палубы и борта в районе гофров. Вечером с помощью буксира СП-14 повели эсминец в Севастополь. Буксировка осуществлялась кормой вперед со скоростью 2 — 3 узла.

Из-за усилившегося до 5 — 6 баллов волнения моря раскачивающаяся носовая часть начала сдирать обшивку с левого борта, образовался крен, возникла угроза затопления 3-го кубрика. Положение становилось критическим. Единственным выходом было решение обрубить носовую часть корабля. Рискованную операцию выполнил старшина 2-й статьи Сехниашвили. Спустившись по штурмтрапу за борт, он обычным топором в течение часа делал насечки в бортовой обшивке, пока носовая часть не обломилась и не ушла под воду. После этого «Беспощадный» был взят на буксир эсминцем «Сообразительный», а спасательное судно СП-14 шло сзади, защищая собой от волн искаленный корпус корабля.

По прибытии в Севастополь «Беспощадный» сначала ремонтировался в Северном доке, а затем — на заводе №201. Носовая часть от нулевого до 18-го шп. была заимствована у погибшего эсминца «Быстрый», участок от 18-го до 40-го шп. пришлось изготовить заново. Восстановительные работы уже почти закончились, когда корабль подвергся новому налету. 12 ноября 1941 года в 11.25 250-кг бомба попала в верхнюю палубу в районе 103-го шп., зацепила котел № 2, пробила главную паровую магистраль, двойное дно и взорвалась под днищем на грунте. Еще две бомбы взорвались рядом в 4 — 5 м от правого борта в районе 190-го шпангоута.

Эсминец вновь получил серьезные повреждения. В корпусе образовалось множество гофров и пробоин, 2-е и 3-е котельные отделения были затоплены, заклинило валопроводы, вышли из строя многие механизмы. В придачу в первом котельном отделении вспыхнул пожар — правда, его удалось вскоре потушить.

Благодаря энергичным действиям экипажа распространение воды быстро устранили. Под пробоину подвели пластырь, в дополнение к собственным водоотливным средствам подключили помпы с буксира СП-14. Вечером корабль с дифферентом в

1,75 м и креном в 14° на правый борт был введен в Северный док.

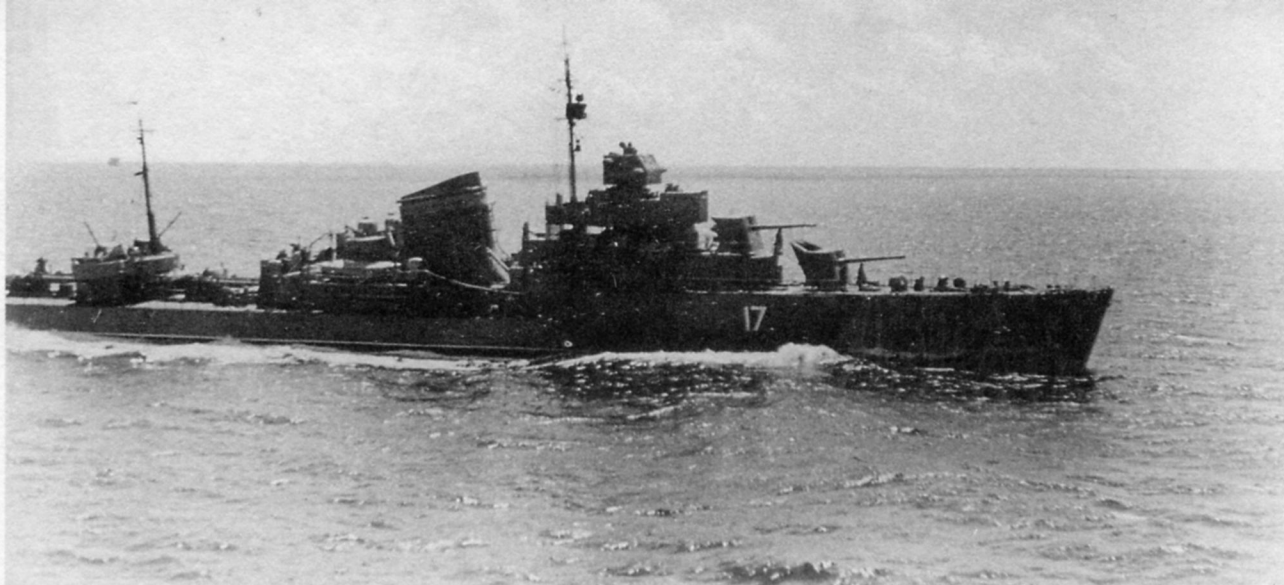
Из-за постоянной угрозы воздушных атак решили дальнейший ремонт «Беспощадного» провести в Потти, для чего в течение нескольких дней эсминец экстренно готовили к переходу. Пробоины заделали пластырями, носовой отсек засыпали пробковой крошкой, в котельных отделениях также уложили мешки с пробкой. Всего на корабль погрузили около 90 кубометров крошеной и листовой пробки.

17 ноября «Беспощадный» на буксире эсминца «Шаумян» вышел из Севастополя в Потти. Поначалу скорость буксировки колебалась в пределах 8 — 13 узлов, но затем в пустые топливные цистерны стала просачиваться вода, образовался крен. Скорость пришлось снизить до 5 узлов. Волны повредили пластыри, течь усилилась. Мотопомпы не справлялись с поступавшей водой. Выручил трактор ХТЗ, предусмотрительно погруженный на палубу: к его двигателю подключили дополнительную помпу. Трое суток напряженной борьбы со стихией увенчались успехом: 20 ноября эсминец прибыл в Потти. Под его носовую часть сразу же подвели понтоны, но прошло еще 2,5 месяца, пока он дождался своей очереди постановки в док. Полный ремонт корабля завершился лишь в сентябре 1942 года. Эсминец вышел на испытания под краснознаменным флагом: 3 апреля за активные действия в начале войны он был награжден орденом Красного Знамени.

С 21 октября до конца ноября «Беспощадный» эскортировал транспорты из Потти в Туапсе, сам перевез из Батуми в Потти 596 красноармейцев. С 29 ноября по 2 декабря совместно с «Бойким» совершил рейд к болгарскому побережью, где атаковал и якобы потопил торпедами вражеский транспорт (по всей вероятности, в условиях плохой видимости принял за суда конвоя прибрежные скалы или береговые сооружения). Всего в бою 1 декабря израсходовал 6 торпед и 141 130-мм снаряд. 9 —

**Эсминец  
«Беспощадный»,  
1942 — 1943 гг.**





**В в е р х у:**  
**«Беспошадный» в море, 1943 г.**  
**С л е в а:** командир «Беспошадного»,  
 а в дальнейшем — командир 1-го  
 дивизиона эсминцев Г.П.Негода.

10 декабря эсминец снова занимался перевозкой войск (доставил из Поти в Туапсе 522 бойца), а 26 — 29 декабря вместе с «Сообразительным» повторил набеговую операцию к вражеским берегам. Корабли опять попали в полосу тумана и, не обнаружив противника, вернулись в Поти.

В ночь с 31 января на 1 февраля 1943 года «Беспошадный» занимался обстрелом позиций неприятеля в районе Новороссийска (за 30 минут выпустил 206 130-мм снарядов). Три дня спустя прикрывал высадку десанта в районе Южная Озерейка, сделал 207 выстрелов из орудий главного калибра (израсходовал 151 осветительный и 56 фугасных снарядов). 13 февраля при переходе из Поти в Геленджик эсминец взял на борт рекордное число бойцов — 1548 человек с вооружением. В тот же день он обстреливал занятое противником побережье в районе Анапы (выпустил 105 снарядов). 4 февраля во время шторма получил легкие повреждения корпуса.

Всего с начала войны до 1 апреля 1943 года «Беспошадный» прошел 18 565 миль (до войны, включая сдаточные испытания — 28 327 миль). За это время он выпустил 1818 130-мм, 710 76-мм, 727 45-мм, 325 37-мм снарядов, израсходовал 605 12,7-мм патронов и 6 торпед. Глубинные бомбы не применялись. Из средств химической защиты интенсивно использовалась дымоаппаратура ДА-2 (поставлено 30 дымзавес), реже — аппаратура ДА-1 (около 10 дымзавес).

Одной из самых трагических дат в истории советского ВМФ стало 6 октября 1943 года. Накануне вечером отряд кораблей в составе лидера «Харьков», эсминцев «Спо-



собный» и «Беспощадный» вышел из Туапсе в набеговую операцию к берегам Крыма. Командир отряда — капитан 2 ранга Г.П.Негода — держал свой брейд-вымпел на «Беспощадном». Ночью корабли разделились: лидер направился к Ялте, а эсминцы — к Феодосии.

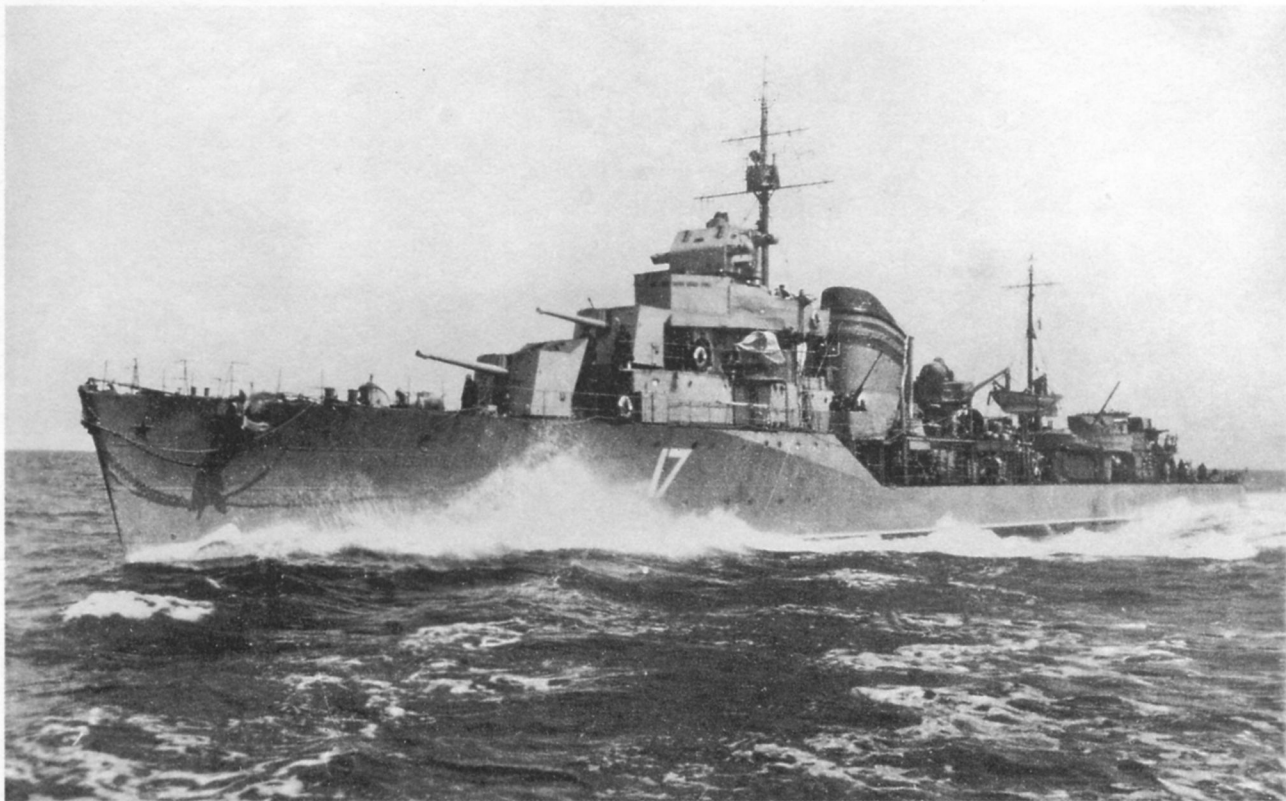
Но скрытно приблизиться к цели не удалось: советские корабли сразу же были обнаружены вражеской авиацией. На подходе к Феодосии, в 5.30 6 октября, их уже поджидали три торпедных катера (S-28, S-42 и S-45). Атаку «шнелльботов» удалось отбить (при этом S-45 получил попадание 37-мм снаряда в машинное отделение и едва не погиб), но по нашим кораблям открыли огонь немецкие береговые батареи. В итоге капитан 2 ранга Негода принял решение отказаться от намеченного обстрела Феодосии и приказал лечь на курс отхода. Утром в районе мыса Меганом «Способный» и «Беспощадный» натолкнулись на торпедные катера S-51 и S-52, возвращавшиеся из Констанцы после ремонта. Встреча для обеих сторон была неожиданной; немцы, симитировав выход в торпедную атаку, вынудили советские эсминцы уклониться, а сами беспрестанно проскочили к Феодосии.

«Харьков» после обстрела Ялты и Алушты повернул назад и в 7.15 присоединился к эсминцам. Отряд взял курс к берегам Кавказа и увеличил скорость до 24 узлов.

Вскоре над советскими кораблями появилось воздушное прикрытие — три истребителя дальнего действия «Киттихаук». В 8.10 им удалось сбить немецкий самолет-разведчик, и Негода приказал эсминцу «Способный» подобрать летчиков. Эта 20-минутная задержка сыграла роковую роль — прежде всего тем, что отвлекла внимание верхней вахты. Примерно в 8.40 появились «юнкеры» авиаполка III/StG-3 (8 Ju-87 в сопровождении четырех истребителей) и внезапно атаковали корабли со стороны солнца. Советские истребители сбили два самолета — Ju-87 и Me-109, но соотношение сил было не в нашу пользу. «Харьков» получил три прямых попадания и лишился хода.

Затем вражеские атаки возобновлялись одна за другой. В 11.50 примерно 10 — 12 бомбардировщиков нанесли удар по «Беспощадному». Одна из бомб, предположительно 250-кг, попала в носовое машинное отделение с правого борта и взорвалась под днищем корабля. Паровая магистраль была перебита, лопнул настил палубы в районе 110 — 115-го шп., образовалась огромная пробоина. Вторая бомба взорвалась вблизи левого борта напротив кормового машинного отделения, изрешетив обшивку корпуса. Эсминец начал крениться на левый борт, освещение погасло, давление пара упало до нуля. Вода мгновенно затопила первое машинное отделение и через пробоины и разошедшиеся швы пос-

**Эсминец  
«Беспощадный»,  
1943 г.**



**Последний  
командир  
«Беспощадного»  
капитан 3 ранга  
В.А.Пархоменко на  
мостике своего  
корабля, 1943 г.**



тупала в 3-е и 2-е котельные отделения. Все силы экипажа были брошены на спасение корабля.

По приказу командира «Беспощадный» избавился от лишнего в данной ситуации оружия — выстрелил торпеды и сбросил глубинные бомбы. Под пробоину с правого борта подвели пластырь, хотя тот прилегал плохо. Воду откачивали ручными помпами, а около 14.00 — с помощью подошедшего «Способного». Последний взял «Беспощадного» на буксир, одновременно осуществляя перекачку топлива с аварийного эсминца в свои цистерны.

Но новый налет перечеркнул появившуюся надежду на спасение. В 14.13 в «Беспощадный» попали сразу четыре бомбы — три в кормовую часть и одна во второе машинное отделение. Эсминец разломился пополам. Кормовая часть затонула почти мгновенно. Носовая некоторое время держалась на воде, но в 14.25, встав верти-

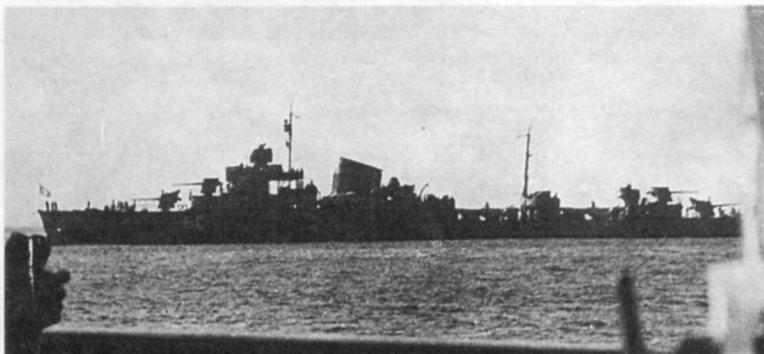
кально форштевнем вверх, ушла в пучину. Чуть позже участь «Беспощадного» разделили «Способный» и «Харьков». Из 903 человек, находившихся на борту трех погибших кораблей, катера и гидросамолеты спасли 187, в том числе 41 из экипажа «Беспощадного».

В годы войны «Беспощадным» командовали капитан 3 ранга П.В.Глазовский (до 17.7.1941), капитан-лейтенант Г.П.Негода (до 24.11.1941, затем стал командиром 1-го дивизиона эсминцев. После гибели «Беспощадного» спасен, переведен на ТОФ), капитан 3 ранга В.А.Пархоменко (с 24.11.1941, спасен, позже стал адмиралом, командующим ЧФ).

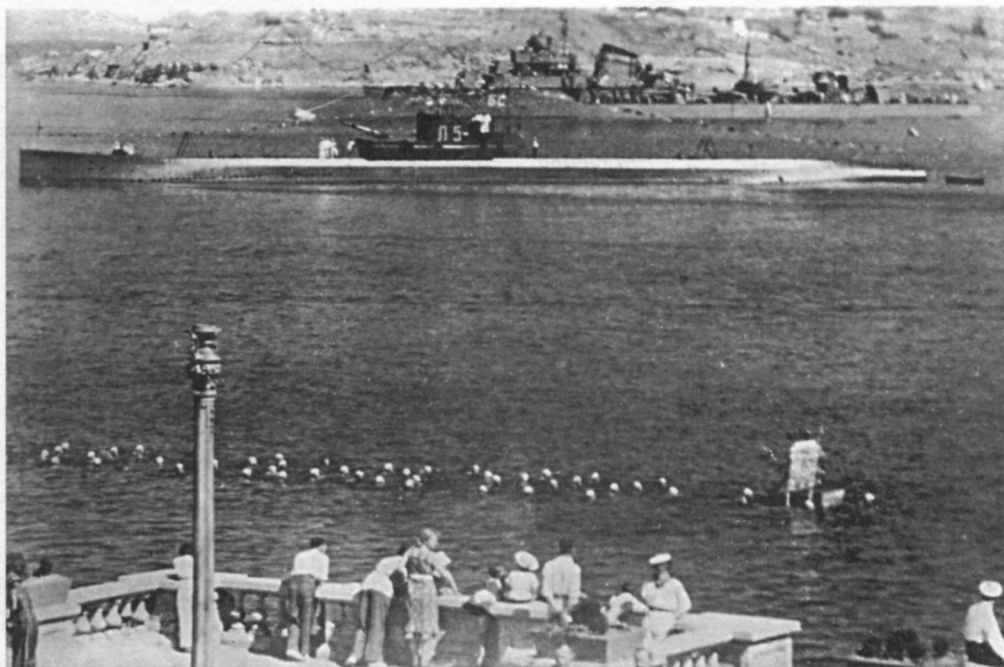
### **«Быстрый»**

Официально вошел в состав ЧФ 7 марта 1939 года. С началом Великой Отечественной войны был включен в систему ПВО главной базы флота. 1 июля 1941 года направлен на ремонт в Николаев, и около 14.00 эсминец вышел из Южной бухты Севастополя. В 14.10 при проходе первой линии бонов (глубина 14 — 16 м) по правому борту в районе 1-го котельного отделения раздался мощный взрыв донной мины, выставленной накануне немецким самолетом. Огромный столб воды обрушился на палубу, многих моряков смыло за борт. В результате 17 человек экипажа\* (вахта 1-го котельного отделения, 4 человека в помещении центрального поста и другие)

**Эсминец «Быстрый»  
накануне войны**



\* По другим данным, число погибших и утонувших — 24.



Парад в честь  
Дня ВМФ  
в Севастополе,  
июль 1940 г.  
В глубине бухты,  
позади подводной  
лодки Л-5, стоит  
эсминец  
«Быстрый».

мгновенно погибли, а более 80 было ранено, то есть мгновенно была потеряна половина экипажа. «Быстрый» начал описывать циркуляцию вправо. Немного не дойдя до Константиновского равелина, он остановился с креном на левый борт: его затормозил левый якорь, самопроизвольно отдавшийся в момент взрыва. Корпус корабля сильно деформировался — в районе центрального поста набор и обшивка оказались вдавлены на 2,5 м. В районе 1-го 130-мм орудия и на 176-м шп. образовались гофры и трещины в обшивке. Котельные отделения № 1 и № 2 были затоплены сразу же, а через 10 — 15 минут после взрыва вода заполнила все помещения до 109-го шп. и между 159-м и 185-м шп. Крен на левый борт достиг 15°, нос сел на грунт.

Поскольку командира БЧ-5 смыло с палубы, а командный состав эсминца получил ранения, борьбу за живучесть возглавил командир машинной группы старший лейтенант Поляков. Однако попытки откачать воду из затопленных отсеков ни к чему не привели.

Примерно в 15.00 вокруг «Быстрого» вспыхнул вытекший из цистерн мазут. Пришлось эвакуировать личный состав. На

помощь подошли три спасательных судна, но пожар удалось потушить только к полуночи. Эсминец к тому времени почти полностью затонул: над водой возвышались только надстройка и часть полубака.

Утром 2 июля приступили к спасательным работам. Выяснилось, что нос корабля сидит на грунте на глубине 6 м, корма — на 12 м. Первым делом сняли 2 130-мм орудия, 3 45-мм полуавтомата и КДП. Но дальнейшим работам помешал разыгравшийся шторм. Командующий флотом вице-адмирал Ф.С.Октябрьский, осмотрев эсминец, определил его положение как безнадежное. Через два дня под ударами волн носовая часть корпуса отломилась по 34-му шпангоуту.

13 июля «Быстрый» все же был поднят аварийно-спасательной службой флота и на следующий день поставлен в док. При детальном осмотре выяснилось, что восстановить корабль будет чрезвычайно трудно. Корпус в районе котельных отделений и между 34-м и 86-м шп. был сильно деформирован, киль перебит, в районе взрыва (58 — 70 шп.) зияла огромная пробоина размером 5х3,5 м. Тем не менее, уже 30 августа корпус эсминца вывели из дока и отбуксировали в Килен-бухту для

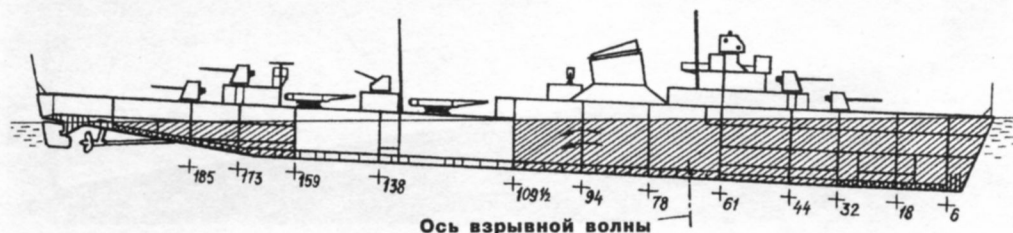


Схема боевых  
повреждений  
эсминца «Быстрый»  
1 июля 1941 г.



продолжения ремонта на плаву. Однако вскоре во время авианалета в него попало несколько бомб. «Быстрый» вторично затонул. После войны, в 1945 году, его подняли и позже разобрали на металл.

Носовая часть «Быстрого» осенью 1941 года была использована для восстановления «Беспощадного». А из снятых 130-мм орудий сформировали береговую батарею № 112.

В течение короткой боевой службы «Быстрого» его командиром (точнее, исполняющим обязанности командира) был капитан 2 ранга С.М.Сергеев.

### «Безупречный»

Главной эсминцем проекта 7 постройки завода имени 61 коммунара (№200). Официально вошел в состав ЧФ 2 октября 1939 года. Весной следующего года в районе Ялты столкнулся с пароходом «Дзержинский» и повредил носовую часть корпуса, после чего проходил ремонт на том же заводе №200 в Николаеве. Вновь вернулся в строй только в начале 1941 года.

В первые дни Великой Отечественной (23 — 25 июня) «Безупречный» принимал участие в минно-заградительных операциях, выставил 219 мин на подходах к Севастополю. С 16 августа участвовал в обороне Одессы. 22 сентября совместно с «Бойким» и «Беспощадным» обеспечивал огневую поддержку десанта под Григорьевкой и подвергся воздушной атаке. 9 «юнкеров» сбросили на «Безупречный» 34 бомбы. Прямых попаданий не было, но от близких разрывов эсминец получил серьезные повреждения. В наружной обшивке позже насчитали 404 осколочные пробоины, из них 152 — ниже ватерлинии. В

районе 180 — 190-го шпангоутов образовались гофры с разрывами и трещинами по верхней палубе. Первое машинное и третье котельное отделения, а также кормовые отсеки быстро заполнились водой. Корабль накренился на правый борт на 17° и лишился хода. С большим трудом его удалось отбуксировать в Одессу. Дифферент на корму при этом достигал 2 м, а запас плавучести сократился до 28% от нормального.

После ремонта «Безупречный» участвовал в эвакуации войск с Тендры, 6 — 7 ноября вместе с «Бойким» доставил на борту 2 батальона морской пехоты из Ялты в Севастополь. 8 декабря, выходя из Поти, эсминец навалился на якорную цепь теплохода «Местком» и повредил обшивку левого борта в районе 161 — 178-го шп. Исправление повреждений заняло 10 дней.

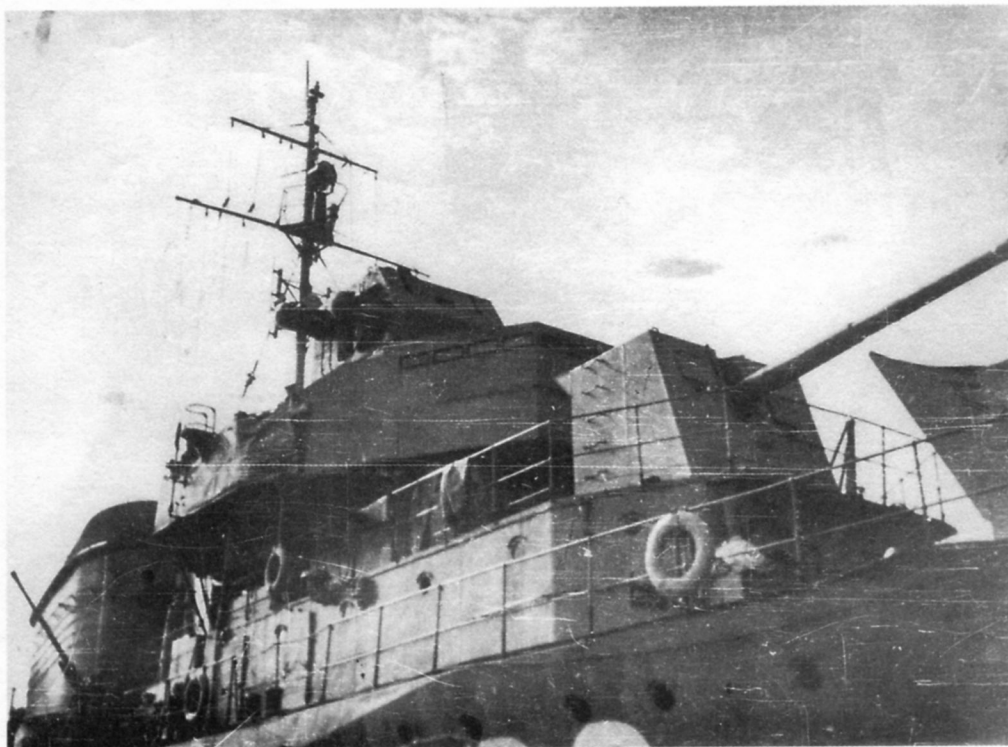
С 25 декабря по 2 января 1942 года «Безупречный» неоднократно обстреливал немецкие позиции под Севастополем (выпустил 304 130-мм снаряда), затем — в районе Феодосии и Старого Крыма, оказывал огневую поддержку десанту в Судаче. В феврале — марте эсминец также занимался обстрелом вражеских позиций в Крыму, в районе Владиславовки, Новомихайловки, Корокеля.

28 мая, после завершения планового ремонта, «Безупречный» успешно отконвоировал в Севастополь транспортный теплоход «Грузия», неоднократно отражая воздушные атаки фашистов.

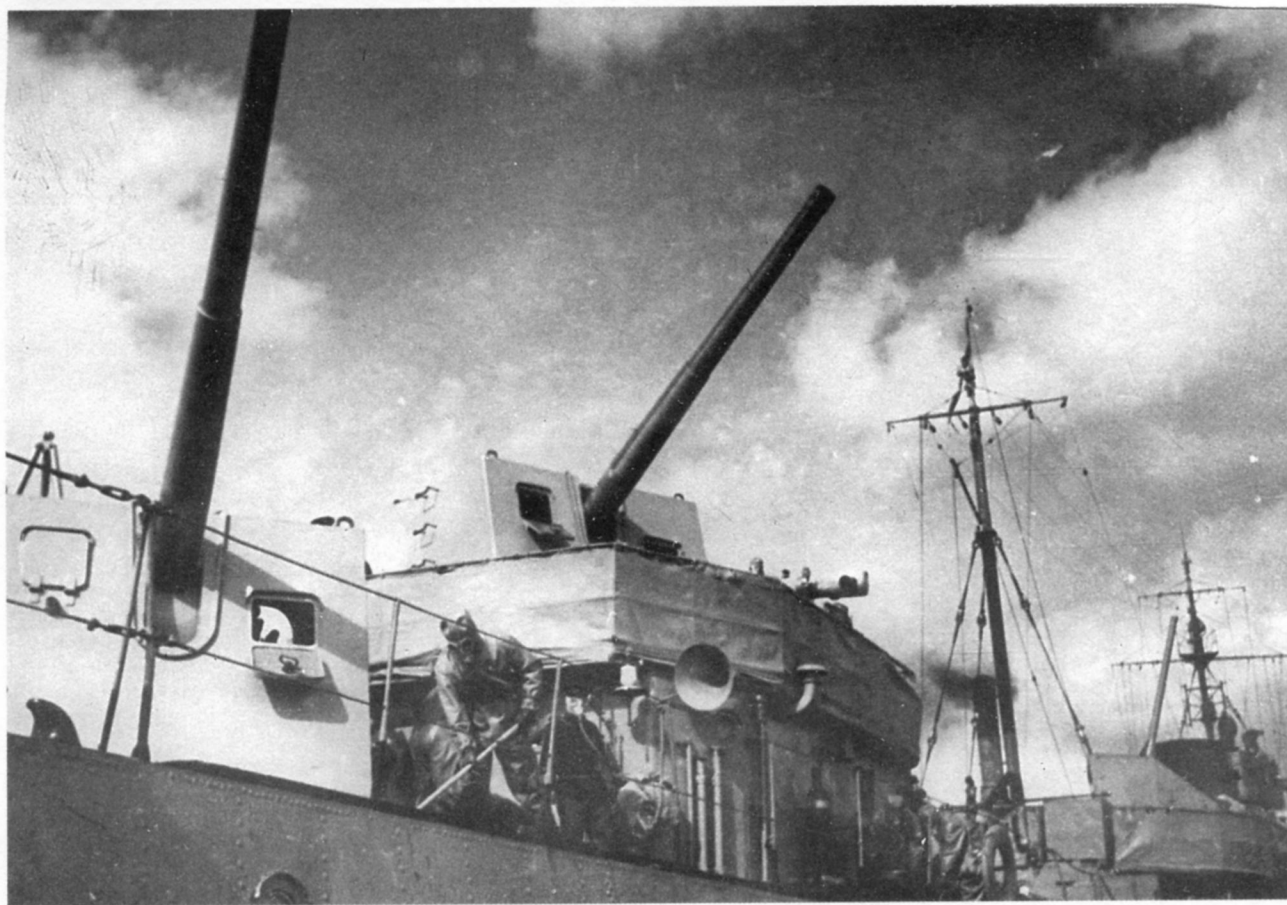
16 июня «Безупречный» вместе с крейсером «Молотов» доставил в Севастополь бойцов 138-й отдельной стрелковой бригады, а затем выпустил 240 снарядов главного калибра по неприятельским позициям в



Транец эсминца  
«Безупречный»



Эсминец  
«Безупречный»,  
1941 — 1942 гг.



На мостике  
эсминца  
«Безупречный».  
Справа — командир  
корабля капитан  
3 ранга П.М.Буряк,  
1942 г.



Бельбекской долине. А вечером 24 июня эсmineц вместе с лидером «Ташкент» совершил свой последний прорыв в осажденную крепость. Он доставил подкрепление — бойцов 142-й морской стрелковой бригады. В обратном направлении корабли перевозили в основном раненых. Всего за первое полугодие 1942 года «Безупречный» доставил из Севастополя 1753 человека, из них 260 лежачих.

Вернувшись в Новороссийск, корабли приняли на борт оставшиеся части 142-й бригады и попытались повторить прорыв. Шедшему первым «Безупречному» не повезло. В 18.57 26 июня 1942 года в 40 милях от мыса Аю-Даг эсmineц атаковали более 20 «юнкеров». Корабль получил несколько прямых попаданий — в кормовой мостик, в первое котельное отделение и полубак. Через несколько минут он затонул. Подошедший к месту гибели «Ташкент» также был атакован авиацией и, сбросив на воду спасательные плоты и пояса, ушел. На следующий день подводные лодки М-112 и М-118 подобрали трех уцелевших моряков. Это все, кто остался в живых из экипажа, а также взятых на борт 320 красноармейцев и 16 медицинских работников (по другим данным число находившихся на борту солдат достигало 400). Вместе с кораблем погиб и его бесшмелный командир — капитан 3 ранга П.М.Буряк.

#### «Бдительный»

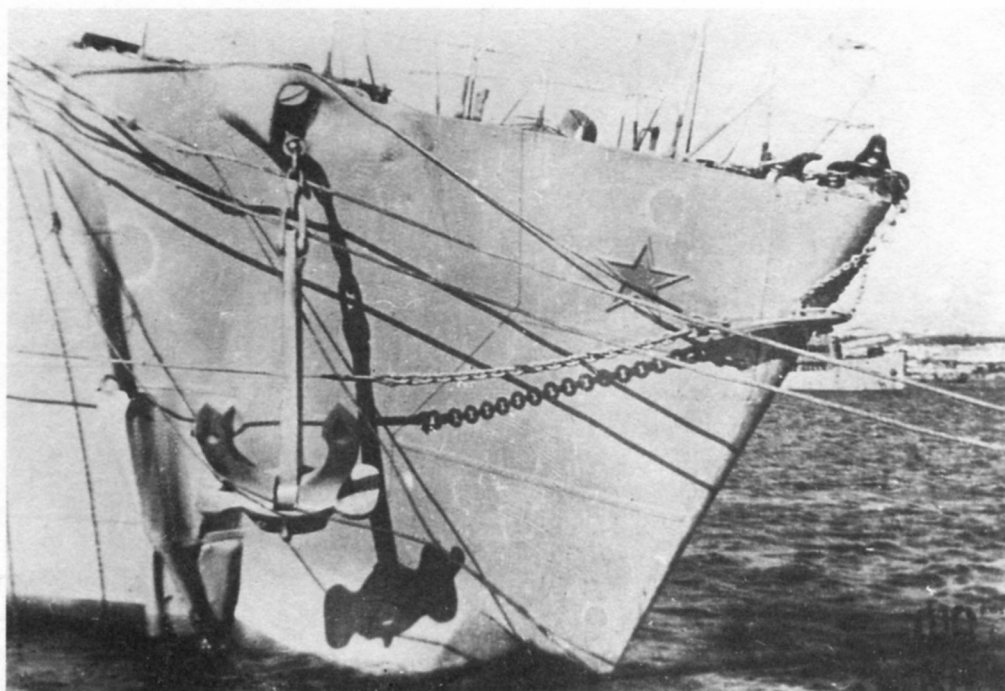
Эсmineц встретил начало войны, находясь в текущем ремонте в Николаеве. 19 июля, после завершения работ, перешел в Одессу, на следующий день — в Севастополь.

13 августа обеспечивал буксировку недостроенных кораблей из Николаева; в этот же день в районе Очакова столкнулся с пароходом «Каменец-Подольск» и получил повреждения корпуса в районе первого машинного отделения. После экстренного ремонта на Севморзаводе ушел в Одессу, там 26 — 27 августа участвовал в обстрелах позиций румынских войск.

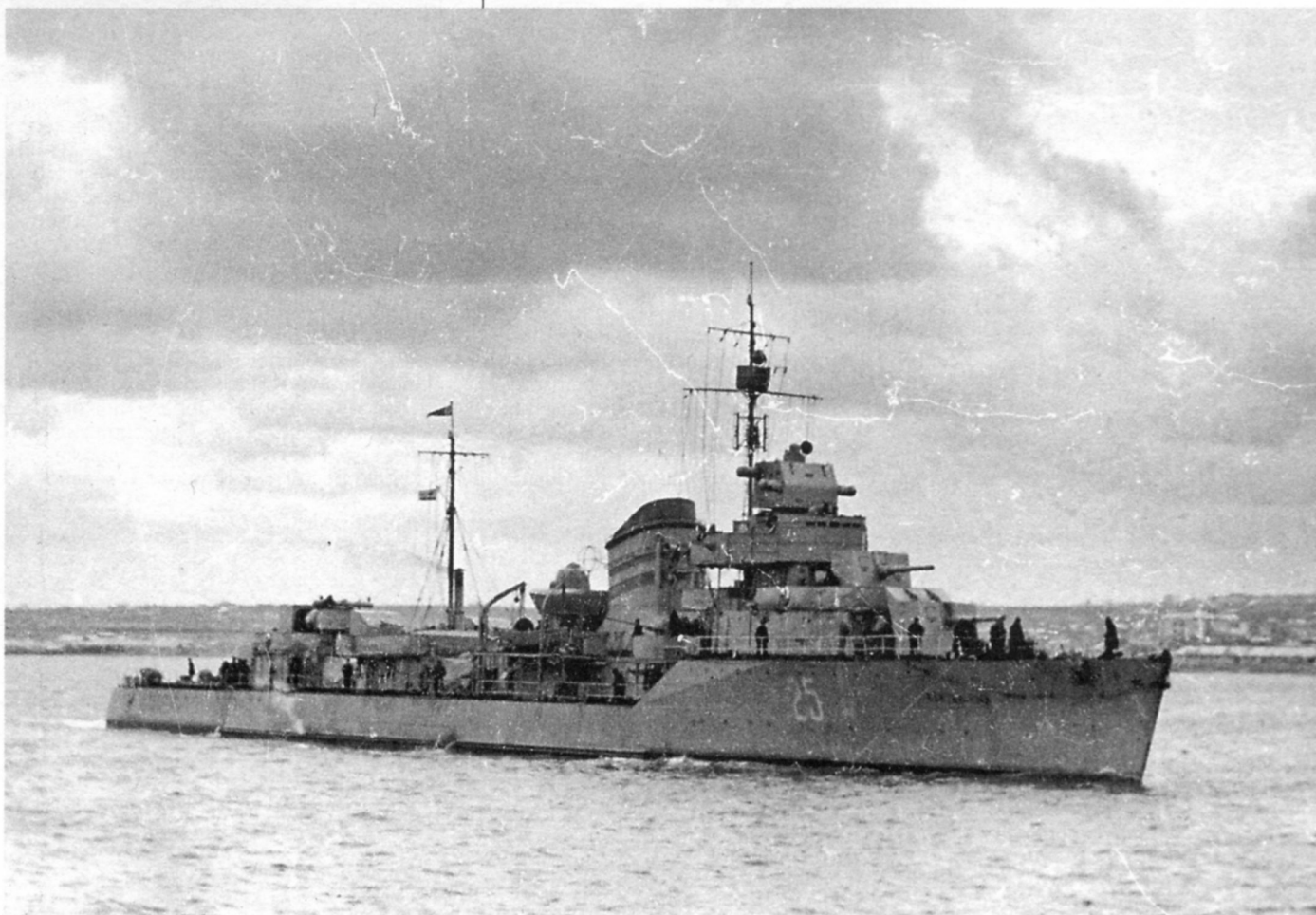
24 сентября в Севастопольской бухте в районе Сухарной балки сел на мель (носовая часть до 10-го шпангоута свернута вправо), из-за чего вновь был поставлен на ремонт. В боевых действиях «Бдительный» начал участвовать в октябре 1941 года. 30 октября он вместе с эсминцем «Шаумян» эвакуировал личный состав 119-го морского авиаполка из Донузлава в Севастополь. Затем «Бдительный» участвовал в переброске сухопутных частей с Тендры и обороне Севастополя. Но 9 ноября несчастливый корабль сел на мель в Керченском проливе у косы Тузла. Хотя он сумел самостоятельно сняться и уйти в Керчь, все равно он снова выбыл из строя: в районе 2-го котельного отделения образовалась пробоина в подводной части, были погнуты лопасти винтов. Аварийный ремонт эсминца в слабо оснащенном порту Туапсе затянулся до середины февраля 1942 года.

С 26 февраля «Бдительный» активно участвовал в обстрелах позиций противника на приморском фланге Крымского фронта, в районе Феодосии, Владиславовки и Новомихайловки, а с апреля включился в обеспечение транспортных коммуникаций Кавказ — Севастополь. 17 апреля он конвоировал санитарный транспорт «Сванетия», следовавший из Севастополя в Но-





Нос эсминца  
«Бдительный»  
после посадки  
корабля на мель  
24 сентября 1941 г.  
В н и з у:  
«Бдительный»,  
зима 1941/42 г.



**«Бдительный»,  
затонувший  
в Новороссийске  
после авианалета  
2 июля 1942 г.**



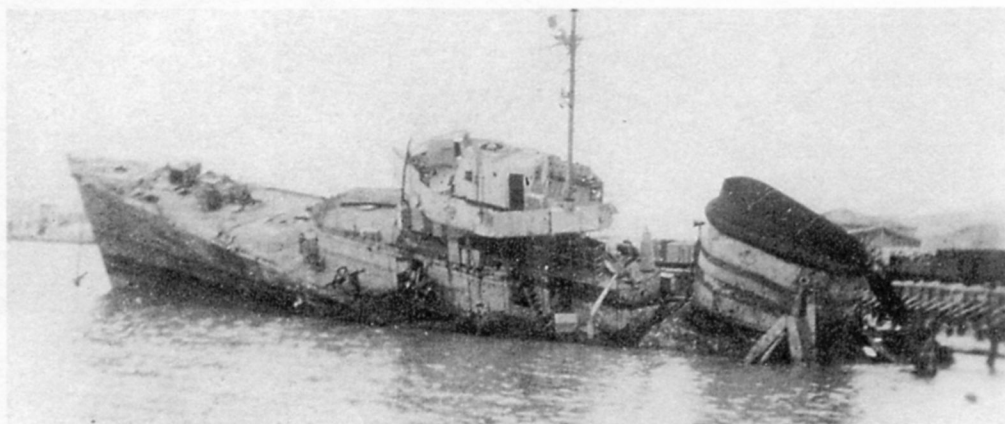
новороссийск. На переходе транспорт дважды атаковали бомбардировщики Люфтваффе — сначала 12, а затем 9 самолетов. Во время второго налета в «Сванетию» попали две торпеды, и в 16.30 она затонула. Через 17 минут последовала третья воздушная атака — на сей раз непосредственно на «Бдительный». Эсминец, ведя плотный заградительный огонь и маневрируя, отразил налет и избежал попаданий. На месте гибели транспорта он подобрал из воды 143 человека и доставил их в Туапсе. Остальные находившиеся на «Сванетии» 753 человека утонули.

Эсминец неоднократно обстреливал вражеские позиции под Севастополем (с апреля по июнь 1942 года израсходовал более 500 снарядов главного калибра), а 9 мая вместе с «Сообразительным» вел огонь по неприятелю в районе Феодосии. Затем «Бдительный» прошел плановый ремонт и снова обеспечивал переходы кораблей и судов между Севастополем и портами Кавказа. С февраля по июнь совершил 7 транспортных рейсов из Севас-

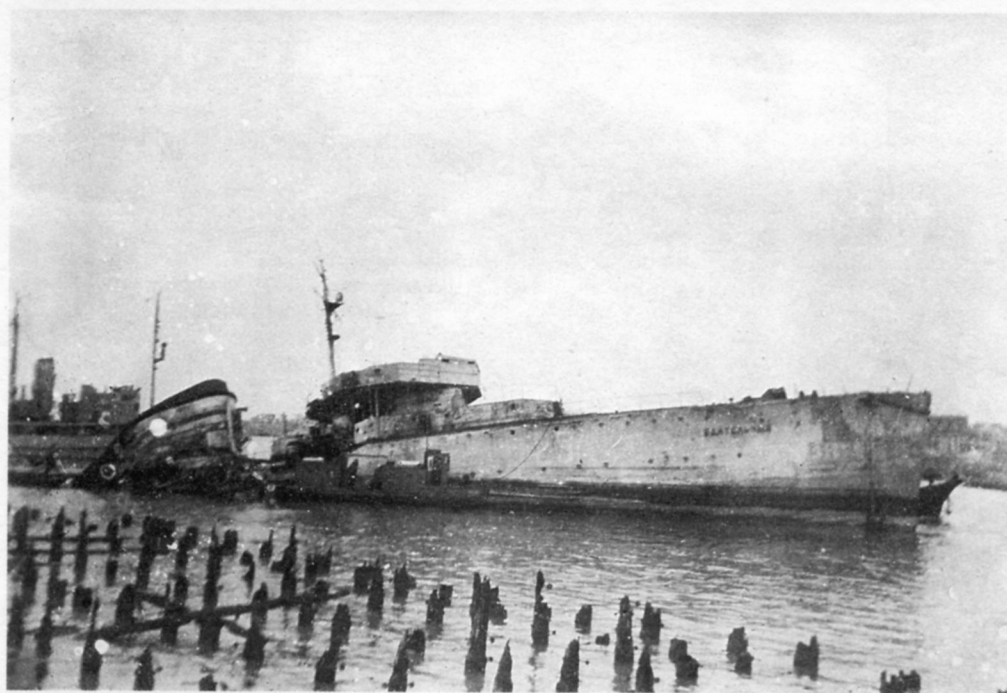
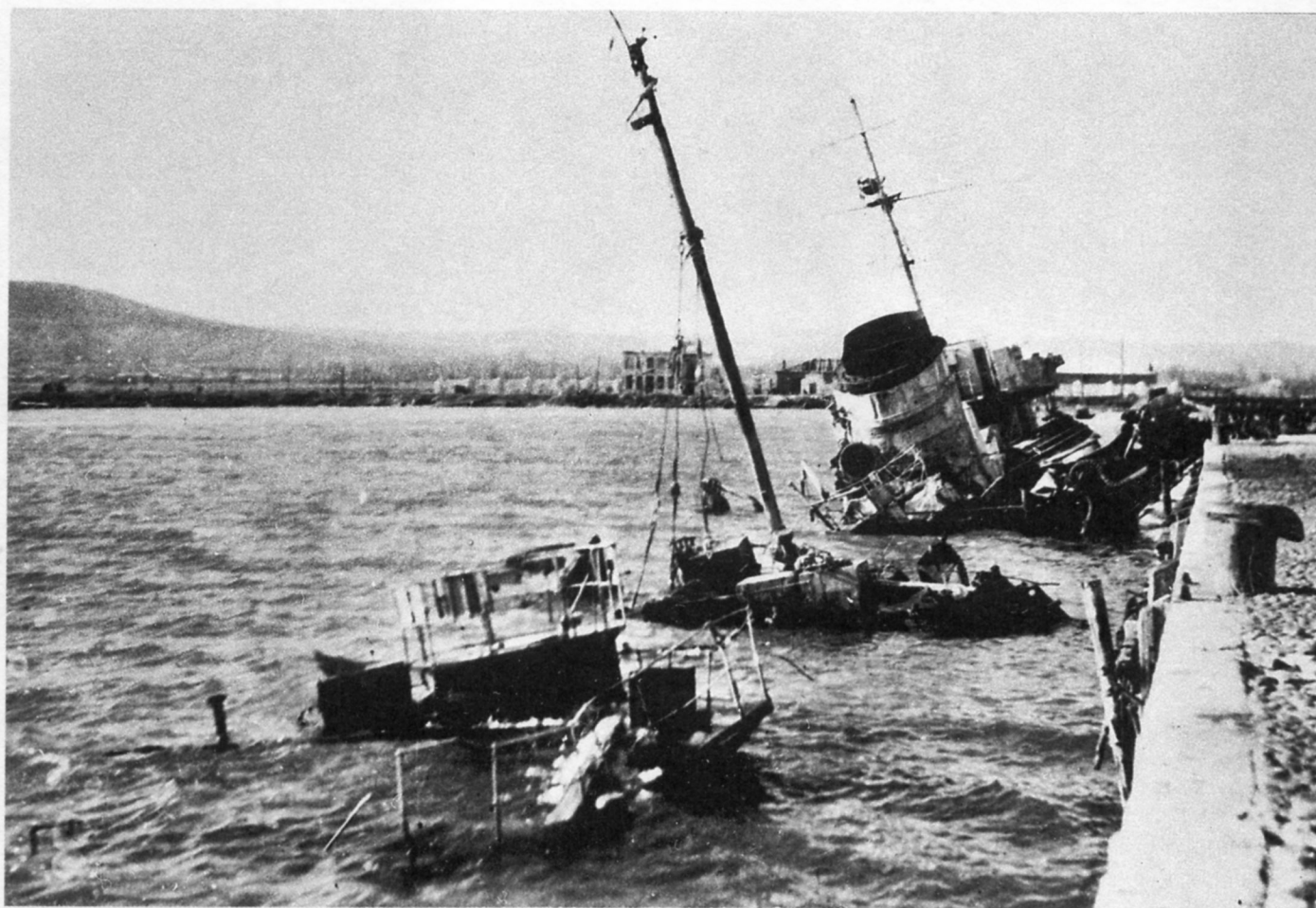
тополя, перевезя на борту 2656 человек, в том числе 510 лежащих раненых. Всего же на счету «Бдительного» 11 рейсов в осажденный город-крепость.

Вместе с «Ташкентом» и «Безупречным» «Бдительный» стал одним из последних крупных боевых кораблей, прорвавшихся в осажденный Севастополь. 25 июня он доставил бойцов 142-й морской стрелковой бригады. Вернувшись в Новороссийск, эсминец немедленно вышел в море — на сей раз он вместе с «Сообразительным» был послан навстречу тяжело поврежденному вражеской авиацией лидеру «Ташкент». Эсминцы выполнили задание: с их помощью искалеченный лидер сумел достичь базы.

Это был последний поход «Бдительного». 2 июля 1942 года эсминец стоял в Новороссийске у Лесного причала, готовясь к сопровождению в Поти находившегося рядом поврежденного лидера «Ташкент». В 11.20 Новороссийскую базу неожиданно атаковали многочисленные вражеские бомбардировщики (предположительно 64



**Затонувший  
«Бдительный».  
С корабля сняты  
артиллерия и КДП,  
1942 г.**



**«Бдительный»  
на грунте у причала  
Новороссийского  
порта. Из-за  
огромных  
разрушений от  
восстановления  
корабля пришлось  
отказаться.**





**Остов эсминца  
«Бдительный»  
в Новороссийске,  
1942 г.**



«Юнкерса» Ju-88 из I/KG-76 и полтора десятка истребителей Me-109). Всего немцами было сброшено около 170 бомб. Примерно в 11.25 одна бомба весом около 500 кг попала в район первого машинного отделения «Бдительного», пробила корпус насквозь и взорвалась под днищем. От ее взрыва загорелся мазут, а в 11.35 от пожара сдетонировали боевые части двух торпед, находившихся в носовом торпедном аппарате. Корабль переломился на две части. Затем произошел взрыв в кормовом погребе. «Бдительный» в считанные минуты лег на грунт.

Восстановлению эсминец не подлежал. В 1948 — 1952 годах он был поднят по частям и сдан на слом.

В годы войны «Бдительным» командовали капитан-лейтенант Н.И.Боярский (до 26.9.1941), капитан 3 ранга А.М.Ованесянц (до 20.3.1942) и капитан 3 ранга А.Н.Горшенин (с 20.3.1942 по 2.7.1942).

### **«Смышленный»**

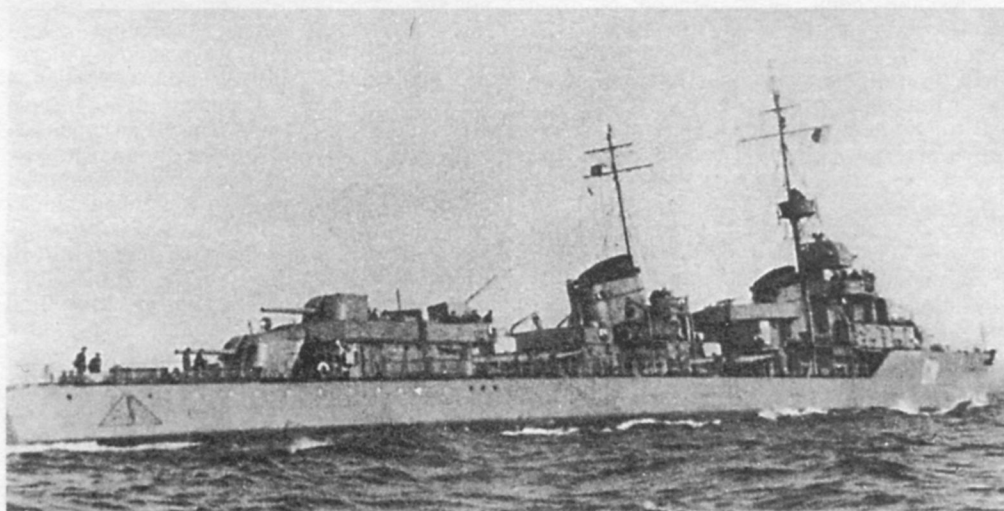
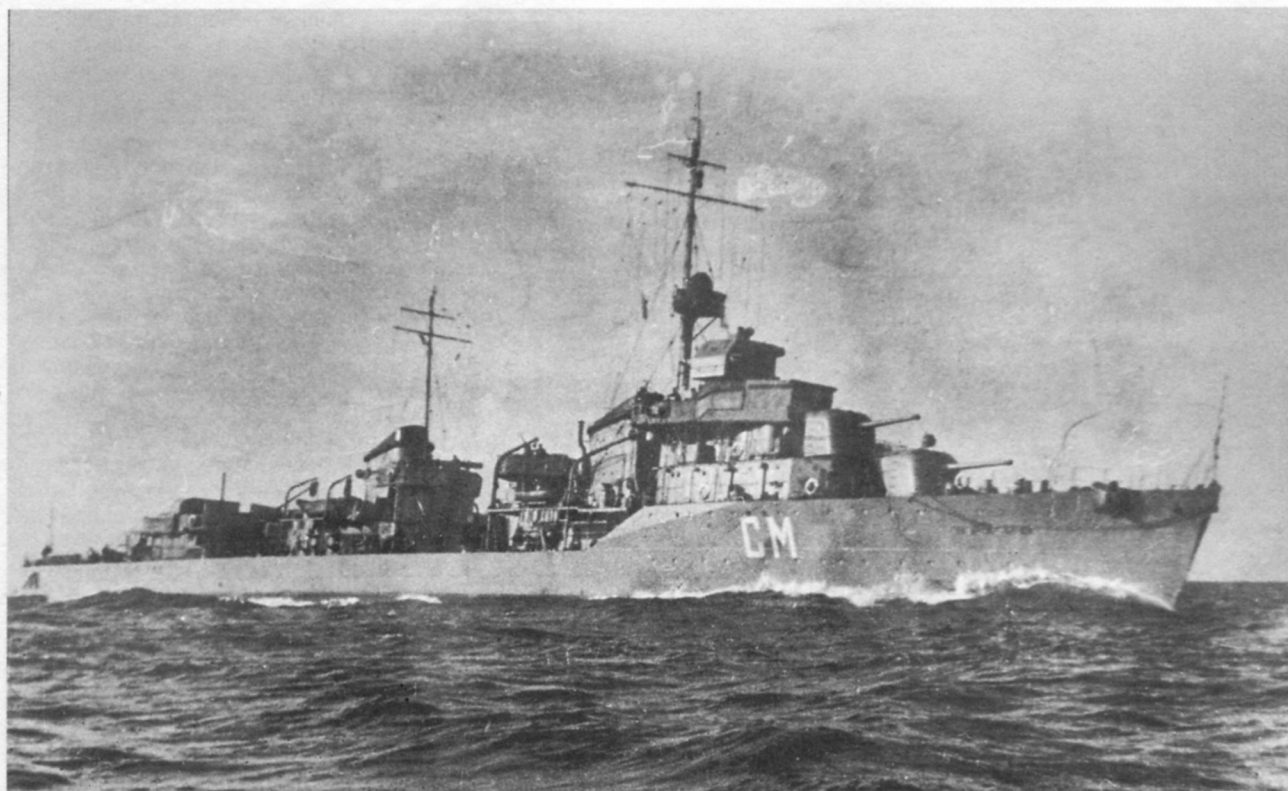
Головной черноморский эсминец проекта 7У официально бы принят флотом 10 ноября 1940 года, но подъем флага на корабле состоялся лишь после завершения доводочных работ — 12 апреля следующего года. 15 — 20 июня 1941 года «Смышленный» вместе с другими эсминцами 3-го дивизиона участвовал в крупных маневрах ЧФ, проведенных совместно с Одесским военным округом.

С первых дней войны «Смышленный» включился в боевую деятельность флота. Вечером 23 июня 1941 года эсминец вместе с «Беспощадным» и лидером «Харьков» вышли к о. Фидониси на перехват отряда румынских кораблей, однако информация о выходе последних в море оказалась ошибочной. 25 июня «Смышленный» вместе с «Сообразительным» был привлечен к печально известной набеговой операции на Констанцу и включен в состав группы поддержки. Но на выходе из

Севастополя при движении по фарватеру между минными заграждениями «Смышленный» зацепил параваном за грунт и отстал. Он встретил крейсер «Ворошилов» только на следующий день в 7.25, когда отряд уже возвращался в базу. На заключительном этапе неудачной для нашего флота операции эсминец вместе с «Сообразительным» прикрывал поврежденный лидер «Харьков», отражая налеты вражеской авиации.

В первой половине июля эсминец занимается эскортированием танкеров и других торговых судов на маршруте Туапсе — Батуми, а затем возвращается в Севастополь для монтажа размагничивающих обмоток системы ЛФТИ. С 19 августа участвует в обороне Одессы, сопровождает транспорты, ведет огонь по неприятельским войскам. 27 августа комендоры «Смышленного» выпустили 88 130-мм снарядов по румынской батарее и заставил ее замолчать. 30 августа эсминец провел 8 стрельб, а на следующий день сопровождал в Севастополь поврежденный лидер «Ташкент». 2 сентября «Смышленный» вступил в охранение конвоя из транспортов «Молдавия», «Котовский» и «Днепр», следовавших из Одессы в Новороссийск. Затем он вернулся в Одессу, вновь оказывал огневую поддержку защитникам города. В ночь на 14 октября эсминец вместе с «Бодрым» провел минную постановку, выставив 67 мин. При эвакуации одесского гарнизона «Смышленный» утром 16 октября покинул порт одним из последних. По пути в Севастополь он сопровождал транспорты и отразил несколько воздушных атак.

Затем — оборона Севастополя, рейсы между главной базой флота и Кавказским побережьем. С 10 по 15 ноября «Смышленный» сопровождал танкер «Эмба», буксировавший 5000-тонный плавучий док из Севастополя в Потти. На переходе отряд попал в сильный шторм, буксирные тросы постоянно рвались, и эсминцу также пришлось



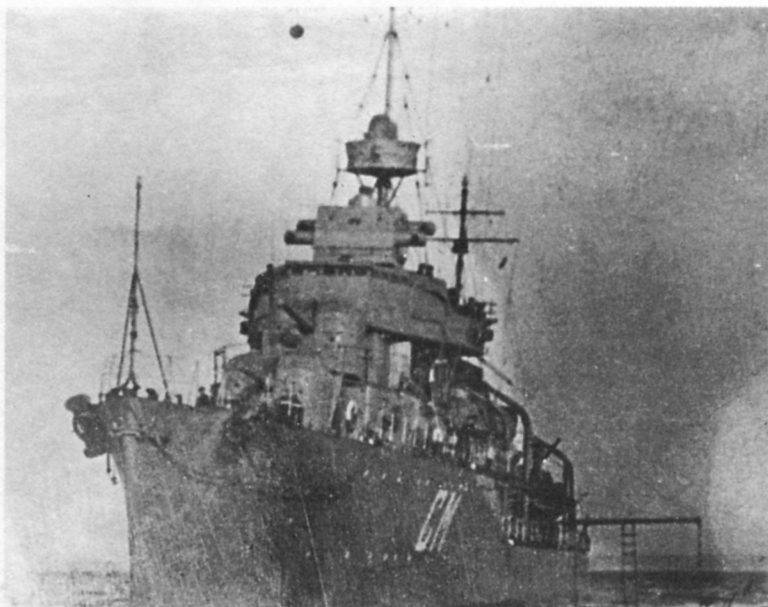
**Эсmineц  
«Смышлeный» на  
ходовых  
испытаниях, 1940 г.  
Любопытная  
деталь: название,  
нанесенное на  
бортах корабля,  
содержало  
грамматическую  
ошибку —  
«СмышлeНный».  
Лишняя буква «н»  
была срезана лишь  
в августе 1941 г.**

подключиться к буксировке дока. С огромными трудностями плавдок был доставлен по назначению. Впоследствии оказалось, что эта операция имела исключительно важное значение, позволив после оставления Севастополя создать хотя бы какую-то ремонтную базу для кораблей ЧФ.

С 23 ноября «Смышлeный» активно привлекается для обстрела неприятельских войск под Севастополем. 28 ноября эсmineц на позиции в районе мыса Фиолент охранял обстреливавший противника линкор «Парижская коммуна» и одновременно

вел огонь по врагу сам, выпустив 120 130-мм снарядов. В декабре «Смышлeный» прошел планово-предупредительный ремонт в Туапсе, а затем перевозил в Севастополь маршевое пополнение, вновь обстреливал неприятеля на подступах к осажденному городу. За период с 22 по 31 декабря эсmineц израсходовал более 800 снарядов.

В ночь на 1 января 1942 года «Смышлeный» вместе с крейсером «Молотов» и лидером «Ташкент» отконвоировал из Новороссийска в Севастополь транспорты «Аб-



**«Смышленный»  
на рейде,  
1940 — 1941 гг.**

хазия» и «Белосток», а затем вел огонь по наступающему противнику из Северной бухты (выпустил 56 130-мм снарядов). Вечером 1 января эсминец ушел в Туапсе, а 3-го снова взял курс на Севастополь, следуя в охранении транспорта «Пестель». На следующий день — очередной обстрел вражеских позиций (выпустил около 120 снарядов), ночью — переход в Новороссийск и вечером 5 января — опять выход в Севастополь с ротой солдат на борту.

В тот же день 5 января в Евпатории с катеров высадили десант, отбивший у немцев южную часть города. Вторую очередь десанта должен был доставить «Смышленный». Но, прибыв 6 января на рейд Евпатории с батальоном морской пехоты на борту, эсминец не смог выполнить боевую задачу из-за шторма и сильного огня с берега. Корабль вернулся в Севастополь. 16 ян-

варя он в условиях непогоды опять подошел к Евпатории и обстрелял расположенные там батарею и прожекторный пост, но к тому времени все оставшиеся в городе десантники уже погибли. Вечером того же дня «Смышленный» ушел в Туапсе.

22 января на Кавказское побережье обрушился сильнейший ураган. 10-балльный ветер оборвал якорную цепь стоявшего в гавани Туапсе крейсера «Молотов», и последний навалился на «Смышленный». Эсминец оказался зажат между причалом и огромной машиной крейсера. В результате корпус «Смышленного» получил ряд повреждений; обшивка была деформирована на протяжении 12 м. Аварийный ремонт корабля выполнялся силами экипажа и продолжался в течение месяца.

Первая же боевая операция после ремонта эсминца снова оказалась сопряжена с серьезными штормовыми повреждениями. 20 февраля крейсер «Молотов» и сопровождавшие его эсминцы «Смышленный» и «Сообразительный» вышли в море с целью обстрела немецких тыловых позиций и береговых батарей в районе Феодосии. Дуэль наших кораблей с противником велась ночью в условиях качки и сильного ветра, но, по данным разведки, оказалась весьма успешной. «Молотов» и «Сообразительный» обстреливали Коктебель и Старый Крым, «Смышленный» вел огонь по вражеской батарее и «привел ее к молчанию». Выполнив задание, корабли повернули назад. Но к утру 21 февраля непогода переросла в сильный шторм. Волнение моря достигало 8 баллов при необычно короткой (30 — 50 м) волне. «Смышленный» получил многочисленные повреждения: появились трещины в наружной обшивке, потеряли герметичность заклепочные швы, лопнул один шпангоут... Таким образом, еще раз подтвердилась слабость корпусов кораблей проектов 7 и 7У.

Несмотря на повреждения, эсминец «Смышленный» с 27 февраля по 4 марта



**«Смышленный»  
в море, 1941 г.**





1942 года почти постоянно находился в море, неоднократно вел обстрел вражеских позиций под Феодосией, а также осуществлял огневую поддержку демонстративного десанта в Алуште. Уже возвращаясь в Новороссийск, он отразил атаку «хейнкелей» He-111.

5 марта эсминец успешно отконвоировал в Керчь транспорты «Василий Чапаев», «Березина» и «Тракторист» с войсками и боевой техникой для Крымского фронта. Но на обратном пути «Смышленный» из-за ошибки в счислении попал на свое же минное заграждение у мыса Железный Рог. В 5.05 утра 6 марта по правому борту взметнулся столб воды, дыма и пламени. Взрыв произошел в районе 1-го и 2-го котельных отделений, которые вскоре оказались полностью затоплены. Корабль стал на якорь и запросил о помощи.

Днем к месту происшествия подошли лидеры «Харьков» и «Ташкент», катера, тральщики. В минном поле удалось протралить фарватер, и «Смышленный» своим ходом вышел на чистую воду. Второй эшелон ГЭУ работал и позволял пострадавшему эсминцу развивать скорость в 8 узлов. Корабли взяли курс на Новороссийск. Казалось, все самое страшное уже позади, и это, по всей

видимости, подействовало на экипаж «Смышленного» расхолаживающее...

В 20.17 командир эсминца сообщил, что корабль не слушается руля и идти сам больше не может. К 0.49 7 марта на «Смышленном» кончилась котельная вода — второй эшелон ГЭУ пришлось остановить. А около 2.00 вышел из строя дизель-генератор, и эсминец остался без электроэнергии и освещения.

Тем временем погода ухудшилась: северо-западный ветер достиг силы 6 — 7 баллов. Лидер «Харьков» попытался буксировать терпящий бедствие «Смышленный», но через 20 минут 5-балльные волны оборвали буксирный трос. Лидер сильно страдал от качки, и его попытки снова взять эсминец на буксир не увенчались успехом. Бороться с поступающей водой только с помощью ручных помп и аварийных средств было крайне сложно, и к утру на «Смышленном» оказались затопленными оба машинных и 3-е котельное отделения; начало заливать 4-й кубрик. В 8.00 корабль потерял остойчивость и повалился на правый борт, накрыв спущенные катер и шлюпку; вторую шлюпку разбило о борт. Через 6 минут эсминец затонул кормой вниз, а затем раздался три мощных взрыва — это рвались

**«Смышленный»  
в боевом походе,  
1941 — 1942 гг.**

глубинные бомбы. Те из моряков, что еще держались на воде, погибли от динамического удара. Находившимся поблизости кораблям удалось спасти всего двух человек. Вместе со «Смышленным» погиб и его единственный командир — капитан 3 ранга В.М.Шегула-Тихомиров.

### «Сообразительный»

Второй из черноморских эсминцев проекта 7У, «Сообразительный» в конце 1940 года вышел в Севастополь на государственные испытания. Тогда же в командование кораблем вступил старший лейтенант С.С.Ворков, остававшийся в этой должности на протяжении последующих четырех лет. 10 мая 1941 года «Сообразительный» был принят госкомиссией, 7 июня на нем подняли военно-морской флаг, и корабль официально вошел в состав ЧФ. Две недели спустя началась война.

Первым боевым походом эсминца стал непродуманный и неудачно осуществленный набег на Констанцу. Целью операции являлось уничтожение нефтехранилища и разведка обороны румынской военно-морской базы. Первоначально «Сообразительный» вместе с эсминцем «Смышленный» и лидером «Харьков» включили в ударную группу, но позже отряд переформировали: обе «семерки-У» вошли в группу поддержки, возглавляемую крейсером «Ворошилов» (непонятно, для чего создавалось столь мощное прикрытие, ведь единственным крупным нашим противником на Черном море в то время были всего-навсего 4 румынских эсминца весьма почтенного возраста!). Непосредственно артиллерийский удар по базе должны были нанести лидеры «Москва» и «Харьков». Общее руководство операцией штаб флота поручил командующему отрядом легких сил контр-адмиралу Т.А.Новикову, поднявшему флаг на крейсере.

Вечером 25 июня отряд вышел из Севастополя. В темноте корабли группы поддержки потеряли друг друга, и лишь на рассвете «Сообразительному» удалось догнать флагманский крейсер. Дальнейший ход операции обернулся трагедией. В 5.21, через 20 минут после открытия огня по берегу, взорвался и затонул лидер «Москва» — корабль маневрировал на вражеском минном поле. Попытка спасти оказавшихся в воде моряков «Харьков» попал под обстрел румынской береговой батареи и получил серьезные повреждения. Его скорость упала до 6 узлов, и лишь по счастливой случайности лидеру удалось покинуть опасный район, избежав прямых попаданий снарядов и авиабомб.

В 7.26 в охранение возвращавшегося «Харькова» вступил «Сообразительный». Корабли отразили воздушную атаку, отогнав одиночный неприятельский бомбардировщик, когда в 8.30 с левого борта, на курсовом угле 45°, якобы был обнаружен

след торпеды. «Сообразительный» резко развернулся и, пройдя над предполагаемым местом вражеской подводной лодки, сбросил серию глубинных бомб — 4 больших и 8 малых. Большие бомбы устанавливались на глубину от 25 до 75 м, малые — до 15 м. По сообщениям наблюдателей, во время взрывов из воды на мгновение показались корма субмарины, затем на поверхности появились воздушные пузыри и масляные пятна... Как известно, в то время у противника на Черном море имелась всего одна подводная лодка — румынская «Дельфинул», — но она находилась достаточно далеко от Констанцы. Поэтому в течение долгого времени бытовала версия, будто жертвой «Сообразительного» стала советская ПЛ Щ-206 под командованием капитан-лейтенанта С.А.Каракая. Эта лодка не вернулась из своего первого боевого похода, и не исключалось, что она могла выйти в атаку на наши корабли, ошибочно приняв их за румынские. Однако исследования последних лет\* позволяют сделать вывод, что никакой подводной лодки в районе Констанцы на самом деле не было. А следы торпед и пятна масла на воде вообще в первые месяцы войны мерещились морякам почти постоянно, зачастую безо всяких на то оснований.

В 13.15 зенитчики эсминца отразили последнюю воздушную атаку, обстреляв одиночный самолет. Вечером корабли вернулись в Севастополь. Всего за 26 июня «Сообразительный» израсходовал 10 76-мм и 21 45-мм снаряд, а также 80 12,7-мм патронов и 12 глубинных бомб.

В течение июля — августа эсmineц в основном занимался конвойной службой. 29 августа «Сообразительный» эскортировал следовавшие из Феодосии в Севастополь транспорты «Днепр» и «Чапаев». В 19.05 у мыса Ай-Тодор отряд был атакован двумя вражескими самолетами — торпедоносцем и бомбардировщиком. Эсmineц открыл огонь из всех орудий, в том числе из 130-мм. Самолеты удалось отогнать, хотя «Днепр» все же получил легкие повреждения от близких разрывов бомб.

В ночь на 31 августа «Сообразительный» и «Днепр» прибыли в Одессу. К тому времени шли бои уже на ближних подступах к городу, и гавань простреливалась вражеской артиллерией. В течение трех дней эсmineц поддерживал огнем наши войска, выполнив 13 стрельб по береговым целям. Днем огонь велся с помощью корректировочного поста, а с наступлением сумерек — по площадям с использованием ЦАС-2, работавшего на автомат. Чтобы не

\* Как установлено, последнее радиодонесение от командира Щ-206 было получено 28.6.1941, через двое суток после набега на Констанцу. Причем в нем говорится, что корабль противника до этого времени лодка не встречала. — См. К.Б.Стрельбицкий. Навечно остались в глубинах Черного моря... М., 2003, с.25.



дать неприятелю пристреляться, кораблю приходилось постоянно менять позицию и неоднократно ставить дымовые завесы. «Сообразительный» несколько раз пытались атаковать и самолеты Люфтваффе, но ему каждый раз удавалось уклониться от бомб. Особенно опасным был воздушный налет 2 сентября. В 10.43 два «юнкерса» Ju-87 с крутого пикирования сбросили на эсминец 8 бомб, одна из них разорвалась на расстоянии 8 — 10 м от борта. К счастью, обошлось без повреждений. При возвращении с огневой позиции «Сообразительному» предстояло проскочить входные ворота одесского порта, по которым хорошо пристрелялись румынские батареи. Командир эсминца лихо выполнил непростую задачу: поставив густую дымзавесу и сбрасывая на ходу дымовые шашки, он ворвался в гавань на скорости 25 узлов! Чтобы не врезаться в причал, пришлось экстренно отдавать якоря. Риск оправдался — «Сообразительный» избежал попаданий и благополучно ошвартовался в порту. Ночью эсминец ушел в Феодосию.

Всего за три дня корабль выпустил по врагу 364 130-мм, 80 76-мм и 327 45-мм снарядов, а также израсходовал 390 12,7-мм патронов. По сообщениям с передовых позиций, эффективность огня была

достаточно высокой, за что экипажу эсминца объявили благодарность от имени Военного совета Одесского оборонительного района.

6 — 7 сентября «Сообразительный» конвоировал из Феодосии в Севастополь транспорты «Армения», «Грузия» и «Украина». После гибели эсминца «Быстрый» приходилось опасаться акустических донных мин, поэтому от Камышовой бухты до Севастополя суда вели на буксире, чтобы не создавать шума от собственных винтов. Это был уже 18-й боевой поход «Сообразительного».

23 сентября эсминец сопровождал транспорт, следовавший из Севастополя к Тендре. Вечером поступил приказ идти на помощь эсминцу «Беспощадный», который был сильно поврежден немецкой авиацией и буксировался из Одессы в Севастополь спасательным судном СП-14. Утром следующего дня «Сообразительный» прибыл в указанный квадрат. Из-за штормовой погоды маломощный СП-14 оказался не в состоянии выполнить задачу. Пришлось буксирный трос с «Беспощадного» завести на «Сообразительный». Однако надломленный нос «семерки», висевший лишь на листах наружной обшивки, сильно мешал движению. К тому же он, раскачиваясь, на-

**Эсминец  
«Сообразительный»  
в Севастопольской  
бухте,  
1941 — 1942 гг.**



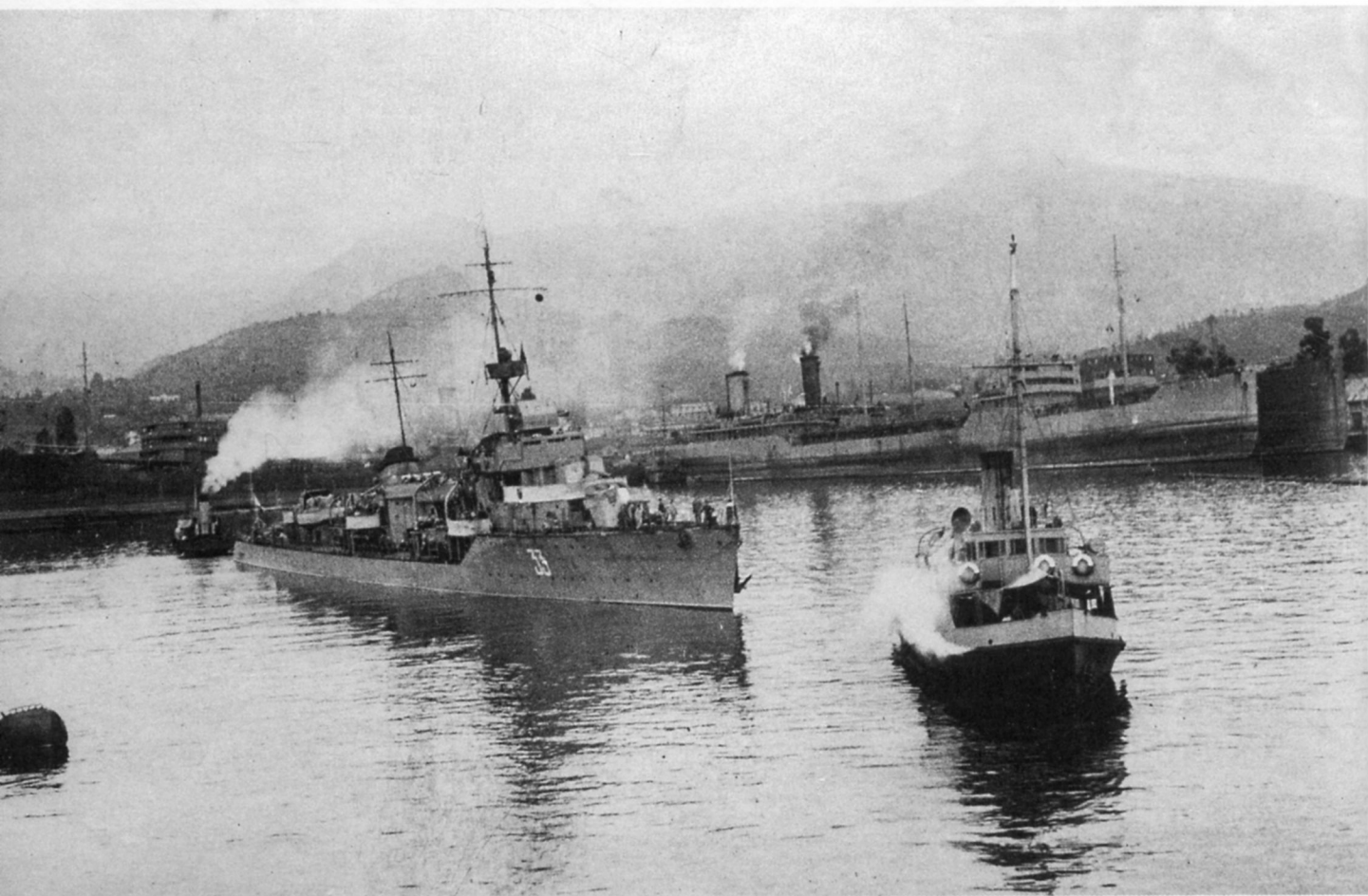
чал сдирать обшивку с корпуса. Пришлось листы обшивки обрубить вручную, изуродованная часть корпуса ушла на дно, и «Сообразительный» двинулся в путь с поврежденным товарищем со скоростью 7 — 8 узлов. Несколько раз над кораблями пролетали вражеские самолеты, но, к счастью, бомб не сбрасывали. В противном случае обоим эсминцам пришлось бы несладко: им, лишенным возможности маневрировать, отражать воздушные атаки было бы очень трудно. Но все обошлось благополучно. Утром 25 сентября корабли подошли к Евпатории, а через несколько часов встали на якорь в Севастопольской бухте.

Весьма напряженным для экипажа «Сообразительного» стал ноябрь 1941 года. В экстремальном режиме прошел 35-й поход корабля, когда ему вместе со «Способным» пришлось срочно доставить из Тамани в Севастополь 500 человек десанта. В густом тумане, при видимости всего в 1 — 3 кбт, эсминцы шли со скоростью 32 узла на расстоянии 1 — 2 кбт друг от друга. Еще более трудным было конвоирование к Босфору танкеров «Аванесов», «Туапсе», «Сахалин» и ледокола «Микоян». 26

ноября отряд вышел из Батуми под escortом лидера «Ташкент» и эсминцев «Сообразительный» и «Способный». На следующий день погода резко ухудшилась, а затем разыгрался свирепый шторм. Сила ветра достигла 10 баллов, волна — 8 — 9 баллов. Снежные заряды временами снижали видимость до нуля. Крен на подветренный борт «Сообразительного» достигал 55°, в штурманской рубке все прокладочные инструменты слетали со стола. Волны сорвали с креплений и унесли в море шлюпку, параван левого борта и несколько глубоинных бомб.

Корабль выполнил поставленную перед ним задачу на пределе своих возможностей. 29 ноября он вернулся в Туапсе с полностью израсходованным запасом топлива — так, что к причалу ему пришлось подтягиваться на якорях! Кстати, тогда обратили внимание на конструктивный недостаток эсминцев проекта 7 и 7У: отверстия во флорах топливных цистерн располагались не у самого дна, а несколько выше. В результате на дне цистерн скапливался мертвый запас мазута, который не могли забрать насосы. То есть из-за ошибки проектировщиков и без того не слишком боль-

**«Сообразительный»  
в Новороссийске,  
1942 г.**



шое количество топлива уменьшалось еще примерно на 20 т.

25 декабря началась Керченско-Феодосийская десантная операция. «Сообразительный» принял в ней самое активное участие. 29 — 30 декабря он отконвоировал из Туапсе в Феодосию транспорты «Курск», «Фабрициус» и «Красногвардеец». На следующий день на эсминце поднял флаг командующий операцией капитан 1 ранга Н.Е.Басистый. Погода прояснилась, и начались непрерывные атаки гитлеровской авиации: в течение дня «Сообразительный» 5 раз открывал огонь по вражеским самолетам. В 14.46 корабль обстрелял главным калибром неприятельский аэродром, выпустив 20 снарядов. Огонь велся с дистанции 168,5 кбт. Вечером эсминец выпустил еще 102 130-мм снаряда по дороге Феодосия — Керчь, где, по данным разведки, находилось большое скопление немецких войск.

В первый день нового, 1942 года «Сообразительный» провел 5 стрельб из орудий главного калибра. Тем временем погода ухудшилась. Мороз и сильный ветер вызвали сильное обледенение корабля. Изнурительная работа по скалыванию льда оказалась бесполезной. К вечеру следующего дня сила ветра достигла 8 баллов, а температура понизилась до -15°; из-за летящих во все стороны брызг слой льда на верхней палубе достигал 25 см. Тем не менее, эсминец сохранял боеспособность и выполнил еще несколько стрельб по берегу. 3 января его дважды бомбили самолеты Люфтваффе, но все 6 сброшенных бомб упали в 30 — 40 м от борта и не причинили вреда. К тому времени на корабле оставалось всего 80 т топлива, что заставило Н.Е.Басистого перевести свой штаб на эсминец «Бойкий». «Сообразительный», приняв в топливные цистерны 70 т водяного балласта, ушел в Новороссийск.

За 4 прошедших дня эсминец выпустил по сухопутному и воздушному противнику 283 130-мм, 144 76-мм и 146 45-мм снарядов и израсходовал 330 12,7-мм патронов. А всего за 1941 год он совершил 43 боевых выхода в море, отконвоировал 44 транспорта, прошел 13 874 мили за 1108 ходовых часов.

С 6 по 9 января 1942 года «Сообразительный» отконвоировал из Новороссийска в Феодосию транспорт «Кубань» и в обратном направлении — транспорт «Шахтер». За это время эсминец и эскортируемые суда неоднократно подвергались воздушным атакам, причем 10 самолетам удалось сбросить бомбы, которые, к счастью, не причинили повреждений. Зенитчики «Сообразительного» выпустили по бомбардировщикам 67 76-мм, 100 45-мм снарядов и 240 12,7-мм пуль.

15 января корабль вновь участвует в десантной операции — на сей раз в Судаке. Приняв на борт в Новороссийске 241 бой-



**Командующий эскадрой ЧФ вице-адмирал Н.Е.Басистый (слева) и командир эсминца «Сообразительный» капитан 3 ранга С.С.Ворков, 1943 г.**

ца из состава 226-го горнострелкового полка, он поздно вечером высаживает их в бухте Новый Свет. Экипаж корабля делает все возможное, чтобы доставить солдат на берег сухими — на 15-градусном морозе «водные процедуры» могли обернуться резким снижением боеспособности десанта. Утром 16 января «Сообразительный» ушел в Новороссийск. А через сутки он уже ошвартовался в Феодосии и вел огонь главным калибром по наступавшим немецким войскам. 19 и 23 января — новые походы к берегам Крыма, обстрелы объектов под Феодосией, прикрытие нового десанта в Судаке...

Зима 1941/42 года выдалась необычно суровой. Штормовой ветер, волны, мороз усугубляли и без того тяжелое положение Черноморского флота. Ураган, налетевший 22 января на Новороссийскую бухту, повредил десяток стоявших там кораблей и судов. Командир «Сообразительного» вовремя сориентировался и вывел свой эсминец на внешний рейд, что позволило избежать больших неприятностей. Но зато в походе 21 февраля, состоявшемся сразу после завершения планово-предупредительного ремонта, кораблю досталось сполна. Под ударами 8-балльных волн прогнулась палуба в районе 23 — 26-го шпангоутов, согнулся пиллерс, появились трещины в листах настила. В наружной обшивке на 35 — 36-м шп. образовались гофры. Через деформированные дверцы и крышки люков, иллюминаторы под полубака начала сочиться вода. Были сорваны и унесены в море вышка для троса на полубаке, 6 стоек леерного ограждения, кранцы, 2 вентиляционных грибка. Образовались трещины в щитах 1-го и 4-го 130-мм орудий, погнулся левый кронштейн большого бомбосбрасывателя, разбились стекла в окнах ходовой рубки. Наконец, при резком крене на левый борт сломалась и упала в воду грот-мачта. Эсминцу пришлось уменьшить ход до 12 узлов и возвращаться в базу.

Едва закончился ремонт, как «Сообразительному» выпало новое испытание. 6 марта корабль взял на борт 170 бойцов и око-



**«Сообразительный»  
пересекает курс  
возвращающегося  
из Севастополя  
лидера «Ташкент»,  
27 июня 1942 г.**

ло 15.00 вышел из Туапсе в Севастополь. На эсминце находился член военного совета флота дивизионный комиссар И.И.Азаров. В ночь на 7-е погода внезапно испортилась. К 4.00 ветер усилился до 7 баллов, волнение моря — до 6. От ударов встречных волн в настиле полубака и верхних поясах обшивки появились трещины, сквозь ослабленные заклепочные соединения стала поступать вода. Только что заделанная обшивка в районе 35 — 36-го шп. снова растрескалась; в наружной обшивке между 32-м и 46-м шп. с обоих бортов образовались гофры. В настиле палубы между кожухом первой трубы и мостиком появилась поперечная трещина длиной 0,8 м; в районе 94 — 96-го шп. — три трещины по 0,3 м. 14 иллюминаторов, 8 водонепроницаемых дверей и 5 крышек люков деформировались и потеряли герметичность. Во внутреннюю отсеки поступило около 300 т воды. В 4.10 волной сорвало крепление глубинных бомб и 4 бомбы Б-1 смыло за борт.

В таком состоянии «Сообразительный» прибыл в Севастополь. У Херсонесского маяка он подвергся атакам — к счастью, безуспешным — трех вражеских бомбардировщиков. Вскоре вокруг корабля начали рваться снаряды — это вела огонь немецкая артиллерия со стороны Бельбека. Эсминцу пришлось поставить дымовую завесу и врываться в Северную бухту, как когда-то в Одессу, на максимально воз-

можной скорости. Несмотря на полученные во время шторма повреждения, ему удалось успешно повторить рискованный маневр. Находясь в Севастополе, корабль счастливо избежал попаданий и затем благополучно вернулся на Кавказ вместе со старым крейсером «Коминтерн» и транспортом «Кубань».

После очередного ремонта «Сообразительному» предстояло окунуться в самое пекло боев. 23 мая наши войска оставили Керченский полуостров, и немцы с новой силой ринулись на штурм Севастополя. Гарнизон осажденной крепости остро нуждался в пополнениях, боеприпасах, продовольствии. Помочь защитникам мог только флот.

Вечером 25 мая из Батуми вышел отряд в составе крейсера «Ворошилов» (на нем держал флаг контр-адмирал Н.Е.Басистый) и эсминцев «Сообразительный» и «Способный». На борту следовавших в Севастополь кораблей находилось 3017 бойцов 9-й морской бригады, 33 полевых орудия (в том числе 8 122-мм гаубиц), 27 станковых пулеметов, значительное количество боеприпасов.

В 19.31 27 мая, когда до Севастополя оставалось всего несколько часов хода, с «Сообразительного» обнаружили немецкий самолет и немедленно открыли заградительный огонь. Тот сбросил бомбы, упавшие в 70 м от эсминца, и скрылся. Но че-



рез полчаса враг появился снова. Бомбардировщики и торпедоносцы с небольшими интервалами совершали атаки на отряд до поздней ночи. Последний налет был произведен, когда наши корабли находились у самого входа в Северную бухту: сброшенные с «хейнкелей» торпеды выскочили на берег у Херсонесского музея. Но ни одного попадания немцы не добились.

Находиться в Севастополе было опасно, поэтому выгрузка войск и оружия заняла всего 30 минут. На борт взяли людей, подлежащих эвакуации. В частности, «Сообразительный» принял 301 раненого и 456 осужденных. Той же ночью корабли отправились в обратный путь.

Наутро воздушные атаки возобновились. В 8.17 «Сообразительный» с дистанции 50 кбт открыл огонь по одиночному самолету, летевшему на высоте 2000 м. Сброшенные с него бомбы не причинили вреда. Гораздо опаснее оказался следующий налет, начавшийся в 11.43. 7 торпедоносцев и 3 бомбардировщика, приблизившись к кораблям, разделились на 3 группы и одновременно атаковали с разных направлений. Своей главной целью они выбрали «Сообразительный».

Эсминец открыл огонь из всех орудий. По торпедоносцам, снижавшимся в момент сброса торпед до 5 — 10 м, стреляли 130-мм дистанционными гранатами. Один из вражеских самолетов удалось подбить —

он задымил и врезался в воду. Резко перекладывая курс, «Сообразительный» сумел уклониться от 6 выпущенных по нему торпед и 8 бомб. Немцам пришлось уйти ни с чем. Этот эпизод Великой Отечественной стал одним из самых ярких примеров грамотных действий командира и экипажа корабля при отражении массовой воздушной атаки.

Всего за 27 — 28 мая «Сообразительный» израсходовал 36 130-мм, 121 76-мм, 212 45-мм снарядов и 500 12,7-мм патронов.

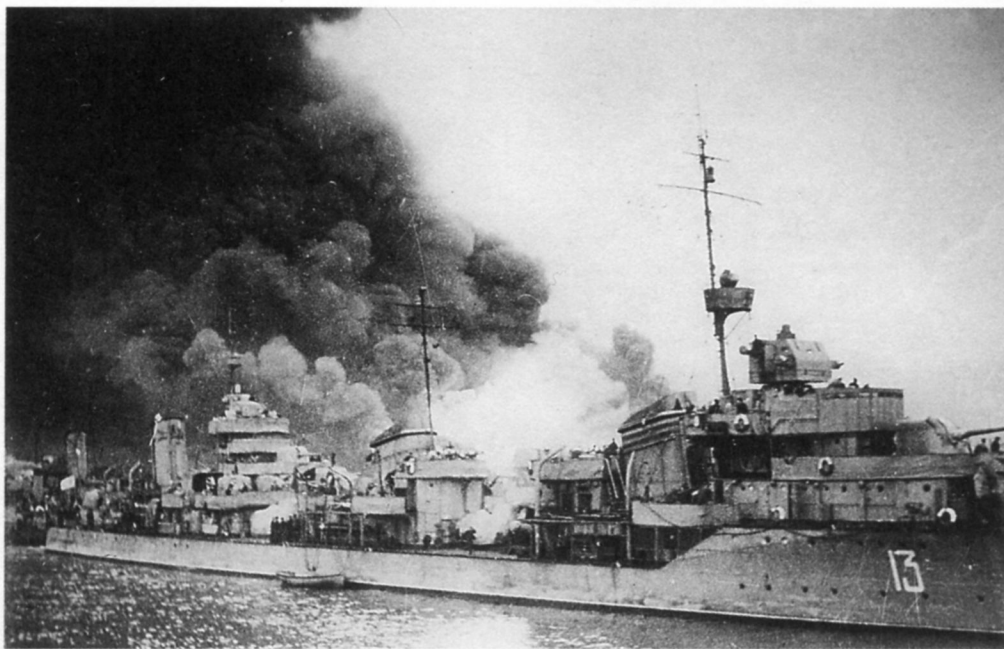
Постоянные межбазовые переходы стали для эсминца привычной каждодневной работой. Рано утром 27 июня он прибыл из Поти в Новороссийск. На его борту находилось около 100 т различных грузов, включая уложенные прямо на палубе 305-мм снаряды, предназначавшиеся для севастопольской 35-й батареи. После дозаправки топливом «Сообразительный» должен был прорваться в осажденный город-крепость. Но в 6.40 прием мазута пришлось прервать: поступил приказ немедленно выходить в море для встречи тяжело поврежденного лидера «Ташкент».

Возвращавшийся из Севастополя «Ташкент» встретили в 26 милях от берега. Принявший около 1000 т воды и погрузившийся носом по верхнюю палубу, лидер чудом держался на плаву. А на его борту находилось около 3000 человек! «Сообразительный» подошел к правому борту поврежден-

**«Сообразительный»  
принимает  
на борт морских  
пехотинцев,  
август 1942 г.**



После налета  
вражеской авиации.  
Позади  
«Сообразитель-  
ного» — пожар  
на танкере  
«Передовик».  
Батуми, 18 января  
1943 г.



ного корабля и снял с него 1975 раненых солдат и эвакуированных мирных жителей. Больше эсминца взять не мог: его остойчивость и так вызывала опасения. К счастью, тут подоспели катера и эсминец «Бдительный». «Сообразительный» возвратился в Новороссийск. Перевозка рекордного для «семерок» количества грузов прошла успешно, если не считать момента швартовки: из-за ринувшихся на берег пассажиров эсминец накренился на 15° и лег левым бортом на пирс. Возникла опасность, что лежащие на палубе 12-дюймовые снаряды скатятся за борт, но все обошлось благополучно.

Через 5 дней «Сообразительный» стал свидетелем одной из самых крупных на Черноморском флоте трагедий. 2 июля 1942 года Новороссийск подвергся массированному воздушному налету. «Юнкерсы» в сопровождении истребителей (по нашим данным, 64 Ju-88 и около 15 Me-109) неожиданно вынырнули из-за туч и сбросили на гавань около 170 бомб. Всего за четверть часа были уничтожены лидер «Ташкент», эсминец «Бдительный», санитарный транспорт «Украина» и несколько малых судов. Многие корабли получили повреждения. «Сообразительному» снова повезло: в момент атаки на нем проходили учения зенитчиков, и по самолетам немедленно был открыт огонь. Возможно, лишь поэтому эсминец избежал прямых попаданий, хотя от близких разрывов он все же пострадал. Особенно много неприятностей причинила 500-кг бомба, угодившая в железнодорожный путь, проходивший у самого борта. Палубу полубака засыпало метровым слоем земли и щебня, а искореженные рельсы зацепились за нос корабля и прижали

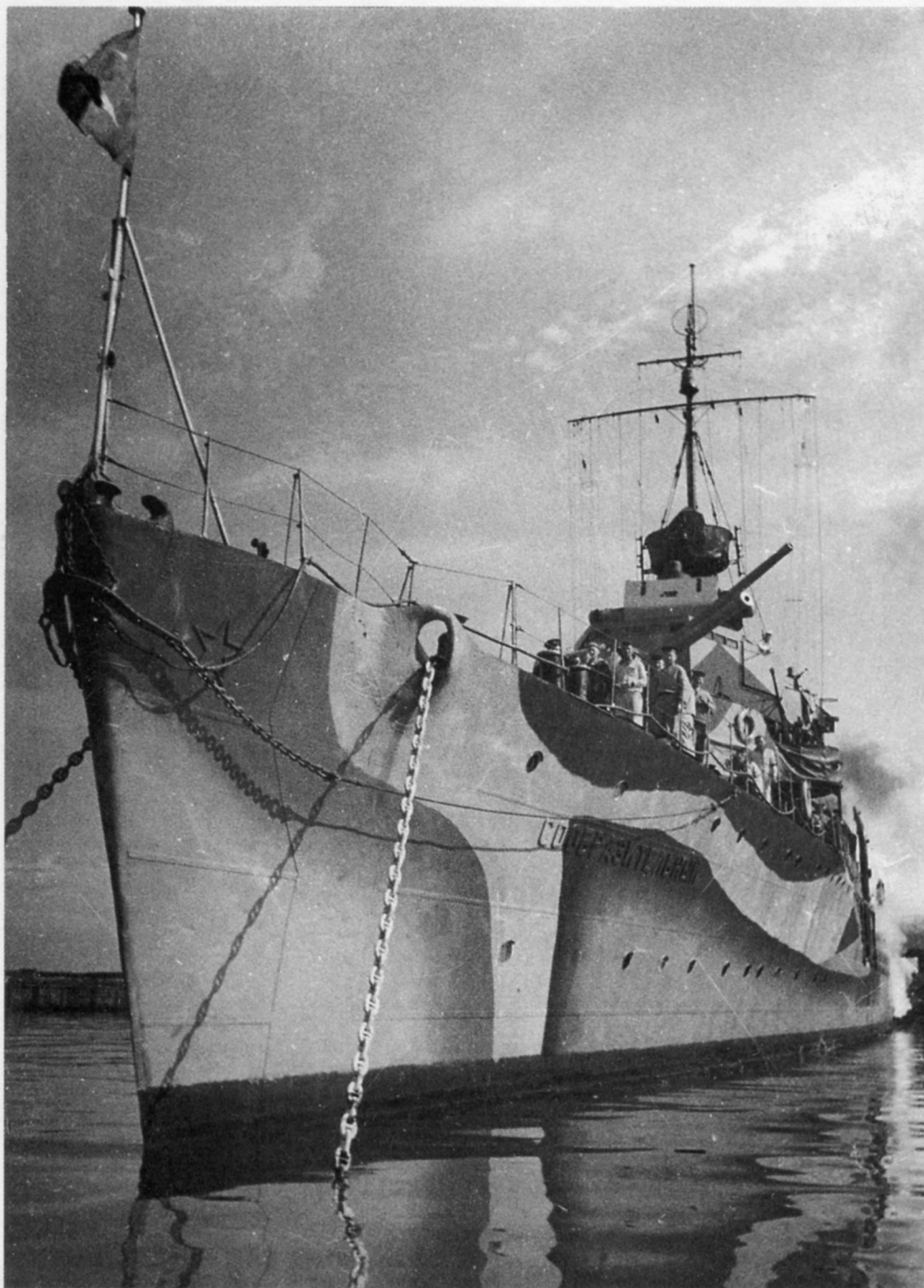
его к пирсу. От сильного сотрясения вышли из строя компасы и все электронavigационные приборы.

Сразу же после налета на «Сообразительный» прибыл командующий эскадрой адмирал Л.А.Владимирский и приказал немедленно покинуть базу: немцы могли повторить атаку. На эсминце экстренно развели пары, с трудом отцепили согнутые в виде гигантских крючков рельсы. В море шли без компаса, ориентируясь по очертаниям берега; вечером благополучно прибыли в Туапсе.

После ремонта (июль — август) «Сообразительный» дважды выходил в Цемесскую бухту для обстрела вражеских позиций в районе станиц Наберджаевская, Красно-Медведевская, Верхне-Баканская и Нижне-Баканская. 1 сентября эсминец выпустил 151 130-мм снаряд, 2 сентября — 194. Стрельба велась по площадям с использованием автомата ЦАС-2.

В ночь на 4 октября «Сообразительный» и «Бойкий» предприняли набег на Ялту, где, по данным разведки, скопились суда и плавсредства, на которых немцы перевозили войска из Севастополя в Керчь. Эсминцы вели огонь по площади 4х4 кбт без корректировки, с дистанции 110 — 116 кбт. С берега по ним ответила немецкая батарея. Чтобы отвлечь противника, командир «Бойкого» приказал сбросить в воду связку патронов Гольмса. В темноте неприятель принял мерцающие огни за пожар на корабле и посылал снаряд за снарядом по ложной цели. В 23.45 с «Сообразительного» обнаружили силуэт приближавшегося катера и сделали по нему 3 выстрела из 76-мм пушки, после чего тот отвернул и скрылся.

**«Сообразительный»**  
в нетипичной  
камуфляжной  
окраске. Нанесение  
на борта плавных  
переходов от  
одного цвета  
к другому  
требовало от  
исполнителей  
немалого  
мастерства.



Всего по ялтинскому порту «Сообразительный» выпустил 203 130-мм снаряда, «Бойкий» — 97. К сожалению, результативность этого обстрела, как и всех остальных, проводившихся без корректировки, осталась неизвестной. Информация от партизан о якобы потопленной в Ялте подводной лодке не подтвердилась\*.

В ноябре на «Сообразительном» произошло несчастье: во время выхода в район

Поти на мерную милю лопнули трубки в котле, и котельное отделение наполнилось горячим паром. От ожогов сконча-

\* Тем не менее, 7 апреля 1945 г. командующий эскадрой ЧФ подписал приказ «О присвоении особых знаков кораблям эскадры», в соответствии с которым «Сообразительный» награждался красной звездой, внутри которой наносилась цифра «2», свидетельствующая о потоплении двух подлодок — одной в 1941 г. у Констанцы и второй в 1942 г. в Ялте.





**Крейсер «Красный Кавказ» (слева) и эсминец «Сообразительный» в одном из портов кавказского побережья, предположительно 1943 г.**

лись 5 человек из числа машинной команды; их похоронили в Батуми на городском кладбище\*\*.

В конце ноября 1942 года командование ЧФ спланировало провести масштабную набеговую операцию на побережье Румынии. Для этой цели привлекли крейсер «Ворошилов», лидер «Харьков», эсминец «Сообразительный» (1-й отряд), «Беспощадный» и «Бойкий» (2-й отряд). Крейсер должен был разрушить порт Супина, лидер — обследовать побережье о. Фидониси, где могли находиться аэродром и катера, «Сообразительному» надлежало состоять в охране крейсера, а при подходе к Фидониси уничтожить береговую радиостанцию. Второму отряду поручалось обстрелять порт Мангалия.

\* Как видим, версия, неоднократно повторенная в печати, будто на «Сообразительном» за годы войны не погиб и даже не был ранен ни один человек, не соответствует действительности. По всей видимости, впервые эта легенда появилась на страницах воспоминаний С.С.Воркова «Флаг на гафеле», изданных в 1962 г. Но очень трудно поверить, что ее мог придумать сам командир «Сообразительного». Скорее всего, дезинформация родилась в процессе «редактирования» мемуаров в издательстве. Во всяком случае, в неопубликованной рукописи С.С.Воркова, хранящейся в фондах Морской библиотеки в Севастополе, не только упоминается этот случай, но и приводятся фамилии погибших краснофлотцев: старшина 1 статьи Бондаренко, старшина 2 статьи Асюк, матросы Груничев, Ласточкин и Гришин.

Первый отряд под флагом вице-адмирала Л.А.Владимирского вышел из Батуми 29 ноября. На рассвете 1 декабря корабли приблизились к Фидониси и в 7.47 открыли огонь по маяку. «Сообразительный», шедший 9-узловым ходом, стрелял с дистанции 30,5 кбт, «Харьков» — с 39 кбт, «Ворошилов» — главным калибром с 40 кбт. Беспорядочные взрывы снарядов разных калибров практически исключали возможность корректировки огня. Факт, наводящий на размышления: шел второй год войны, а мощный отряд кораблей, возглавляемый командующим эскадрой, оказался не в состоянии выполнить элементарную боевую задачу... Всего было сделано более 300 выстрелов (только «Сообразительный» выпустил 196 130-мм и 11 76-мм снарядов!), но маяк, по всей видимости, так и не был разрушен.

Едва стих грохот пушек, как в 8.05 правый параван «Сообразительного» затрелил мину и потащил ее в каких-нибудь 7 — 8 м от борта. Минное заграждение в этом районе стало для наших моряков полной неожиданностью. Ворков немедленно доложил адмиралу, эсминец, резко развернувшись, лег на обратный курс. Но было поздно! У борта «Ворошилова» раздалось два мощных взрыва. Операция сорвалась: теперь главной задачей оказалось спасение крейсера.

К счастью, экипажу «Ворошилова» удалось быстро локализовать затопления и восстановить ход. «Сообразительный» сопровождал его до Кавказского побережья, дважды отгонял появлявшиеся вражеские самолеты, причем стрелял и главным калибром (выпустил 12 130-мм и 3 76-мм снаряда). 2 декабря в сопровождении встретивших его в море торпедных катеров крейсер прибыл в Поти, а «Сообразительный» и «Харьков» ушли в Батуми. Переход эсминца до Фидониси совершался под одним котлом (второй на поддержке); за 30 часов было пройдено 429 миль и сожжено 141 т топлива. Возвращался «Сообразительный» под двумя котлами со скоростью 20 — 26 узлов. За 28 часов он прошел 593 мили и истратил 195 т мазута.

В ночь на 12 декабря корабль вновь направился к румынским берегам — ему предстояло прикрывать посланные на вражеские коммуникации тральщики. На следующий день «Мина» и БТЩ-412 вступили в бой с румынскими транспортом, но, к сожалению, довольно далеко от района патрулирования «Сообразительного». Через два дня все корабли вернулись в базы. За этот поход «Сообразительный» прошел 604 мили и израсходовал 170 т топлива. С 26 по 29 декабря он опять находился в западной части Черного моря и действовал на вражеских коммуникациях...

Всего за 1942 год эсминец совершил 102 выхода в море, прошел 27 693 мили за 1530 ходовых часов.

В первой половине следующего года корабль чаще всего использовался для межбазовых переходов. С 31 января по 4 февраля 1943-го он дважды выходил в район Новороссийска для огневой поддержки наших войск (израсходовал 605 130-мм снарядов). Возвращаясь из второго похода, эсминец попал в сильный шторм. Шестибалльные волны сорвали крышку люка в малярную, ее мгновенно залило водой. Образовалась течь и в первом погребе 130-мм боезапаса. По прибытии в базу в обшивке корпуса насчитали 14 трещин, некоторые из них достигали полутораметровой длины.

С 22 по 25 февраля «Сообразительный» вновь обстреливал неприятельские позиции под Новороссийском и в Анапе. 26 февраля эсминец доставил из Туапсе в Геленджик 1057 солдат и 10 т груза, а в обратном направлении перевез 600 раненых.

2 марта 1943 года постановлением Наркомата ВМФ эскадренный миноносец «Сообразительный» был удостоен гвардейского звания. Но отпраздновать это событие как следует морякам не удалось: снова походы, транспортные рейсы, боевые тревоги... Только 6 июня в Батуми состоялось торжественное вручение экипажу корабля гвардейского флага.

К тому времени эсминец прошел без капитального ремонта свыше 50 000 миль. Конечно, это не могло не повлечь за собой серьезный износ механизмов. В августе корабль был поставлен в ремонт и непос-



**Гвардейский эсминец «Сообразительный» на параде, 1945 г.**



**«Сообразительный»  
в Севастополе,  
ноябрь 1945 г.**

редственно в боевых операциях он больше не участвовал. За 1943 год им было пройдено 7804 мили, за 1944-й — 3215, за 1945-й — 3198. Пожалуй, самой примечательной миссией «Сообразительного» на завершающем этапе войны стало участие в обеспечении безопасности Ялтинской конференции в феврале 1945 года: гвардейскому эсминцу достался самый почетный участок патрулирования — южнее Ливадии.

Всего же за годы Великой Отечественной «Сообразительный» совершил 218 выходов в море, прошел 63 785 миль за 361 ходовой день, отконвоировал 53 (по другим данным 59) транспорта, перевез около 13 000 солдат и эвакуированных, провел 52 стрельбы по берегу и около 100 по самолетам, выпустил 2863 130-мм снаряда (в том числе 108 по самолетам), 1215 76-мм, 1623 45-мм и 478 37-мм. На его боевом счету 5 (по другим данным — 7) сбитых бомбардировщиков, включая уничтоженные совместно с другими кораблями. Потери экипажа за всю войну составили всего 5 человек, погибших в результате аварии парового котла.

Командовал «Сообразительным» до 28 декабря 1944 года старший лейтенант (за-

тем капитан-лейтенант, капитан 3 и 2 ранга) С.С.Ворков, затем до конца войны — капитан 2 ранга Г.Ф.Годлевский.

**«Способный»**

Эсmineц проходил швартовные испытания в январе 1941 года, был поврежден льдом (помята обшивка правого борта между 76-м и 170-м шпангоутами), а при буксировке ледоколом посажен на мель. После ремонта в Одессе только 1 марта корабль прибыл в Севастополь для проведения заводских испытаний. 13 апреля начались государственные приемные испытания «Способного», завершившиеся 22 июня. Через 2 дня его официально включили в состав флота. К этому моменту он уже прошел 3385 миль.

Первые два месяца службы «Способный» использовался в основном для конвоирования транспортов, одновременно экипаж занимался боевой подготовкой, осваивал технику. Боевое крещение корабль получил под Одессой, где находился с 4 по 11 сентября. За это время он выпустил по вражеским войскам и самолетам 77 130-мм, 64 76-мм, 135 45-мм снарядов и 357 12,7-мм пуль.



До конца 1941 года эсминец непрерывно курсировал между Севастополем и портами Кавказа — эскортировал транспорты и сам перевозил войска. 27 ноября он попал в 8-балльный шторм и получил ряд повреждений (появились трещины на котельном кожухе и в настиле верхней палубы в районе 180-го шп., лопнули отделочные угольники заклепочных швов, смялись трубы судовой вентиляции и т.п.). В декабре «Способный» активно участвовал в обстрелах немецких позиций под Севастополем. Так, с 4 по 8 декабря он выпустил 292 130-мм снаряда, 23 — 24 декабря — 329. Стрельбы проводились как по площадям, так и по конкретным объектам с корректировкой огня по радио.

С 29 декабря по 5 января 1942 года «Способный» конвоировал транспорты, неоднократно отражал воздушные атаки противника. Боевых повреждений ни он сам, ни охраняемые суда не получали.

В ночь на 6 января эсминец высадил в бухте Новый Свет 217 человек десанта, доставленных из Новороссийска. Несмотря на сильное волнение и штормовой ветер, операция прошла успешно. Прикрывая высадку, «Способный» обстрелял неприятельские позиции, выпустив 95 130-мм снарядов. На отходе корабль атаковали самолеты Люфтваффе. Сброшенные бомбы упали на расстоянии 30 — 50 м и не причинили вреда, если не считать вышедших из строя (от сотрясения корпуса) репитеров гирокомпаса.

8 января корабль взял на борт 300 десантников и в 18.10 вышел из Новороссийска в Феодосию. Но через 55 минут, когда он находился на траверзе мыса Мысхако, раздался мощный взрыв. Носовая часть эсминца до 41-го шпангоута задралась вверх примерно на 70°, затем оторвалась и затонула. Вместе с ней погибло 106 человек — 20 членов экипажа и 86 десантников. «Способный», шедший 24-узловым ходом, продолжал двигаться по инерции; напором воды разрушило водонепроницаемую переборку на 41-м шп., и все отсеки до 58-го шп. были мгновенно затоплены. На корабле погас свет.

Как это ни горько признавать, причиной трагедии стала мина своего же оборонительного заграждения. Пожалуй, лишь близость базы позволила спасти корабль. Хотя котлы и турбины его остались целыми (полный задний ход был дан буквально через несколько минут после взрыва), ветер и волны сильно затрудняли движение кор-

мой вперед. Только после полуночи поврежденный «Способный» был взят на буксир эсминцем «Железняков» и приведен в Новороссийск.

Результаты осмотра оказались неутешительными. Носовая часть вместе с первым 130-мм орудием утеряна, набор корпуса до 48-го шпангоута полностью разрушен. В районе 179 — 181-го и 190 — 191-го шп. на всех палубах образовались большие гофры. В корпусе появилось множество трещин. Нарушилась центровка гребных валов. Левый винт зацепился за тонущую носовую часть и потерял две лопасти...

Ремонт сначала производился в Новороссийске. 10 апреля в 12.35 корабль атаковали 8 немецких бомбардировщиков. Одна бомба попала в мол и взорвалась в 5 м от правого борта «Способного», еще 3 разорвались в воде в 25 — 30 м по левому борту. Осколки буквально изрешетили корпус и надстройки. У 130-мм орудия № 3 сдетонировали 4 шрапнельных снаряда, находившихся в кранцах первых выстрелов, вспыхнул пожар. Практически все приборы и радиоаппаратура оказались разбиты, оборвались трубопроводы, вышел из строя дизель-генератор. 41 находившийся на борту человек был убит, еще 45 ранены (по другим данным число погибших составило 34, раненых — 67 человек).

22 апреля миноносец «Незаможник» отбуксировал искалеченный корабль в Туапсе. Буксировка выполнялась кормой вперед со скоростью 8 — 9 узлов.

К ремонту «Способного» приступил эвакуированный из Севастополя завод № 201. 24 июня на нем начали изготавливать новую носовую часть. Но завершению работ помешало наступление немцев на Кавказ. Завод снова пришлось срочно перебазировать, а эсминец на буксире спасательного судна «Меркурий» 9 — 12 августа перевели в Поти. 7 сентября на судне «Алтай» туда же доставили и изготовленную носовую часть.

Стыковку корпуса «Способного» с новой оконечностью завершили к концу года. 29 декабря корабль был выведен из дока. Полностью ремонт закончили в мае 1943 года.

В процессе восстановления существенно модернизировали зенитное и противолодочное вооружение эсминца. 45-мм полуавтоматы 21-К заменили на 37-мм автоматические пушки 70-К; еще две пушки 70-К дополнительно установили на средней надстройке (в связи с чем запасные пара-

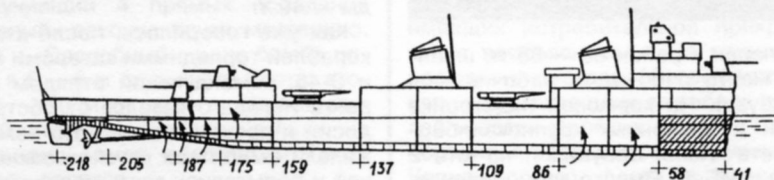
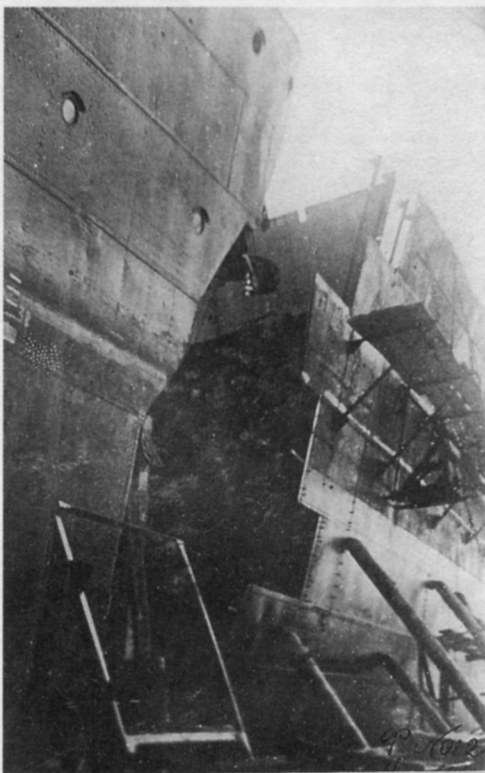
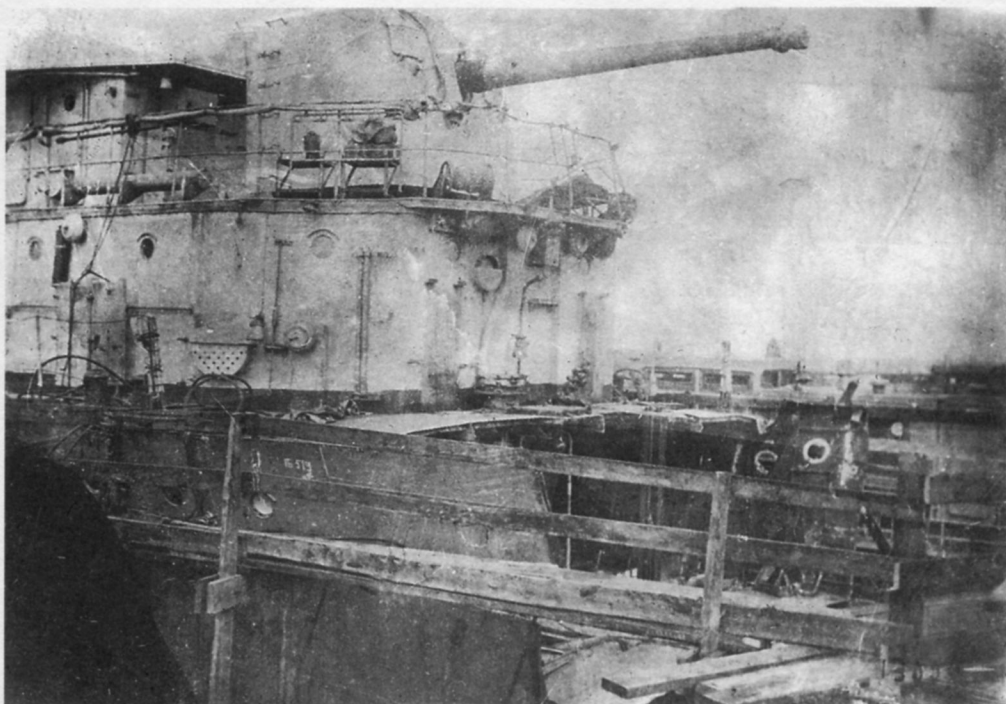


Схема боевых повреждений эсминца «Способный» 8 января 1942 г.

Стыковка корпуса  
«Способного»  
с изготовленной  
заново носовой  
частью. Поти,  
декабрь 1942 г.



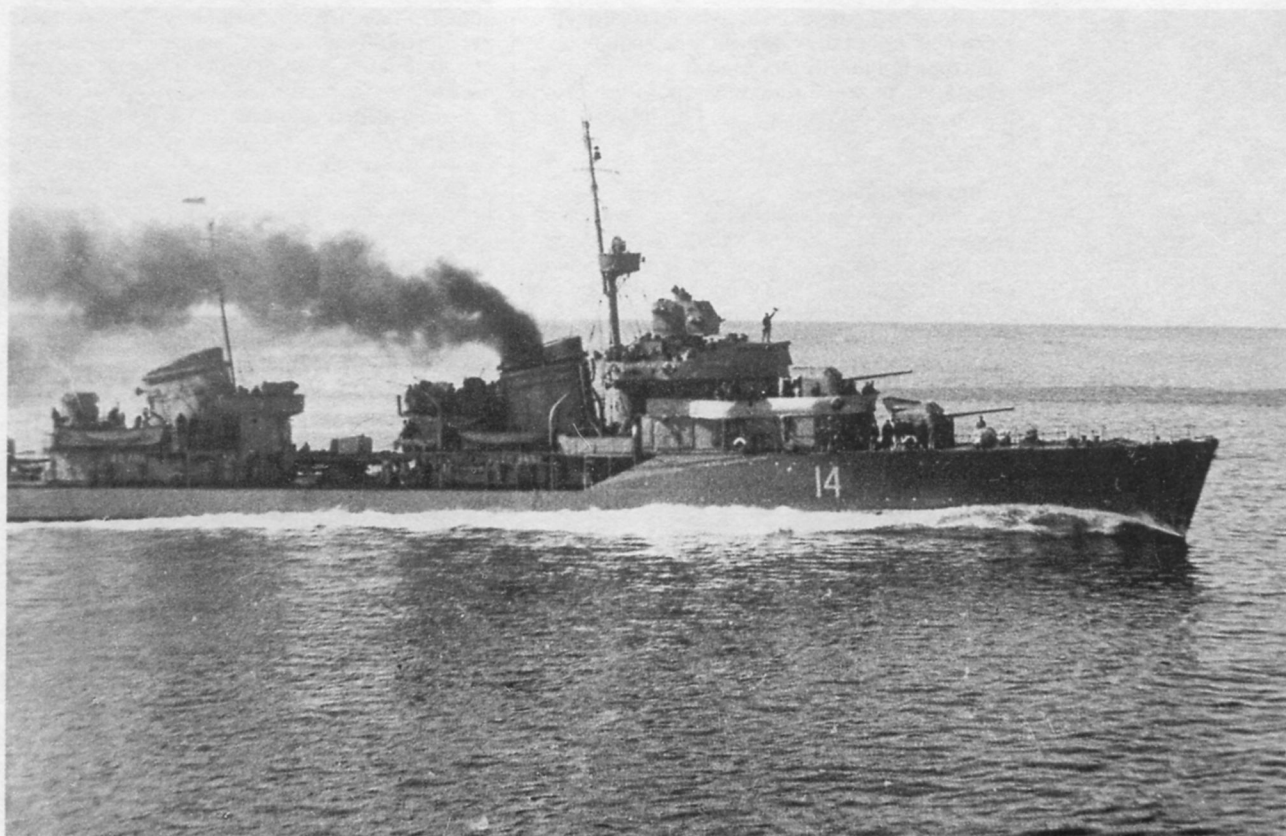
ваны перенесли в район 80 — 85-го шпангоутов на место рабочих, а рабочие — в район камбуза). На кормовой надстройке разместили 2 спаренных крупнокалиберных пулемета «Кольт-Браунинг», на юте 2 бомбомета БМБ-1. Вместо шумопеленга-

торов смонтировали английский гидролокатор «Асдик» («Дракон-128с»); рубку оператора сонара установили на верхнем мостике слева от КДП (по всей вероятности, из всех «семерок-У» такая рубка появилась только на «Способном»). По чертежам ЦКБ-17 выполнили подкрепления корпуса в носу, в районе 175 — 187-го шп. и у транца. Кроме того, в районе 26 — 27-го шп. по левому борту сделали люк для аварийного выхода из офицерской кают-компании.

Летом — осенью 1943 года «Способный» обеспечивал межбазовые переходы транспортов и боевых кораблей, сопровождал крейсер «Красный Кавказ», 26 августа вместе с «Сообразительным» и «Бойким» вышел из Батуми на минную постановку у вражеских берегов, но в море был обнаружен немецким самолетом-разведчиком, после чего операцию решили отменить, и корабли вернулись в базу.

Вечером 5 октября «Способный» вместе с «Беспощадным» и лидером «Харьков» вышел в свой последний поход. Целью операции являлось нанесение удара по портовым сооружениям Феодосии и Ялты, а также уничтожение находившихся там десантных судов. В момент выхода «Способный» имел водоизмещение 2400 т, при этом запас топлива составлял 470 т, котельной воды — 49 т.

Как уже говорилось, после атаки наших кораблей торпедными катерами S-28, S-42 и S-45, командующий отрядом капитан 2 ранга Негода отказался от обстрела Феодосии и повернул назад. Но немцы не желали смириться с ускользающей добычей и попытались взять реванш за неудав-



шуюся атаку «шнелльботов». Утром 6 октября над эсминцами появилась первая ударная группа Люфтваффе — 8 пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс» Ju-87 и 4 истребителя. Немцы потеряли 2 самолета, но тяжело повредили «Харьков». «Способному» пришлось взять лишившийся хода лидер на буксир. Отряд, находившийся в 90 милях от Кавказского побережья, теперь мог двигаться со скоростью не более 8 узлов.

Второй воздушный налет сильно ухудшил ситуацию: тяжело пострадал «Беспощадный». Хотя к тому времени наши корабли прикрывали уже 10 самолетов, помешать новой атаке «юнкерсов» не удалось. Скорость движения отряда уменьшилась вдвое: «Способный» буксировал поочередно неподвижные «Харьков» и «Беспощадный». Только около 14.00 на лидере удалось ввести в действие один котел и восстановить ход. Но уже через 10 минут последовал третий налет пяти пикировщиков под прикрытием дюжины «мессершмиттов». Получивший 4 прямых попадания «Беспощадный» затонул почти мгновенно. Пострадал и «Способный»: одна бомба разорвалась в 5 — 6 м от правого борта, вторая — в 9 — 10 м от левого. От сильных сотрясений котлы и турбины вышли из строя. Эсминец смог восстановить ход только через полчаса.

Четвертый воздушный удар стал роковым для «Харькова»: в 15.37 он скрылся под водой. «Способный» в течение двух часов занимался спасением экипажей погибших кораблей, пока не подвергся последнему, самому мощному налету. Около 25 Ju-87 атаковали эсминец с разных направлений, добившись трех прямых попаданий 250-кг бомбами: в 1-е машинное отделение и в кубрики личного состава в районе 18-го и 41-го шп. Через 20 минут после начала налета, в 18.35, «Способный» затонул с дифферентом на нос и креном 3° на правый борт.

Произошедшая трагедия имела далеко идущие последствия. И.В.Сталин для отчета вызвал в свой кабинет наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова и спасшегося Г.П.Негоду. Сам факт, что немцам вдали от своих аэродромов на устаревших самолетах Ju-87 удалось столь легко потопить 3 современных корабля с довольно мощным зенитным вооружением («Способный» и «Харьков» были одними из немногих наших кораблей, оснащенных системой МПУАЗО), да еще имевших истребительное прикрытие, казался необъяснимым. По нашим данным, противник потерял 14 самолетов, но это слишком малая цена за гибель трех кораблей и сотен моряков. В итоге Сталин распорядился перевести все крупные корабли Черноморского флота в резерв Ставки

**«Способный»  
в море, 1943 г.**



Верховного Главнокомандующего. Больше в боевых действиях они не участвовали...

В годы войны «Способным» командовали капитан 3 ранга Е.А.Козлов (до 14.7.1942) и капитан 3 ранга А.Н.Горшенин (до 6.10.1943).

### «Совершенный»

Эсминец «Совершенный» после спуска на воду со стапеля завода № 200 был переведен для достройки в Севастополь на завод №201. К 22 июня 1941 года он находился в 90-процентной готовности. В сентябре начались приемные испытания.

30 сентября «Совершенный» вышел на мерную милю в районе Херсонесского маяка для проведения испытаний на полном ходу. В этот день планировалось подписание приемного акта. Эсминец легко развил скорость в 36 узлов, все механизмы работали исправно, но в 16.42 неожиданно прогремел сильный взрыв. Увы, это опять была мина нашего же оборонительного заграждения — корабль по ошибке отклонился с фарватера. Взрыв произошел по правому борту в районе 77 — 91-го шп., когда корабль находился на расстоянии 2,5 мили от берега.

От сильного сотрясения многие из находившихся на верхней палубе моряков и заводских специалистов были сброшены за борт. «Совершенный» начал описывать циркуляцию вправо, прошел по инерции около полутора миль и остановился с креном 5 — 6° на левый борт и дифферентом 1,5 м на нос.

В месте взрыва верхнюю палубу вспучило на полметра, котельный кожух первой трубы разорвало с обоих бортов. Все оборудование 1-го машинного и 2-го котельного отделений было уничтожено: котел № 2 сорвало с фундамента, а турбину низкого давления первого ГТЗА приподняло вместе с фундаментом и загнуло влево. Разрушило и пост энергетики и живучести (ПЭЖ). Везде погас свет, аварийное освещение нигде, кроме 2-го машинного отделения, не включилось.

Во 2-м котельном отделении вспыхнул пожар, который не смогли потушить ни быстрое затопление отсека, ни сброшенные в него баллоны с углекислотой — всплывший мазут горел в течение двух часов.

Второй эшелон ГЭУ повреждений не получил, но разобщающий клапан закрыт не был, и пар из кормовых котлов вырвался

через разбитый трубопровод 1-го машинного отделения в считанные минуты. По аналогичной причине ушла и питавшая котлы вода.

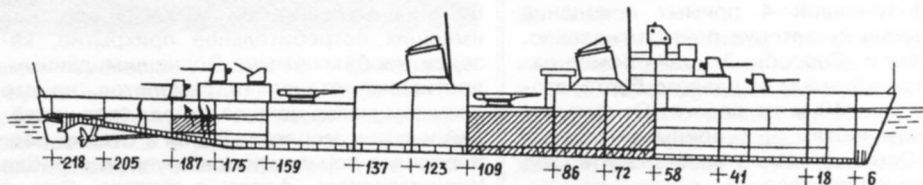
Котельные отделения № 1 и № 2 и машинное № 1 оказались затопленными в течение нескольких минут. В 3-е котельное отделение вода начала поступать через поврежденную переборку на 109-м шп., в 4-е — через носовую переборку, подшипники валопровода и «хлопушку» водоотливного эжектора. Кроме того, из-за разошедшихся заклепочных швов в районе 177-го шп. (там образовался гофр) открылась течь в 3-м кубрике, 4-м погребе и химической кладовой. Всего «Совершенный» принял более тысячи тонн воды, откачка которой осложнялась отсутствием на корабле электроэнергии.

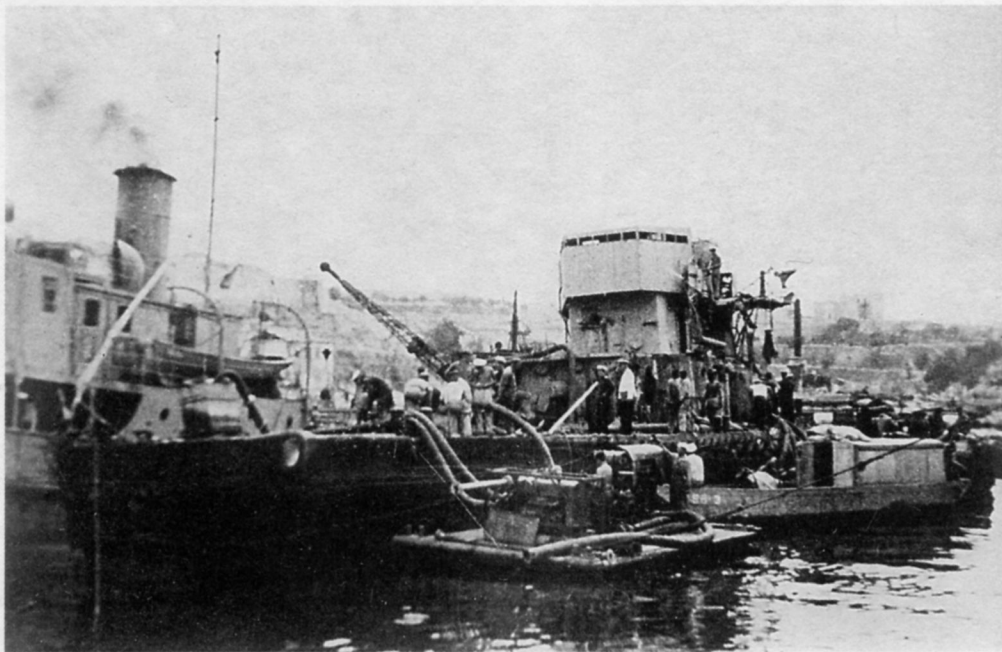
Примерно через 20 минут после взрыва к борту эсминца подошли торпедные катера, затем буксир «Дооб», а после 18.30 — спасательные суда «Шахтер» и «Меркурий». Последние пытались откачать воду из затопленных отсеков. Опасаясь, что «Совершенный» может затонуть из-за потери запаса плавучести, ночью его отбуксировали на мелкое место в Казачьей бухте. Утром 1 октября туда прибыл буксир СП-14, доставивший два 85-тонных понтона. Последние подвели под корпус эсминца, и затем поврежденный корабль отбуксировали в Севастополь. 2 октября «Совершенный» поставили в плавучий док, а после временной заделки пробоины перевели в сухой док завода № 201.

12 ноября Севастополь подвергся жестокому воздушному налету. 28 пикирующих бомбардировщиков атаковали крейсер «Червона Украина» и находившийся в доке «Совершенный». Одна бомба попала в кожух 4-го котельного отделения, навозов пробил котел и днище и взорвалась под килем в районе 122-го шпангоута, сильно разрушив корпус. Вторая бомба разорвалась в 8 м от левого борта, в районе 127-го шп., изрешетив обшивку осколками и вызвав пожар: в топливных цистернах эсминца все еще оставался мазут. Кормовая часть корабля выгорела, а в цистерне на 186 — 205-м шп. произошел взрыв паров мазута. Но это еще не все. Бомбы повредили батопорт, и док начал заполняться водой. Носовая часть начала всплывать, и... эсминец переломился в районе 2-го котельного и 1-го машинного отделений: здесь корпус был ослаблен

Схема боевых повреждений эсминца «Совершенный»

30 сентября 1941 г.





взрывом мины. «Совершенный» сошел с килевой дорожки и лег на дно дока с креном 25° на левый борт.

В довершение в практически уничтоженный корабль через несколько дней попали два вражеских снаряда: один — в полубак, второй — в надстройку у основания 130-мм орудия № 3.

В начале декабря «Совершенный» разоружили: из его 130-мм пушек была сформирована батарея № 111 на Малаховом кургане, сыгравшая немаловажную роль в обороне города-крепости.

Сухой док с находившимся в нем эсминцем отремонтировали, и 20 февраля 1942 года он был осушен. «Совершенный», казалось бы, находился в безнадежном состоянии, и тем не менее его решили восстановить! Коллектив 201-го завода совершил настоящий подвиг, за 2 месяца воссоздав корпус корабля из груды искореженного металла. В начале мая его вывели из дока и поставили у стенки Корабельной бухты для достройки на плаву.

Но завершить работы не удалось. В июне у борта эсминца разорвались несколько бомб, а одна (весом около 50 кг) угодила в 4-е котельное отделение. Наконец, 15 июня у правого борта в районе 3-го котельного отделения взорвался снаряд немецкой осадной артиллерии, сделавший пробоину площадью около 3 м². Корабль стал заполняться водой. Откачать ее с помощью двух подошедших буксиров не удалось, и «Совершенный» затонул. Над водой осталась лишь носовая надстройка.

После войны, 28 октября 1945 года, эсmineц подняли и сдали на слом.

«Совершенным» в течение его недолгой службы — официально он так и не был

принят в состав ВМФ — командовал старший лейтенант С.И.Федоров (до 14.11.1941), позже на корабле экипажа и командира не было.

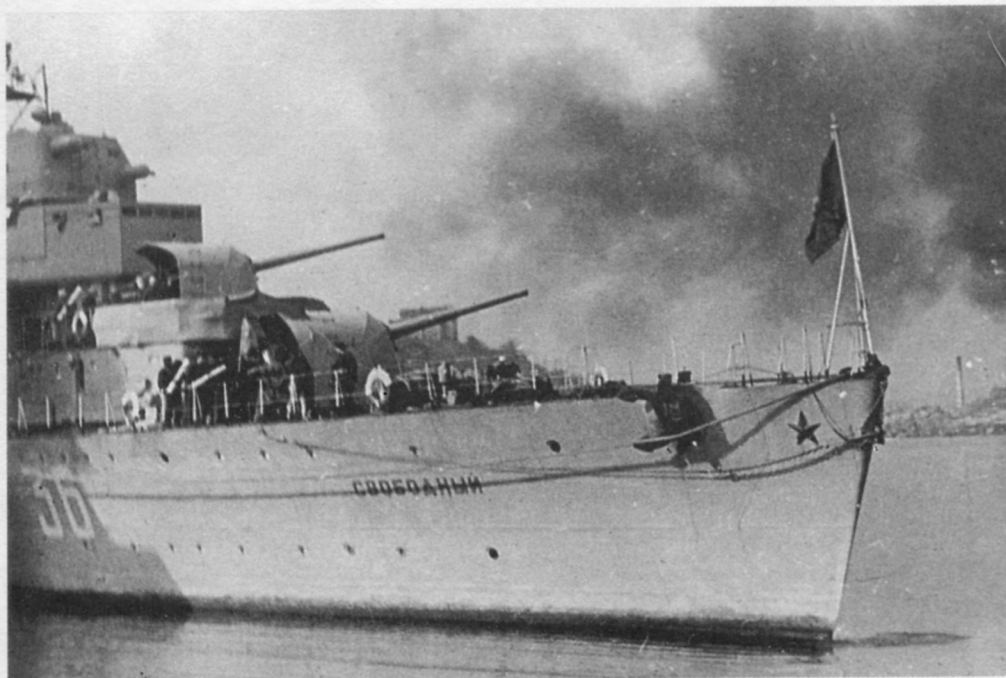
#### «Свободный»

Строился на заводе № 200 в Николаеве, к 22 июня 1941 года находился в 83,8-процентной технической готовности. Не закончив швартовых испытаний, эсmineц в августе перешел для достройки в Севастополь. Переход сопровождался рядом инцидентов, связанных с неудовлетворительной работой еще не до конца отлаженных механизмов.

Приемка «Свободного» состоялась 2 января 1942 года, а через неделю корабль официально вошел в состав ЧФ.

В январе-феврале эсmineц занимался конвойной службой, осуществлял огневую поддержку наших войск под Севастополем (18 января выпустил 22 130-мм снаряда). В ночь на 16 марта обстреливал неприятельские позиции на побережье Феодосийского залива. 22 марта «Свободный» привел на буксире в Туапсе эсmineц «Железняков», который из-за аварии остался в море без хода. 4 апреля снова вел огонь по наступающим на Севастополь вражеским войскам, выпустив за день 106 130-мм снарядов. Затем корабль выполнял транспортные рейсы между главной базой флота и портами Кавказа. Один из наиболее примечательных походов состоялся 27 — 28 мая, когда «Свободный» вместе с «Сообразительным» и крейсером «Ворошилов» перевозил из Батуми в Севастополь личный состав 9-й бригады морской пехоты. Корабли успешно отразили атаки вражеской авиации, без потерь сбив два тор-

**Эсминец  
«Свободный» ведет  
огонь по врагу.  
Севастополь,  
1942 г.**



педоносца «Хейнкель-111». Один из них был уничтожен огнем 130-мм орудий «Свободного».

9 июня эсминец конвоировал из Новороссийска в Севастополь транспорт «Абхазия». Вечером корабли подверглись атаке 12 торпедоносцев, продолжавшейся с перерывами около двух часов. Немцы сбросили 24 торпеды, но ни одна из них не попала в цель. Налет был успешно отражен, и в ночь на 10 июня корабли ошвартовались у причала № 3 в Северной бухте. К 4.30 «Свободный» закончил выгрузку доставленного боезапаса и дымовых шашек. Получив приказ обстрелять батареи противника, эсминец открыл огонь по немецким позициям на Мекензиевых горах. А через несколько минут над бухтой появились «юнкеры» и «хейнкели»... Поначалу «Свободному» везло: первые пять налетов, повторявшиеся через каждые 10 — 15 минут, не причинили ему вреда, хотя каждый раз на эсминец сбрасывалось по 12 — 15 бомб.

В 6.40 использование дымовых завес над Северной бухтой решили прекратить: под их покровом немецкие танки пытались прорвать линию обороны на Северной стороне. В связи с этим «Свободный», выпустивший по неприятелю около 400 130-мм снарядов, перешел в более безопасное место — Корабельную бухту и ошвартовался левым бортом у стенки артиллерийских мастерских.

В 8.00 последовали новые воздушные атаки. На смену He-111 пришли пикировщики Ju-87. Уже первые бомбы упали довольно точно: в 8 — 15 м от эсминца. От осколков на «Свободном» появились первые людские потери. Примерно в 10.30

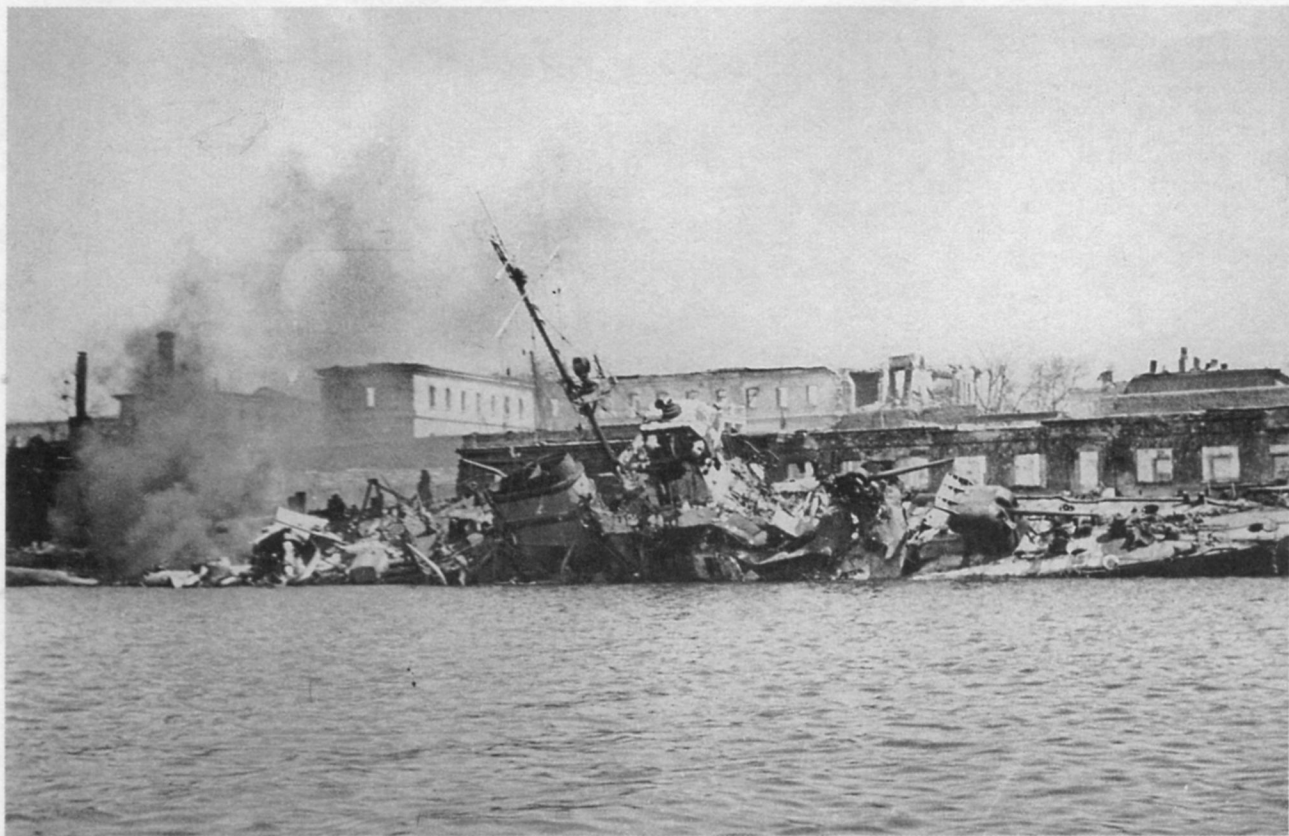
сразу несколько бомб взорвались на расстоянии 5 — 7 м от кормы. В обшивке образовалось множество пробоин и вмятин, загорелись дымовые шашки. Впоследствии вблизи правого борта произошло еще несколько взрывов, число осколочных повреждений продолжало расти.

Роковой для «Свободного» авианалет начался в 13.15. На эсминец набросились сразу 27 «юнкеров»: 15 зашли с носа и 12 — с кормы. Зенитчики открыли яростный ответный огонь, но было поздно: корабль получил 9 прямых попаданий бомбами весом 100 — 250 кг. Одна угодила в щит 2-го 130-мм орудия, две — в ходовой мостик, одна — в район первой трубы, одна — во 2-е машинное отделение, две — в кормовой мостик и две — в кормовую часть корпуса. Корабль был полностью разрушен, к тому же загорелся мазут, затем начали рваться поднесенные к зенитным орудиям снаряды... Из экипажа 67 человек погибли, многие были ранены, в том числе и командир — капитан 3 ранга П.И.Шевченко. В данной ситуации был отдан единственно правильный приказ — покинуть судно. Вскоре после эвакуации личного состава от пожара взорвались торпеды в первом аппарате, а затем прогремели еще два взрыва — сдетонировал боезапас в кормовых погребах. «Свободный» лег на грунт с креном 50° на правый борт. Носовая надстройка осталась над водой и горела в течение 3 суток.

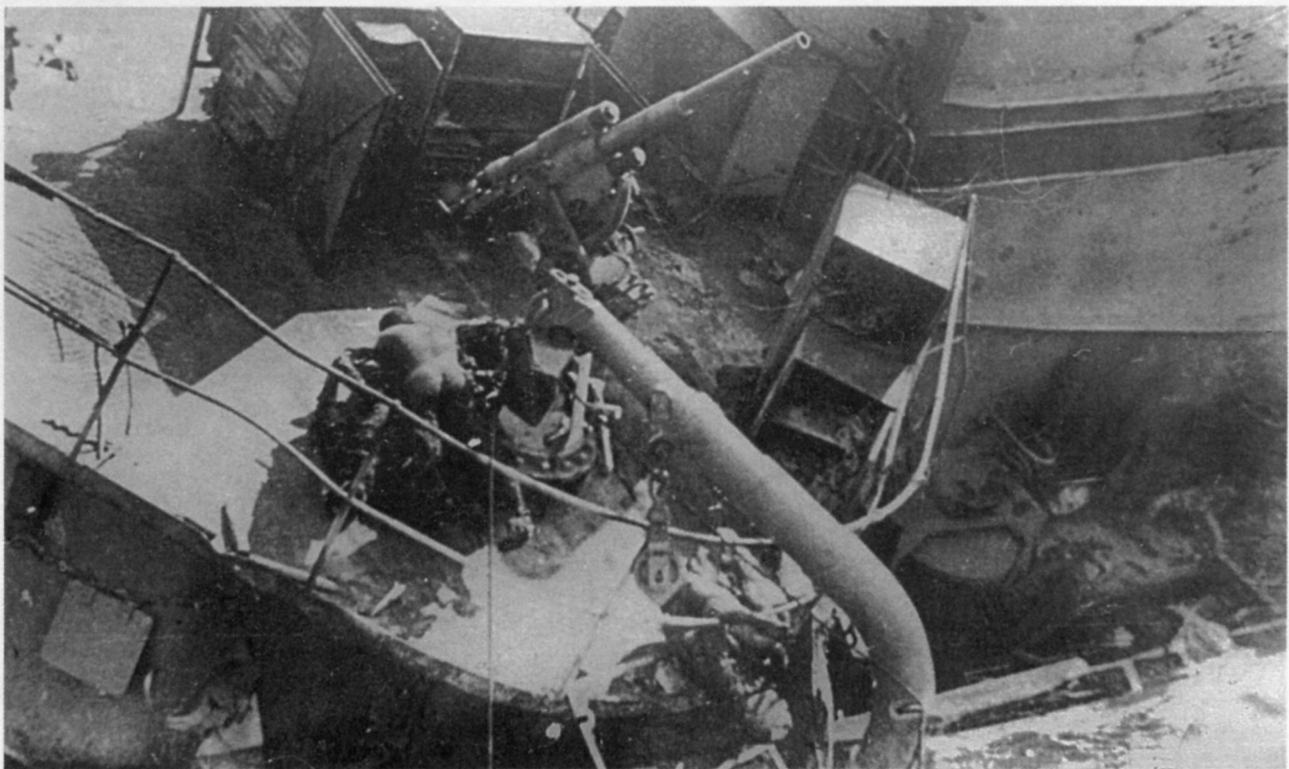
Эсминец был поднят и сдан на слом в 1953 году.

Командовали «Свободным» капитан-лейтенант А.Н.Горшенин (до 18.2.1942) и капитан 3 ранга П.И.Шевченко.





«Свободный», затонувший в Севастополе после воздушного налета 10 июня 1942 г.



Корабли Северного  
флота в штормовом  
Баренцевом море.  
На переднем  
плане — эсминец  
«Гремящий»,  
1942 г.



## Северный флот

Северный флот в годы Великой Отечественной войны был самым молодым и самым малочисленным, но в то же время наиболее активно действовавшим оперативным соединением нашего ВМФ. К июню 1941 года крупнейшими его кораблями были именно «семерки». Пять эсминцев этого типа («Громкий», «Грозный», «Гремящий», «Стремительный» и «Сокрушительный») вместе с тремя «новиками» составляли 1-й отдельный дивизион эскадренных миноносцев. В конце 1942 года, с прибытием тихоокеанских «Разумного», «Разъяренного» и лидера «Баку» была сформирована бригада эскадренных миноносцев (командир — капитан 1 ранга, затем контр-адмирал П.И.Колчин). В 1944 году все эсминцы проекта 7 вошли в состав созданной эскадры надводных кораблей (командир — контр-адмирал В.А.Фокин). Североморские «семерки» по сравнению со своими собратьями с других флотов в годы войны действовали наиболее успешно. Особенно отличился «Гремящий», удостоенный в марте 1943 года звания гвардейского.

### «Гремящий»

Вскоре после завершения испытаний в Финском заливе эсминец «Гремящий» начал подготовку к переходу на Север. С него сняли винты, вооружение, для уменьше-

ния осадки под корпус подвели специальные баржи-понтонеры. В сентябре 1939 года его вместе с однотипным «Сокрушительным» провели на буксире через Ладожское озеро, по реке Свирь и затем по Беломорско-Балтийскому каналу до порта Сорока (ныне Беломорск). Путь был очень непростым: из-за обмеления Свири понтонеры часто задевали за грунт, а мощности буксиров не хватало, чтобы преодолеть наиболее опасные пороги. Иногда приходилось заводить канаты на берег и вытаскивать их с помощью ручного шпиля, продвигая таким образом корабли вперед. В Сороке на эсминцы установили винты (с помощью специального кессона), мачты, артиллерию и торпедные аппараты. Далее они шли своим ходом и 8 ноября прибыли в Полярный.

Во время войны с Финляндией «Гремящий» нес дозорную службу и сопровождал транспорт, непосредственно в боевых действиях участия не принимал. С ноября 1940-го по май 1941 года корабль прошел гарантийный ремонт и к моменту нападения гитлеровской Германии находился в хорошем техническом состоянии.

В ночь на 22 июня 1941 года, в 1.30, по флоту была объявлена оперативная готовность № 1, и «Гремящий», только что завершивший ремонт на СРЗ в поселке Рос-та (пригород Мурманска), согласно плану рассредоточения немедленно перешел из Полярного в губу Ваенга (ныне — Северо-

морск). Здесь на второй день войны он впервые открыл огонь по атаковавшим его немецким самолетам. А 24 июня эсминец вышел в первый боевой поход — правда, непродолжительный: он эскортировал транспорты «Моссовет» и «Циолковский» из Мурманска в Титовку. До середины августа «Гремящий» базировался в Ваенге, совершая кратковременные выходы в море. За это время он отразил более 20 воздушных атак, 14 июля его зенитчики добились попадания 45-мм снаряда в мотор вражеского бомбардировщика, а на следующий день совместно с береговой батареей сбили фашистский самолет, записав на свой счет первую документально подтвержденную победу.

18 августа «Гремящий» прибыл в Мурманск, где ему усилили зенитное вооружение: в придачу к двум 45-мм полуавтоматам добавили пару 37-мм пушек 70-К: одну — на роствах позади дымовой трубы, другую — на юте. Во время этих работ 22 августа корабль подвергся атаке с воздуха и получил первые боевые повреждения. От сотрясений, вызванных 8 разрывами 250-кг бомб (в 10 — 15 м от борта), на эсминце были выведены из строя правое 45-мм орудие, оба дальномёра ДМ-4, визир центральной наводки, в нескольких местах лопнули трубы пожарной и санитарной магистралей, оборвались антенны и разбились лампы радиоаппаратуры. К счастью, из экипажа никто не пострадал.

Четыре дня спустя эсминец ждало еще одно испытание. Срочно отремонтированный корабль в составе конвоя находился в море, когда поступило сообщение о торпедировании вражеской подлодкой плавбазы ВВС Северного Флота «Мария Ульянова». Теплоход, сопровождаемый эсминцами «Урицкий» и «Куйбышев», находился восточнее о.Кильдин, когда взрывом торпеды ему оторвало корму. «Гремящий» вместе с эсминцем «Громкий» устремился к месту трагедии.

С большими трудностями «Урицкому» удалось взять плавбазу на буксир, но их движение было крайне медленным. Этим не преминули воспользоваться немцы. В течение четырех часов наши корабли подвергались почти непрерывным воздушным атакам. «Гремящий» уклонялся от бомб сложным маневрированием. При этом ему удалось прямым попаданием 45-мм снаряда сбить один «Юнкерс» Ju-88, хотя опыта борьбы с пикирующими бомбардировщиками у его моряков тогда практически не было. Расход боезапаса за этот день составил 55 76-мм снарядов, 138 45-мм и 265 37-мм, а также 328 12,7-мм патронов. От близких разрывов бомб корпус эсминца получил множество вмятин, была сорвана одна малая глубинная бомба и повреждена дымоаппаратура. Если учесть, что немцы сбросили около полусотни бомб весом от 100 до 250 кг, то

можно утверждать, что эсминец еще легко отделался. Плавбазе удалось благополучно дойти до Териберки.

В сентябре «Гремящий» занимался в основном постановкой оборонительных минных заграждений, а также четыре раза выходил для обстрела вражеских сухопутных позиций на побережье. Всего эсминец поставил 194 мины КБ-3 и выпустил свыше 400 130-мм фугасных и осколочно-фугасных снарядов. 10 и 11 сентября, следуя к месту минной постановки, корабль потерял два паравана — вероятно, задев ими грунт.

До конца года «Гремящий», базирясь в Ваенге, Полярном и Мурманске, многократно выходил на обстрелы вражеских позиций, занимался боевой подготовкой, дважды чистил котлы. Его наиболее примечательная боевая операция — обстрел норвежского порта Вардё, осуществленный в ночь с 24 на 25 ноября совместно с эсминцем «Громкий» и английским соединением (крейсер «Кения» и 2 эсминца). За 6 минут «Гремящий», следуя 21-узловым ходом, выпустил 87 130-мм снарядов. После открытия ответного огня вражескими береговыми батареями наши корабли легли на обратный курс, благополучно избежав попаданий.

В 1942 году первый боевой поход «Гремящий» (24 — 28 января) сопровождался неприятными инцидентами. Три раза лопались латунные трубки главного холодильника, из-за чего приходилось поочередно выводить из эксплуатации котлы. При включении котла № 2 вследствие гидравлического удара скопившегося в трубопроводе конденсата произошла авария паровой турбины высокого давления. Поскольку требовалось сохранить 20-узловый ход, ТЗА не останавливали, и она с сильной вибрацией проработала еще 14 часов 10 минут — вплоть до прибытия эсминца в базу. Повреждения турбины оказались серьезными (отклепались от бандажей лопатки трех секций первых трех ступеней, смялись ножи уплотнения диафрагмы, носового и кормового сальников, подплавились кормовой подшипник и т.д.), их устранение при помощи плавучей мастерской № 104 заняло 15 суток.

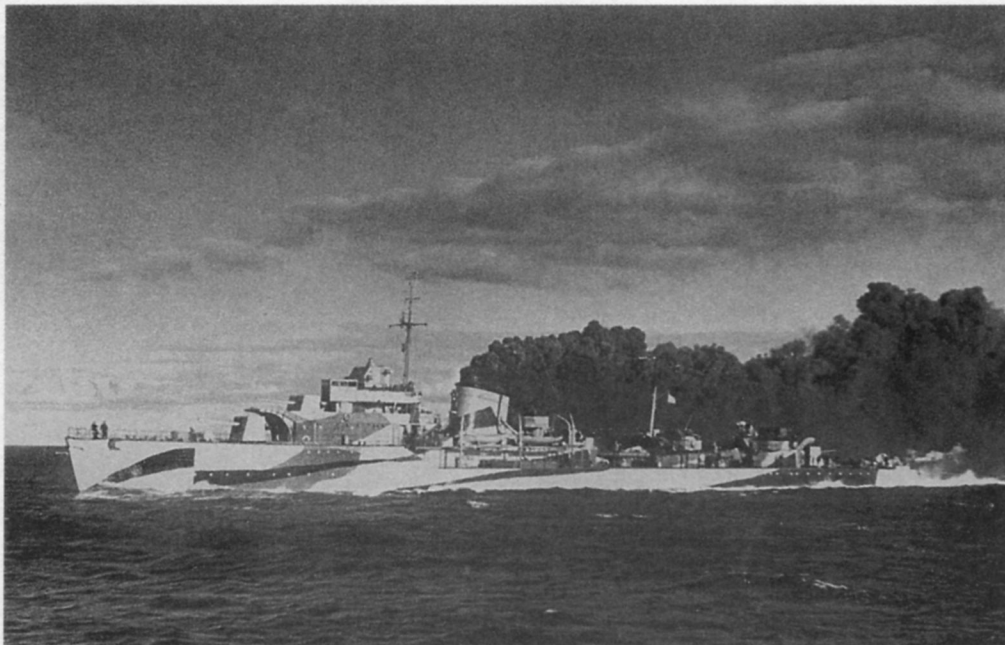
21 февраля эсминец в течение 3 часов обстреливал неприятельские позиции из губы Ара, израсходовав 121 снаряд главного калибра. А с марта основным занятием «Гремящего» стало сопровождение конвоев.

Походы, как правило, проходили в сложных погодных условиях. 14 марта «Гремящему» пришлось малым ходом форсировать несколько полей сплошного льда и в этот же день впервые атаковать вражескую подводную лодку (сброшено 3 глубинные бомбы). 22 марта во время сопровождения конвоя QP-9 эсминец попал в 8-бальный шторм. От ударов волн корпус полу-



**Капитан 3 ранга  
А.И.Гурин —  
командир эсминца  
«Гремящий»  
в 1941 — 1942 гг.**





чил ряд повреждений. В частности, треснул лист верхней палубы в районе 119-го шп. (зазор при качке достигал 3 мм), появилась трещина в котельном кожухе на 75-м шп., лопнула труба магистрали питьевой воды. Из-за сплошных снежных зарядов транспорты и эскорт потеряли друг друга. 24 марта «Гремящий» вернулся в базу, но через 4 дня вместе с «Сокрушительным» и английским эсминцем «Ориби» вновь вышел в море для встречи очередного конвоя — на сей раз идущего из Англии PQ-13.

29 марта конвой подвергся атаке германских эсминцев, но очень плохая видимость помешала «Гремящему» принять участие в артиллерийском бою, хотя «Сокрушительному» удалось сделать несколько залпов. К вечеру эсминцы оказались в сплошном поле льда.

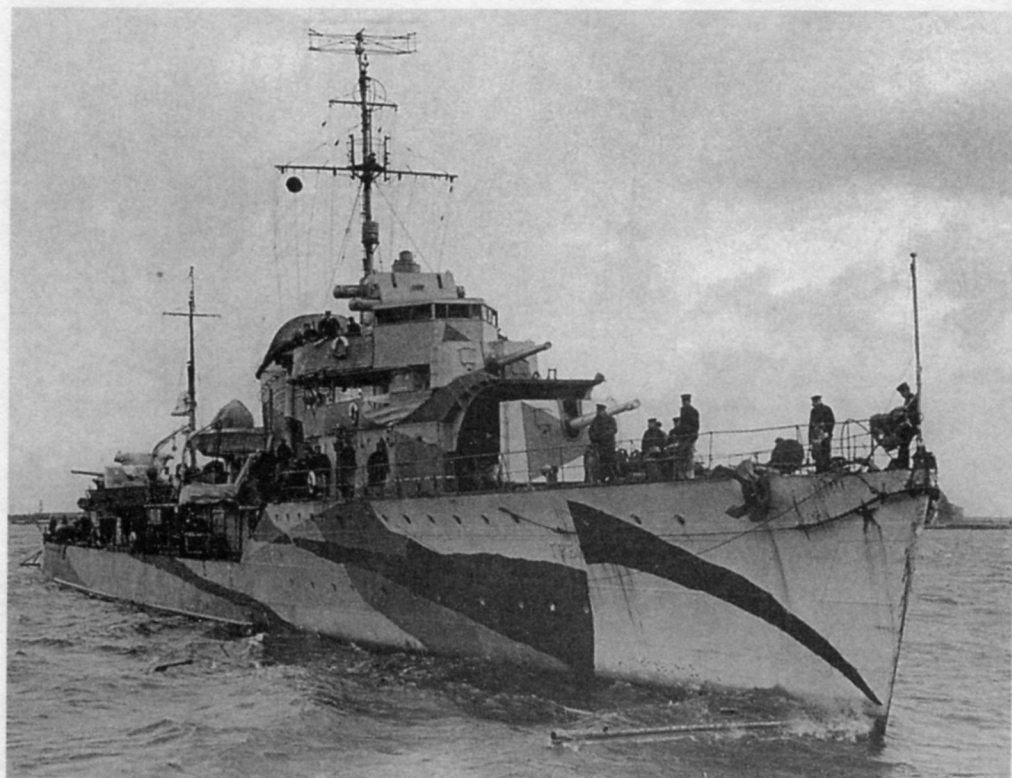
На следующий день ветер усилился до 7 — 8 баллов. В 19.16 на Кильдинском плесе, несмотря на отвратительную погоду, сигнальщик с «Гремящего» старшина 1-й статьи Н.И.Фокеев на дальности около 10 кбт обнаружил подводную лодку, караулившую конвой у входа в Кольский залив. Эсmineц на скорости 20 узлов устремился навстречу неприятелю и сбросил в районе погружившейся субмарины 9 больших и 8 малых глубинных бомб. В момент атаки «Гремящий» зарылся в волну так, что ее вершина захлестнула ходовой мостик. Одного комендора, находившегося у второго 130-мм орудия, смыло за борт, а под тяжестью огромной массы воды прогнулись пиллерсы полубака. После бомбометания на поверхности воды были замечены пятна масла, обломки и даже якобы немецкая сумка.

Долгое время считалось, что таким образом погибла германская подводная лодка U-585, находившаяся примерно в этом районе и не вернувшаяся из похода. Однако исследования последних лет, базирующиеся на данных немецких журналов боевых действий, позволяют с высокой степенью достоверности утверждать, что атаке «Гремящего» подверглась U-435. Несмотря на близкие разрывы глубинных бомб, она практически не пострадала\*. Что же касается U-585, то эта субмарина, скорее всего, подорвалась на mine немецкого же заграждения «Бантос-А», выставленного 10 дней назад на меридиане Кольского залива.

С 10 по 13 апреля «Гремящий» вместе с «Сокрушительным» и английскими кораблями эскортировал конвой QP-10. 11 апреля в 14.15 транспорты были атакованы самолетами Люфтваффе. При выходе из пике один из «юнкерсов» был сбит прямым попаданием 45-мм снаряда с «Гремящего». А через полтора часа, во время второго воздушного налета, зенитчики эсминца записали на свой счет еще один Ю-88. Всего за день по вражеским бомбардировщикам ими было выпущено 49 76-мм, 66 45-мм, 73 37-мм снарядов и 178 12,7-мм пуль.

Почти весь апрель «Гремящий» находился в море. 16 и 17 апреля он дважды безуспешно атаковывал немецкие подводные лодки (сброшено 7 глубинных бомб). 30 апреля эсmineц вместе с «Сокрушительным» вступили в охранение английс-

\* См. А.Кузнецов. Потери подводных флотов противников Советского Союза в Великой Отечественной войне. — «Флотмастер» №5, 2001.



**«Гремящий»  
следует по  
Северной Двине  
в Архангельск,  
1942 г.**





кого крейсера «Эдинбург», торпедированного германской субмариной U-456. Однако нехватка топлива (вот где сказалась недостаточная дальность плавания!) заставила советские эсминцы уже ночью 1 мая возвратиться в базу. Когда на следующий день «Гремящий» вновь вышел на помощь крейсеру, было уже поздно: «Эдинбург» доби́ли эсминцы Кригсмарине. «Гремящий» вернулся в Ваенгу, но 4 мая вновь вышел в море для встречи конвоя PQ-15. В тот же день он атаковал немецкую подлодку серией из 19 глубинных бомб (10 Б-1 и 9 М-1). С корабля наблюдали сильный взрыв, на поверхности воды появился большой воздушный пузырь и масло, но... после войны факт гибели лодки не подтвердился.

7 мая «Гремящий» обстреливал позиции противника из губы Вичаны. Стрельба велась с помощью берегового корректировочного поста. Всего было выпущено 238 снарядов главного калибра.

С 9 мая по 27 июня 1942 года «Гремящий» прошел текущий ремонт, выполненный силами плавучей мастерской № 104. В ходе ремонта 15 июня 45-мм полуавтоматические пушки заменили 37-мм автоматическими, а на кормовой надстройке дополнительно установили два спаренных 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг» с водяным охлаждением стволов.

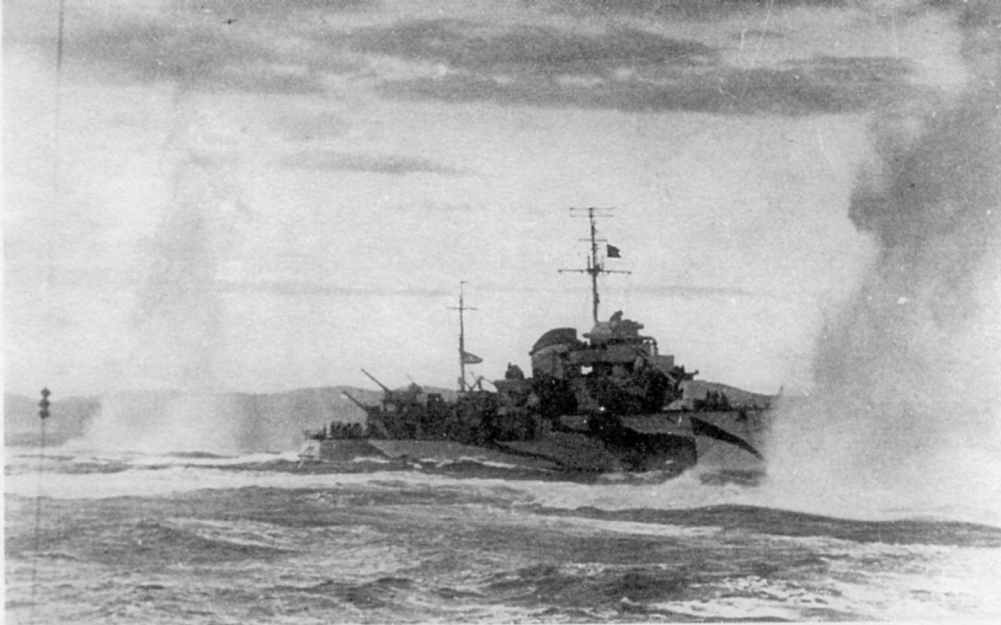
Несмотря на ремонтные работы, кораблю почти ежедневно приходилось отражать воздушные атаки. За это время зенитчики эсминца, согласно рапортам командира, сбили три Ju-87 и столько же повредили, причем 1 июня в один из «юнкерсов» прямой наводкой угодила 76-мм снаряд, на бомбардировщике сдетонировал еще неиспользованный боекомплект, мгновенно уничтожив его. Кстати, тогда же наши моряки впервые попытались применить для противовоздушной обороны 130-мм пушки Б-13.

С конца июня «Гремящий» снова приступил к охране конвоев. В ночь на 10 июля он вместе с «Сокрушительным» и «Грозным», осуществляя поиски одиночных транспортов разгромленного конвоя PQ-17, был атакован четырьмя бомбардировщиками Ju-88. Два из них выбрали своей жертвой «Гремящий» — 4 бомбы взорвались в воде в 4 — 5 м от его левого борта. От сотрясения вышли из строя гирокомпас, 2-й дальномер ДМ-4, лопнул приемный патрубок циркуляционного насоса. В дальнейшем управление кораблем велось по магнитному компасу. Вечером того же дня он вернулся в Ваенгу.

В течение двух недель «Гремящий», стоя на якоре на рейде Ваенги, отражал почти ежедневные налеты самолетов Люфтваффе. 23 августа один из пулеметчиков эс-



**На этой и  
предыдущей  
страницах:  
«Гремящий»  
отражает  
воздушный налет,  
1942 г.  
Фото Е.Халдея**



минца в пылу боя зацепил очередью «кольта» кормовой дальномер ДМ-3, всадив в него десять 12,7-мм пуль и полностью выведя прибор из строя.

С 25 по 28 августа «Гремящий» конвоировал до Новой Земли транспорт «Диксон», а по возвращении до середины сентября стоял в Росте, производя чистку и щелочение котлов и одновременно выполняя роль зенитной батареи, включенной в систему ПВО Мурманска. 5 сентября зенитчики эсминца вместе с береговыми батареями внезапно открыли огонь по большой группе бомбардировщиков, летевших в сопровождении истребителей на Мурманск, и сбили 3 «юнкера». Разъяренные немцы сбросили на эсминца 12 бомб, но

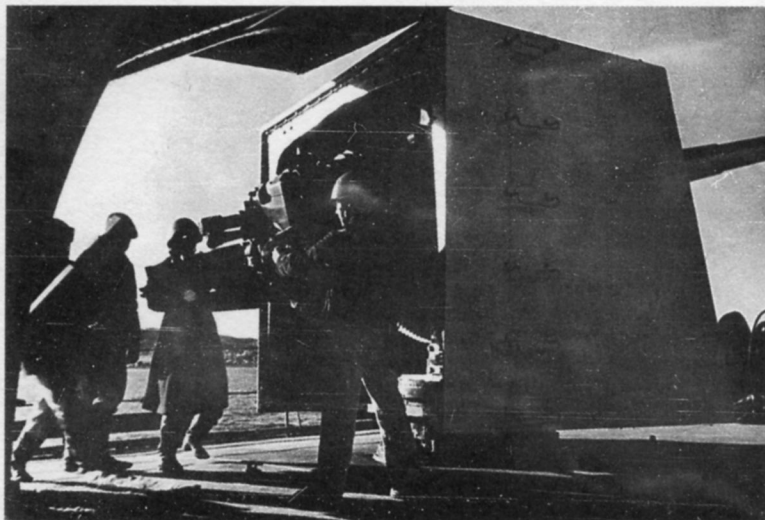
все они разорвались не ближе чем в 50 м от корабля и никакого вреда не причинили.

Но, пожалуй, наиболее успешно проявил себя экипаж эсминца две недели спустя в открытом море, во время конвоирования каравана PQ-18. 18 сентября в 10.35 в районе мыса Канин Нос на транспорты попытались совершить атаку сразу 18 торпедоносцев, летевших на предельно малой высоте (6 — 10 м). Наблюдатели с «Гремящего» — краснофлотцы Листенев и Лужков своевременно обнаружили противника. Вот тут-то 130-мм пушки «Гремящего» показали себя прекрасным зенитным оружием! Корабли эскорта открыли огонь из орудий всех калибров. В результате примерно из 60 немецких бомбардировщиков



**В в е р х у:** на крыше КДП «Гремящего» —  
сигнальщик В.Онохов, 1942 г.

**В н и з у:** тренировка расчета носового 130-мм орудия, 1942 г.



(39 He-111, 19 Ju-88 и несколько четырехмоторных «Фокке-Вульф» FW-200), налетевших на конвой двумя волнами, 15 были сбиты, в том числе 3 — «Гремящим». При этом конвой потерял лишь один транспорт — сухогруз «Кентукки», в который попала торпеда с «хейнкеля». Расход боеприпасов на «Гремящем» составил 72 130-мм, 145 76-мм, 1494 37-мм снарядов и 1704 12,7-мм патронов.

Не пострадав во время боя, «Гремящий» на следующий день попал в 8-балльный

шторм и получил ряд повреждений (лопнула верхняя палуба в районе 173-го шп., сорвало вьюшку на полубаке и т.д.). 20 сентября эсминец вместе с судами конвоя прибыл в Архангельск, а через два дня ушел в Полярный. 14 октября под флагом командующего флотом адмирала А.Г.Головки он выходил в море встречать прибывшие с Дальнего Востока лидер «Баку» и эсминцы «Разумный» и «Разъяренный».

21 октября «Гремящий» опять попал в шторм и вновь потерял обе носовые вьюшки (включая только что установленную), а также кормовой кранец с боезапасом. В следующем походе эсминцу досталось еще больше. 30 октября разыгрался 7-балльный шторм со сплошными снежными зарядами, к вечеру усилившийся еще больше. Крен «Гремящего» при качке достигал 52°. Затем начались неприятности: в 1-м и 3-м котлах попеременно начали лопаться водогрейные трубки. Котлы приходилось выводить из строя и трубки заглушать, что в условиях жестокого шторма было очень непросто. Корабль был вынужден прервать поход и вернуться в базу.

С ноября 1942 года «Гремящий» находился в Ваенге и Мурманске. Экипаж чистил котлы, занимался боевой подготовкой и нес службу ПВО. 16 января 1943 года корабль поставили на ремонт на Северной судостроительной верфи в Мурманске. 2 марта эскадренный миноносец «Гремящий» был удостоен гвардейского звания — как говорилось в приказе, «за проявленную отвагу в боях за отечество с немецкими захватчиками, за стойкость и мужество, за высокую воинскую дисциплину и организованность, за беспримерный героизм личного состава».

За время ремонта, продолжавшегося до 29 апреля, эсминец десять раз отражал воздушные атаки. 10 марта из пулемета был сбит истребитель Me-109, а неделю спустя, 17-го, — еще один самолет, по всей вероятности, принятый за «Юнкерс» Ju-88 Пе-2. В документах он значится как «самолет с советскими опознавательными знаками».

В мае — июне «Гремящий» участвовал в семи боевых походах, главным образом это было эскортирование конвоев. 19 июня эсминец успешно отразил атаку «волчьей стаи» немецких подлодок, сбросив 14 глубинных бомб и выпустив 6 130-мм ныряющих снарядов.

Всего за период с начала войны до 1 июня 1943 года «Гремящий» прошел 27 043 мили за 1921 ходовой час. За это время он провел 9 стрельб по береговым целям (4 раза по пеленгу и дистанции и 5 раз с корректировкой с берега), выпустив 1425 130-мм снарядов. Корабль отразил 66 воздушных атак, израсходовав при этом 1115 76-мм, 3633 37-мм и несколько сотен 45-мм снарядов. За два года войны он 6 раз использовал противолодочное

оружие, сбросив в сумме 31 малую и 30 больших глубинных бомб.

В дальнейшем «Гремящий» использовался в основном для эскортирования союзных и внутренних конвоев. Одной из самых трудных стала операция в октябре 1943 года. «Гремящий» вместе с «Громким» сопровождали транспорт «Марина Раскова», следовавший из Молотовска (нынешнего Северодвинска) на Новую Землю. 12 октября при выходе из Белого моря корабли попали в сильный шторм. У транспорта — одного из крупнейших пароходов Северного морского пароходства — волнами сломало руль. «Гремящий» взял его на буксир, причем тросы несколько раз рвались, и их приходилось заводить снова и снова. В довершение всего, по курсу была обнаружена сорванная с якоря мина, которую удалось расстрелять из 37-мм автомата. Тем не менее, 17 октября «Марина Раскова» была благополучно доставлена в пункт назначения — бухту Белушья на Новой Земле.

По возвращении на Белое море «Гремящий» пострадал в результате столкновения: 29 октября в Архангельске его протаранил снимавшийся с якоря пароход «Ка-

нин». Эсминец получил пробоину и был срочно отведен на буксире на завод «Красная кузница» для аварийного ремонта. 8 ноября «Гремящий» вышел в море для эскортирования конвоя БК-21, но 19 ноября встал в более основательный ремонт, продолжавшийся до 15 января 1944 года.

С января по октябрь 1944 года «Гремящий» участвует в эскортировании 18 конвоев. Вечером 9 октября эсминец вместе с «Громким» прибыл в Мотовский залив, где состоялась демонстративная высадка десанта (с целью отвлечь противника от направления главного удара). В течение двух следующих дней корабли вели огонь по позициям немцев. «Гремящий» выпустил 715 снарядов главного калибра, подавив, по данным разведки, немецкую 150-мм батарею и разрушив часть переправы через реку Титовку.

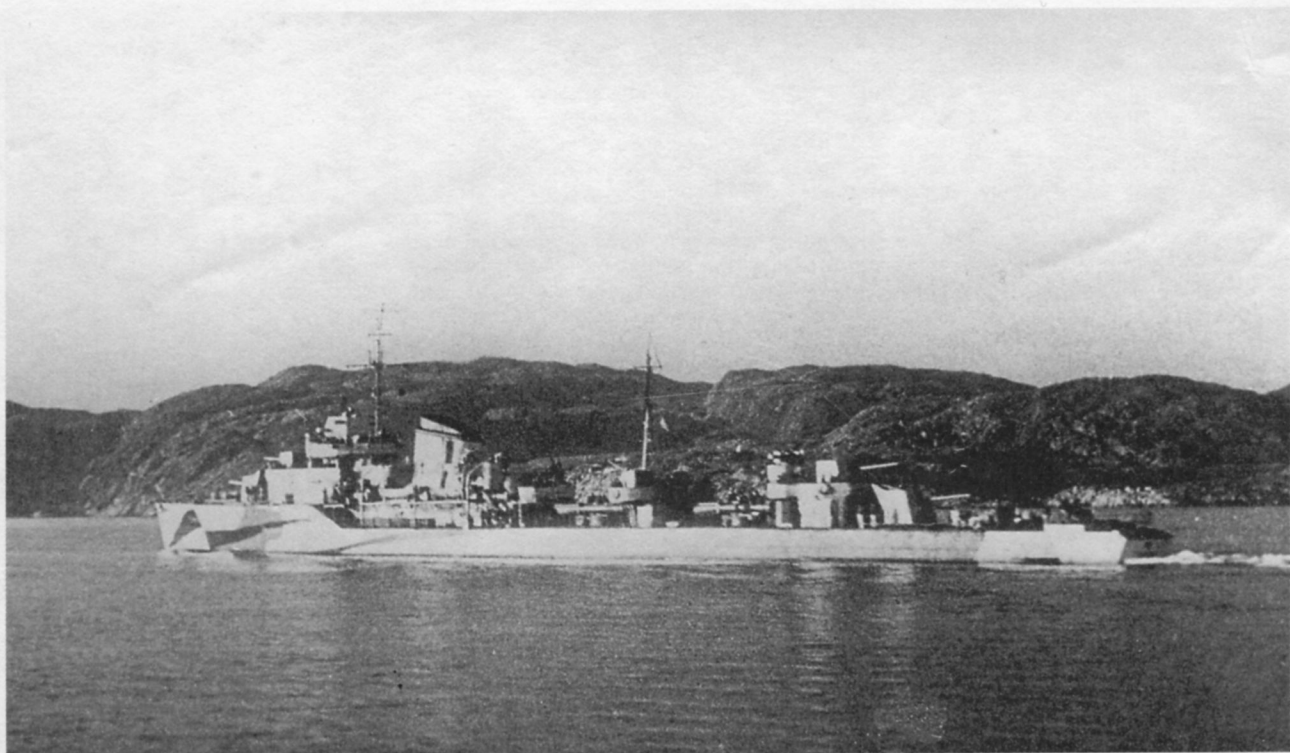
В ночь на 26 октября «Гремящий» вместе с «Разумным», «Разъяренным» и лидером «Баку» (флаг контр-адмирала В.А.Фокина) участвовал в обстреле порта Вардё. Огонь велся централизованно, по данным РЛС. Всего было выпущено 597 снарядов (со всех кораблей), но после того как на-

**Вручение экипажу «Гремящего» гвардейского Военно-морского флага.**

**На переднем плане — командир корабля капитан-лейтенант Б.Д.Николаев, март 1943 г.**







**«Гремящий» после  
демонтажа  
козырьков над 1-м  
и 4-м орудиями ГК  
и переделки щитов  
по типу  
черноморских  
эсминцев,  
примерно  
1943 — 1944 гг.**



чали отвечать береговые батареи врага, отряд поспешил уйти. Эффект обстрела оказался невелик: известно лишь о повреждениях одного находившегося в порту дрейфбота и трех причалов. Впрочем, Вардё был запасной целью, поскольку советские корабли вообще-то выходили на поиск вражеских конвоев, но в море противника не обнаружили.

С конца октября по декабрь 1944 года «Гремящий» участвовал в эскортировании еще шести конвоев. Но это были его последние операции военного времени. Сильно изношенный непрерывной боевой службой корабль 14 декабря прибыл в Молотовск, а 19 января 1945 года был поставлен в капитальный ремонт, продолжавшийся без малого пять лет.



**«Гремящий»:  
подкраска  
камуфлированного  
борта, 1943 г.  
Фото Н.Веринчука**

Всего за годы войны самая знаменитая «семерка» нашего флота выполнила 90 боевых заданий, прошла в боях и походах 59 850 миль, отразила 112 воздушных атак, предположительно сбив 14 и повредив более 20 самолетов противника, обеспечивала переходы 63 конвоев.

В годы войны эскадренным миноносцем «Гремящий» командовали капитан 3 ранга

А.И.Гурин (до 16.12.1942; 8 июля 1945 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза), капитан-лейтенант, затем капитан 3 ранга Б.Д.Николаев (до 26.6.1944), капитан-лейтенант Б.В.Гаврилов (до 16.7.1944 и с 14.1.1945, временно исполняющий должность), капитан 3 (позже 2) ранга Е.Т.Кашеваров (с 16.7.1944 по 14.1.1945).

На этой  
и следующей  
страницах: эсминец  
«Грозный»  
в камуфляжной  
окраске, 1942 г.



### «Грозный»

После недолгого нахождения в составе КБФ «Грозный» вместе с ЭМ «Громкий» по Беломорско-Балтийскому каналу перешел на Север и 26 июня 1939 года вошел в строй СФ. Занимался боевой подготовкой, участвовал в советско-финляндской войне (оказывал поддержку наступающим частям 14-й армии в Мотовском заливе, в январе 1940 года прикрывал минные постановки на подходах к губе Петсамо). 1 апреля 1940 года встал на гарантийный ремонт на заводе № 402 (г.Молотовск), который завершился только 20 июля 1941 года — через месяц после начала Великой Отечественной войны.

В документах Главного штаба ВМФ отмечалось, что уровень подготовки экипажа эсминца к тому времени был недостаточным. Поэтому первоначально его включили в состав Беломорской флотилии. Он принимал участие в постановках оборонительных минных заграждений (всего выставил 134 мины) и в эскортировании судов по Белому морю. 29 сентября 1941 года эсминец включили в состав дивизиона эскадренных миноносцев СФ и перевели в Полярный.

19 октября, 2,3 и 10 ноября и 21 декабря «Грозный» выходил на обстрелы вражеских сухопутных позиций в районе губы Западная Лица, выпустив 480 130-мм (202 фугасных и 278 фугасно-осколочных) снарядов. Операции осуществлялись в сложных походных условиях. Особенно тяжелым был поход 24 — 25 декабря, когда 7-балльная волна вызывала качку до 45°, а на палубе образовался слой льда толщи-

ной 50 — 60 см. Корпус эсминца получил ряд повреждений (в частности, трещина в верхней палубе в районе 189-го шп., трещины в сварных швах и прочее).

После планово-предупредительного ремонта в январе 1942 года «Грозный» вместе с «Сокрушительным» выходил на поиск противника в районе порта Вардё (1 — 2 февраля), а затем занимался сопровождением конвоев, причем из-за плохой погоды встретить транспорты удавалось не всегда. 6 марта «Грозный» в штормовых условиях оказывал помощь «Громкому», оставшемуся в море без топлива. Перекачав на систершип 117 т мазута, «Грозный» на обратном пути шквалом ураганной силы был снесен с курса и сел кормой на камни острова Олений. Утром следующего дня к «Грозному» подошли буксиры № 23 и «Память Руслана». Эсминец удалось снять с мели, но затем буксир лопнул, и корабль вновь ударился о камни, повредив себе винт. Когда же, наконец, удалось покинуть опасный район, скорость «Грозного» составляла всего 7 узлов. По пути в базу эсминец трижды атаковали немецкие самолеты, но, к счастью, бомбы разрывались не ближе чем в 60 м. 8 марта «Грозный» остался без топлива, и лишь после приема 117 т мазута с танкера «Юкагир» смог добраться до Ваенги. 20 марта он перешел в Мурманск. Здесь его поставили на ремонт — сначала в плавучий док, затем к стенке Северной судостроительной верфи.

9 мая «Грозный» прошел ходовые испытания, и с конца мая активно участвовал в охране конвоев от воздушных налетов и подводных лодок противника. 27 июня он



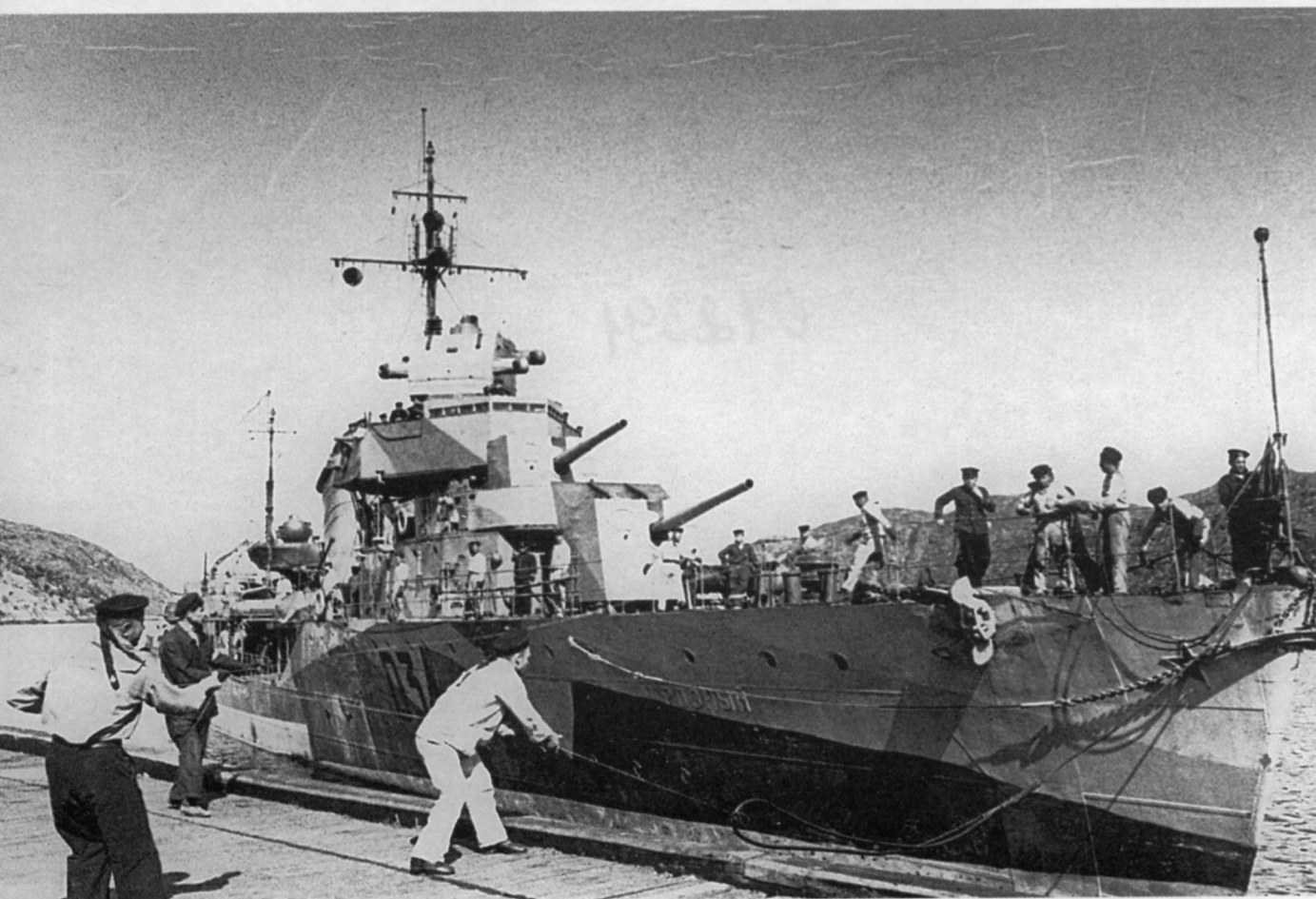


На мостике эсминца  
«Грозный»:  
командующий  
Северным флотом  
адмирал  
А.Г.Головко (справа)  
и командующий  
эскадрой капитан  
1 ранга В.А.Фокин,  
1944 г.

Фото Р.Диамента



«Грозный»  
швартуется  
к причалу  
в Полярном,  
1942 — 1943 гг.



дважды атаковал немецкую субмарину, сбросив на нее две серии глубинных бомб, после чего на поверхности воды появились масляные пятна.

В тяжелое положение попал «Грозный» 10 июля 1942 года. Вместе с «Гремящим» и «Сокрушительным» он оказался в зоне мощного льда и был вынужден снизить скорость до 6 узлов. В этот момент появились бомбардировщики «Юнкерс-88» и сбросили на наши корабли 16 бомб. К счастью, немцы промахнулись, но и наш ответный зенитный огонь результатов не дал.

В августе «Грозный» встал на ремонт в Ваенге. Выяснилось, что котлы эсминца нуждаются в смене трубок. Он перешел в Мурманск, где его ремонтировали до 19 марта 1943 года. Затем корабль занимался преимущественно конвоированием союзных транспортов (с марта по сентябрь эсmineц участвовал в эскортировании 16 конвоев). 8 мая «Грозный» получил незначительные повреждения от разрыва бомбы в 10 — 15 м от правого борта. А 12 июня получил пробоину от столкновения с буксиром «Либава» в Архангельске; ремонт повреждений занял 8 суток.

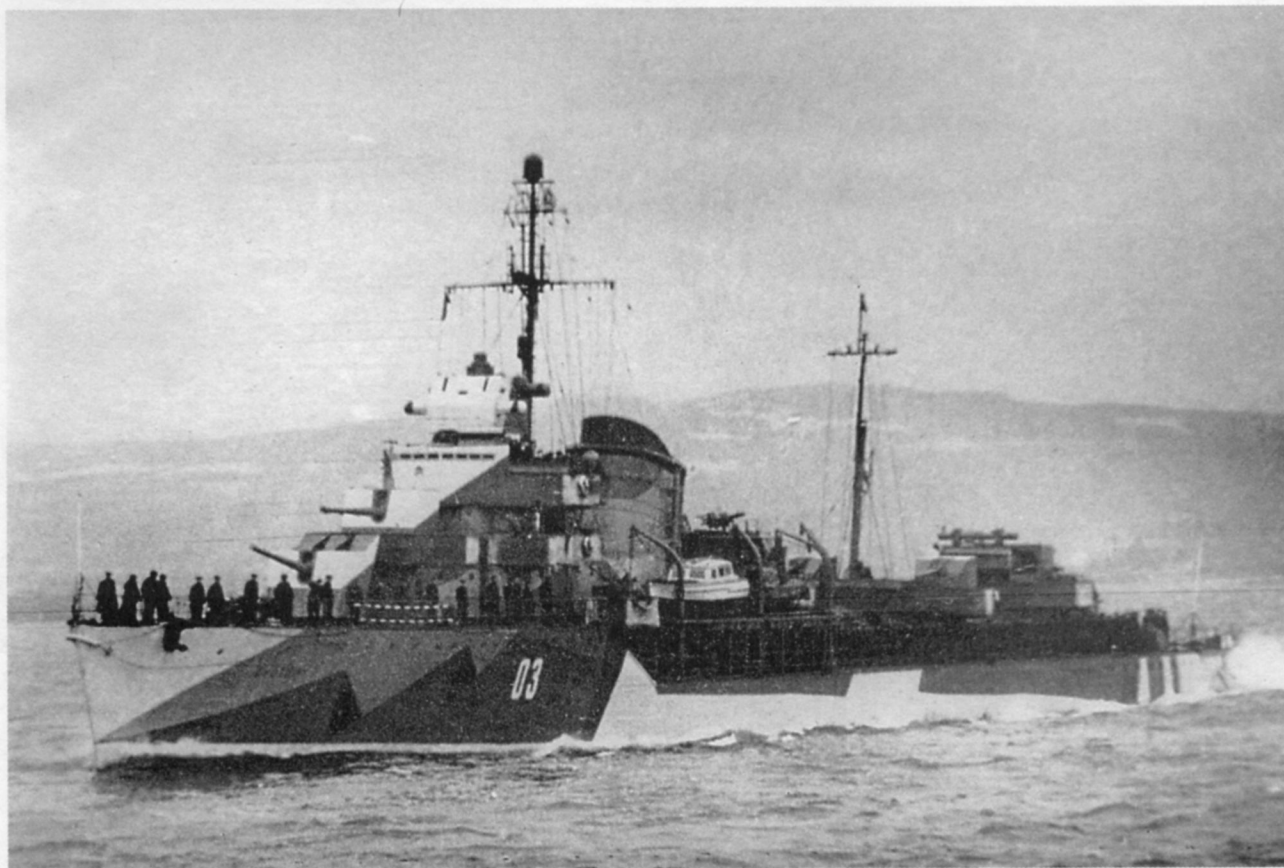
В сентябре 1943 года «Грозный» встал в ремонт. К тому времени эсmineц совершил 51 боевой поход, пройдя 34 064 мили

за 2378 ходовых часов. Эсmineц отразил 51 воздушную атаку, выпустив по самолетам 114 130-мм, 808 76-мм, 3042 37-мм снарядов и 3103 12,7-мм пуль, сбив при этом, по нашим данным, 6 вражеских бомбардировщиков. «Грозный» выполнил 3 минные постановки, поставив 134 мины (80 обр. 1908 г., 35 КБ-2 и 19 КБ-3), в ходе противолодочных атак сбросил 52 больших и 36 малых глубинных бомб. Потери экипажа за этот же период составили 2 человека — их смыло за борт.

В дальнейшем «Грозный» занимался преимущественно эскортированием конвоев. С ноября 1943 года по январь 1945-го он совершил 24 боевых похода. Если учесть, что с середины сентября до середины ноября 1944 года эсmineц стоял в ремонте, то получается два похода в месяц — очень интенсивно для изношенного усиленной эксплуатацией корабля.

6 марта 1945 года «Грозный» был награжден орденом Красного Знамени. Командиры корабля: капитан 3 ранга Д.Г.Нагорный (до 27.1.1942), капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) Н.В.Королев (до 17.7.1942), капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) А.И.Андреев (до 6.3.1944 и с 26.9.1944 до конца войны), капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) В.К.Никифоров (с 6.3.1944 по 2.9.1944).

**Эсmineц  
«Грозный», 1945 г.**







### «Громкий»

В мае 1939 года ЭМ «Громкий» вместе с однотипным «Грозным» ушел из Ленинграда по Беломорско-Балтийскому каналу и 26 июня был включен в состав СФ. Там же проходил боевую подготовку, принимал участие в советско-финляндской войне (в январе 1940 года прикрывал минные постановки на подходах к губе Петсамо). С ноября 1940-го по 8 июня 1941 года он находился на ремонте в Мурманске (СРЗ в Росте). Всего до начала войны прошел 14 302 мили.

23 июня при конвоировании транспортов «Обь» и «Шексна» «Громкий» впервые открыл огонь по вражескому самолету. Два дня спустя эсминiec вместе с «Гремящим» отражал воздушный налет на транспорты «Моссовет» и «Циолковский». Затем эскортирование конвоев и ПВО базы стали обычным занятием «Громкого». 29 июня на боевой счет эсминца записали сразу два сбитых самолета Ju-88, атаковавших наши корабли на рейде Ваенги. В августе на «Громком», как и на «Гремящем», установили два дополнительных 37-мм автомата

70-К, что заметно усилило зенитное вооружение эсминца.

26 августа «Громкий», сопровождая вместе с «Гремящим», «Урицким» и «Куйбышевым» теплоход «Мария Ульянова», подвергся массовой атаке с воздуха и получил незначительные повреждения от близких разрывов бомб.

С 10 по 12 сентября «Громкий» совместно с «Гремящим» ставил минные заграждения у о.Рыбачий, 21 сентября, 20, 21 и 24 октября обстреливал береговые позиции немцев. Всего за это время эсминiec поставил 142 мины КБ-3 и выпустил 1332 130-мм снаряда. В ноябре корабль прошел двухнедельный планово-предупредительный ремонт.

18 ноября «Громкий» вновь вел огонь по позициям врага из губы Ара (сделал 103 выстрела из 130-мм орудий), а утром 25 ноября он совместно с английскими крейсерами «Кения» и эсминцами «Бедуин» и «Интрeпид» обстреливал батареи острова Вардё, сделав 111 выстрелов главным калибром. Противник ответил огнем, но прямых попаданий не было, и

**Торжественный  
митинг в Полярном  
9 мая 1945 г.  
Справа у причала  
стоят «Грозный» и  
два эсминца типа  
«Дерзкий».**

эсминец отделался лишь вмятинами от осколков.

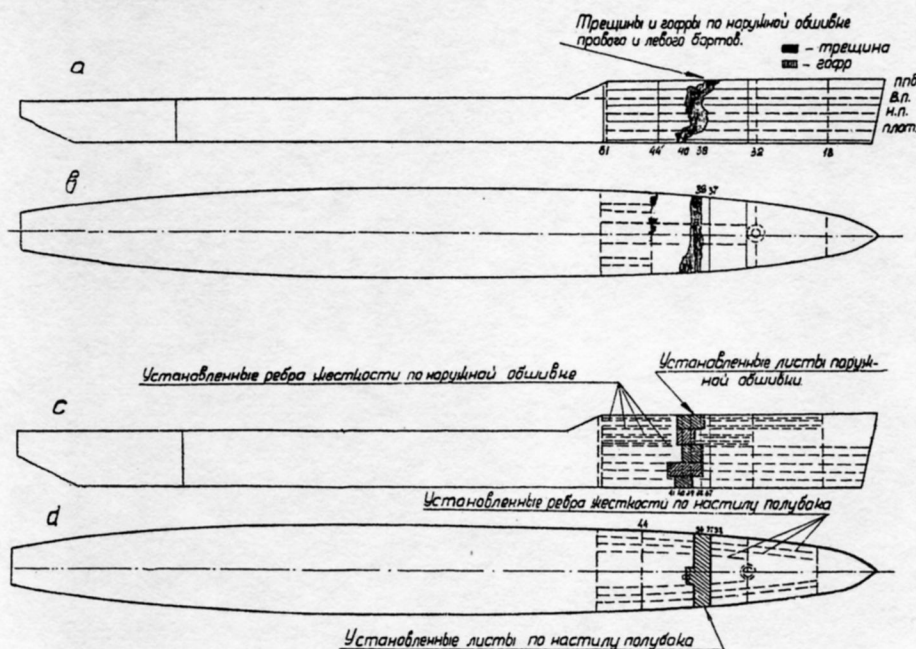
С 3 января по 2 февраля 1942 года «Громкий» находился в ремонте.

Тяжелым испытанием для «Громкого» стал поход, начавшийся совместно с «Гремящим» 1 марта. Корабль в момент выхода из Ваенги для конвоирования транспортов имел 480 т топлива, 19 т турбинного масла, по 6 т питьевой и мытьевой воды и 46 т котельной воды. Водоизмещение при этом составляло 2319 т. Неприятности начались с того, что в котлах начали лопаться трубки. Эсминцу пришлось идти под одним третьим котлом. Когда ветер усилился до 9 баллов, ход корабля уменьшился до 4 — 5 узлов, крен достигал 40°, нос начал зарываться в воду. В ночь на 5 марта ветер достиг 10 — 11 баллов, и «Громкий» лег в дрейф. Утром удалось увеличить ход до 20 узлов, но корабль сильно зарывался в волны и страдал от качки (зарегистрирован крен на левый борт в 49°). Экипаж понес потери: волной были смыты за борт помощник командира корабля капитан-лейтенант И.В.Потапов, главный боцман Ф.К.Мошкин и два краснофлотца — С.А.Быков и М.Д.Хрулев. К тому времени оставалось всего 40 т топлива, хотя до берега было еще 120 миль. (Любопытная деталь, ставшая неожиданностью для командования корабля: в тяжелую погоду эсминец при наличии 480 т мазута мог пройти всего 920 миль вместо «паспортных» 3000!). В топках сожгли остаток топлива, а также 10 т масла и имевшийся на борту керосин, но до берега не дошли. Эсминец лишился хода и лег в дрейф. Для обеспечения остойчивости в междудонные отсеки приняли 120 т воды в качестве жидкого балласта.

Находившиеся поблизости тральщик Т-883 (бывший траулер РТ-45 «Двина») и буксир №23 с огромным трудом взяли эсминец на буксир (достаточно сказать, что трос рвался 5 раз! — а «Громкий» и тральщик навалились друг на друга, помяв себе борта) и привели его в бухту Порчниха, где с подошедшего «Грозного» было перекачано 117 г мазута. Шторм тем временем не утихал, но это не помешало немецким бомбардировщикам атаковать плохо слушавшиеся руля корабли. Один «Юнкерс-88» удалось сбить. Но к 8 марта на «Громком» опять осталось лишь 40 т топлива, и вечером пришлось снова принимать его с танкера «Юкагир». На следующий день эсминец прибыл в Мурманск. От ударов о тральщик, танкер и эсминец «Грозный» корпус «Громкого» получил много вмятин. Кроме того, за время похода вышли из строя 34 водогрейные трубки. Но в течение недели все повреждения были исправлены.

30 марта, эскортируя транспорты, «Громкий» дважды отражал налеты одиночных самолетов, причем во второй раз «Юнкерс» Ju-88 был сбит прямым попаданием 37-мм снаряда. Огонь при этом велся из всех видов оружия (выпущено 10 130-мм дистанционных гранат, 18 76-мм, 16 45-мм, 67 37-мм снарядов и 156 12,7-мм пуль).

С 27 апреля по 5 мая эсминец совершил 6 выходов в губу Вичаны для обстрела сухопутных позиций противника (выпущено 872 130-мм снаряда). В ночь на 6 мая при возвращении в Ваенгу «Громкий» попал в 8-балльный шторм со сплошными снежными зарядами. Эсминец шел 10-узловым ходом, сильно зарываясь в волну, крен дос-



**Ремонт корпуса эсминца «Громкий» после штормовых повреждений, полученных 1 — 5 марта 1942 г.**





тигал 35°. При повороте к Кольскому заливу угол встречи с волной увеличился до 40°. В 4.45 утра несколько сильных ударов волн деформировали полубак — в районе 37 — 38-го шп. образовался гофр по всей ширине палубы. Ход пришлось уменьшить до 4 — 5 узлов. Но через несколько минут в районе гофра появились трещины, настил палубы и обшивка борта начали рваться. Хлынувшая вода затопила ряд помещений, включая артиллерийский погреб № 1. Вышли из строя гирокомпас и машинный телеграф.

Чтобы избежать отрыва носовой части, командир попытался идти задним ходом, но сильное сотрясение кормы и угроза ее разрушения заставили вновь развернуться носом вперед и сложным маневрированием уклоняться от наиболее мощных водяных валов. Аварийные партии прилагали все силы, чтобы избежать разлома корпуса, и это удалось. В 10.20 6 мая «Громкий» ошвартовался у причала Зеленого мыса в Мурманске, а несколько дней спустя был поставлен в плавучий док. Носовую часть его временно укрепили дополнительными заплатами, и 2 июня корабль ушел в Ваенгу. 20 июня он отправился для более основательного ремонта на завод № 402 в Молотовске. Там корпус эсминца разрезали по 38-му шп., носовую часть выставили в диаметральной плоскости и прикрепили, усилив место стыка дополнительными стрингерами и более толстой обшивкой. Кроме того, на эсминце установили два

крупнокалиберных пулемета «Кольт-Браунинг», а два 45-мм орудия заменили 37-мм автоматами 70-К (число последних достигло четырех).

9 октября 1942 года эсминец вышел на ходовые испытания, но зацепил винтами грунт. Их пришлось ремонтировать, для чего «Громкий» поставили в плавучий док завода «Красная кузница» в Архангельске. Злой рок преследовал корабль: после завершения работ он, пытаясь выйти в море, еще дважды — 20 и 24 октября — задевал правым винтом о дно Северной Двины. В Ваенгу эсминец так и прибыл с погнутыми лопастями. Из-за повышенной вибрации скорость его до следующего ремонта была ограничена 20 узлами.

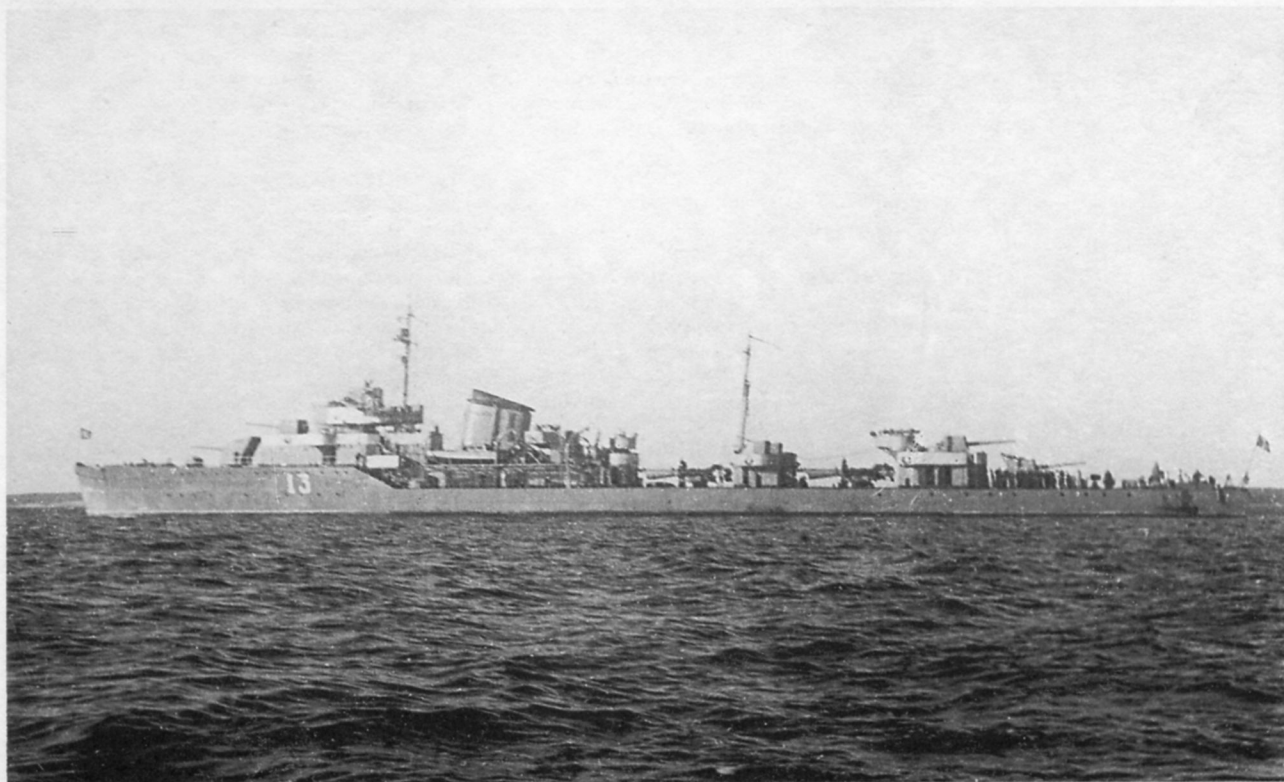
В течение ноября «Громкий» пять раз выходил в море для эскортирования транспортов, а 21 ноября был послан на помощь терпящему бедствие «Сокрушительному». Несмотря на усиление корпуса, под воздействием 9-балльных волн в кормовой части появились трещины, а в машинные и котельные отделения через вентиляционные шахты стала поступать вода. Корабль сильно зарывался в волну, к тому же засолились холодильники. Пришлось лечь на обратный курс. В Мурманске «Громкий» вновь был поставлен на ремонт, производившийся силами плавучей мастерской с 29 ноября до 25 января 1943 года.

Всего за период с начала Великой Отечественной войны до 1 января 1943 года «Громкий» совершил 33 похода, пройдя

**На странице слева: нарком ВМФ СССР адмирал Н.Г.Кузнецов (в первом ряду третий слева) и командующий Северным флотом вице-адмирал А.Г.Головко осматривают бомбомет БМБ-1 на эсминце «Громкий», 1943 г.**

Фото Р.Диамента

**Краснознаменный эсминец «Громкий», 1947 г.**





**«Громкий»  
на рейде, 1947 г.**

9700 миль за 719 ходовых часов. Это меньше, чем у его североморских сестер-шипов, зато по числу стрельб главным калибром эсминец оказался вне конкуренции. За два года войны (до 1 июля 1943 года) им было выполнено 18 артобстрелов береговых позиций противника (выпущено 2755 130-мм снарядов), еще 7 раз применялся главный калибр при отражении воздушных атак (38 130-мм снарядов). За тот же период было истрачено 680 76-мм, 520 45-мм, 1084 37-мм снарядов и 1531 12,7-мм патронов (без учета учебных стрельб). При этом официально на счету «Громкого» восемь сбитых самолетов — пять Ju-88 и три Ju-87.

До конца войны «Громкий» преимущественно использовался в качестве эскорта конвоев. 5 июня 1943 года на нем произошла авария турбины низкого давления левого ГТЗА. Рабочие СРЗ-35 провели уникальную операцию: они сняли турбину с затонувшего «Стремительного» и смонтировали ее на «Громком» вместо вышедшей из строя. 21 сентября эсминец снова вышел в море для сопровождения очередного конвоя. Позже он также участвовал в Петсамо-Киркинесской наступательной операции вместе с «Гремящим». 9 — 11 октября 1944 года обстреливал неприятельские позиции в заливе Маативуоно и в районе Титовки (выпустил 715 130-мм снарядов). 6 марта 1945 года эсминец был награжден орденом Красного Знамени.

Во время войны кораблем командовали капитан 3 ранга С.Г.Шевердяков (до 14.12.1942), капитан 2 ранга Ф.И.Кравченко (до 20.4.1943), капитан 3 ранга А.Б.Сей (до 5.10.1944), капитан 2 ранга Ю.А.Польский (до 9.1.1945), капитан 3 ранга Н.И.Никольский (до 19.4.1945), капитан-лейтенант В.М.Крылов (временно исполнял должность командира с 19.4.1945).

### **«Стремительный»**

Около полутора лет числился в составе КБФ, 4 мая 1940 года убыл по Беломорско-Балтийскому каналу на Север. 26 июля официально причислен к СФ.

В первые недели войны участвовал в нескольких боевых операциях, обеспечивал ПВО Полярного и сбил один вражеский самолет.

20 июля 1941 года «Стремительный» стоял на якоре на рейде Полярного между мысами Сизый и Чижевский в боевой готовности № 2. Один котел корабля находился под парами, другой — на поддержке.

День выдался тихим и солнечным. Свободные от вахты краснофлотцы отдыхали на палубе и в кубриках. Шел концерт артистов театра Северного флота. Командира корабля капитана 2 ранга А.Д.Виноградова на борту не было (его вызвал в штаб командующий флотом), зато на эсминце находился командир дивизиона эсминцев капитан 1 ранга В.А.Фокин.

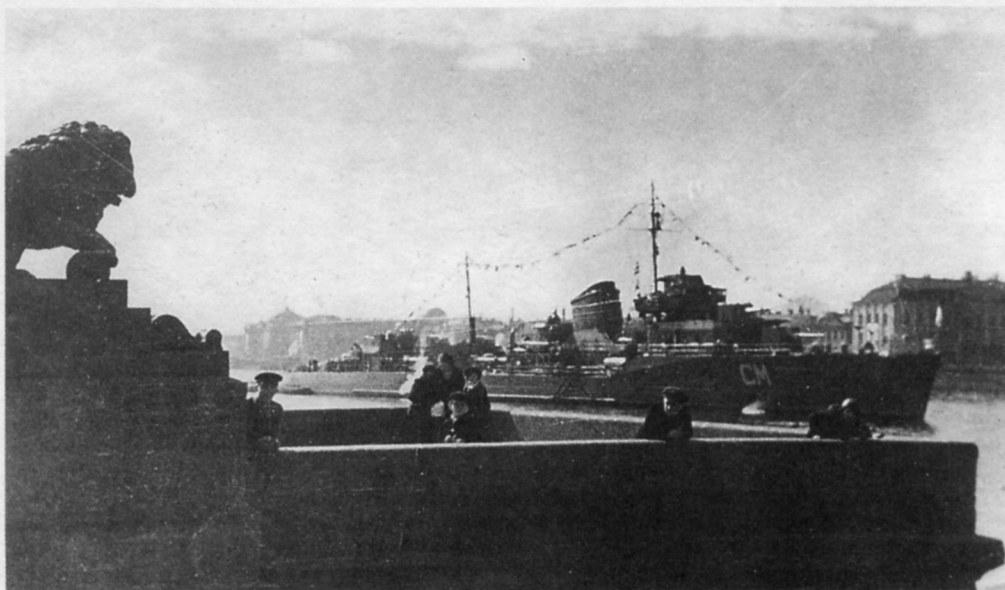
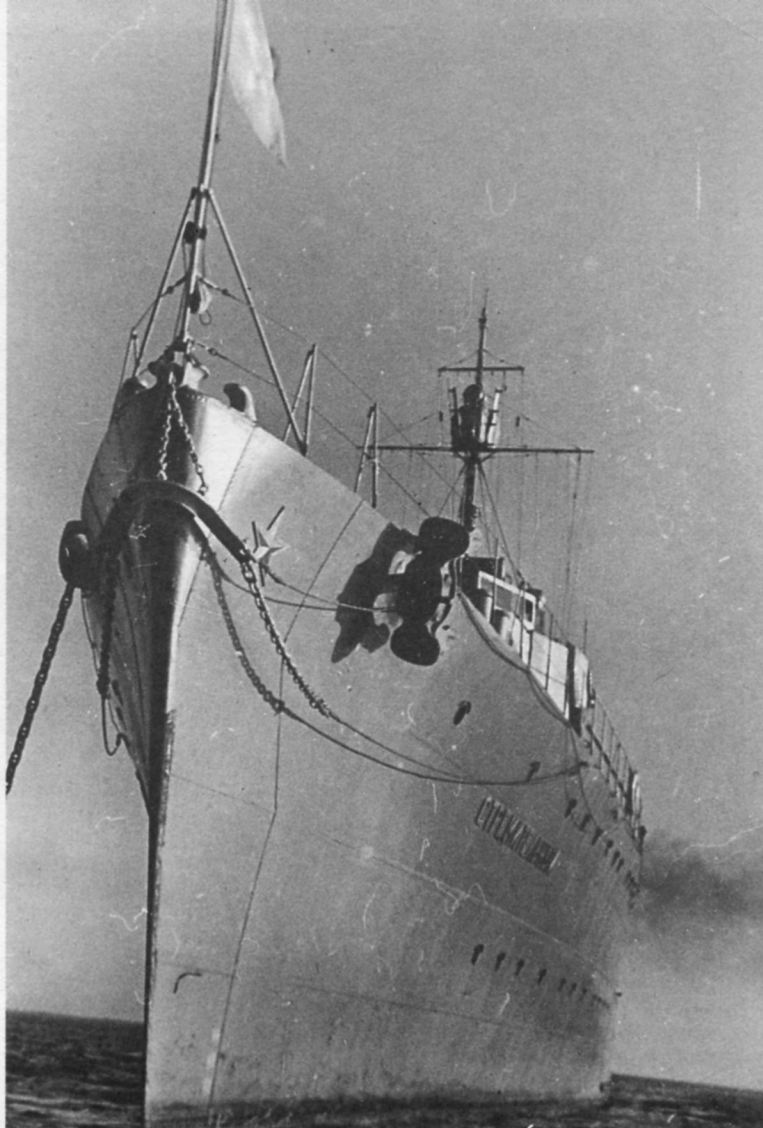
В 17.25 из-за горы Вестник внезапно появились вражеские бомбардировщики —

6 — 8 самолетов — и тотчас же атаковали эсминiec. Это были «юнкерсы» из авиаполка IV/LG-1. Сигнал воздушной тревоги прозвучал с опозданием, и зенитные батареи успели сделать всего несколько выстрелов. «Я выскочил из КП на причал и первое, что увидел, — большой взрыв, вернее, много взрывов вокруг «Стремительного», — писал в своих воспоминаниях очевидец происшедшего командующий флотом адмирал А.Г.Головко. Огромный столб дыма и пламени стал подниматься над самим кораблем. Эсминiec тут же разломился, над водой поднялись его корма и нос. В течение двух — трех минут корма затонула. Носовая часть корабля минут двадцать оставалась на плаву. Люди оказались на воде в слое мазута».

Самолеты сбрасывали бомбы, пикируя с высоты 200 — 400 м, четыре из них попали в корабль. Одна, весом 100 кг, пробила фундамент первого торпедного аппарата и взорвалась в машинном отделении на правом борту в районе 124-го шп. Вторая и третья (обе 100-кг) пробили палубу в районе 100 — 104-го шп. и разорвались в третьем котельном отделении. Четвертая, предположительно 500-кг, угодила в первое котельное отделение, и от ее взрыва эсминiec разломился на две части. Наконец, пятая 100-кг бомба разорвалась рядом с кораблем, в 2 — 5 м от левого борта.

Никаких действий по спасению корабля команда предпринять не успела. Потери в личном составе оказались очень тяжелыми: погиб 121 человек, в том числе 109 членов экипажа. Раненого комдива Фокина удалось спасти, а находившийся вместе с ним начальник отдела политуправления флота В.М.Лободенко был убит.

В апреле 1942 года эсминiec по частям подняли на поверхность и отбуксировали в



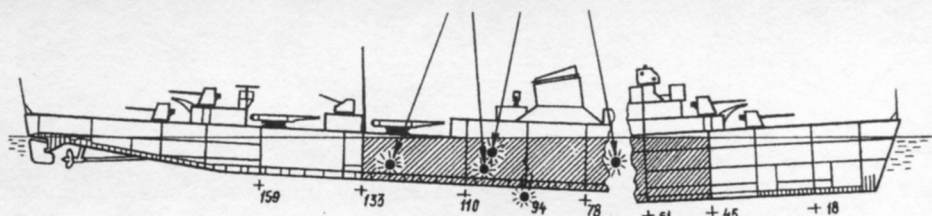
**Эсминiec «Стремительный» в 1938 г., сразу после завершения испытаний (в в е р х у) и на первом параде в честь Дня ВМФ в Ленинграде, июль 1939 г.**



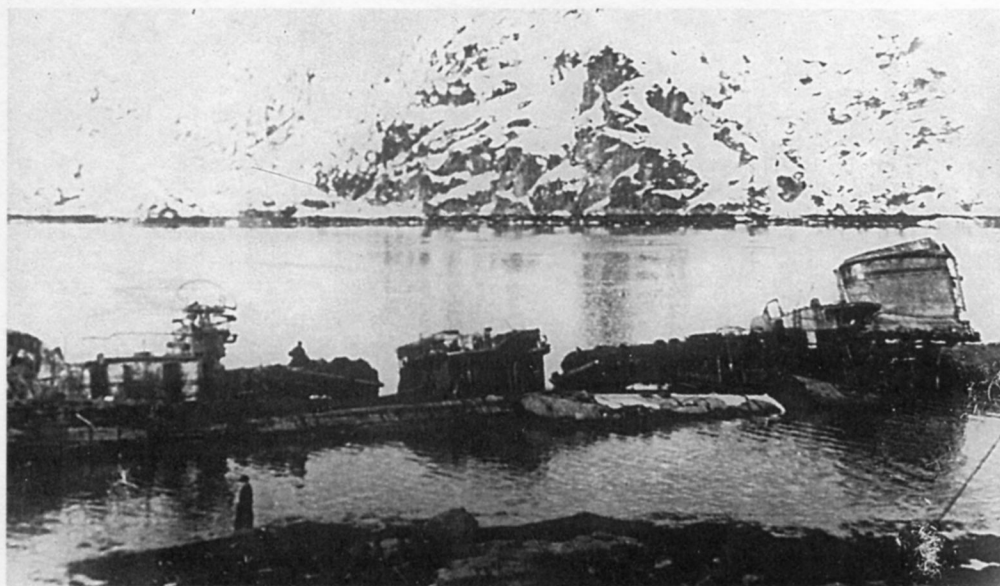
«Стремительный» на Балтике, лето 1939 г.



Схема боевых  
повреждений  
эсминца  
«Стремительный»  
20 июля 1941 г.



Остов  
«Стремительного»  
после авианалета,  
1941 г.





Мурманск. Позже кормовую часть «Стремительного» использовали при восстановлении другой поврежденной «семерки» — эсминца «Разъяренный».

### «Сокрушительный»

Вскоре после вступления в строй переведен по Беломорско-Балтийскому каналу (сентябрь — ноябрь 1939 года) на Северный флот. 8 ноября прибыл в Полярный. Во время войны с Финляндией нес дозорную и конвойную службу, затем занимался боевой подготовкой. С 18 июля 1940 года по 4 июля 1941 года прошел гарантийный ремонт на заводе № 402 в Молотовске. Всего до начала Великой Отечественной войны прошел 10 380 миль.

После завершения ходовых испытаний «Сокрушительный» был включен в состав Беломорской флотилии, где находился до 29 сентября. За это время он несколько раз эскортировал транспорты, произвел 3 минные постановки (поставил 90 мин КБ-1 и 45 мин образца 1908 г.), прошел кратковременный планово-предупредительный ремонт.

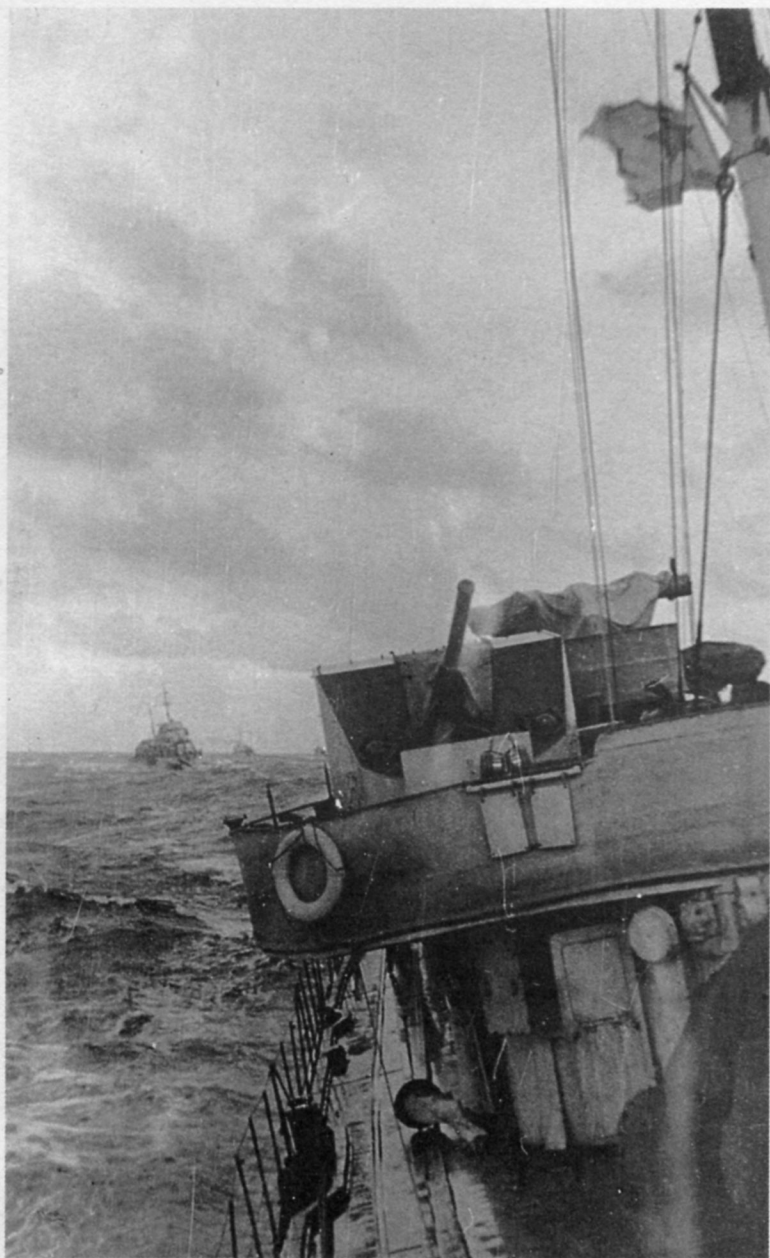
1 октября «Сокрушительный» прибыл в Полярный и вошел в состав отдельного дивизиона эсминцев. До 1 января 1942 года

он 11 раз выходил для обстрела вражеских позиций, выпустил 1297 130-мм снарядов. Кроме того, вместе с «Грозным» и английским крейсером «Кент» участвовал в поиске немецких эсминцев (без результатов), конвоировал транспорты. Наиболее тяжелым походом стала совместная с «Грозным» эскортная операция 24 — 26 декабря. Во время 9-балльного шторма при 7-балльной волне и сильном обледенении надстроек крен корабля достигал 45°, а из-за засоленности холодильника некоторое время приходилось идти на одном ТЗА.

1 февраля 1942 года «Сокрушительный» в паре с «Грозным» вышел на поиск немецких транспортов в районе Вардё — Киркинес. Плохая погода и мороз вновь привели к сильному обледенению — вес намерзшего льда составил 70 т, а его толщина местами достигала 40 см! Операцию пришлось прервать, и на следующий день корабли вернулись в базу.

28 марта, после завершения планово-предупредительного ремонта «Сокрушительный» вместе с «Гремящим» и английским эсминцем «Ориби» вышли навстречу конвою PQ-13, а утром следующего дня вступили в его охранение. В 11.18 при плохой видимости была услышана стрель-

**Эсmineц  
«Сокрушительный»  
в Баренцевом  
море, 1942 г.**



**«Сокрушительный»  
в боевом походе,  
1942 г.**

ба, и через 2 минуты у левого борта «Сокрушительного» поднялись всплески от пяти артиллерийских снарядов. Через 6 — 7 секунд по носу и корме упало еще 3 снаряда. Эсминец увеличил ход. Спустя несколько секунд на курсовом угле 130° и дистанции 15 кбт был обнаружен силуэт корабля, опознанного как немецкий эсминец типа «Редер». «Сокрушительный» открыл огонь и вторым залпом добился накрытия с попаданием снаряда в район второй трубы корабля противника. Тот запорил и резко повернул влево. Наш эсминец вдогонку сделал еще 4 залпа, но больше попаданий не наблюдалось. Налетевший

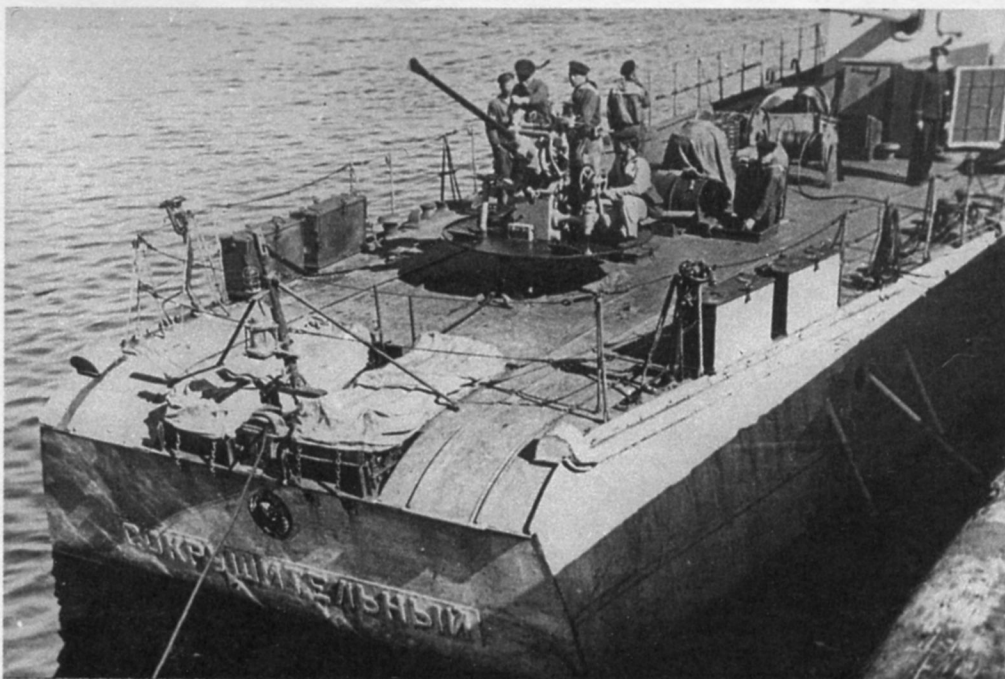
снежный заряд скрыл неприятеля из виду. Всего «Сокрушительный» выпустил 20 130-мм снарядов.

Этот скоротечный бой занимает видное место в истории советского военно-морского искусства, поскольку является единственным за всю Великую Отечественную войну эпизодом, когда наш надводный боевой корабль столкнулся с противником своего же класса и даже вышел из него как бы победителем. В качестве противника «Сокрушительного» обычно указывается немецкий эсминец Z-26. Однако в последнее время в печати появились материалы, в которых выдвигаются другие версии. Так, авторы публикации (Грановский Е., Морозов М. Германские эсминцы в бою, ч. 2. М., 1995. Там же — ссылка на статью в журнале «Marine Rundschau», № 1, 1977), справедливо указывая, что к описываемому моменту Z-26 был сильно поврежден и отстреливался от крейсера «Тринидад» из единственного уцелевшего орудия, а кружившие вокруг конвоя Z-24 и Z-25 находились достаточно далеко от места стычки, высказывают гипотезу, будто «Сокрушительный» вел бой с... английским эминцем «Фьюри». Это представляется маловероятным, так как попадание в союзный эсминец (кстати, на следующий день пришедший в Мурманск) наверняка нашло бы отражение и в документах, и в исторической литературе. Более логично предположить, что мишенью комендоров «Сокрушительного» все же служил Z-26, только вот огонь по советскому эминцу вел кто-то другой, поскольку первый пятиорудийный залп не мог сделать ни один из находившихся вблизи эсминцев (и английские, и немецкие корабли имели по 4 орудия главного калибра). Кстати, в донесении командира «Сокрушительного» ничего и не говорится о ведении немцами огня. Так что два упавших у борта залпа вполне могли принадлежать тому же крейсеру «Тринидад», принявшему «Сокрушительный» и «Гремящий» за Z-24 и Z-25. Во всяком случае, однозначного объяснения некоторых нестыковок в советском, немецком и английском описаниях этого боя нет.

В апреле «Сокрушительный», находясь в охране конвоев, неоднократно отражал воздушные атаки, перенес 9 — 10-балльный шторм. Вечером 30 апреля он вступил в охранение торпедированного немецкой подлодкой крейсера «Эдинбург», но нехватка топлива заставила его через 8 часов уйти в базу. Пополнив запас мазута, «Сокрушительный» вечером 1 мая прибыл к месту нахождения крейсера, но, увы, поздно: за 6 часов до подхода советского корабля «Эдинбург» был потоплен.

8 мая «Сокрушительный» дважды выходил в губу Ара для обстрела береговых целей. Второй поход едва не закончился трагедией: корабль внезапно атаковали сразу 28 немецких самолетов. Эминцу удалось





В в е р х у:  
десантники 254-й  
бригады морской  
пехоты у борта  
эсминца  
«Сокрушительный»,  
1942 г. Обратите  
внимание на  
«североморский  
экспромт» —  
пулемет «Максим»,  
установленный на  
первом ярусе  
носовой  
надстройки.

Корма эсминца  
«Сокрушительный»  
с дополнительным  
37-мм автоматом  
70-К,  
установленным  
в 1942 г.



**«Сокрушительный»  
в море, 1942 г.**

срочно отклепать якорную цепь (выбирать якорь не было времени) и, удачно маневрируя, избежать попаданий бомб и при этом сбить из 37-мм автомата один бомбардировщик.

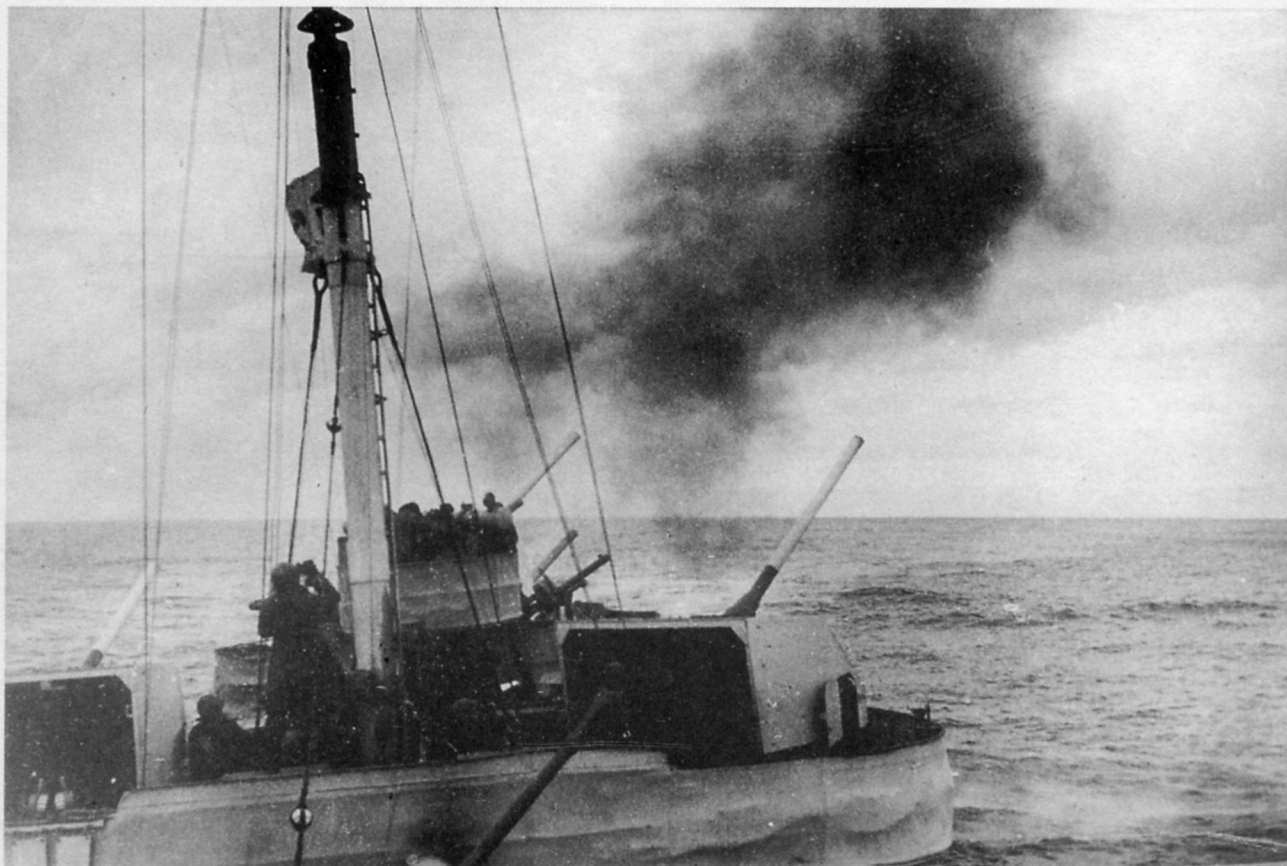
С 28 по 30 мая «Сокрушительный» вместе с «Грозным» и «Куйбышевым» находился в охране союзного конвоя PQ-16. Транспорт конвоя подвергались массированным атакам фашистских бомбардировщиков и торпедоносцев. 29 мая только за одну атаку немцы сбросили 14 торпед, но ни одна из них не попала в цель, зато торпедоносец «Фокке-Вульф» был сбит 76-мм снарядом с «Сокрушительного» с дистанции 35 кбт. На следующий день прямым попаданием 76-мм снаряда был уничтожен еще один самолет — «Юнкерс-88», а два других — повреждены. Вечером 30 мая транспорты конвоя благополучно достигли Кольского залива.

8 июля «Сокрушительный» вместе с «Гремящим» направлялись навстречу печально знаменитому конвою PQ-17, но по пути попали в плавающий 4-балльный лед. Вынужденные сбавить ход до малого и лишенные возможности маневрировать, они в ночь на 10 июля подверглись атаке четырех бомбардировщиков Ju-88, сбросивших на каждый корабль по 8 бомб. К счастью, прямых попаданий не было, но от близких разры-

вов «Сокрушительный» получил легкие повреждения. Позже атака повторилась, однако советским эсминцам опять повезло. Встретить транспорт им так и не удалось, и они вынуждены были возвратиться в Ваенгу.

В течение лета — осени 1942 года «Сокрушительный» прошел кратковременный планово-предупредительный ремонт, а также использовался для конвоирования транспортов, занимаясь боевой подготовкой. Всего с начала войны до 1 сентября 1942 года он сделал 40 походов, пройдя 22 385 миль за 1518 ходовых часов.

Последней боевой операцией «Сокрушительного» стало сопровождение конвоя QR-15. Вместе с лидером «Баку» эсминец эскортировал транспорты, но утром 20 ноября попал в жесточайший шторм: ветер — 11 баллов, волнение моря — 8 — 9. Корабли потеряли друг друга из виду, и эсминец вынужден был повернуть назад. В 14.30, когда «Сокрушительный» находился в точке 70° 30' с.ш. 43° 00' в.д., в верхней палубе в районе 178 — 180-го шпангоутов образовалась трещина, быстро превратившаяся в разлом. Примерно через 3 минуты корма окончательно оторвалась и вскоре затонула. Оба гребных вала переломились. Корабль потерял ход, его развернуло лагом к волне. Положение было крити-



ческим. Находившийся поблизости лидер «Баку» сам получил серьезные повреждения (затоплены носовые отсеки, действующим остался только один паровой котел) и оказать помощи не мог. К месту аварии были высланы из Иоканги эсминцы «Урицкий» и «Куйбышев», а из Ваенги — «Разумный».

Спасательные работы проходили в тяжелых условиях в течение двух дней. Взять на буксир аварийный эсминец не удалось — шторм рвал канат словно нитку. Решили снимать с терпящего бедствие корабля экипаж. Это тоже сделать было непросто. В конце концов «Куйбышев» принял на борт 179 человек, «Урицкий» — 11, «Разумный» — одного. В ходе спасательных работ погибли 14 человек, еще 6 — в момент аварии. К 15 часам 22 ноября на «Сокрушительном» оставалось 15 человек во главе с двумя офицерами — старшими лейтенантами Г.Е.Лекаревым и И.А.Владимировым. Но у находившихся поблизости кораблей кончались топливо, и им пришлось уйти. А посланный на смену им «Громкий» тоже получил повреждения и повернул назад. Когда же до места катастрофы дошли тихоходные тральщики ТЩ-36 и ТЩ-39, эсминец найти не удалось — он погиб вместе с оставшимися на нем людьми.

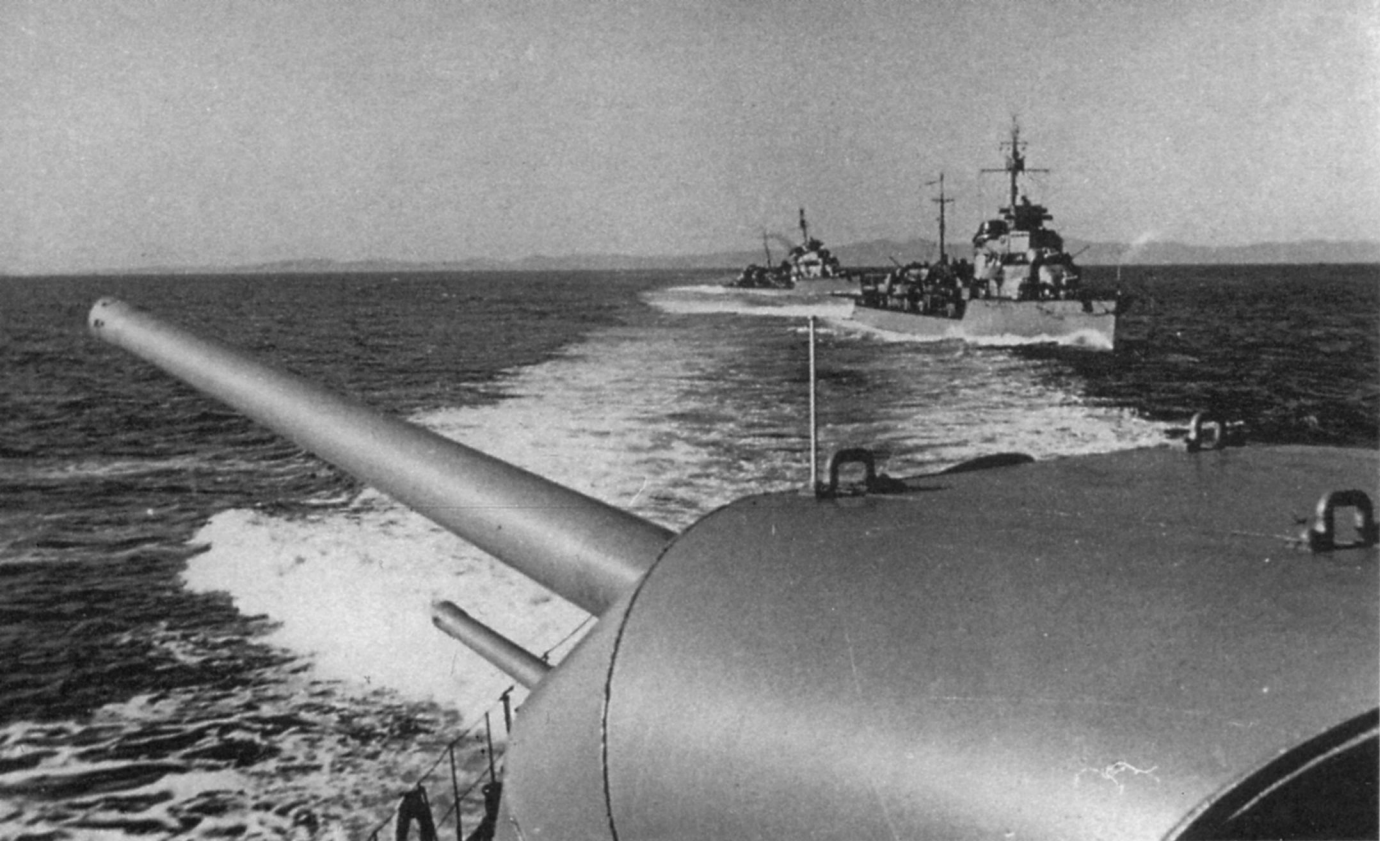
Командование «Сокрушительного» покинуло терпящий бедствие корабль, когда на нем еще находилось большинство экипажа, за что было отдано под трибунал. Командир корабля капитан 3 ранга Куриলেখ уверял, что был болен, но это не послужило оправданием: его и командира БЧ-2 капитан-лейтенанта Исаенко приговорили к расстрелу. А имена до конца выполнивших свой долг старших лейтенантов Лекарева и Владимирова вскоре присвоили полученным по ленд-лизу тральщикам типа АМ.

Всего за годы войны «Сокрушительный» выпустил 1639 130-мм снарядов (в том числе 84 — по самолетам), 855 76-мм и 2053 37-мм снаряда, сбив при этом 6 самолетов врага (2 из них совместно с другими кораблями). Были два случая самопроизвольного выстрела торпед (во время одного из них погиб краснофлотец Старчиков). Еще два матроса утонули в результате несчастных случаев — этим исчерпываются потери личного состава корабля вплоть до его последнего похода. От боевого воздействия противника на «Сокрушительном» не пострадал ни один человек.

Командовал эсминцем на протяжении всей войны капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) М.А.Куриলেখ.

**«Сокрушительный»  
отражает  
воздушный налет**





## Тихоокеанский флот

Строительство надводных кораблей на Дальнем Востоке протекало с большими трудностями и сильно отставало от заданного графика. В результате к 22 июня 1941 года в составе Тихоокеанского флота из крупных боевых кораблей числилось всего 2 лидера и 7 эсминцев, 5 из которых относились к проекту 7. До конца 1941 года удалось достроить еще 5 «семерок», в 1942 году — последние две. Тогда же лидер «Баку» и 2 эсминца были переведены на Северный флот. К августу 1945 года ТОФ насчитывал 2 крейсера, 1 лидер, 12 эсминцев, 19 сторожевых кораблей, 78 подводных лодок, значительное число катеров и вспомогательных кораблей. Все 10 «семерок» составляли 1-й и 2-й дивизионы эсминцев отряда легких сил.

### «Разумный»

Заложен на заводе № 200 как «Прочный», перезаложен на заводе № 202 во Владивостоке 13.8.1937 г. 25 сентября 1940 года переименован в «Разумный». 9 сентября 1941 года корабль был предъявлен к государственному испытанию; в состав ТОФ его официально включили через два месяца, 7 ноября, но фактически он вступил в строй лишь 7 января 1942-го.

В июне 1942 года решением Ставки Верховного главнокомандующего была создана Экспедиция особого назначения ЭОН-18 в составе лидера «Баку» и трех эсмин-

цев: «Разумного», «Разъяренного» и «Ревностного». Экспедиции предстояло перейти Северным морским путем в Полярный.

На всех трех «семерках» провели основательные подготовительные работы. Корпуса кораблей одели в ледовые «шубы» — широкие пояса из деревянных брусков и досок, обитые сверху кровельным железом. Во внутренних помещениях установили дополнительные подкрепления из металлических балок, деревянных стрингеров и пиллерсов. Один из гребных винтов заменили специальным ледовым, с чугунной ступицей и стальными съемными лопастями, второй оставили штатным (на «Разумном» оставлен левый винт, на «Разъяренном» — правый), но его лопасти усилили стальными полосами толщиной в 10 мм. Кроме того, проложили дополнительные трубопроводы для обогрева паром различных устройств, химический отсек засыпали пробкой. Любопытно внедрение оригинальной диагностики: в разных местах корпуса установили тензодатчики, провода от которых вывели на специальный щит, где в соответствии с величиной прогиба металлоконструкций загоралась определенная лампочка. Таким образом, на ходовом мостике постоянно имелась наглядная картина деформаций корпуса при движении во льдах.

Попутно усовершенствовали зенитное вооружение: вместо 45-мм пушек установили по три 37-мм автомата 70-К. Общая перегрузка эсминцев без учета приема до-

**«Семерки»  
Тихоокеанского  
флота в учебном  
походе, примерно  
1945 г.**

полнительных запасов составила 145 т, из них 100,5 т весила непосредственно сама «шуба».

Корабли вышли из Владивостока 15 июля 1942 года. Через 3 дня из-за столкновения с пароходом «Терней» пришлось оставить в Советской гавани эсминец «Ревностный». Оставшиеся два эсминца и лидер благополучно прибыли в Петропавловск-Камчатский, а 30 июля — в бухту Провидения. Там они задержались до 14 августа — потребовалась экстренная замена винта на «Разъяренном».

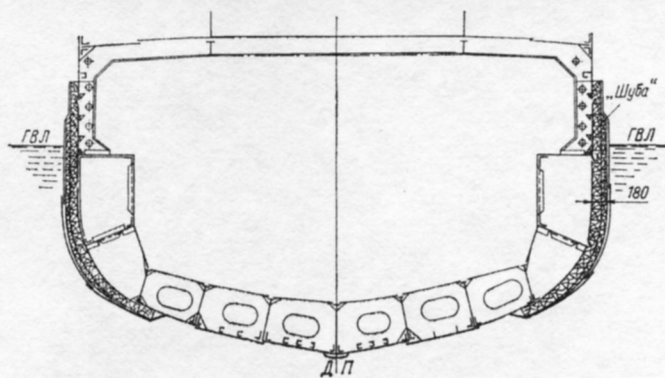
Уже 15 августа корабли ЗОН-18 попали в 7-балльный мелкобитый лед, а затем с каждым днем ледовая обстановка все ухудшалась. В придачу к ледоколу «Микоян» подошли однотипные «Каганович» и «Сталин», но и их общих усилий не хватало, чтобы пробиться к чистой воде. В исключительно тяжелом положении оказался «Разумный». Зажатый с двух сторон мощными ледяными полями, он с 26 августа по 8 сентября не мог сдвинуться с места, ежечасно рискуя быть раздавленным многометровым льдом. К счастью, трагедии не произошло, и 17 сентября эсминец прибыл в Тикси, попутно выдержав 8-балльный шторм. Дальнейший путь по маршруту Тикси — Диксон — Полярный прошел благополучно. В 9.20 14 октября корабли ЭОН-18, пройдя 7327 миль, бросили якорь на рейде Ваенги. Повреждения, полученные «Разумным» за время похода, оказались незначительными (самые серьезные из них — небольшие загибы лопастей левого винта). После ремонта и усиления зенитного вооружения (на кормовой надстройке установили два спаренных 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг») 8 ноября 1942 года эсминец приступил к несению боевой службы в составе СФ.

С 20 по 22 ноября «Разумный» участвовал в спасательных работах, связанных с аварией эсминца «Сокрушительный». При оказании помощи терпящему бедствие кораблю «Разумный» от удара легко повредил форштевень (на палубе образовался гофр, через разрывы обшивки залило масляную, цепной ящик и погреба провизии).

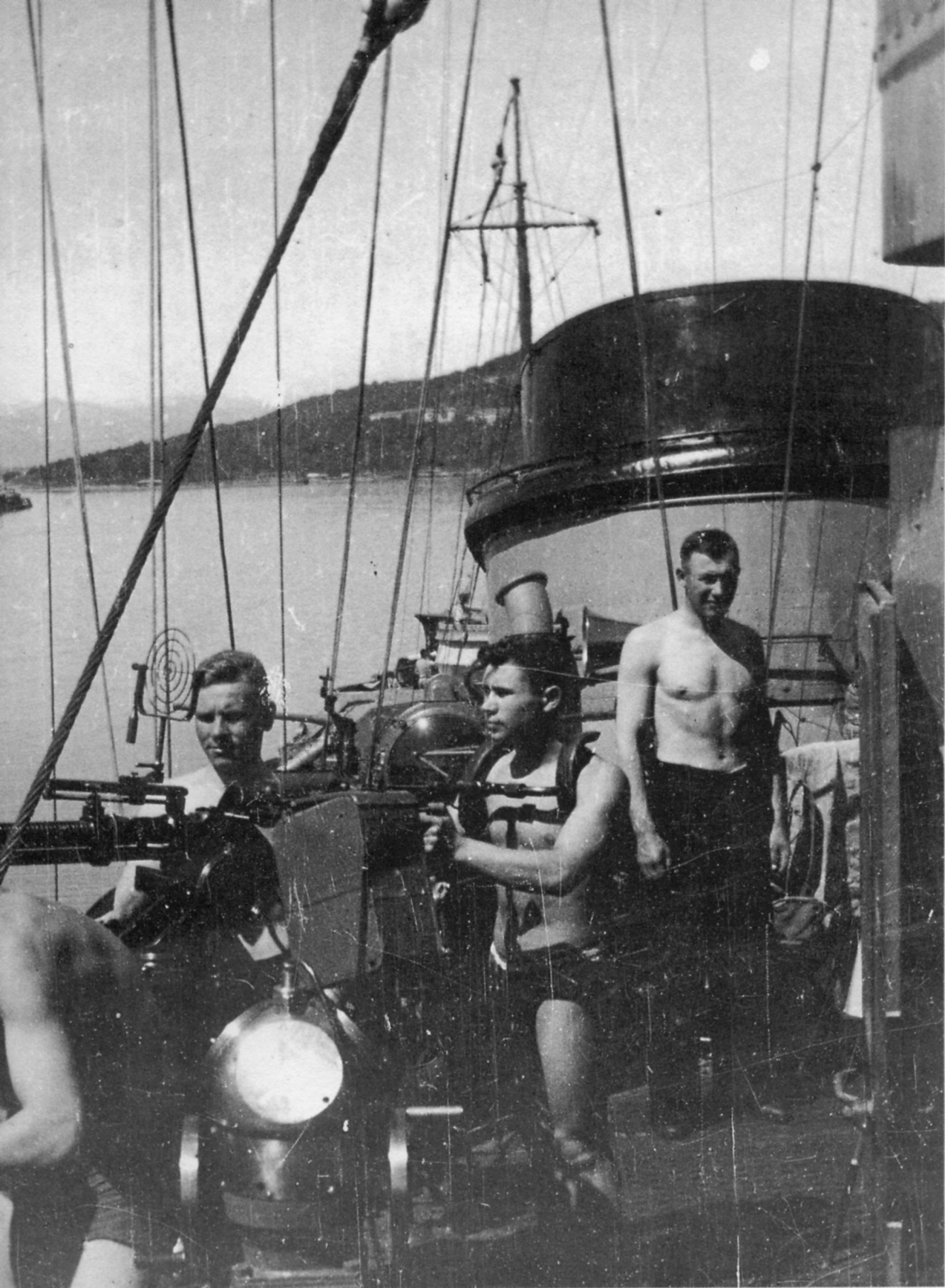
Два месяца спустя произошел весьма примечательный бой, который упоминается (правда, нередко в приукрашенном виде) практически в любой книге, посвященной действиям советского ВМФ в годы Великой Отечественной войны. Речь идет об атаке немецкого конвоя лидером «Баку» и эсминцем «Разумный» в ночь с 20 на 21 января 1943 года.

Умелое использование радиоразведки позволило командованию Северного флота заблаговременно узнать о движении вражеских судов и довольно точно рассчитать точку их возможной атаки. На перехват вышли «Баку» под флагом командира бригады эсминцев капитана 1 ранга П.И.Колчина и «Разумный». В 23.14 в районе мыса

**Эсминец «Разумный» в ледовой «шубе», июль 1942 г.**



**Поперечное сечение эсминца проекта 7 и его ледовой «шубы»**







**Эсминец «Разумный» перед уходом на Северный флот, 14 июля 1942 г.**

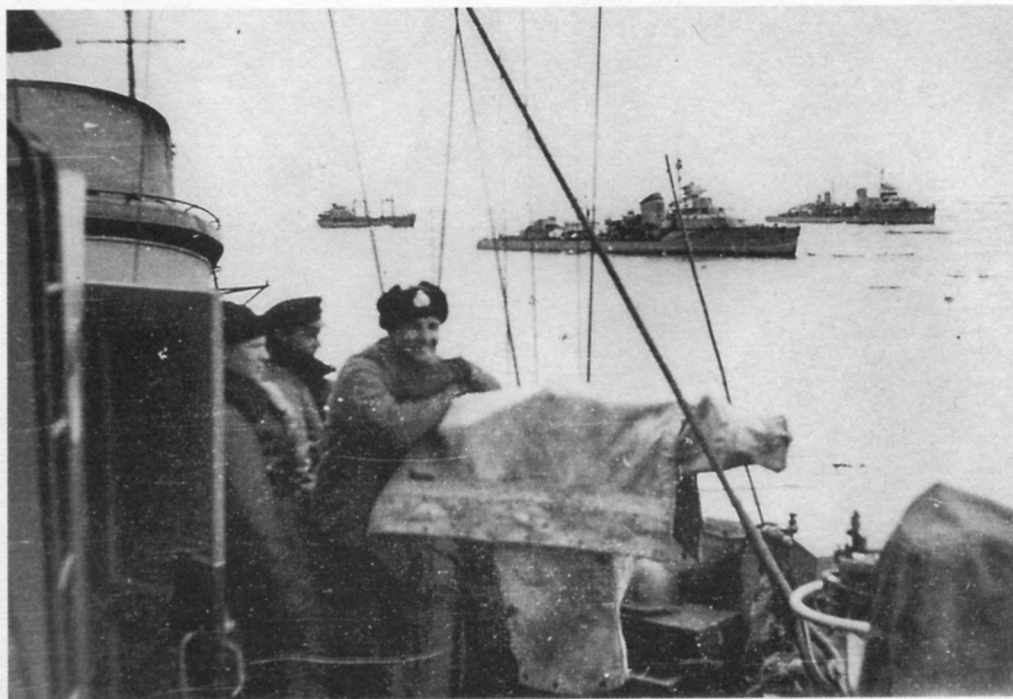
**С л е в а:** тренировка пулеметного расчета на верхнем мостике (фото К.Любимова).

**С п р а в а и в н и з у:** эсминец в ледовой «шубе».

**В в е р х у:** командир корабля капитан-лейтенант В.В.Федоров.



Три снимка,  
сделанные  
артиллерийским  
электриком  
эсминца  
«Разумный»  
К.А. Любимовым  
во время перехода  
на Северный флот  
в составе ЗОН-18.  
На нижнем фото  
«Разумный»  
запечатлен во  
время дрейфа  
в ледяных полях  
Чукотского моря  
в августе 1942 г.



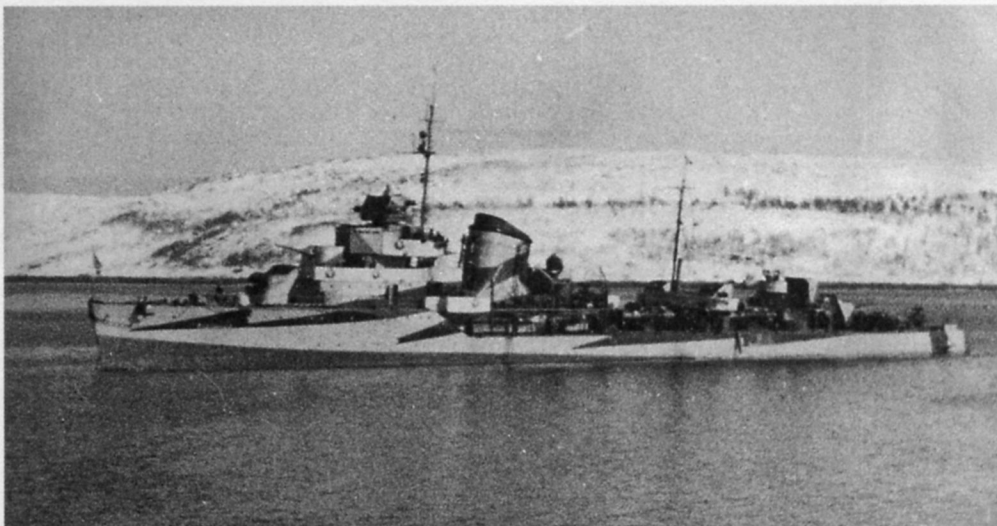


Маккауэр (северная Норвегия) на встречном курсе был обнаружен отряд вражеских кораблей, опознанных как «конвой в составе эсминца, сторожевого корабля, тральщика и двух транспортов». В действительности это были минный заградитель «Скагеррак» и сопровождавшие его два тральщика (М-303 и М-322) и два вооруженных траулера (Uj-1104 и Uj-1105). Немецкий отряд возвращался с минной постановки из Сюльтефьорда. Через 4 минуты «Баку» с дистанции 26,5 кбт открыл огонь из всех орудий и одновременно дал 4-торпедный залп (из-за ошибки торпедного электрика второй аппарат не выстрелил). Немецкие корабли начали отвечать; по нашим данным, к ним присоединились и береговые батареи. В 23.23 с дистанции 25 кбт открыл артилле-

рийский огонь и «Разумный». Правда, на нем неправильно распознали сигнал с «Баку» и вместо торпедного залпа повернули вправо. Несколько снарядов легли по корме эсминца, из-за чего в 23.29 наши корабли прекратили огонь, поставили дымовые завесы и легли на обратный курс.

Бой оказался очень скоротечным и, к сожалению, безрезультатным\*. Немецкие корабли заметно уступали советским в артиллерии (самые крупные из установленных на них орудий имели калибр 105 мм) и в скорости хода (как минимум, вдвое). Тем не менее, потерь они не понесли. «Баку» и

\* Встречающаяся в отечественной литературе информация о повреждении вражеского эсминца, потоплении одного транспорта и повреждении другого, увы, не подтвердилась.



**По прибытии на Северный флот «Разумный» получил характерную камуфляжную окраску.**



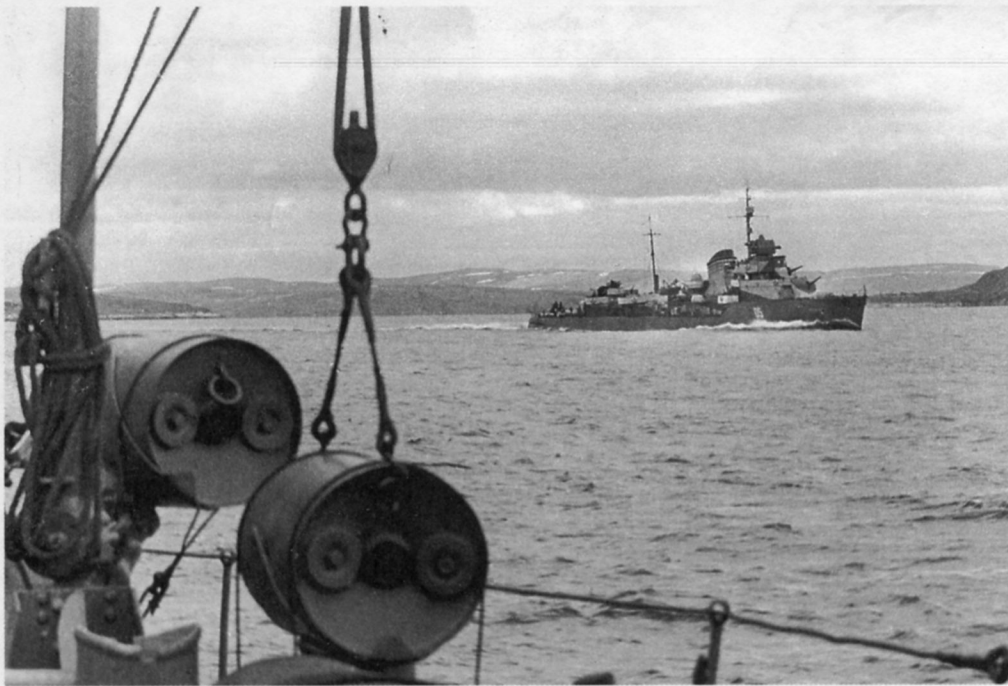
**«Разумный»  
швартуется  
в Полярном,  
1943 г.**



«Разумный» вели бой на огромной скорости — порядка 30 узлов — и явно поспешили повернуть назад. «Разумный» за 6 минут выпустил 34 130-мм, 24 76-мм, 60 37-мм снарядов и 100 12,7-мм пуль. Носовое орудие не стреляло, так как его заливали фонтаны брызг, поднимаемые поврежденной обшивкой ледовой «шубы».

В конце февраля «Разумный» был поставлен в ремонт на СРЗ-35 в поселке Роста (г. Мурманск). Вечером 3 апреля, находясь в сухом доке, он подвергся нескольким воз-

душным атакам. Одна из бомб (весом 50 — 100 кг) попала в палубу на 178-м шп., пробила корпус насквозь и разорвалась в доке, сделав в обшивке корабля 122 осколочных пробоины. Другая бомба взорвалась в 2 — 2,5 м от борта в районе 115-го шп. Два члена экипажа погибли, еще 15 получили ранения. Из пробитых цистерн вытекло около 2 т мазута, но, к счастью, пожара не случилось. Полученные повреждения сдвинули график ремонта, и эсминец вошел в строй только 14 июня 1943 года.



**В в е р х у:**  
эсминцы в  
Кольском заливе —  
«Разумный», за ним  
следуют  
«Деятельный»  
и «Дерзкий». Фото  
сделано с борта  
лидера «Баку»,  
ноябрь 1944 г.  
**С л е в а:**  
«Разумный»  
с одноцветным  
корпусом и  
сохранившимся  
камуфляжем на  
надстройках,  
1945 г.  
Фото Р.Диамента

До конца войны «Разумный» активно нес конвойную службу (в его послужном списке сопровождение 59 конвоев), неоднократно атаковал вражеские субмарины. Во время одной из таких атак 24 октября 1943 года он получил незначительные повреждения от взрыва собственных глубинных бомб: корабль сбросил их на относительно малой скорости, и от гидравлического удара погнулись лопасти гребного винта. В плавучем доке на эсминце установили новый винт, полученный из Англии. Однов-

ременно «Разумный» оснастили английской гидроакустической станцией «Асдик» («Дракон-128»), американской РЛС SL-1, а 12,7-мм пулеметы «Кольт-Браунинг» заменили дополнительной парой 37-мм автоматов 70-К.

Эсmineц «Разумный» был представлен к награждению орденом Красного Знамени, но получить высокую награду помешал неприятный инцидент, произошедший 3 сентября 1944 года. Во время проверки оружия на «Разумном» произошел случай-



**«Разумный» вскоре после окончания войны. На мачте хорошо видна закрытая обтекателем антенна американской РЛС типа SL.**

ный пуск двух боевых торпед. Причем торпедный аппарат был развернут в сторону рейда, на котором стояла эскадра СФ, в том числе линкор «Архангельск» и крейсер «Мурманск». Торпеды прошли рядом с кораблями, никого, к счастью, не задев, и взорвались на берегу. Этот случай вызвал громкий резонанс с последующими оргвыводами и заменой командира эсминца.

26 октября 1944 года «Разумный» вместе с «Гремящим», «Разъяренным» и лидером «Баку» участвовал в набеговой операции на порт Вардё. 8 декабря он серией глубинных бомб предположительно повредил немецкую подводную лодку (считалось, что потопил, но после войны факт гибели лодки не подтвердился).

В январе 1945 года «Разумный» четыре раза выходил в море для эскортирования конвоев. Но после повреждения эсминца «Разъяренный» немецкой акустической

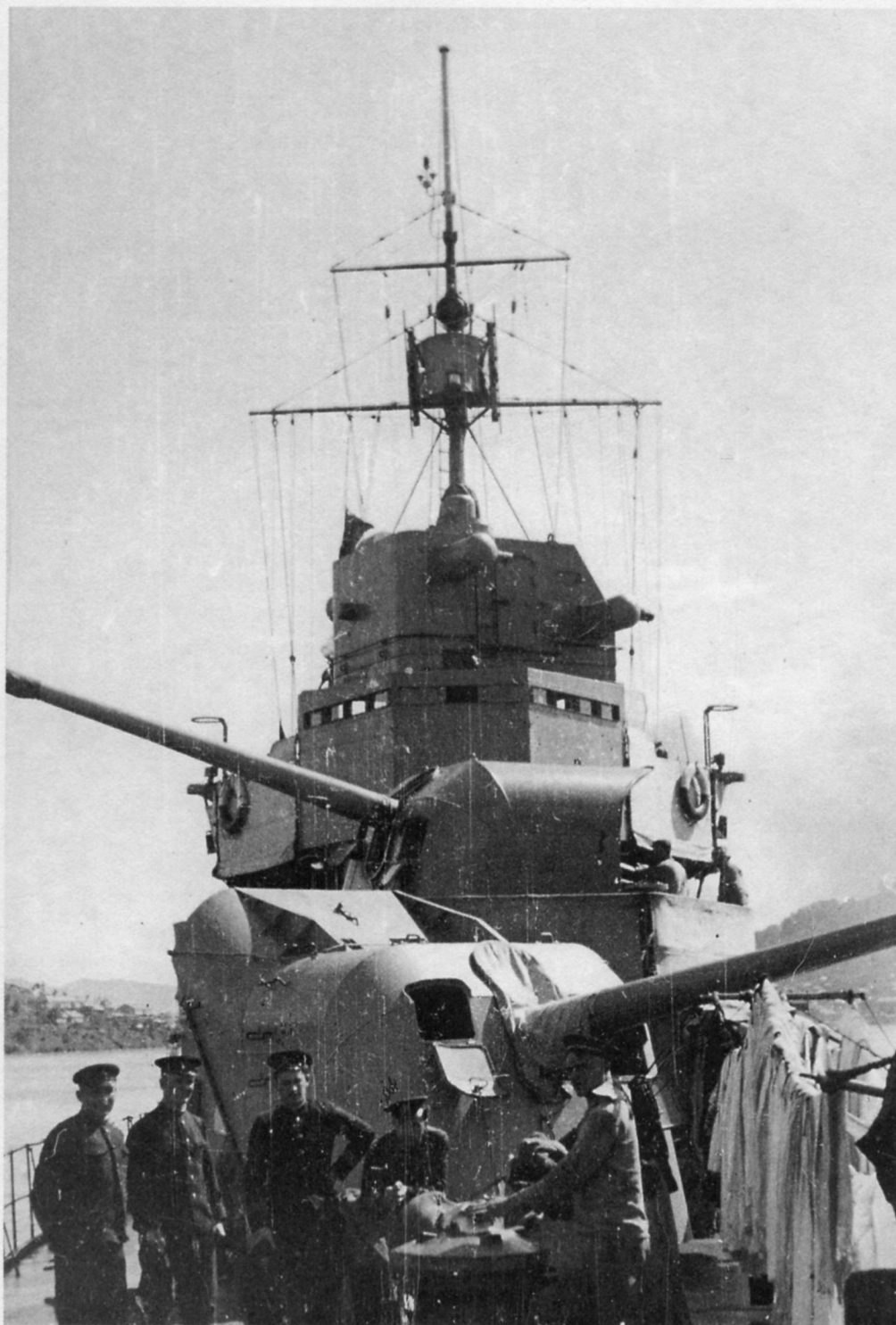
торпедой командование СФ решило больше «семерками» не рисковать — во всяком случае, до того, как будет найдено противодействие новому грозному оружию. Поэтому после 20 января «Разумный» до окончания боевых действий оставался в Кольском заливе.

Командовали «Разумным» капитан-лейтенант В.В.Федоров (до 27.8.1943), капитан 3 ранга Н.И.Никольский (до 23.10.1944), капитан 2 ранга Е.А.Козлов (до 27.1.1945) и капитан 2 ранга Е.Т.Кашеваров.

#### **«Разъяренный»**

Заложен на заводе № 198 как «Передовой», перезаложен на заводе № 199 в Комсомольске-на-Амуре 17.9.1937 года. 25 сентября 1940 года переименован в «Развитой», а 16 мая 1941-го — в «Разъяренный». Официально вошел в состав ТОФ 14 декабря 1941 года.



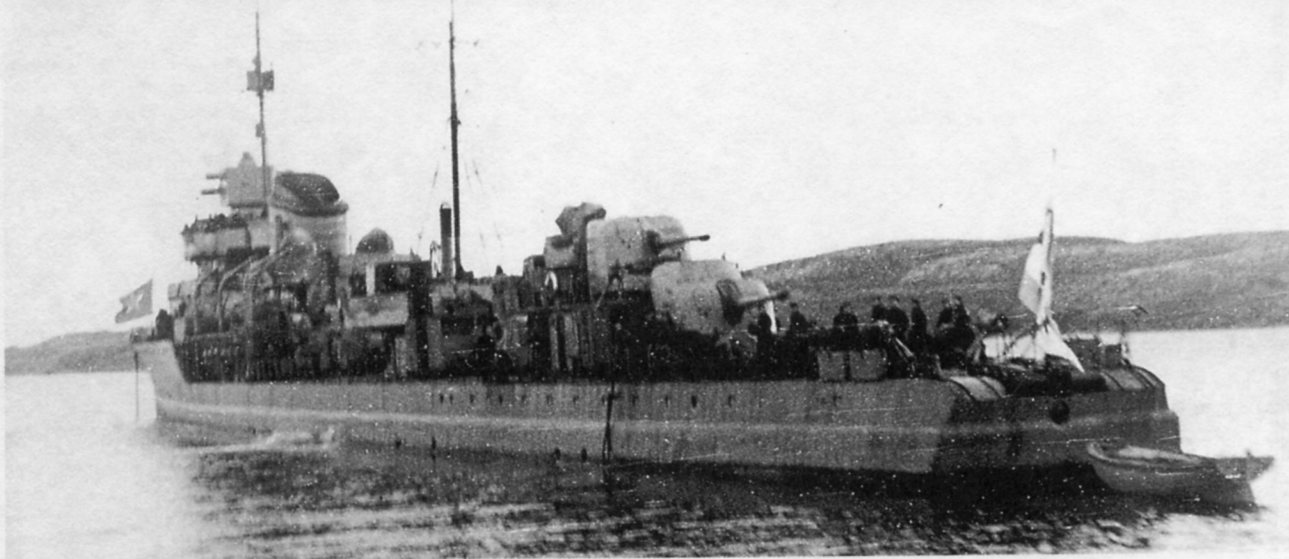


На палубе эсминца  
«Разъяренный»  
в начале перехода  
на Северный флот;  
третий слева —  
командир корабля  
капитан-лейтенант  
Н.И.Никольский.  
Бухта Де-Кастри,  
17 июля 1942 г.  
Фото К.Любимова

В июне — июле 1942 года прошел подготовку к плаванию во льдах аналогично «Разумному». После установки ледовой «шубы» полное водоизмещение эсминца составило 2454 т, средняя осадка 4,1 м, метацентрическая высота 1,01 м (при стандартном во-

доизмещении в 1850 т — 0,64 м). 15 июля «Разъяренный» вышел из Владивостока в составе ЭОН-18.

В бухте Провидения 30 июля «Разъяренный» зацепил грунт штатным бронзовым винтом и серьезно повредил лопасти. Винт

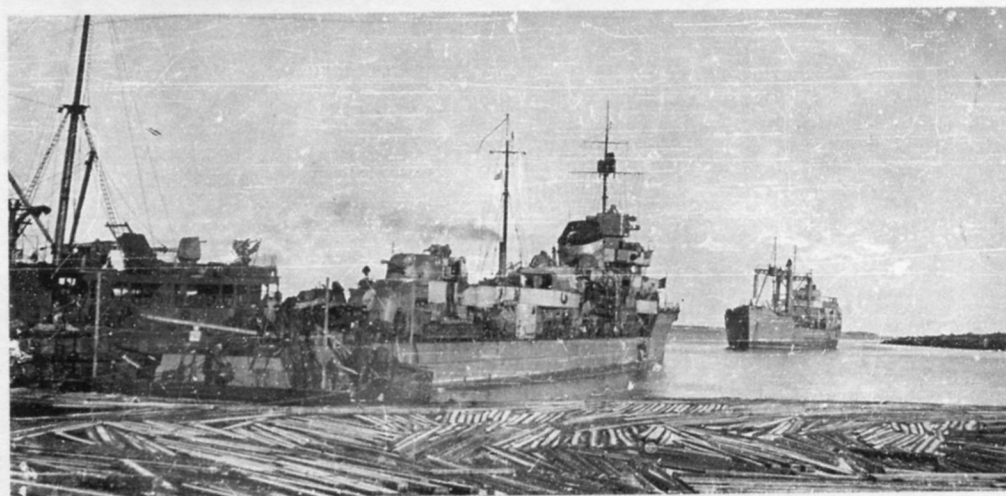


**Вверху:**  
«Разъяренный» в  
ледовой «шубе»  
перед уходом из  
бухты Золотой Рог,  
июль 1942 г.

**Запасной винт  
с эсминца  
«Разумный» перед  
его установкой на  
«Разъяренный».**  
Бухта Провидения,  
август 1942 г.  
Фото К.Любимова



**Замена гребного  
винта на  
«Разъяренном».**  
Бухта Провидения,  
август 1942 г.  
Фото К.Любимова



пришлось менять на запасной, взятый с «Разумного». Все работы проводились на плаву, и их удалось закончить за неделю. Однако выяснилось, что правый гребной вал также погнут. Из-за большой вибрации корпуса скорость корабля пришлось ограничить 8 узлами.

Чукотское море встретило экспедицию мощным льдом. 17 августа «Разъяренный» сильно сдавило ледяными полями и с огромным трудом он был выведен из ловушки ледоколами «Микоян» и «Каганович».

Большую часть пути от Амбарчика до Диксона эсминец шел на буксире лидера «Баку». В Диксоне с помощью кессона левый винт «Разъяренного» заменили на бронзовый, а правый сняли вообще. Весь остальной переход эсминец шел под одним винтом, причем проведенные испытания показали, что в таком виде корабль способен развивать вполне приличную скорость — до 25 узлов.

По прибытии в Кольский залив «Разъяренный» поставили в плавучий док у мыса Абрам-Карга. Все повреждения, включая «биение» гребного вала, были исправлены к 1 января 1943 года.

На следующий день эсминец совершил первый боевой поход в составе Северного флота — он встречал союзные транспорты. Задание было выполнено успешно, если не считать маленького инцидента: в тумане корабль опасно приблизился к острову Сальный и коснулся форштевнем грунта. На первый раз обошлось без повреждений.

Но выход в море 8 января оказался куда менее удачным. «Разъяренный» возвращался с мерной мили, где он определял скорость хода и проверял лаг. В условиях хорошей видимости эсминец шел 24-узловым ходом к Ваенге. В 14.32 он начал менять курс, но тут произошла авария с турбогенератором № 2. Нагрузка, перенесен-

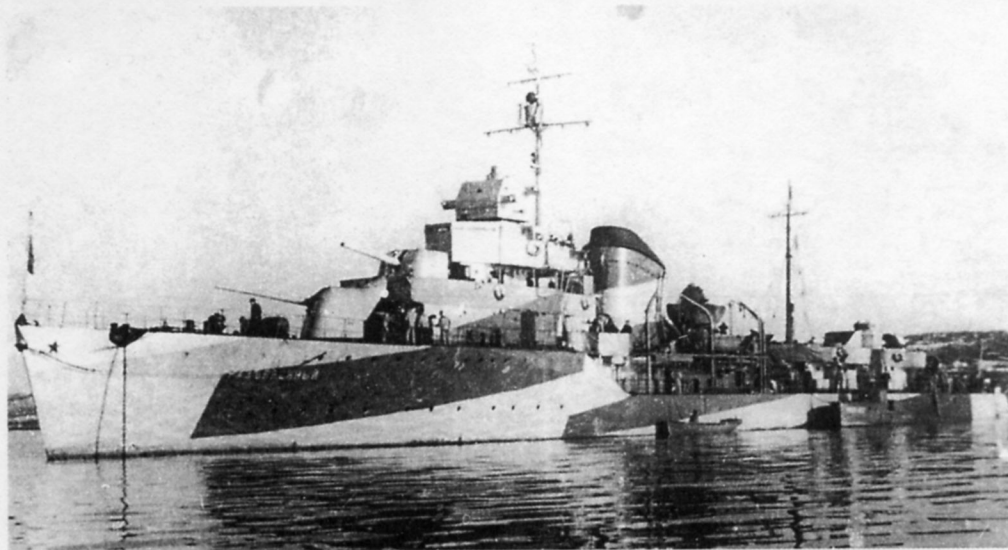
ная на турбогенератор № 3 превысила допустимую, сработал предохранитель и... корабль временно обесточился, электропривод руля вышел из строя. Через минуту напряжение в электросети восстановили, но было поздно. «Разъяренный» вылетел на камни все того же острова Сальный.

Эсминец сумел самостоятельно сняться с мели и прийти в Мурманск. Носовая часть до 7-го шп. оказалась загнута вниз примерно на 1,5 м, до 44-го шп. образовались многочисленные гофры и разрывы, деформировались шпангоуты и бимсы. «Разъяренный» вновь пришлось ставить на ремонт, который продлился до 25 июня 1943 года.

Командира эсминца капитан-лейтенанта Н.И.Никольского за этот случай отправили в штрафбат. После ранения он был восстановлен в звании и до конца войны командовал эсминцами «Разумный», «Достойный» и «Громкий», позже стал контр-адмиралом.

Вторую половину 1943-го и весь 1944 год «Разъяренный» нес конвойную и дозорную службу (с августа 1943-го по январь 1945 года участвовал в эскортировании 40 конвоев), участвовал в Петсамо-Киркинской наступательной операции. 20 января 1945 года он вместе с эсминцем «Разумный» сопровождал конвой КП-1 в Лиинахамари. В 12.20 с помощью сонара была обнаружена вражеская подлодка. Оба эсминца начали ее преследовать, однако в 12.50 в корму «Разъяренного» попала торпеда (как позже выяснилось, это была самонаводящаяся акустическая торпеда, выпущенная немецкой субмариной U-293). Кормовая часть до 205-го шп. фактически оказалась оторванной, она висела лишь на листах обшивки. Вспыхнул пожар. Из экипажа 38 человек были убиты и 17 ранены.

Попытки взять тяжело поврежденный корабль на буксир поначалу не увенчались

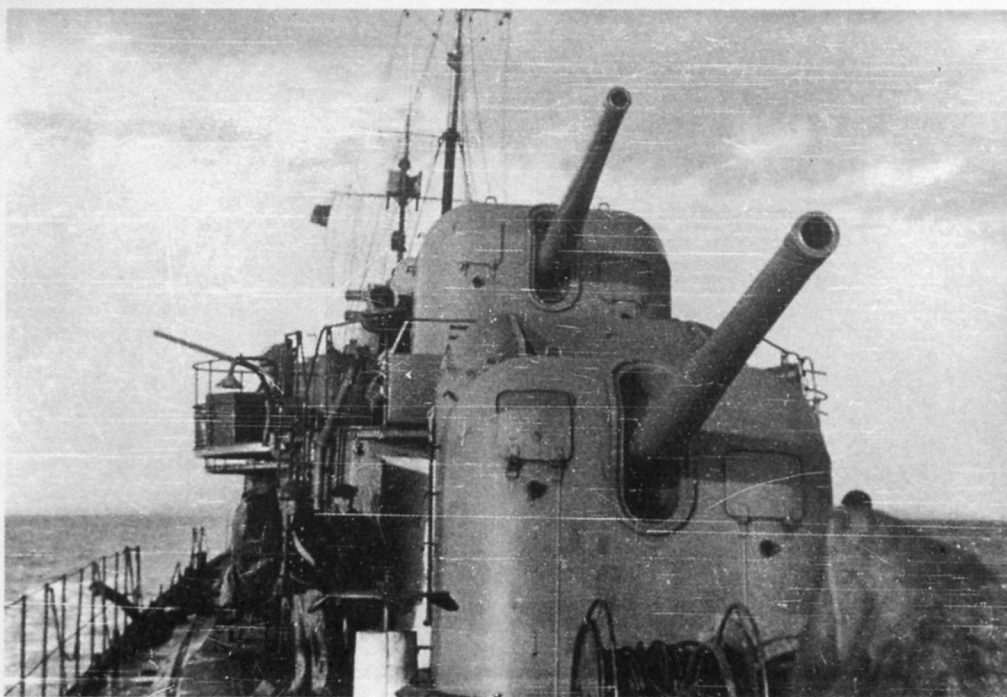


**«Разъяренный»  
в камуфляжной  
окраске, 1943 г.**





**В в е р х у:**  
**«Разъяренный»**  
**и катер типа МО-IV,**  
**1943 г.**



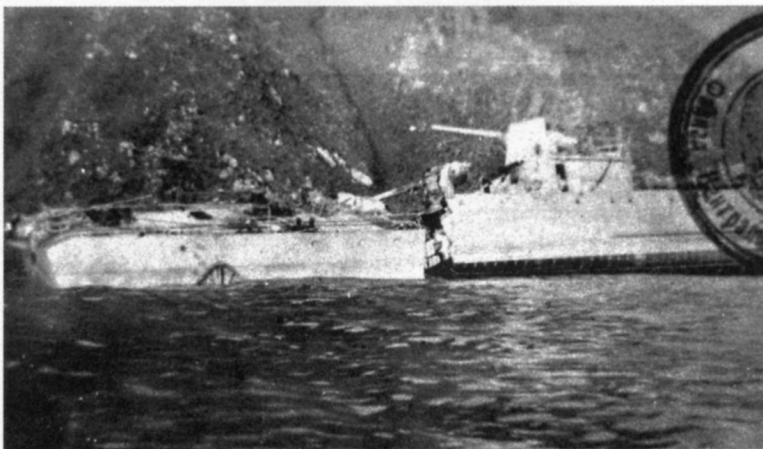
**Кормовые 130-мм**  
**орудия**  
**«Разъяренного».**  
**Послевоенное фото.**

успехом — висевшая кормовая часть мешала движению, и буксирные канаты лопались. Около 20.00 корма оторвалась и ушла на дно. К счастью, погода в тот день была хорошая, и искалеченный «Разъяренный» все же удалось отвести в Печенгу. Позже, его перебазировали в Мурманск. Восстановление эсминца завершилось в 1946 году, причем его кормовая часть была «трансплантирована» от погибшего «Стремительного».

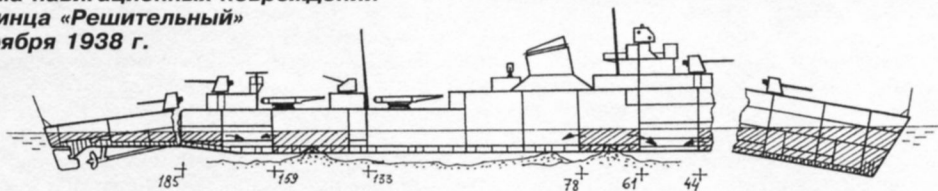
Командовали «Разъяренным» капитан-лейтенант Н.И.Никольский (до 19.1.1943), капитан 3 ранга Е.М.Крашенников (с 18.2.1943 до 26.8.1943), капитан-лейтенант (затем капитан 3 ранга) В.В.Федоров (до 7.3.1944) и капитан 3 ранга Г.П.Васильев.

### «Решительный»

Головной «семеркой» Тихоокеанского флота должен был стать эсминец «Решительный». Уже почти законченный постройкой, с установленным вооружением, он следовал на буксире гидрографического судна «Охотск» из Комсомольска-на-Амуре во Владивосток для прохождения сдаточных испытаний. (Кстати, старшим начальником на борту «Решительного» тогда был капитан 3 ранга С.Г.Горшков — командир 7-й морской бригады ТОФ, будущий главком, адмирал флота Советского Союза.) 8 ноября 1938 года примерно в 90 милях от Советской гавани эсминец попал в сильный (8-9 баллов) шторм, мощности «Охотска» не хватало, чтобы продолжать буксировку против волны. Затем примерно в 9.00 на оголявшийся от качки винт гидрографического судна намотался ослабленный буксировочный трос, и «Охотск» фактически лишился хода. Обоим кораблям пришлось стать на якорь, причем на недоукомплектованном «Решительном» был всего лишь один рабочий якорь. Чтобы уменьшить натяжение единственной якорь-цепи, на эсминце запустили один котел и начали подрабатывать одной турбиной. Однако в 13.50 цепь все же лопнула, «Решительному» пришлось дать ход и держаться в море как можно дальше от берега. В течение примерно двух с половиной часов это удавалось, но в 16.12 в механизмах начались неполадки — упало давление масла, начал сильно греться подшипник циркуляционного насоса, резко повысилась соленость котельной воды (напомним: эсминец еще не прошел испытания и не был принят флотом). Потеряв-



**Схема навигационных повреждений эсминца «Решительный» 8 ноября 1938 г.**



**Потерпевший крушение «Решительный». Снимки из секретного отчета об аварии корабля.**



**Эсминцы  
Тихоокеанского  
флота в учебном  
походе**

ший ход «Решительный» волнами стало сносить к берегу и в 18.50 выбросило на камни в районе мыса Золотой. Эсминец разломился на три части, причем обрыв носовой и кормовой оконечностей пришелся как раз на места перехода набора с продольного на поперечный... Экипажу удалось организованно покинуть корабль и перебраться на берег; погиб лишь один находившийся на борту рабочий завода.

Восстановить эсминец не представлялось возможным, с него сняли лишь вооружение и часть оборудования. С.Г.Горшкова от трибунала спасло лишь то, что вину за происшедшее взял на себя Н.Г.Кузнецов, в то время — командующий Тихоокеанским флотом. Два года спустя имя «Решительный» было присвоено другому однотипному кораблю — «Поспешному».

**«Рьяный», «Резвый», «Разящий»,  
«Рекордный», «Резкий», «Растороп-  
ный», «Ретивый», «Решительный» (2-й),  
«Ревностный», «Редкий»**

После гибели «Решительного» головным кораблем проекта 7 на Дальнем Востоке стал «Рьяный» — единственный, вступивший в строй в 1939 году. Всего к 22 июня 1941 года в составе ТОФ числилось всего 5 «семерок» вместо предполагавшихся 13. Правда, большую часть эсминцев удалось достроить до конца года, а в 1942-м — последние два. Учитывая, что поставки из центра к тому времени почти полностью прекратились, кораблестроителям приходилось проявлять чудеса изобретательности. Так, для вооружения «Резкого» торпедные аппараты позаимствовали в кабинетах

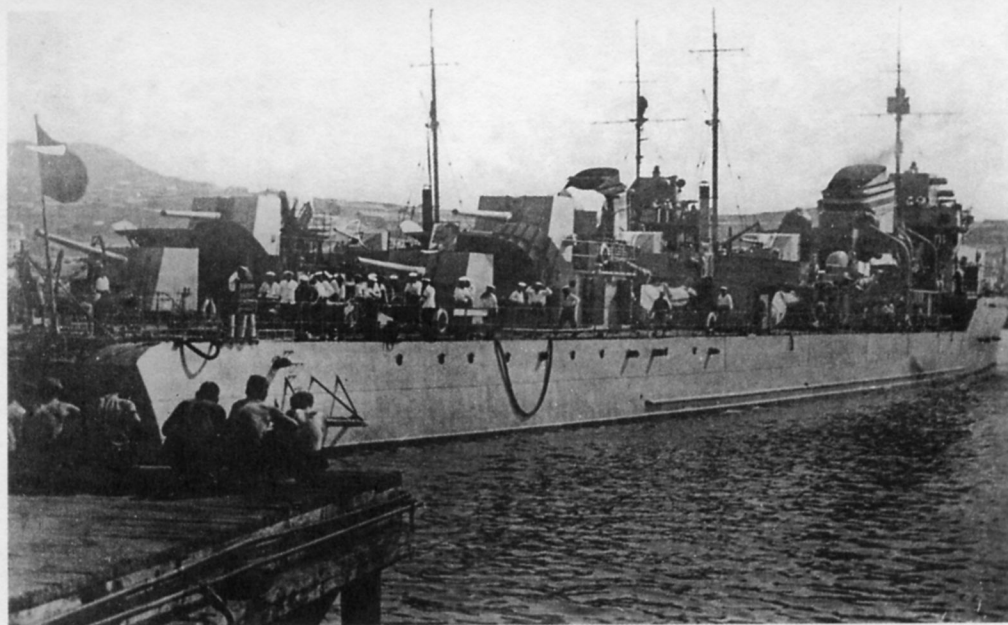
военно-морского училища и учебного отряда ТОФ, где те использовались в качестве учебных пособий.

«Ревностный» покинул Владивосток в составе ЭОН-18, но 18 июля 1942 года в Татарском проливе, пытаясь обогнать пароход «Терней», столкнулся с ним. Обошлось без жертв, но повреждения эсминца оказались тяжелыми. Носовая часть корпуса по длине примерно 10 м была свернута на 15° вправо. Когда «Ревностный» отбуксировали в Советскую гавань и поставили в плавучий док, то решили вовсе отрезать искореженный нос и изготовить его заново. На эту работу отводилось всего 10 суток. Чтобы уложиться в такой срок, новую носовую оконечность решено было изготавливать из трех продольных секций. Часть корпуса ниже ватерлинии собиралась на килевой дорожке, а две верхние секции — на стапель-палубе дока и на берегу. Затем все три секции приклепали к неповрежденной части корпуса. Действительно, на 10-й день после аварии «Ревностный» вышел из дока. Однако догнать ЭОН-18 ему уже было нереально, и эсминец остался на Тихом океане.

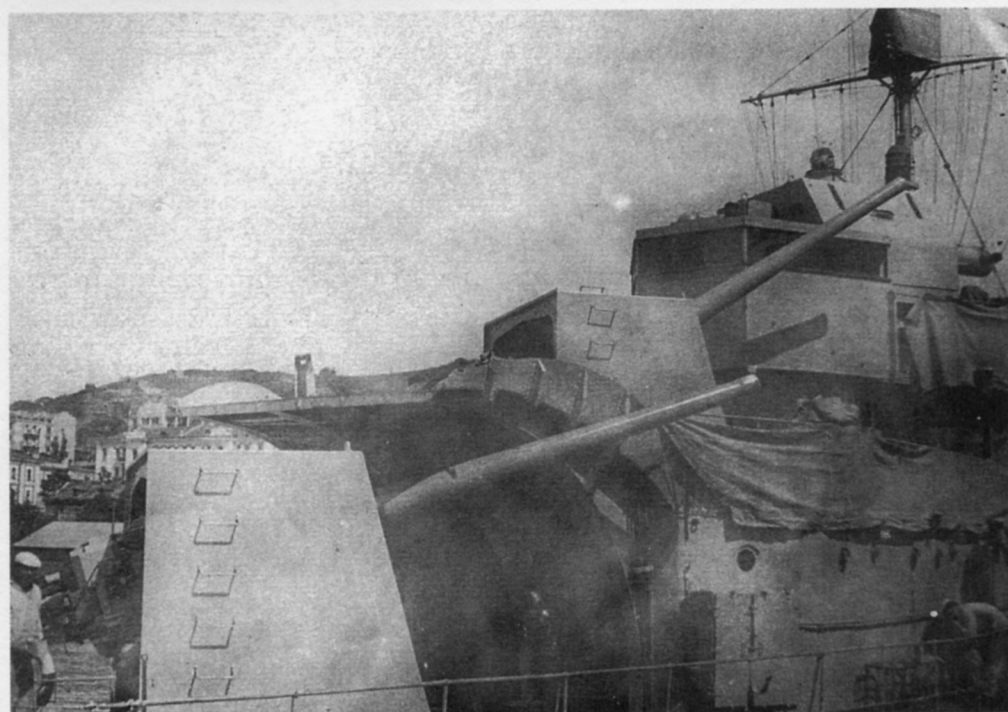
В августе 1945 года в боевых действиях против Японии «семерки» активного участия не принимали. Они охраняли внутренние коммуникации, сопровождали транспорты, либо находились в базах в готовности к выходу в море. «Рьяный», «Резвый», «Резкий», «Разящий», «Решительный» (2-й) и «Ретивый» обеспечивали доставку подкреплений десанту в Маоку (ныне Холмск) на Сахалине. Боевых повреждений и потерь эсминцы не имели.

Во время войны с Японией «Рьяным» командовал капитан-лейтенант И.Г.Филимо-





Головные «семерки»  
завода №202 —  
«Ряный»  
и «Резвый» —  
в бухте Золотой  
Рог, 1940 г.  
Моряки-  
тихоокеанцы сразу  
же окрестили их  
«Пьяный»  
и «Трезвый» — эти  
прозвища  
сохранялись за  
кораблями на  
протяжении всего  
периода их службы.



Носовые 130-мм  
орудия эсминца  
«Ряный», 1940 г.

Эсминец «Редкий»



«Разящий» во Владивостоке



нов, «Резвым» — капитан 3 ранга С.М.Лобов, «Разящим» — капитан 3 ранга Э.Г.Курас, «Рекордным» — капитан-лейтенант М.И.Осипов, «Резким» — капитан 3 ранга Г.П.Селиверстов, «Расторопным» — капитан-лейте-

нант Л.С.Лавровский, «Ретивым» — капитан 3 ранга В.В.Соловьев, «Решительным» — капитан 3 ранга Б.Н.Ламм, «Ревностным» — капитан 3 ранга В.К.Никифоров, «Редким» — капитан 3 ранга Г.С.Перетятко.



В в е р х у: «Рьяный» и «Разящий» в Японском море, сентябрь 1945 г.  
В н и з у: эсmineц «Разящий» и фрегат ЭК-22 в порту Отомари на Сахалине, август 1945 г.

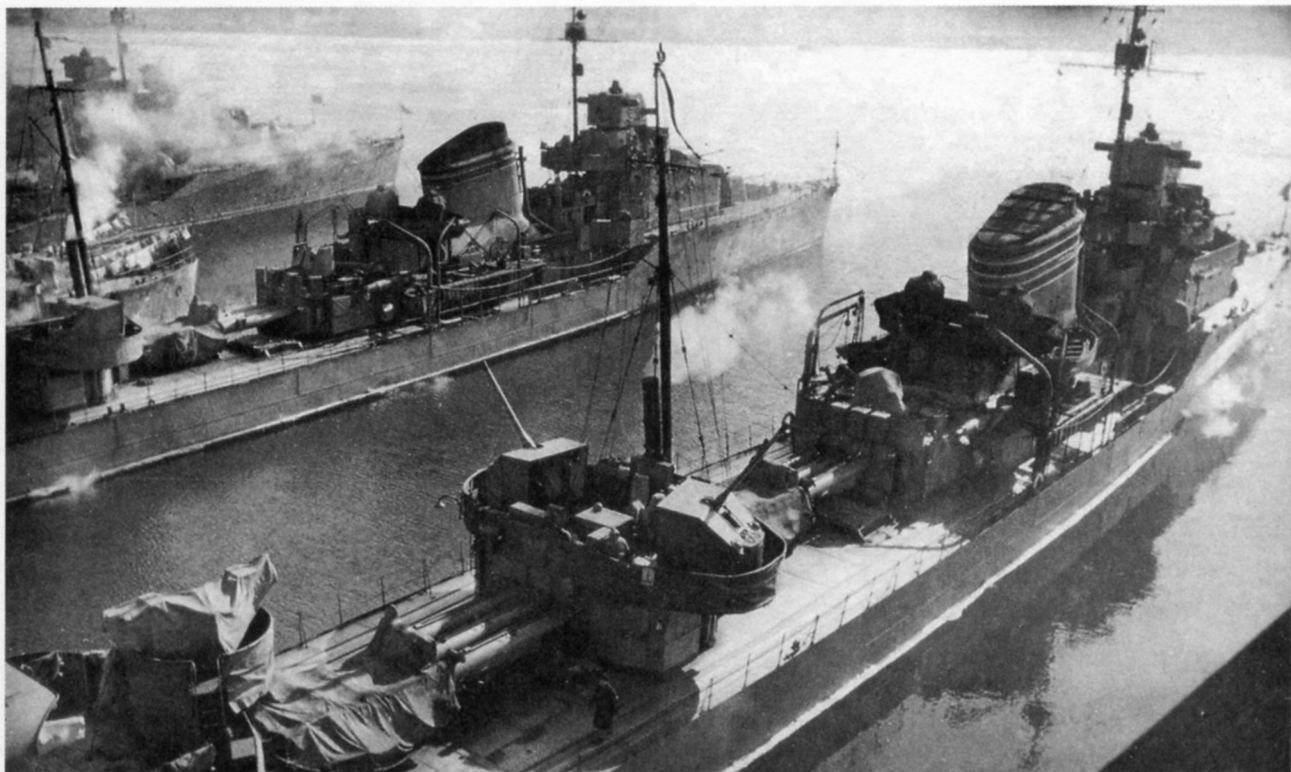




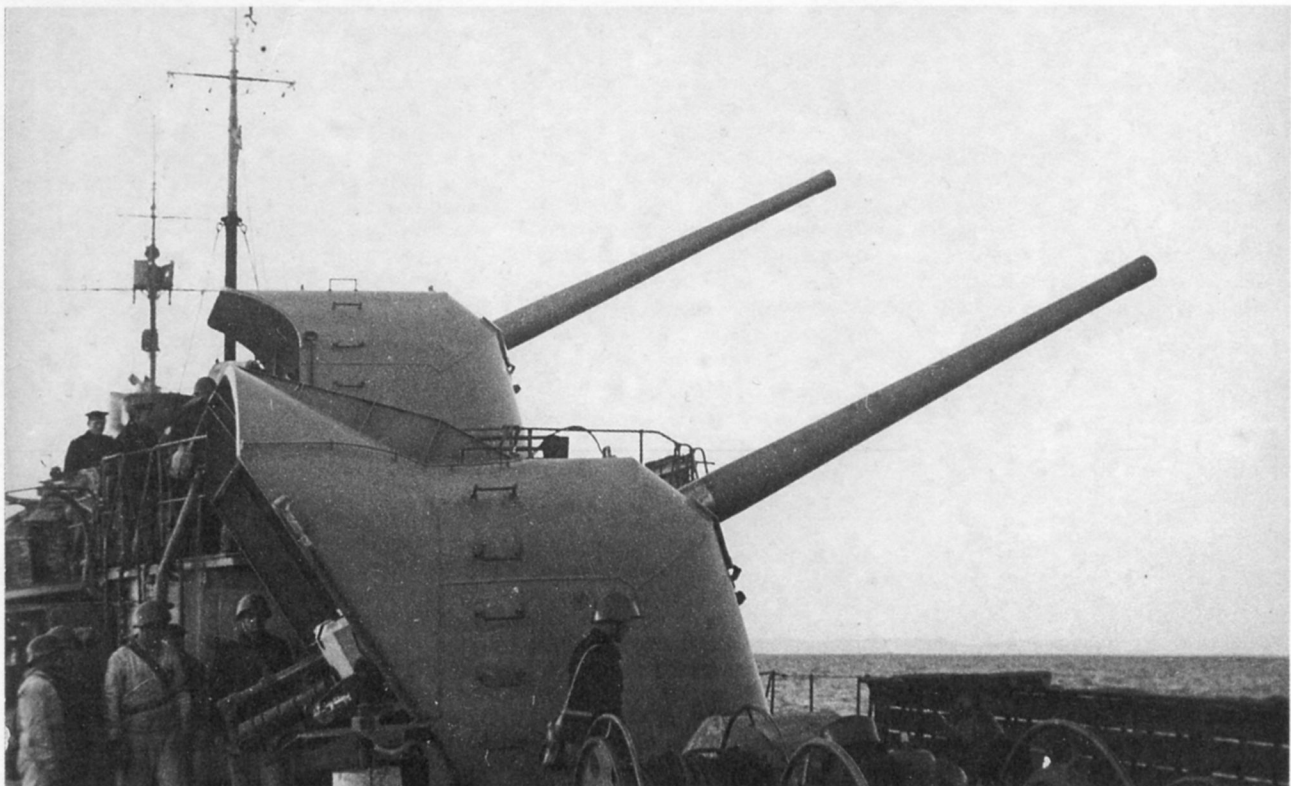


Вверху:  
«Решительный» (2-й)  
во Владивостоке,  
конец 1940-х гг.  
Справа:  
«Ревностный» на  
параде, 1950-е гг.





**В в е р х у:** «семерки» в бухте Золотой Рог, приблизительно 1943 — 1944 гг. На переднем плане — «Рекордный», слева — эсминец с торпедными аппаратами 1-Н, предположительно «Резкий». **В н и з у:** учебные стрельбы на одном из тихоокеанских эсминцев (возможно, на «Разъяренном»).



# ПОСЛЕВОЕННАЯ СЛУЖБА

## Модернизации

Эсминцы проектов 7 и 7У в течение нескольких лет после окончания Великой Отечественной войны продолжали оставаться самыми современными кораблями Советского ВМФ. Однако их было не так много: из 11 черноморских эсминцев «сталинской» серии войну пережили всего три, из 18 балтийских — 10 (фактически 9, так как поднятый «Стерегающий» находился в восстановительном ремонте до ноября 1948 года). В целях хотя бы какого-то пополнения корабельного состава наших сил на Балтике туда в 1948 году перевели североморский «Громкий» (по Беломорско-Балтийскому каналу, как и 9 лет назад, но в обратном направлении).

Техническое состояние большинства эсминцев было неудовлетворительным: износ механизмов из-за усиленной эксплуатации в военные годы при нерегулярности текущих ремонтов превышал все допустимые нормы. Так, специальная комиссия, обследовавшая в январе 1946 года черноморские «семерки» «Бодрый» и «Бойкий», запретила их дальнейшую эксплуатацию, поскольку двойное дно кораблей в районе МКО проржавело насквозь, а все котельные трубы и почти 40% наружной обшивки нуждались в замене. Кроме того, импортное радиолокационное и гидроакустическое оборудование, установленное на кораблях в годы войны, стремительно устаревало. То же самое можно сказать и про зенитное вооружение. Поэтому практически все эсминцы требовали ремонта и основательной модернизации.

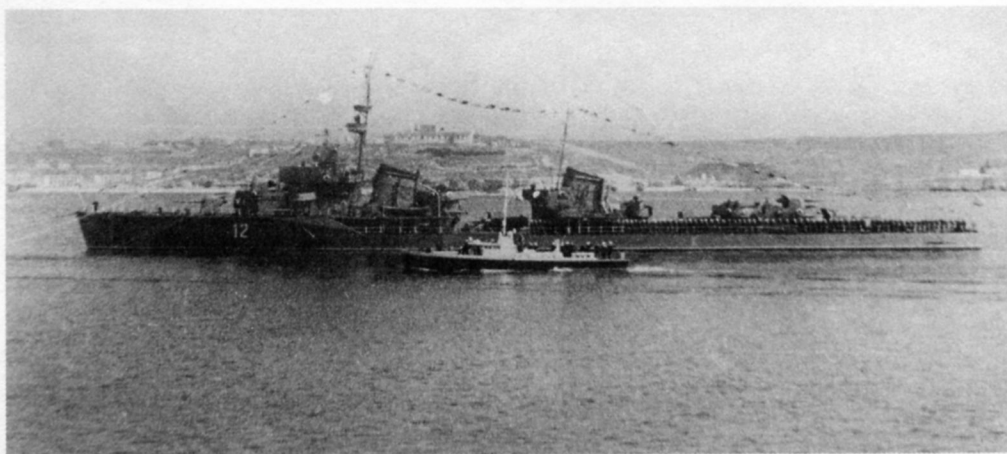
Первыми на капитальный ремонт встали «Гремящий», «Стерегающий», «Сообразительный» и «Рябый». Быстрее всех работы удалось завершить на «Сообразительном». В 1947 году он вернулся в строй с новым составом зенитного вооружения:

без 76-мм орудий, но с 8-ю 37-мм автоматами 70-К и 6-ю спаренными 12,7-мм пулеметами «Кольт-Браунинг». В ноябре 1948 года флотом был принят восстановленный «Стерегающий», а в декабре 1949-го — «Гремящий». Последний был оснащен МПУАЗО «Кольцо», а из средств ПВО помимо двух 76-мм орудий 34-К имел шесть 37-мм автоматов 70-К и столько же 12,7-мм пулеметов ДШК.

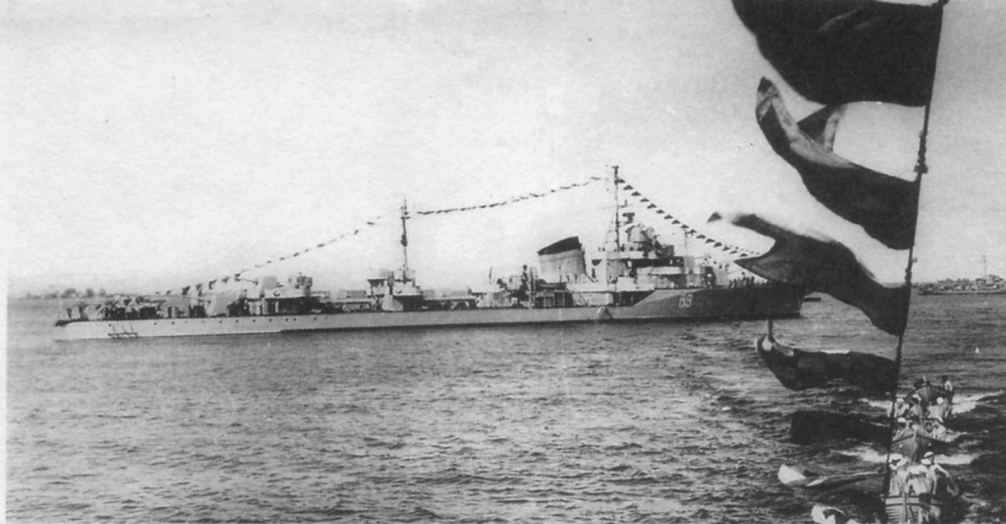
По сути, первые послевоенные модернизации «семерок» мало отличались от «экспромтов» времен войны. Разномасштабное зенитное вооружение и радиотехническое оборудование устанавливалось на корабли без какой-либо системы, что существенно увеличивало и без того огромную перегрузку. Кроме того, усложнялось техническое обслуживание оружия, снабжение запчастями, затруднялась подготовка личного состава. В итоге было принято разумное решение разработать типовой проект модернизации эсминцев, предусматривающий высокий уровень унификации и стандартизации всех систем вооружения, механизмов и радиотехнических средств.

Такой проект был разработан в ЦКБ-53 (главный конструктор — Л.В.Войшвилло) и утвержден главкомом И.С.Юмашевым 17 мая 1948 года. В соответствии с ним предусматривалось, что артиллерия главного калибра эсминцев останется прежней (лишь в случае износа артустановки Б-13 заменяются на аналогичные модели поздних серий — Б-13-2с или Б-13-3с), но система управления огнем «Мина» подвергалась основательной модернизации (получала обозначение «Мина-2с»). Торпедные аппараты также модернизировались (усовершенствованные 39-Ю получали обозначение 39-ЮМН, 1-Н — 1-Н-2с). А вот зенитная артиллерия заменялась полностью: вместо 76-мм орудий 34-К и многочислен-

**Эсминец  
«Сообразительный»  
после капитального  
ремонта.  
Севастополь,  
9 мая 1950 г.**

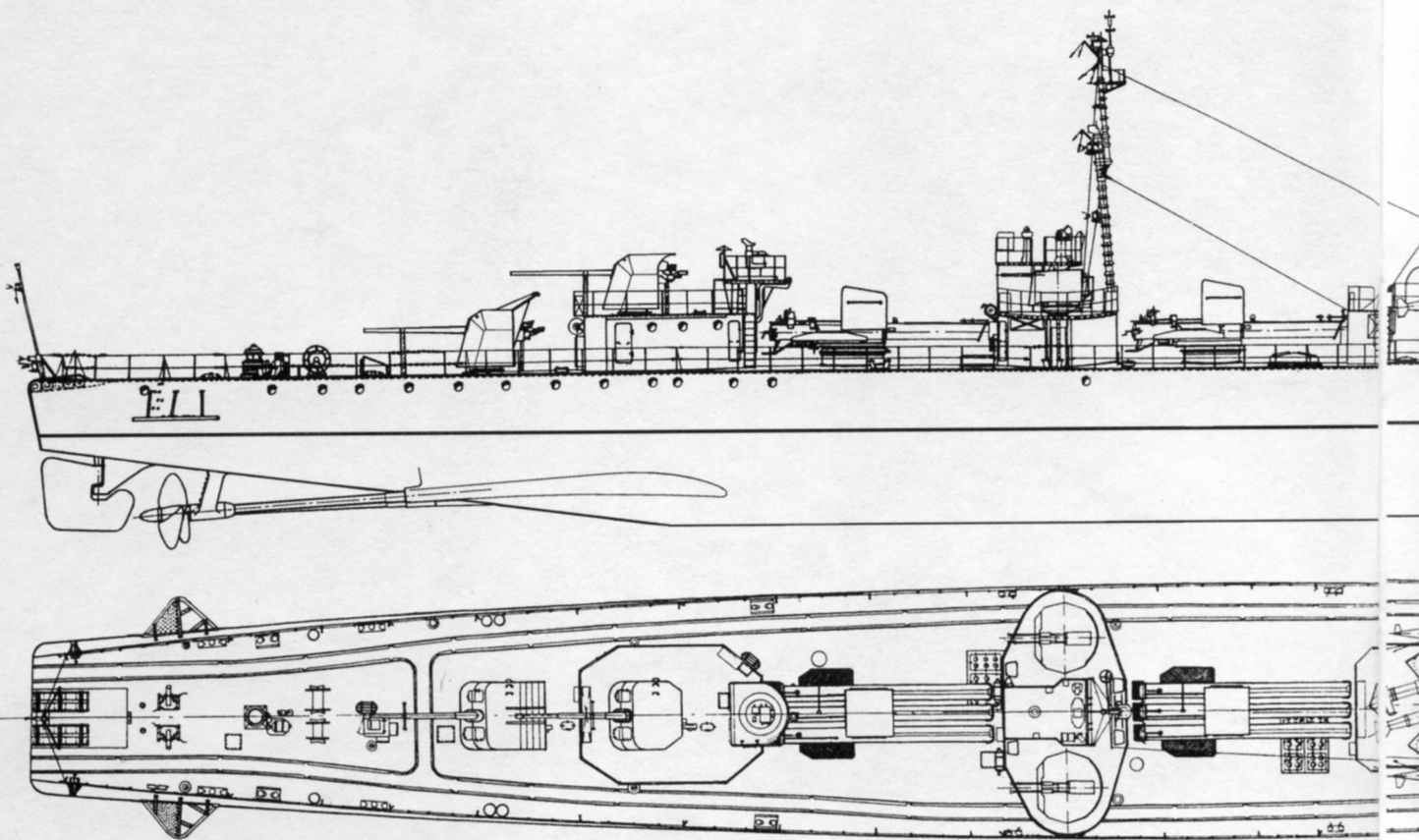




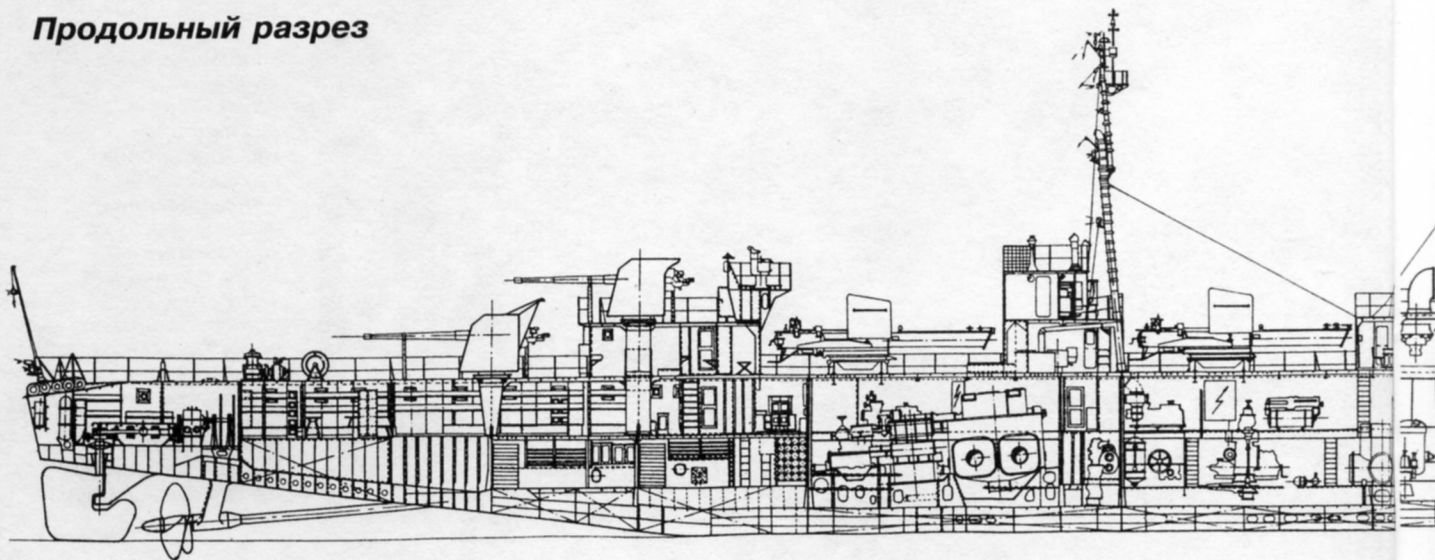


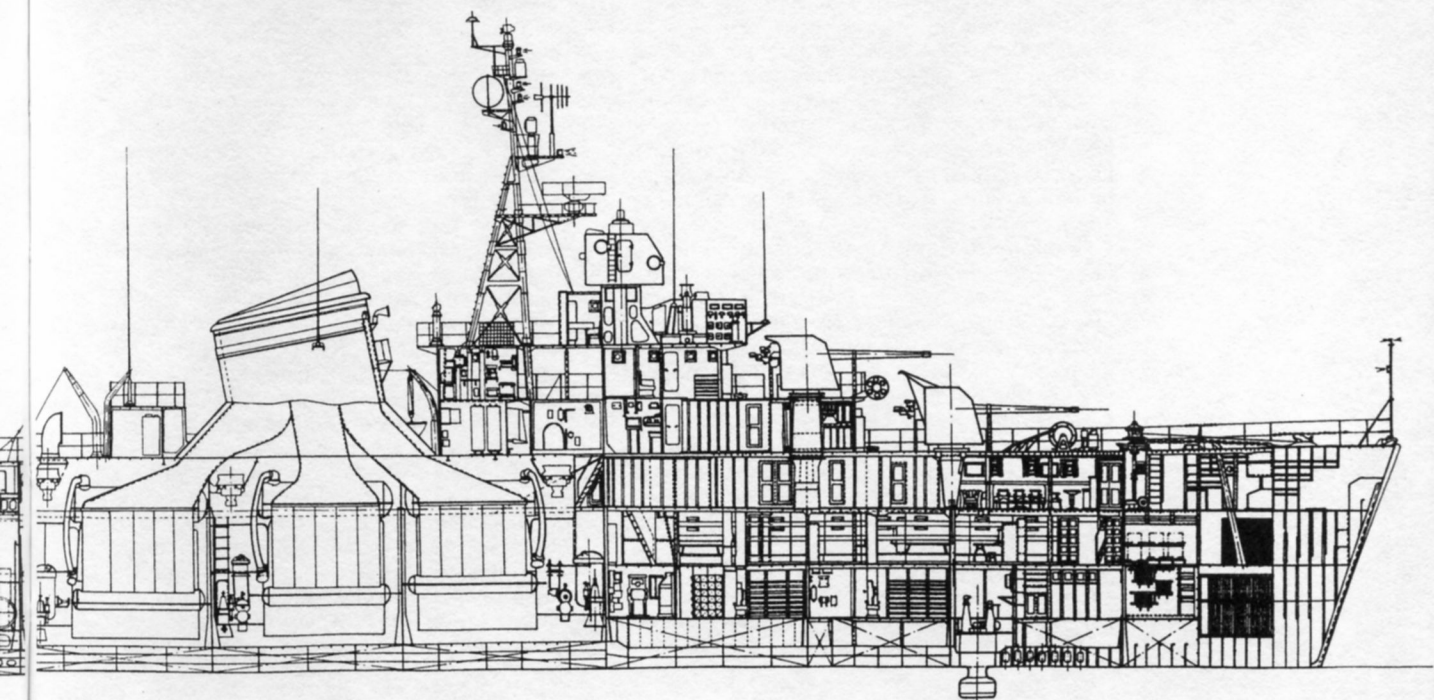
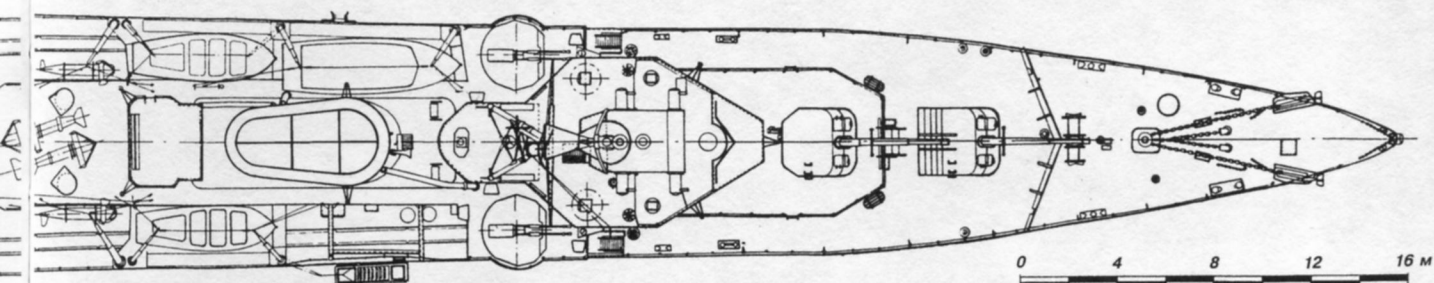
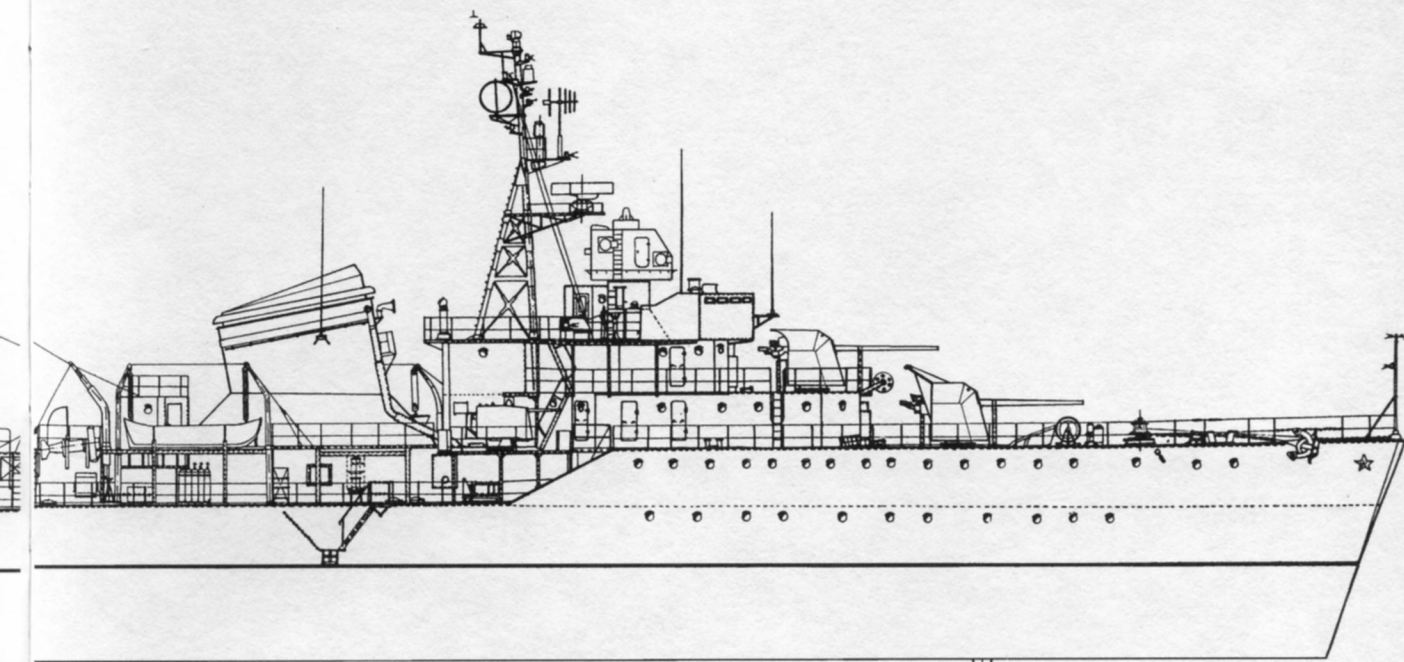
Эсминцы проекта 7, прошедшие капитальный ремонт и перевооружение до принятия типового проекта модернизации ЦКБ-53: «Гремящий», «Бойкий» и «Стерегающий» (сверху вниз). На этих кораблях сохранились однодеревковые фок-мачты, а на «Гремящем» — даже орудия Б-13 1-й серии с прямоугольными щитами. Однако зенитная артиллерия на всех эсминцах была заменена на четыре спаренные 37-мм артустановки В-11.

**Эскадренный миноносец «Громкий»  
после модернизации, 1955 г.**



**Продольный разрез**









**Модернизированный  
«Громкий» на Неве,  
1957 г.**

ных автоматов и пулеметов каждый корабль вооружался четырьмя спаренными 37-мм автоматическими установками В-11 с водяным охлаждением стволов. Переход на полностью скорострельную артиллерию небольшого калибра обеспечивал экономию веса при сохранении той же огневой производительности (или ее незначительном уменьшении), а также несколько сокращал экипаж и облегчал обслуживание вооружения.

Средства обнаружения и навигационное оборудование кораблей заменялись полностью. Вместо английских и американских радиолокационных и гидроакустических станций устанавливались отечественные РЛС обнаружения воздушных целей «Гюйс-1-М», РЛС обнаружения надводных целей «Линь», РЛС управления огнем главного калибра «Редан-2», гидролокационная станция «Тамир-5Н» и аппаратура опознавания «Факел-М». Штурманское вооружение отныне включало гирокомпас «Курс-3», эхолот НЭЛ-3, лаг «Гаусс-50» и радиопеленгатор «Бурун-МК».

Главные механизмы оставались прежними, но подвергались капитальному ремонту. Вспомогательное оборудование час-

тично заменялось — главным образом, с целью унификации с кораблями других проектов.

Изменения коснулись и внешнего вида эсминцев: увеличился объем надстроек, на дымовых трубах появились козырьки, на полубаке — волнорезы. Из-за возросшего веса антенн РЛС фок-мачты на большинстве «чистых» «семерок» и всех «семерках-У» стали треногими.

В целом типовой проект модернизации эсминцев оказался довольно удачным. Он позволил существенно повысить боевые возможности довоенных кораблей и по ряду характеристик приблизить их к новым эсминцам проекта 30-бис. Причем дополнительная перегрузка составляла всего 33 т — на фоне уже существовавшего более чем 400-тонного роста водоизмещения по сравнению с проектным она выглядела совсем незначительной. Хотя, конечно, и влекла за собой дальнейшее снижение скорости полного хода — до 34 — 35 узлов.

Модернизация эсминцев по типовому проекту началась в 1947 — 1948 годах. Но осуществляли ее в основном на слабо оснащенных судоремонтных заводах, поскольку наиболее современные судострои-

тельные предприятия были сильно загружены новыми заказами. В результате ремонт и модернизация «семерок» превратилась в долгострой. Например, на «Сильном» работы велись более 6 лет, на «Громком» и «Страшном» — по 6,5, на «Грозном» — без малого 7 лет, на «Славном» — 8! Разумеется, проект модернизации за это время успел значительно устареть. Так, если для борьбы с поршневыми самолетами зенитное вооружение из восьми 37-мм стволов считалось приемлемым, то против реактивной авиации оно было уже абсолютно неэффективным.

Всего модернизацию прошли 23 эсминца проектов 7 и 7У из 28, имевшихся в составе флота в послевоенные годы. Последние корабли модернизировались по скорректированному проекту, разработанному ЦКБ-57 и утвержденному 12 января 1953 года. Они отличались от своих предшественников лишь составом радиотехнического и навигационного оборудования: вместо РЛС «Редан-2» устанавливалась артиллерийская РЛС «Заря», вместо гирокомпаса «Курс-3» — «Курс-3М» или «Курс-3-7УМ», вместо радиопеленгатора «Бурун-МК» — РПН-47-01. Кроме того, на последних «семерках» полностью изменился комплект средств радиосвязи. Вместо передатчиков «Шквал-М», «Бриз», «Бухта», приемников «Дозор», «Пурга-45» и приемопередатчика «Рейд» устанавливались передатчики Р-641, Р-644, Р-647, приемники Р-670, Р-671 (2 шт.), Р-673 (2 шт.) и приемопередатчики Р-609 (2 шт.). Кроме того, предусматрива-

лась установка инфракрасной аппаратуры «Огонь-50», предназначенной для обеспечения совместного плавания кораблей в составе отряда. Позже, в середине 1950-х годов, на некоторых балтийских «семерках-У» радиотехнические средства усилили за счет дополнительной установки сухопутной РЛС П-10.

В 1954 году в ЦКБ-57 был разработан новый вариант типовой модернизации эсминцев проекта 7У. Он предусматривал демонтаж всего вооружения, включая 130-мм артиллерию и торпедные аппараты. Вместо них предлагалось установить три универсальных 100-мм орудия Б-34, две счетверенные 45-мм автоматические установки ЗИФ-68, реактивные бомбометы РБУ-1200, а также новейшие РЛС и системы управления огнем. Но по ряду причин — в первую очередь, из-за высокой стоимости модернизации — от нее решили отказаться.

Зато два года спустя был утвержден последний проект капитальной перестройки «семерок». В соответствии с ним четыре бывших эсминца «сталинской» серии были переоборудованы в спасательно-дезактивационные корабли, не имевшие аналогов в мировом кораблестроении. По этой причине о них следует рассказать немного подробнее.

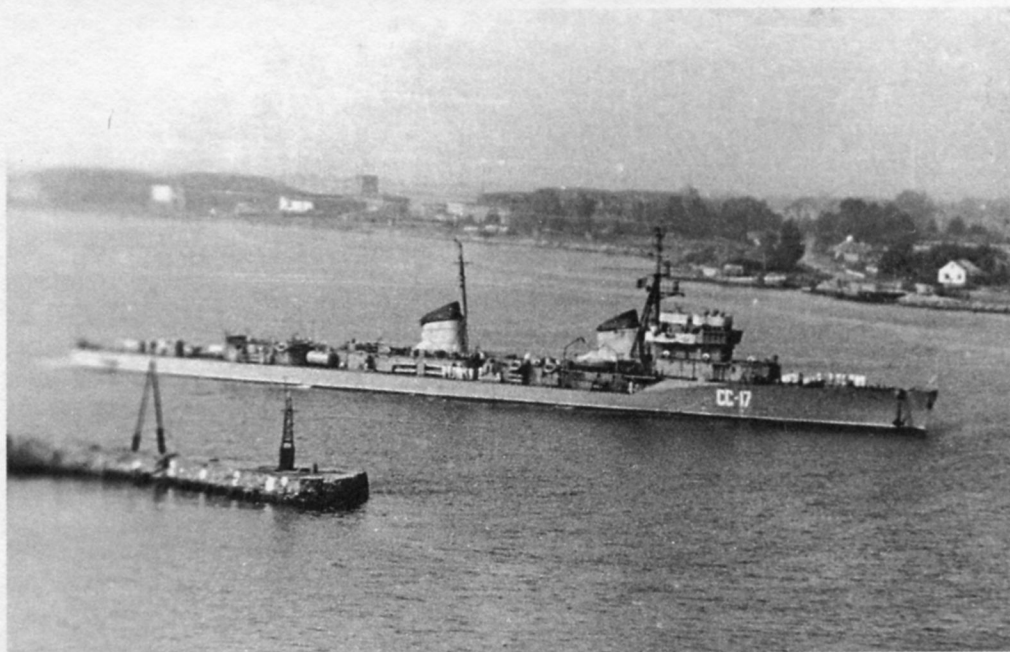
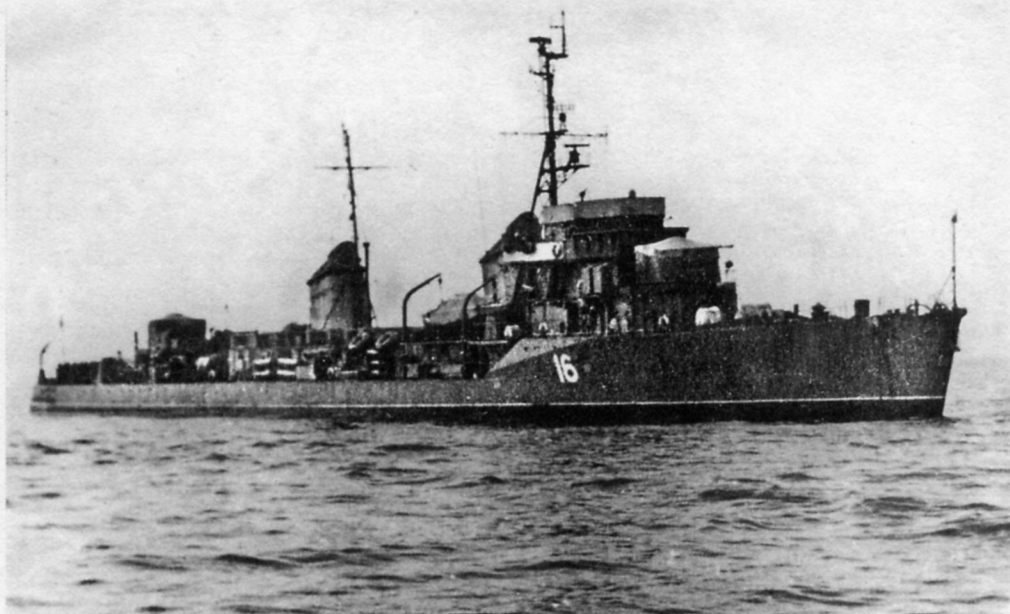
## Проект 32

Появление ракетно-ядерного оружия в 50-е годы XX века коренным образом изменило взгляды на военно-морскую стратегию и

*Последний парад  
гвардейского  
эсминца «Вице-  
адмирал Дрозд».  
Ленинград, июль  
1959 г.*



Спасательное судно  
СС-16, бывший  
гвардейский  
эсминец  
«Сообразительный»,  
1958 г. Судя по  
фотографиям,  
штатное  
артиллерийское  
вооружение корабля  
проекта 32 несли  
только во время  
прохождения  
испытаний.



Спасательное  
судно СС-17,  
бывший эсминец  
«Стройный».  
Примерно 1960 г.

тактику. Командование Советского ВМФ посчитало целесообразным иметь в составе каждого из флотов по одному специализированному быстроходному судну, способному оказать эффективную помощь боевым кораблям, подвергшимся воздействию оружия массового поражения. Строить такие суда заново было слишком накладно, поэтому их решили создать на базе устаревших боевых единиц. Из последних наиболее подходящими оказались «семерки-У». Так появился про-

ект 32, предусматривавший превращение эскадренного миноносца в спасательно-дезактивационный корабль.

Согласно замыслу эскадренный спасатель проекта 32 должен был проводить радиационную, химическую и бактериологическую разведку в районе применения ядерного или другого оружия массового поражения, буксировать поврежденные корабли (до легкого крейсера включительно) из зараженной зоны, помогать личному составу пораженных кораблей в борьбе с



## Тактико-технические характеристики спасательно-дезактивационного корабля СС-16 (1958 г.)

водой и пожарами, проводить дезактивацию, дегазацию и дезинфекцию внутренних помещений, оказывать помощь раненым. Кроме того, предусматривалась возможность проведения водолазных работ у борта поврежденного корабля. Способен был корабль проекта 32 помогать и экипажам затонувших подводных лодок: вентилировать отсеки, подавать на глубину воздух высокого давления, средства регенерации и индивидуальные спасательные приборы, обеспечивать эвакуацию людей из отсеков с небольшой глубины с помощью спасательных беседок.

Разработку проекта 32 выполняло ЦКБ-57, техпроект был утвержден 8 июня 1956 года. На Черном море под переоборудование выделили «Сообразительный», находившийся в очередном капитальном ремонте на севастопольском заводе № 497 (бывший № 201) имени С.Орджоникидзе еще с декабря 1951 года. Эсминец разоружили: торпедные аппараты сняли, а прежнюю артиллерию заменили на две спаренные 57-мм артиллерийские установки ЗИФ-31БС с автоматическими прицелами АМЗ-57-2. Ходовой мостик расширили, установили ветроотбойники. Мачта стала треногой; на ней разместили антенны РЛС ОНЦ «Линь-М», навигационной РЛС «Створ», станции опознавания «Нихром». Специальное оборудование включало корабельную дозиметрическую установку КДУ-13, две станции дегазации и дезактивации 2Д, контрольно-химический пост КХП, автоматический сигнализатор отравляющих веществ АСОВ-1, системы водяной защиты и воздушно-пенного тушения. Для обеспечения новых систем в помещении бывшего ЦАП и носового погреба боезапаса были установлены два насоса производительностью по 900 м³/ч. На палубе и стенках основательно изменившихся надстроек смонтировали различное специальное оборудование — баллоны для сжатого воздуха, декомпрессионные камеры, лебедки, вьюшки для троса, устройства для спуска водолазов. Длина корпуса увеличилась на 0,8 м из-за установки носового роульса цепного охранителя ЦОК-2 и ската за транцем для кормового якоря Холла массой 1500 кг.

В ходе ремонта «Сообразительному» сначала присвоили наименование СДК-11 (спасательно-дезактивационный корабль), но затем решили новый класс кораблей официально не создавать, а причислить его к спасательным судам. В итоге бывший эсминец вышел 17 августа 1958 года на госиспытания под именем СС-16. Приемный акт был подписан в Севастополе 30 сентября. Продолжительность ремонта и переоборудования составила 6 лет 10 месяцев и 16 дней — на 4 месяца больше запланированного срока. Командиром СС-16 был назначен капитан 2 ранга В.Л.Заболотный.

### КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

Размерения: длина наибольшая 113,3 м, длина по ватерлинии 109 м, ширина 10,2 м, осадка в полном грузу корпусом 4,32 м, по винтам 5,21 м, по опущенному обтеканию ГАС 5,49 м.

Водоизмещение: стандартное 2064 т, нормальное 2340 т, полное 2617 т.

Метацентрическая высота при стандартном водоизмещении 0,7 м, при нормальном — 0,89 м, полном — 0,99 м.

### МЕХАНИЗМЫ

Тип энергетической установки: 2 ГТЗА «Парсонс» и 4 котла 7У-бис. Мощность (расчетная): 48 000 л.с. при 378 об/мин.

Запас топлива (полный): 473 т.

Скорость полного хода: 34,8 узла.

Дальность плавания 20-узловым ходом (расчетная): 2200 миль.

Циркуляции: на полном ходу при положении руля 25° — 8,3 кбт, крен 7°.

Электростанция: 2 турбогенератора ТД-100 мощностью по 100 кВт и 2 дизель-генератора ДГ-75 мощностью по 75 кВт.

### ВООРУЖЕНИЕ

Артиллерийское: 2х2 57-мм автоматические установки ЗИФ-31БС (боезапас 2184 снаряда в двух погребах и 384 снаряда в кранах первых выстрелов).

Противолодочное: 2 бомбосбрасывателя на 10 глубинных бомб.

Химическое: дымоаппаратура ДА-1 и 20 дымовых шашек МДШ.

Противоминное: размагничивающая обмотка и цепной охранитель ЦОК-2.

### СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Дезактивационное оборудование: корабельная дозиметрическая установка КДУ-13, 2 станции дегазации и дезактивации 2Д.

Противохимическое оборудование: автоматический сигнализатор отравляющих веществ АСОВ-1, контрольный химический пост КХП, 6 фильтров ФВУ, 6 водонепроницаемых кранцев для приборов ДПК, 11 металлических ящиков для комплектов КДК, 20 креплений бочек Л-250 с жидкими дегазирующими веществами.

Противопожарные средства: 2 насоса, 5 лафетных стволов, 16 рожков для подачи воды, цистерна с пенообразователем емкостью 5 м³.

Спасательные средства: 1 буксирная 12-тонная лебедка, 1 электрическая лебедка, 2 грузовые стрелы, 2 спасательные беседки, устройство для спуска шланга отсоса, 2 поточно-декомпрессионные камеры, 1 малая декомпрессионная камера, 6 спасательных плотов СПС-12 и 6 надувных плотов СП-10.

Средства для откачки воды на аварийных судах: 4 водоотливных эжектора, 3 мотопомпы.

Система сжатого воздуха: 3 компрессора, 8 баллонов по 400 л и 1 баллон в 150 л воздуха высокого давления, 3 баллона по 250 л воздуха среднего давления, 2 фильтра забора воздуха.

Шлюпки: 2 шестивесельных яла с подвесными моторами, 1 командирский катер проекта 378.

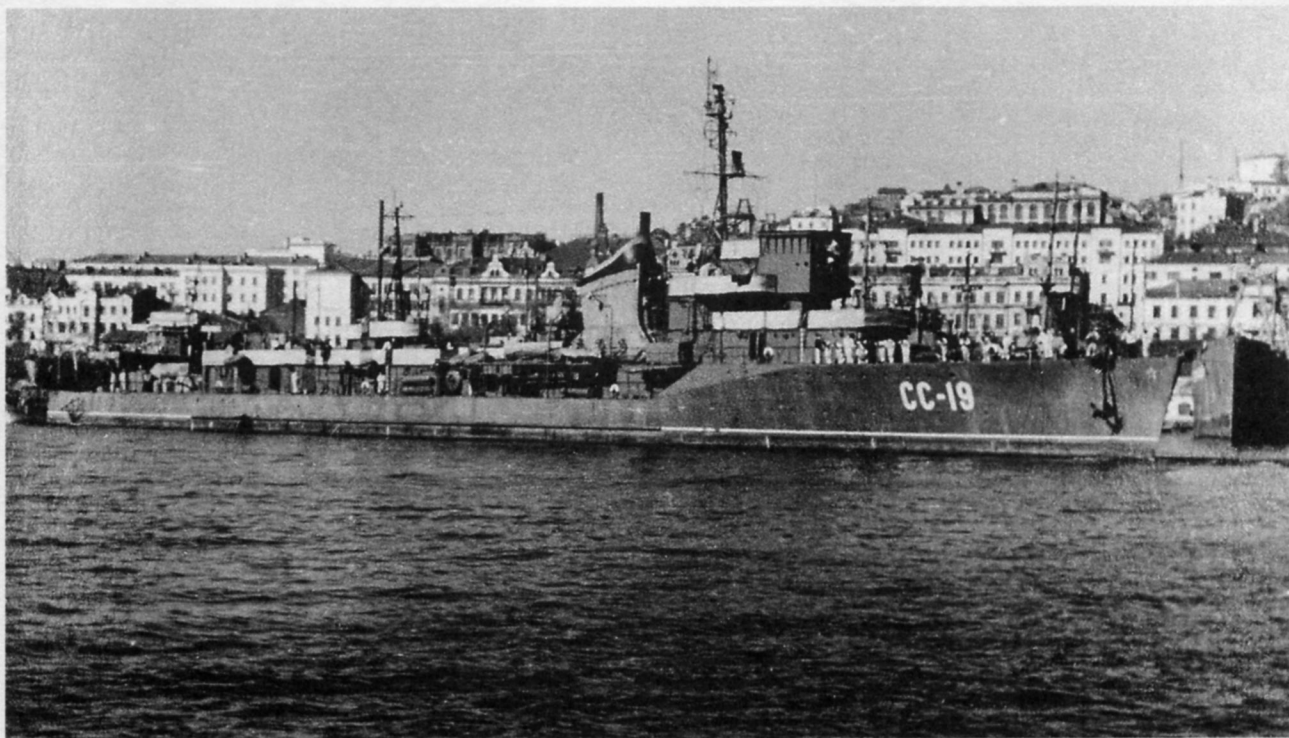
### СРЕДСТВА НАБЛЮДЕНИЯ, НАВИГАЦИИ И СВЯЗИ

Радиолокационные станции: РЛС обнаружения «Линь-М», навигационная РЛС «Створ», РЛС опознавания «Нихром».

Гидроакустическая станция: «Тамир-5Н».

Радиопеленгатор: РПН-50-01.

Штурманское оборудование: 1 компас КПК — 1М, 2 компаса КПК-3М, гироскоп «Курс-3» и 5 репитеров, курсограф, эхолот НЭЛ-5, лаг ЛГ-50, инфракрасная аппаратура совместного плавания «Огонь-50».



**Спасательное судно СС-19, перестроенное по проекту 32-А из эсминца «Расторопный». Владивосток, конец 1950-х гг.**

На Балтике по проекту 32 переоборудовали «Стройный» (СДК-10, затем СС-17) и «Строгий» (СДК-13, СС-18). Последний по завершении модернизации перевели по Беломорско-Балтийскому каналу на Северный флот. Таким образом, «Строгий» стал единственной «семеркой-У», вышедшей за пределы акваторий Черного и Балтийского морей.

Для Тихоокеанского флота по аналогичному проекту 32-А перестроили эсминец проекта 7 «Расторопный». Работы проводились на «Дальзаводе» во Владивостоке в 1956 — 1958 годах. Первоначально ему присвоили наименование СДК-12, но в море он вышел уже под именем СС-19.

Бывшие «семерки» стали первыми и последними специализированными эскадренными спасательно-дезактивационными кораблями. В целом идея таких боевых единиц в составе флота себя не оправдала: очень скоро стало ясно, что ракетно-ядерная война на море вряд ли будет такой, как ее представляли в начале 1950-х. И решать те задачи, под которые создавался проект 32, скорее всего, не придется. Поэтому переоборудованные эсминцы в новом качестве прослужили совсем недолго.

## Эсминцы-ветераны

К сожалению, прошедшие капитальную модернизацию «семерки» и «семерки-У» очень быстро утратили свое боевое значение. С конца 1940-х годов стали вступать в

строй новые эсминцы проекта 30К, а затем их многочисленные преемники проекта 30-бис. Они хотя и не во всем удовлетворяли современным требованиям, но все же превосходили спроектированные еще в 1930-х годах «семерки» по всем параметрам. Последние стали кораблями «второго эшелона» флота. Даже с учетом основательных модернизаций они прослужили в качестве боевых единиц лишь до второй половины 1950-х годов, затем их переклассифицировали в опытовые, учебные и прочие вспомогательные суда. Немалую роль в их судьбе сыграло и сложившееся у первых лиц государства негативное отношение к надводным кораблям вообще. С подачи Н.С.Хрущева, уверовавшего во всемогущество ракетно-ядерного оружия, началось резкое сокращение численного состава ВМФ, приоритетным считалось лишь развитие атомного подводного флота. Разумеется, первыми пошли на списание корабли довоенных проектов, даже те, что только-только прошли капитальную модернизацию.

Переклассифицированные в опытовые корабли «Гремящий», «Грозный» и «Разъяренный» участвовали в ядерных испытаниях на Новой Земле. С этой целью «Гремящий» был переоборудован по специальному проекту 453, предусматривавшему размещение разнообразной регистрирующей аппаратуры, средств дистанционного управления и мощной аккумуляторной батареи для автономного питания приборов. Кроме того, в корпус корабля на шп. 109 —

133 была врезана секция машинного отделения новейшего эсминца проекта 56 — воздействие на нее атомного оружия представляло для конструкторов несомненный интерес.

Во время первого испытания 21 сентября 1955 года взрыв ядерного заряда — боевой части 533-мм торпеды с тротильным эквивалентом около 3,5 кт — осуществлялся на 12-метровой глубине. На испытательной акватории в губе Черной находились «Гремящий», а также 3 эсминца типа «Новик», 3 тральщика, 4 подводные лодки и 2 транспорта. На кораблях разместили около 100 собак и порядка 500 коз, овец и мелких лабораторных животных. «Гремящий» стоял с работающей ЭУ в 1200 м от эпицентра взрыва. Корабль получил многочисленные повреждения корпуса и надстроек, но его главные механизмы сохранили боеспособность.

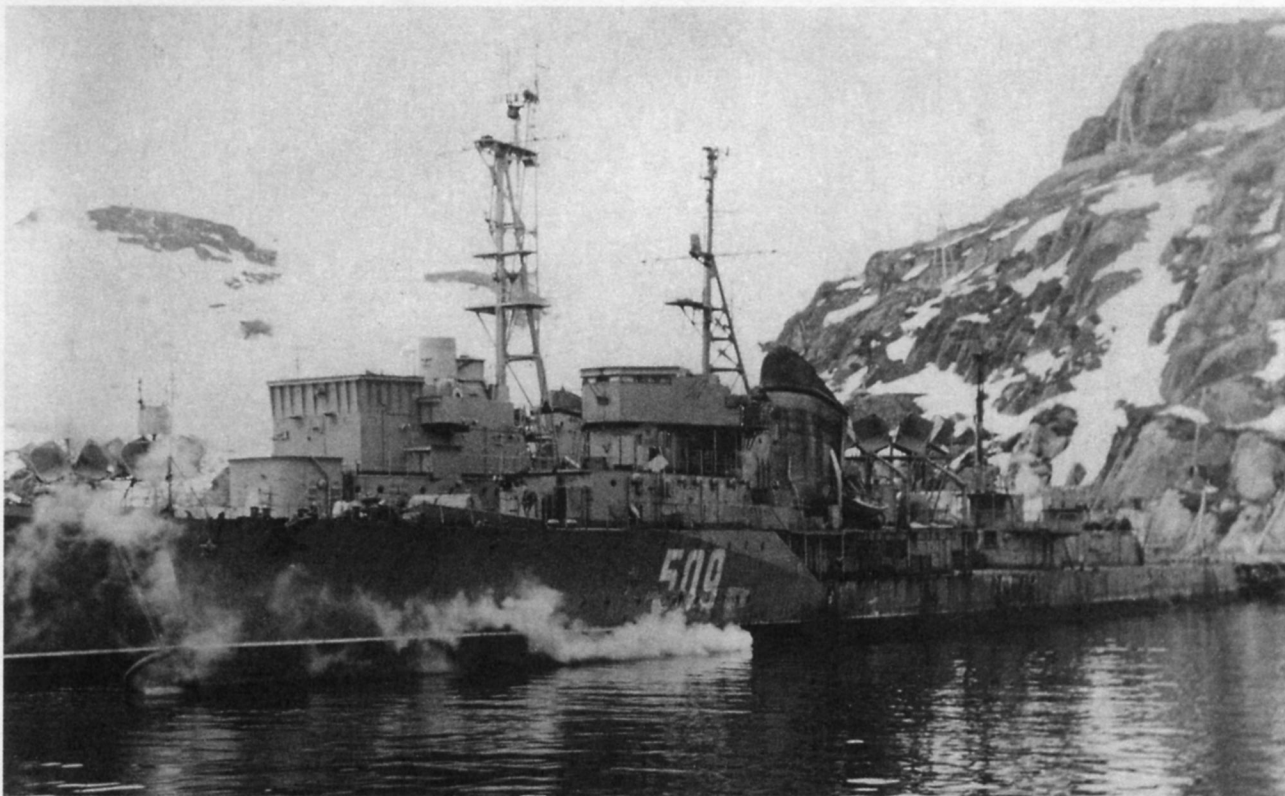
После дезактивационных работ «Гремящий» участвовал в повторных ядерных испытаниях 7 сентября 1957 года — на этот раз вместе с «Грозным» и «Разъяренным». Ядерное устройство с тротильным эквивалентом 32 кт теперь размещалось на металлической вышке на берегу все той же губы Черной, у самого уреза воды. «Грозный» находился в 1500 м от эпицентра взрыва, «Гремящий» — в 1900 м, «Разъяренный» — в 2200 м. На «Гремящем» котло-турбинная установка опять находилась в рабочем состоянии. Эсминцы получили

повреждения от ударной волны, но сохранили плавучесть.

Роковым для них стал третий взрыв, состоявшийся 10 октября 1957 года. На этот раз по стоявшим в губе кораблям был сделан выстрел боевой торпедой Т-5 с ядерной боеголовкой. Торпедой стреляла подводная лодка, находившаяся на предельной дистанции, поэтому эпицентр взрыва был известен очень приблизительно. В действительности он оказался на 130 м ближе к кораблям, чем предполагалось. Взрыв торпеды произошел на глубине 35 м, в 240 м от «Грозного», который затонул почти мгновенно. Через 4 часа пошел на дно находившийся в 450 м от эпицентра «Разъяренный». «Гремящий» от эпицентра отделяло расстояние в 650 м; он остался на плаву, но получил значительный дифферент на корму. Чтобы снять данные с установленных на нем приборов, эсминец буксирами оттащили на мелководье и оставили там в полузатопленном состоянии. Любопытно, что смоделированная на «Гремящем» секция МО эсминца проекта 56, в отличие от других участков корпуса, сохранила водонепроницаемость, что наглядно подтвердило преимущество сварной конструкции перед клепаной...

Дольше всех в советском флоте прослужили «Разумный», «Славный» и переоборудованные по проекту 32/32-А «Расторопный», «Строгий», «Стройный» и «Сообразительный». Они хотя и были «разжалованы»

**Плавказарма  
ПКЗ-3, бывший  
эсминец  
«Разумный».  
Слева стоит  
разоруженный  
эсминец «Смелый»  
проекта 30-бис.  
Поселок Гранитный,  
1961 — 1962 гг.  
Фото С.Бережного**



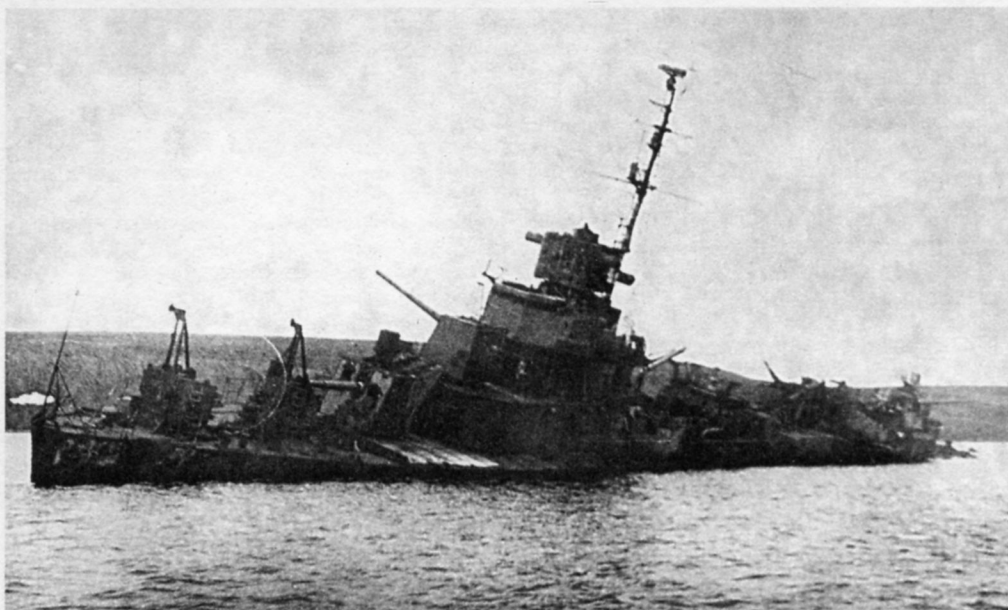




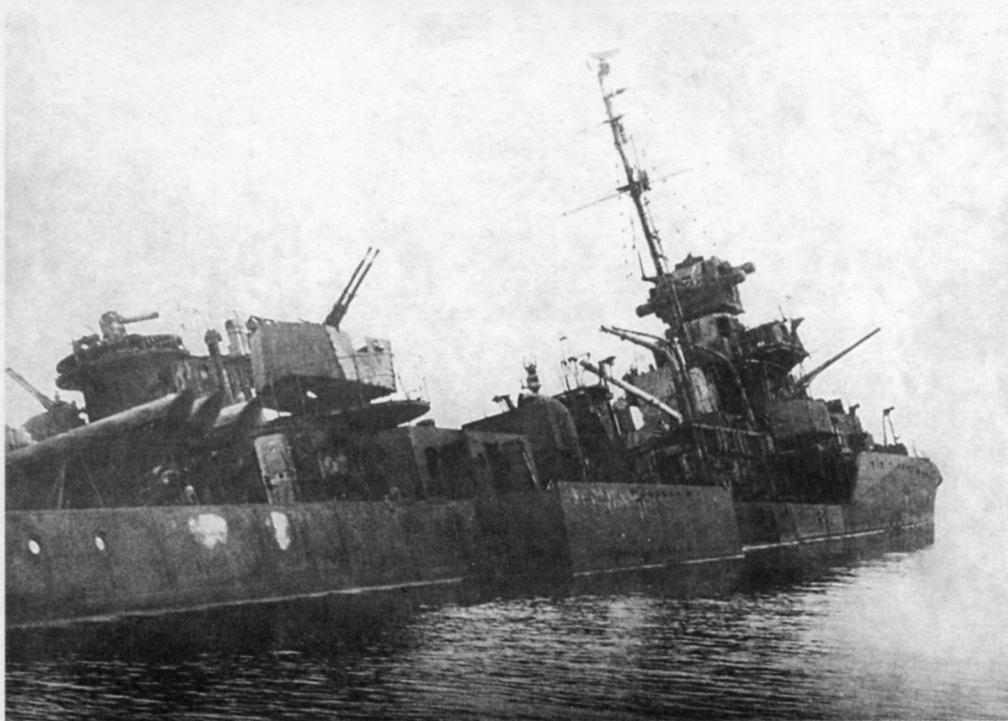
из эсминцев, но тем не менее оставались в составе ВМФ до 1963 — 1966 годов.

В год 20-летия Победы над Германией группа ветеранов-черноморцев направила в Главный штаб ВМФ коллективное письмо с предложением сохранить бывший «Сообразительный» в качестве корабля-памятника, но идея была отвергнута. В ответе, подписанном адмиралом флота С.Г.Горшковым, говорилось:

«Восстановление гвардейского эскадренного миноносца «Сообразительный»



Опытное судно  
ОС-5 (бывший  
гвардейский  
эсминец  
«Гремящий»),  
затопленное в губе  
Черная на Новой  
Земле после  
ядерных испытаний  
в 1957 г. Корабль  
полностью  
сохранил  
вооружение;  
на нижнем снимке  
хорошо виден  
вваренный отсек,  
имитирующий МО  
эсминца проекта  
56. Эти  
фотографии  
сделаны с борта  
БПК «Бойкий»  
в 1988 г.



для организации на нем филиала музея Черноморского флота считаю нецелесообразным... В Севастополе имеется значительное число музеев и исторических памятных мест, с помощью которых можно успешно пропагандировать боевые традиции Черноморского флота. Затраты на восстановление и содержание корабля-музея велики и особенно в условиях Севастополя не были бы оправданы».

Справедливости ради следует сказать, что в 1965 году «Сообразительный», являвшийся к тому времени судном-целью ЦЛ-3, действительно внешне мало напоминал эсминец, и возвращение его в первоначальный вид было делом непростым. В итоге последнюю из «семерок-У» исключили из состава флота и в 1966 — 1968 годах разобрали на металл.

Так или иначе, но из всей «сталинской» серии эсминцев больше всего повезло четырём тихоокеанским кораблям, оказавшимся под флагом другой страны. «Рекордный», «Решительный» (2-й), «Ретивый» и «Резкий», переданные в 1954 — 1955 годах Китаю и переименованные соответственно в «Аньшань», «Чанчунь», «Цзилинь» и «Фушунь», побили все рекорды долговечности. В 1971 — 1974 годах они претерпели модернизацию, в ходе которой их торпедные аппараты были заменены на спаренные установки для противокорабельных ракет «Хайин-2» (представляющих собой копию советских П-15). Так появились единственные и неповторимые «семерки УРО», оставшиеся в боевом строю вплоть до конца 1980-х — начала 1990-х годов. Ценность их, разумеется, была невелика, но сам по себе факт их 50-летней эксплуатации сви-



**Судно-цель ЦЛ-2, бывший спасатель СС-17, бывший эсминец «Стройный». Лиепая, 1964 — 1965 гг.**

детельствует, что при своевременных ремонтах и бережном уходе советские эсминцы могли бы стать не меньшими долгожителями, чем знаменитые американские «флетчеры» и «гиринги».

Примечательно отношение китайцев к «семеркам», на протяжении полутора десятилетий считавшимся самыми крупными и мощными надводными кораблями их ВМС. Два корабля из четырех после списания были переоборудованы в музеи и установлены на вечную стоянку — «Цзилинь» (быв. «Ретивый») в Циндао, а «Фушунь» (быв. «Резкий») — в Далине. Остается лишь сожалеть, что в нашей стране ни одного крупного надводного корабля-участника Великой Отечественной войны не сохранилось.



**«Семерки» под китайским флагом: «Аньшань» (быв. «Рекордный», в в е р х у) и «Цзилинь» (быв. «Ретивый», с л е в а). Последний в 1988 г. установлен на вечную стоянку в городе Циндао как филиал военноморского музея.**

## Краткая хроника послевоенной службы эсминцев «Сталинской» серии

### Эсминцы проекта 7

**«Гремящий».** С 19.1.1945 по 28.12.1949 прошел капитальный ремонт и модернизацию на ССЗ №402 в Молотовске. С 1.3.1954 — в составе Беломорской военной флотилии. 3.4.1956 выведен из боевого состава, 30.12.1956 переклассифицирован в опытовое судно ОС-5. Участвовал в ядерных испытаниях 21.9.1955, 7.9.1957 и 10.10.1957, после чего затоплен на мелководье в губе Черная на Новой Земле. 1.3.1958 исключен из списков судов ВМФ.

**«Громкий».** С 25.6.1948 по 10.9.1948 перешел на Балтику, вошел в состав 8-го ВМФ. С 5.1.1949 по 28.7.1956 прошел капитальный ремонт и модернизацию на СРЗ в Кронштадте. 18.4.1958 выведен из боевого состава и переклассифицирован в судно-цель ЦЛ-74. 15.9.1960 исключен из состава ВМФ, флаг спущен 18.10.1960. В 1961 г. разобран на металл в Кронштадте.

**«Грозный».** С 27.3.1948 по 31.12.1954 прошел капитальный ремонт и модернизацию на ССЗ «Красная Кузница» в Архангельске. С 18.3.1955 — в составе Беломорской военной флотилии. 17.2.1956 выведен из боевого состава, 27.12.1956 переклассифицирован в опытовое судно ОС-3. Участвовал в ядерных испытаниях 7.9.1957 и 10.10.1957; в ходе последних затонул в губе Черная на Новой Земле.

**«Разумный».** 23.5.1946 во время учебных стрельб произошел инцидент: собственный 76-мм снаряд попал в кормовой дальномерный пост (5 убитых, 4 раненых). С 4.11.1954 по 30.6.1957 прошел капитальный ремонт и модернизацию на СРЗ-35 в Росте (Мурманск). 6.2.1960 выведен из боевого состава и переклассифицирован сначала в судно-цель ЦЛ-29, а 15.9.1960 — в плавказарму ПКЗ-3. 4.7.1962 исключен из состава ВМФ в связи с намеченной сдачей на слом, но 23.10.1962 вновь принят флотом в качестве плавучей мишени СМ-14. 4.5.1963 вторично исключен из списков судов ВМФ и впоследствии разобран на металл в Мурманске.

**«Разъяренный».** Восстановлен на СРЗ-35 в Росте (Мурманск) в 1946 г. С 1.3.1954 — в составе Беломорской военной флотилии. 17.2.1956 выведен из боевого состава и 27.12.1956 переклассифицирован в опытовое судно ОС-4. Участвовал в ядерных испытаниях 7.9.1957 и 10.10.1957; в ходе последних затонул в губе Черная на Новой Земле. 1.3.1958 исключен из списков судов ВМФ.

**«Стерегающий».** Восстановлен на ССЗ №190 в Ленинграде и 20.11.1948 введен в состав 8-го ВМФ\*. 28.1.1958 расформирован, 3.4.1958 исключен из списков флота и в 1959 г. разделан на металл в Таллине.

**«Грозный».** 15.2.1946 включен в состав 4-го ВМФ, 4.12.1948 — в состав 8-го ВМФ. 24.6.1952 поставлен на капитальный ремонт и модернизацию, но 24.8.1953 ввиду нецелесообразности продолжения работ исключен из состава ВМФ и передан для разделки на металл.

**«Бодрый».** С 1951 г. по 31.12.1953 прошел капитальный ремонт и модернизацию. 17.2.1956 выведен из боевого состава и перестроирован сначала в судно-цель ЦЛ-3, а 13.10.1959 — в учебно-тренировочную станцию УТС-8. Впоследствии разделан на металл в Инкермане (Севастополь)\*\*.

**«Бойкий».** С 1948 г. по 27.12.1951 прошел капитальный ремонт и модернизацию на заводе №497 в Севастополе. 17.2.1956 выведен из боевого состава и переклассифицирован в опытовое судно ОС-18, а 9.2.1962 превращен в плавучую мишень и вскоре посажен на прибрежную отмель у Тендровской косы. Сохранялся до середины 1970-х гг.

**«Рьяный».** С 1946 г. по 4.2.1949 прошел капитальный ремонт и модернизацию на «Дальзаводе» во Владивостоке. Входил в состав 5-го ВМФ, а с 31.5.1949 — 7-го ВМФ. 18.4.1958 выведен из боевого состава и переклассифицирован в судно-цель ЦЛ-33. 4.11.1960 расформирован, а 8.1.1961 потоплен в Японском море во время учебных стрельб.

**«Расторопный».** С 10.6.1949 по 31.5.1951 прошел капитальный ремонт и модернизацию на «Дальзаводе» во Владивостоке. Входил в состав 5-го ВМФ, затем в состав ТОФ. 17.2.1956 выведен из боевого состава и в 1956 — 1958 гг. перестроен на «Дальзаводе» по проекту 32-А в спасательно-дезактивационный корабль (20.3.1956 переименован в СДК-12, 27.12.1956 — в СС-16). 15.12.1960 законсервирован, 14.9.1963 превращен в судно-цель ЦЛ-1. 27.8.1965 исключен из списков судов ВМФ и впоследствии разделан на металл во Владивостоке.

**«Резвый».** С 24.10.1945 входил в состав Сахалинской военной флотилии и с 17.1.1947 — в состав 7-го ВМФ. 3.4.1958 исключен из списков флота и передан для разделки на металл.

**«Разящий».** С 24.10.1945 входил в состав Камчатской военной флотилии, с 17.1.1947 —

\* В 1946 — 1956 гг. КБФ официально был разделен на два флота — 4-й и 8-й; ТОФ в 1947 — 1953 гг. — на 5-й и 7-й ВМФ.

\*\* Практически во всех изданных по сей день справочниках говорится о том, что находившееся в течение долгого времени на Тендровской косе судно-мишень — это бывший эсминец «Бодрый». Однако есть все основания полагать, что в действительности это судно — «Бойкий», а по страницам разных публикаций гуляет одна и та же ошибка. — Прим. автора.



в состав 5-го ВМФ. С 9.10.1948 по 30.9.1950 прошел капитальный ремонт на «Дальзаводе» во Владивостоке. 18.4.1958 выведен из боевого состава и переклассифицирован в судно-цель ЦЛ-39. 9.7.1961 потоплен в Японском море при выполнении учебных стрельб.

**«Рекордный».** С 17.1.1947 входил в состав 5-го ВМФ, с 20.10.1949 по 17.12.1952 прошел капитальный ремонт и модернизацию на «Дальзаводе» во Владивостоке. 6.7.1955 исключен из состава ВМФ и передан КНР, где под именем «Аньшань» находился в строю до 1986 г.

**«Решительный».** С 17.1.1947 входил в состав 5-го ВМФ, с 3.7.1951 по 8.10.1953 прошел капитальный ремонт и модернизацию на «Дальзаводе» во Владивостоке. 14.1.1955 исключен из состава ВМФ и передан КНР, где под именем «Чанчунь» находился в строю до конца 80-х годов.

**«Ретивый».** С 17.1.1947 входил в состав 7-го ВМФ, с 31.5.1949 — в состав 5-го ВМФ. С 24.11.1951 по 11.1.1954 прошел капитальный ремонт и модернизацию на «Дальзаводе» во Владивостоке. 14.1.1955 исключен из состава ВМФ и передан КНР, где под именем «Цилинь» находился в строю до конца 80-х годов. В настоящее время установлен в г.Циндао в качестве плавучего музея.

**«Резкий».** С 17.1.1947 входил в состав 5-го ВМФ, с 28.11.1952 по 15.1.1955 прошел капитальный ремонт и модернизацию на «Дальзаводе» во Владивостоке. 6.7.1955 исключен из состава ВМФ и передан КНР, где под именем «Фушунь» находился в строю до 1991 г. В настоящее время установлен в заливе Лаохутань (г.Далаянь) в качестве плавучего музея.

**«Ревностный».** С 17.1.1947 входил в состав 5-го ВМФ. С 30.11.1951 по 26.12.1952 прошел капитальный ремонт и модернизацию на «Дальзаводе» во Владивостоке. 18.4.1958 выведен из боевого состава, перестроен в судно-цель ЦЛ-37, а 19.1.1959 в учебно-тренировочную станцию УТС-88. 28.2.1961 исключен из списков плавсредств флота и передан для разделки на металл.

**«Редкий».** С 17.1.1947 входил в состав 7-го ВМФ. С 15.11.1952 по 4.1.1956 прошел капитальный ремонт и модернизацию на «Дальзаводе» во Владивостоке. 18.4.1958 выведен из боевого состава, переклассифицирован в судно-цель ЦЛ-38 и переведен в состав Камчатской военной флотилии. 26.2.1961 исключен из списков флота и передан для разделки на металл.

### Эсминцы проекта 7У

**«Сторожевой».** С 25.2.1946 входил в состав 4-го ВМФ. 17.2.1956 переклассифицирован в учебный эсминец, 11.3.1958 исключен из состава ВМФ, в 1958 — 1959 гг. разобран в Лиепае на металл.

**«Вице-адмирал Дрозд».** С 25.2.1946 входил в состав 4-го ВМФ. Со 2.11.1951 по

7.2.1956 прошел капитальный ремонт и модернизацию. 6.2.1960 выведен из боевого состава и переоборудован в судно-цель ЦЛ-54. 2.7.1961 при стоянке на бочке у мыса Таран затонул во время шторма. Подъем судна сочли нецелесообразным, и 28.9.1961 его исключили из списков флота.

**«Сильный».** С 25.2.1946 входил в состав 4-го ВМФ. С 19.11.1948 по 10.12.1954 прошел капитальный ремонт и модернизацию на заводе №890 в Таллине. 20.2.1959 выведен из боевого состава и переоборудован в судно-цель ЦЛ-43. 21.1.1960 исключен из списков судов ВМФ и разобран в Таллине на металл.

**«Славный».** С 25.2.1946 входил в состав 4-го ВМФ. С 10.7.1947 по 6.7.1955 прошел капитальный ремонт и модернизацию на заводе №890 в Таллине. 6.2.1960 выведен из боевого состава и превращен в судно-цель ЦЛ-44, а 30.6.1961 — в плавучую мишень СМ-20. 4.3.1964 исключен из списков судов ВМФ и в 1965 г. разобран в Лиепае на металл.

**«Страшный».** С 25.2.1946 входил в состав 8-го ВМФ. С 10.7.1947 по 10.1.1953 прошел капитальный ремонт и модернизацию на верфи «Нептун» в Ростове (ГДР). 18.4.1958 разоружен и переоборудован в учебно-тренировочную станцию УТС-83. 12.1.1960 исключен из списков судов ВМФ и разобран на металл.

**«Свирепый».** С 25.2.1946 входил в состав 4-го ВМФ. С 10.7.1947 по 2.1.1951 прошел модернизацию на верфи «Нептун» в Ростове (ГДР). 28.1.1958 исключен из состава ВМФ и сдан на слом.

**«Стройный».** С 25.2.1946 входил в состав 4-го ВМФ. С 30.11.1953 по 1956 г. перестроен на ССЗ «Янтарь» (г.Калининград) по проекту 32; 20.3.1956 переименован в СДК-10, а 27.12.1956 — в СС-17. 27.8.1963 превращен в судно-цель ЦЛ-2. 27.8.1965 исключен из списков судов ВМФ и в 1965 — 1966 гг. разобран на металл в Лиепае.

**«Строгий».** С 25.2.1946 входил в состав 4-го ВМФ. С 30.11.1953 по 1958 г. перестроен на ССЗ «Янтарь» (г.Калининград) по проекту 32; 20.3.1956 переименован в СДК-13, а 27.12.1956-в СС-18. 11.10.1958 вошел в состав СФ. 14.9.1963 превращен в плавучую мишень СМ-16. 26.6.1964 исключен из списков судов ВМФ и в 1964 — 1965 разобран в Мурманске на металл.

**«Сообразительный».** С 19.12.1945 по 25.8.1947 прошел капитальный ремонт на ССЗ № 445 в Николаеве. С 29.12.1951 по 30.9.1958 модернизирован и перестроен на «Севморзаводе» по проекту 32; 20.3.1956 переименован в СДК-11, а 12.2.1957 — в СС-16. 27.3.1960 законсервирован и поставлен в отстой, 14.9.1963 переоборудован в судно-цель ЦЛ-3. 19.3.1966 исключен из списков судов ВМФ и в 1966 — 1968 гг. разобран на металл в Инкермане (Севастополь).

# РОДОНАЧАЛЬНИКИ ДИНАСТИИ ЭСМИНЦЕВ (Оценка проекта)

Говоря о достоинствах эсминцев проекта 7/7У, необходимо отметить их мощное артиллерийское вооружение, совершенные приборы управления огнем (ЦАС-2), неплохие торпеды и, в общем-то, приличную скорость хода. Но главная заслуга наших конструкторов и кораблестроителей в том, что столь крупная серия кораблей все же была построена и построена, в общем-то, своевременно. Именно «семерки» обновили надводный флот и вывели советский ВМФ на качественно новый уровень.

Из недостатков эсминцем наиболее серьезными следует считать неудовлетворительную прочность корпуса, перегрузку, малую дальность плавания, относительно слабое зенитное вооружение, отсутствие МПУАЗО. Вместе с тем нельзя упускать из вида, что многие из упомянутых недостатков «семерок» были присущи и значительному числу их зарубежных сверстников. Немецкие эсминцы отличались капризной неэкономичной энергетикой и слабым зенитным вооружением. Английские превосходили проекты 7 и 7У в мореходности и дальности плавания, но уступали в скорости, артиллерийском вооружении (особенно зенитном) и системах управления огнем (правда, в ходе войны последнее было скомпенсировано установкой РЛС). У японских кораблей имелись серьезные проблемы с прочностью корпусов и устойчивостью — вспомним хотя бы столь вопиющий факт, как опрокидывание миноносца «Томодзуру», происшедшее в марте 1934 года. Так что советские эсминцы на фоне своих современников выглядят не так уж плохо.

Что касается сравнения проектов 7 и 7У, то по совокупности характеристик они оказались довольно близки. Вторые переняли у первых слабость конструкции корпуса, малую дальность плавания, плохую мореходность. Несомненно, что в «улучшенном» проекте следовало бы исправить именно эти параметры, а не перекомпоновывать в общем-то неплохо зарекомендовавшую себя энергетическую установку.

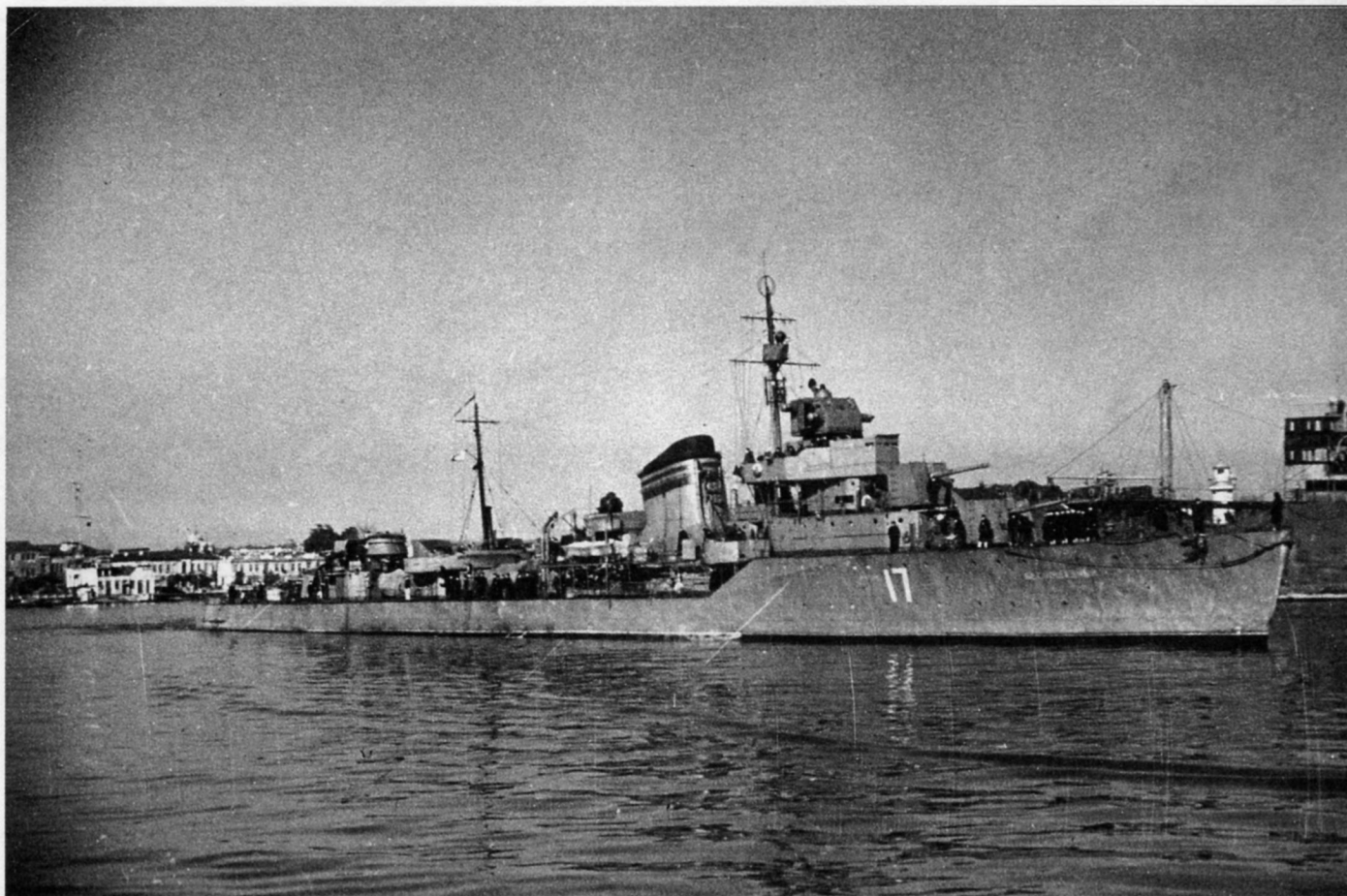
Правда, переход к эшелонной схеме ГЭУ на «семерках-У» дал некоторый выигрыш в мощности и управлении механизмами (в частности, было устранено такое неудобство, как «деление» одного котла на два ГТЗА у эсминцев проекта 7). На практике по крайней мере в двух случаях новая компоновка себя оправдала: один раз на «Славном», когда осколки бомб повредили 1-е МО и 2-е КО, и второй раз на «Совер-

шенном», когда при подрыве на mine были затоплены 1-е МО, 1-е и 2-е КО. В обоих случаях первый эшелон ГЭУ вышел из строя, но второй остался работоспособным. (Правда, «Совершенный» лишился хода из-за открытого разобщительного клапана на паровой магистрали, соединяющей оба эшелона.) При линейной схеме машинно-котельной установки у кораблей в данной ситуации не осталось бы шансов сохранить ход.

Другие достоинства проекта 7У: усовершенствованное и более мощное электрооборудование, несколько усиленное зенитное и торпедное вооружение, подкрепленный набор корпуса, наконец-таки появившаяся (к сожалению, лишь на нескольких кораблях) система МПУАЗО. Погребов 76-мм боезапаса были перенесены в корму, что устраняло их опасное соседство с машинными отделениями. Заметим, что перечисленные нововведения без особых проблем могли бы быть внедрены и на эсминцах проекта 7.

За все эти преимущества, однако, пришлось заплатить ухудшением других, и отнюдь не второстепенных качеств. Снизились и без того неудовлетворительные дальность плавания и мореходность. Увеличилась парусность надстроек. Неимоверная теснота помещений вынуждала размещать многие системы и механизмы в явно неподходящих для них местах. (Например, крайне неудачно расположение радиорубки под зенитной батареей и 130-мм орудием №3: во время боя радисты ничего не слышат, а аппаратура из-за сотрясений иногда выходит из строя. Вызывала нарекания и установка турбовентиляторов котельных отделений по одному борту — это неудобно для обслуживания и к тому же весьма уязвимо.) Но самое главное, тезис о более высокой живучести эшелонной ГЭУ в целом не подтвердился. Опыт Второй мировой войны показал, что эсминцы с эшелонной и линейной схемами машинно-котельной установки примерно в равной степени страдали от оружия неприятеля. Да, эшелонную схему труднее вывести из строя одним попаданием, но из-за большей длины вероятность ее поражения выше. Кроме того, она требует значительного удлинения валопровода носового ГТЗА, что на лишенном брони эсминце весьма нежелательно. В результате один из создателей энергетических установок «семерок» В.В.Смирнов называл проект 7У «ухудшенным». Такого же мнения придержи-





живались и другие кораблестроители. Однако иного выхода у них не было: решения, подписанные лично Сталиным, не оспаривались. Создание «семерок-У» в сложившейся ситуации стало единственным шансом спасти почти готовые корпуса и механизмы кораблей от их уничтожения на стапелях.

Прямые убытки от разборки 6 корпусов эсминцев проекта 7 и внутренней переделки 18 других, перезаложенных по проекту 7У, составили 23,86 (по другим данным, около 28) млн. руб. Для сравнения укажем, что стоимость постройки ЭМ «Сокрушительный» составила 23,2 млн. руб., ЭМ «Грозный» — 28 млн. руб., ЭМ «Сердитый» — 33,7 млн. руб.

Но еще дороже обошлась потеря времени. Если бы не опрометчивое решение приостановить строительство эсминцев проекта 7, то все 53 корабля «сталинской» серии вошли бы в строй — ну, не к концу 1938 года, как того требовал генсек, так хотя бы к лету 1941-го. А в итоге у СССР к началу Великой Отечественной войны на всех четырех флотах имелся лишь 31 новый эсминец — 22 «семерки» и 9 «семерок-У».

Интересные выводы можно сделать из анализа боевого опыта. Из 28 «семерок»,

вышедших в строй в 1938 — 1942 годах (не считая погибшего при буксировке «Решительного») тихоокеанские корабли кроме «Разумного» и «Разъяренного» в войне практически не участвовали. Таким образом, непосредственно сражались с врагом 18 эсминцев. 10 из них погибли (включая «Стерегающий», позже поднятый и восстановленный). Если сюда приплюсовать эсминцы проекта 7У, то получится, что из 36 воевавших кораблей погибли 18 — ровно половина.

Распределение затонувших «семерок» и «семерок-У» по причинам гибели: на минах — 9 единиц, от авиабомб — 8, от навигационных аварий — 1 («Сокрушительный»). Еще 11 эсминцев получили тяжелые повреждения, в том числе с потерей носовой или кормовой части корпуса.

Больше всего «семерки» пострадали от мин. Однако значительные потери вовсе не свидетельствуют о их низкой живучести. Дело в том, что на 9 «смертельных» подрывов на минах приходится еще 9, когда корабль удалось спасти (или для гибели понадобилась еще одна мина — как в случае с «Гордым» и «Сметливым»). Кроме того, два корабля получили по одному торпедному попаданию: «Сторожевой» с торпедных

**«Беспощадный» — один из двух эсминцев «сталинской» серии, которым в ходе удалось применить свое торпедное оружие. Правда, единственная торпедная атака «семерок» у болгарских берегов в декабре 1942 г. оказалась неудачной...**



**Проект 7**



**Проект 7У**



**Проект 30К**



**Проект 30-бис**



**Проект 56**



**Проект 57**



**Проект 58**



катеров, «Разъяренный» — с подводной лодки. В обоих случаях эсминцы несли тяжелые потери (у первого оторвало носовую часть, у второго — корму), но оставались

на плаву и позже восстанавливались. Таким образом, на 20 минно-торпедных подрывов приходится 9 погибших эсминцев, что составляет 45%. То есть по данному показателю «семерки» оказались куда более живучими, чем все их зарубежные собратья по классу периода второй мировой войны. Правда, ни одному из наших эсминцев не довелось выдержать одновременно удара двух мин или торпед, хотя в английском и американских флотах такие примеры были.

Если попытаться сопоставить потери среди «семерок» с ущербом, нанесенным ими неприятелю, то картина получится весьма безрадостная. Вероятно, ими не потоплено ни одного вражеского судна и сбито не более 30 самолетов. Хотя, конечно, сравнивать чисто механически эти цифры нельзя. У черноморских да и балтийских «семерок» просто не было достойного противника на море, и задачи, которые пришлось им выполнять, не предусматривались никакими предвоенными планами. К примеру, эвакуация войск из осажденного Севастополя или Ханко — для этих целей эсминцы были далеко не лучшим средством.

В заключение нельзя не отметить ту роль, которую «семерки» сыграли в истории отечественного военного кораблестроения. Во-первых, они дали бесценный опыт нашим конструкторам и судостроителям. Во-вторых, они стали родоначальниками целой династии боевых кораблей. Непрерывная линия эволюции советских эсминцев — проекты 7, 7У, 30, 30-бис, 56, 57, 58 — в конце концов привела к ракетным кораблям совершенно нового поколения. Как это ни странно, но лучший в мире классический эсминец «Спокойный» (проект 56) и ракетный крейсер «Грозный» (проект 58) — прямые потомки эсминцев «сталинской» серии. В этом смысле «семерки» действительно стали первым и самым важным шагом к «Большому флоту», о котором до войны мечтал Сталин и который все же был создан несколько десятилетий спустя.



## Приложение №1

Сов. секретно

Решение Народного комиссара Военно-Морского Флота Союза ССР №00128

Содержание: подкрепление оконечностей кораблей проектов 7, 7у, 1 и 38.

Опыт плаванья кораблей проектов 7, 7у, 1 и 38 в штормовых условиях выявил недостаточную прочность их корпусов в оконечностях, приводящую к серьезным авариям (лидер «Минск», э/м «Громкий», «Сокрушительный»).

В целях усиления прочности корпусов приказываю:

Военному Совету СФ

Произвести работы по подкреплению оконечностей корпусов по чертежам ЦКБ-17:

- на э/м «Грозный» – к 15/1 1943 года,
- на э/м «Гремящий» – при очередной постановке в ремонт,
- по остальным кораблям очередность и сроки выполнения настоящих работ установить на месте.

Военному Совету ТОФ

Произвести работы по подкреплению оконечностей корпусов по чертежам ЦКБ-17:

- на э/м «Расторопный» – к 20/1 1943 года,
- на э/м «Разящий» – в период гарантийного ремонта (постановка в ремонт 20.11.1942 года),
- на э/м «Ретивый» – к 1/1 1943 года,
- на э/м «Рекордный» – к 1/1 1943 года.

По остальным кораблям установить на месте очередность и сроки выполнения настоящих работ.

Военным Советам КБФ и ЧФ

Исходя из обстановки, установить очередность и сроки выполнения подкреплений носовых и кормовых оконечностей эсминцев пр. 7 и 7у и лидеров пр. 1 и 38 по чертежам ЦКБ-17, высланным НТК НКВМФ Военным Советам флотов в октябре с.г.

Начальнику Управления Кораблестроения ВМФ и Начальнику Технического Управления ВМФ

Обеспечить выполнение настоящего решения в соответствии со сроками, установленными Военными Советами флотов.

Начальнику Управления Кораблестроения ВМФ

Обеспечить указание Народного Комиссара Судостроительной Промышленности заводам НКСП о выполнении работ в указанном порядке.

Народный Комиссар Военно-Морского Флота Союза ССР

Адмирал Кузнецов (подпись).

26 ноября 1942 года.

## Приложение №2

Секретно

ОТЧЕТ

на операцию по эвакуации войск из города Ялта

6 ноября 1941 года мне было приказано совместно с эминцем «Бдительный» произвести эвакуацию войск из города Ялта. Задание заключалось в том, чтобы вывести из Ялты части морской пехоты в Севастополь, причем за ночь поручено произвести 2 рейса. В /неразборчиво/ я снялся с якоря и полным ходом в 28 узлов направился по назначению. Прибыл в Ялту в 23 часа 10 минут. Вход в Ялту был закрыт бонами, с моря был сильный штилевой накат, и боны никто не открывал. Мною было решено боны открыть самому форштевнем корабля, что и было сделано. Ошвартовались правым бортом к причалу, послал командира доложить старшему морскому начальнику о прибытии корабля за войсками. В городе шла стрельба, давались белые и зеленые ракеты, семафоры фонарями, а в порту никого не было. Через 2 часа в Ялту прибыл ЭМ «Бдительный», на котором прибыл комдив-2. В 01.30 прибыл батальон морской пехоты и санитарные части. Получил приказание начать погрузку и погрузил в общей сложности 830 человек, три противотанковые пушки с зарядными ящиками, 6 минометов, 18 ящиков с минами, 7 станковых пулеметов, до 20 ящиков с имуществом батальона и др. Загрузив таким образом корабль, я доложил еще раз комдиву, что больше принимать людей и груз нельзя, так как некуда ступить на корабле, нарушены все нормы и правила, и просил разрешения уйти. Он решил мне уйти в Севастополь, и в 03.40 мы вышли из Ялты, ошвартовавшись с рассветом в Севастополе. Эсминец «Бдительный» пришел в Севастополь сразу же после нас, не имея на борту ни людей, ни груза.

Командир ЭМ «Бойкий» ЧФ

капитан-лейтенант Г.Годлевский (подпись).

## Приложение №3

Секретно

Капитану 1-го ранга тов. Холостякову  
от командира БЧ-4 ЭМ «Бойкий»  
лейтенанта Духовнера

### РАПОРТ

Обстоятельства столкновения ЭМ «Бойкий» с транспортом 13 января 1942 года

В 22 часа 45 минут была объявлена готовность №2, я заступил вахтенным командиром. Командир корабля находился у электротелеграфа. Видимость была очень плохая. Для усиления наблюдения у гюйсштока были выставлены наблюдатели вперед.

В 23 часа 53 минуты командир отделения сигнальщиков доложил: «Слева 10° — транспорт». Я лично тоже видел транспорт слева 10°. Получил приказание: «Включить ходовые огни». Я лично сам посмотрел, ходовые огни были сразу включены. Я продолжал наблюдать за транспортом, курсовой угол увеличивался. Через минуты 4 — 5 транспорт скрылся в тени берега. Через 1 — 2 минуты транспорт показался, идя курсом 90 — 100°. Командир приказал: «Право на борт!», дал самый полный назад, «Всем уйти с полубака!» Я повторил приказание: «Всем уйти с полубака!»

В 23 часа 02 минуты транспорт ударил в носовую часть, я услышал на транспорте бой рынды и два выстрела. Сыграла боевая тревога. Командир застопорил машины. С обоих бортов ратерами стали вызывать транспорт. Транспорт ушел, не отвечая на наш вызов. Самым малым ходом назад легли на курс возвращения в базу. Получил приказание от командира корабля: «Смениться с вахты и заполнить вахтенный журнал».

Точных записей по времени я не вел, чтобы не быть ослепленным, ввиду того, что ночь была очень темная, и для того, чтобы посмотреть на часы, необходимо было зажигать свет.

Лейтенант Духовнер (подпись)

## Приложение №4

Описание аварии эсминца «Беспощадный»  
(Официальный отчет 2-го дивизиона эсминцев ЧФ)

ЭМ «Беспощадный» получил задание 13/7-41 г. «выйти в море для несения ближнего базового ночного дозора». В 20.20 прошел боновое заграждение, лег на ИК-274°. В 20.25 лег на Лукулльский створ ИК-01,5°, в дальнейшем шел рекомендованными курсами. В 21.08 лег на ИК-68,5°. В 21.27 створ не включен, по исчислению лег на ИК-312,5°. Во время перехода ход имел 20 узлов (200 оборотов). Ветер — зюйд 3 балла, под парами имел 2 котла — N1 и N2, боевая готовность N2. После поворота на курс 312,5° командир корабля капитан 3 ранга Глазовский, убедившись в правильности курса корабля (на Лукулльском створе имелось три обсервованных места корабля), сошел с мостика для проверки боевых постов, сдав вахту пом. командира ст. лейтенанту Кабистову /и отдав приказание/: «ИК-312,5°, ход 20 узлов, следующий поворот на ИК-270°». Старший лейтенант Кабистов, ознакомившись с обстановкой, в 22.09 зашел в штурманскую рубку, чтобы рассчитать время поворота на ИК-270°. Время получилось 22 час. 13,5 мин. (по времени и пройденному расстоянию по лагу). Убедившись еще раз в правильности расчета, сказал штурману ст. лейтенанту Вормотину, чтобы проверил расчеты; в это время вахтенный командир — лейтенант Дьяченко — доложил, что прямо по носу берег. Пом. командира ответил: «Хорошо, сейчас будет поворот» (зная о том, что поворот должен быть в видимости берега). Пом. командира вышел из штурманской рубки, и через несколько секунд штурман доложил: пришли в точку поворота. В 22.13 положили руль Л-15°, корабль начал поворот на ИК-270°.

В 22.17 корабль получил содрогание, сразу же были застопорены машины и погашена инерция корабля машинами (полный назад). За время выявления обстановки корабль срейфовало на мель, машинами работать уже нельзя. Попытка вытаскивать корабль на чистую воду путем заводки верпа не увенчалась успехом. В 02.15 подошел буксир СП-6. После замера глубины на шлюпке и перегрузки боеприпасов из арт. погребов в нос, буксир в 04.50 начал разворачивать корабль за корму, в 05.45 развернул корабль кормой на глубокое место. Корабль дал ход назад и своим ходом сошел с мели.

ПРИЧИНА ПОСАДКИ: при лежании на курсах (за время пути и при расчете точек поворотов) штурман не учитывал влияния ветра и течения, а руководствовался показаниями приборов, в результате действия ветра и течения ошибка при повороте на курсе 312,5° получилась на 13 каб. Пройденное расстояние в 22.13 было в действительности большее, чем считали. В результате посадки корабль имел повреждения лопастей гребных винтов, что вызвало постановку в док и смену обоих винтов. На корпусе не было даже царапин. Лаг, выступающий ниже киля на 30 см, не был поврежден.

ВИНОВНИКИ АВАРИИ: 1. Командир корабля капитан 3 ранга Глазовский, который еще не вышел за минное поле, идя по фарватеру, сошел с мостика. Военным трибуналом Глазовский осужден на 5 лет.



2. Штурман ст. лейтенант Вормотин не использовал все электронavigационные приборы для определения точного места. Суд осудил на 4 года условно.

3. Пом. командира ст. лейтенант Кабистов, который остался за командира корабля /и/ не обеспечил безаварийное плавание. Суд осудил на 3 года условно.

(ОЦВМА, ф.144, д.913. Стилистика документа сохранена, орфографические ошибки исправлены).

## Приложение №5

Фрагмент из «Отчета о боевых действиях 2-го дивизиона эскадренных миноносцев кораблей эскадры ЧФ с 22 июня 1941 г. по 1 апреля 1942 г.»

На ЭМ «Беспощадный» пикировали 19 бомбардировщиков типа Ю-87. По грубым подсчетам сброшено 84 бомбы, одна бомба попала в полубак. Процент попадания при таком массовом налете невелик — 1,2%. На ЭМ «Безупречный» налетело 9 бомбардировщиков типа Ю-87, сбросили около 36 бомб, прямых попаданий нет, но от близких разрывов поврежден корпус корабля. 22 сентября 1941 г. на ЭМ «Беспощадный», «Безупречный», «Бойкий» в один день было около 60 самолето-налетов группами и одиночками фашистской авиации. В общей сложности сброшено было по кораблям около 250 бомб, прямых попаданий только одно. Таким образом, фашисты при применении массовых налетов авиации на корабли имеют попаданий 0,24%. Для такого массированного удара и такого типа самолетов, как Ю-87, процент попадания очень низкий. Это говорит за то, что не так просто потопить миноносец от бомбовых ударов, тем более на ходу.

(ОЦВМА, ф.144, д.913. Стилистика документа сохранена, орфографические ошибки исправлены).

## Приложение №6

Научно-технический комитет НКВМФ

Секретно

ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ВЫВОДЫ ПО ОТДЕЛЬНЫМ ВОПРОСАМ И НЕДОСТАТКАМ КОРПУСА, МЕХАНИЧЕСКОЙ УСТАНОВКИ И ОРУЖИЯ ЭСКАДРЕННЫХ МИНОНОСЦЕВ «СОКРУШИТЕЛЬНЫЙ», «ГРОЗНЫЙ», «ГРОМКИЙ», «ГРЕМЯЩИЙ», «ГРОЗЯЩИЙ», «РАЗУМНЫЙ» И «РАЗЪЯРЕННЫЙ», ПОСТРОЕННЫХ ПО ПРОЕКТУ 7

А. ВЫВОДЫ И ЗАМЕЧАНИЯ, ВЫТЕКАЮЩИЕ НЕПОСРЕДСТВЕННО ИЗ ОПЫТА БОЕВЫХ СТОЛКНОВЕНИЙ И ОПЕРАЦИЙ МИНОНОСЦЕВ

### 1. По корпусу

1. Взрыв мины в параванах эскадренного миноносца «Грозный» в районе 18 — 60-го шпангоутов, на расстоянии 10 — 20 м от борта, вызвал столь значительные повреждения наружной обшивки, набора бортов, настила палуб и второго дна, а также поперечных водонепроницаемых переборок, что возникла необходимость в капитальном ремонте большого участка корпуса (район 21 — 66-го шпангоутов), потребовавшем около 17 дней работы и большого объема корпусных работ в доках.

2. Взрыв мины, в носовой части корабля вызвал в средней части корпуса в районе 135 — 136-го шпангоутов вторичные деформации, носящие характер излома корпуса и гофр верхней палубы.

3. Взрыв мины вызвал разрушение корпуса не только в районе взрыва, но и нарушение плотности заклепочных соединений наружной обшивки, платформ, палуб и водонепроницаемых переборок на достаточно большом протяжении от центра взрыва. Это повлекло за собой затопление неповрежденных отсеков и значительную потерю запаса плавучести.

4. Постановка эскадренного миноносца «Грозный» в док для выправления лопастей гребных винтов с топливом в цистернах привела, к пожару и взрыву топливной цистерны при бомбардировке и артиллерийском обстреле дока и вызвала тяжелые повреждения корабля, в результате которых корабль вышел из строя на три месяца, т.е. до конца кампании 1941 г. Это подтверждает необходимость строгого соблюдения инструкции о постановке кораблей в док без топлива и боезапаса.

5. Отсутствие заранее подготовленных кессонов для производства незначительных по объему, но часто встречающихся работ (ремонт винтов, рулей, штевней и т.п.) вынуждает ставить корабли в док, подвергая их во время войны опасности бомбардировки и обстрела.

6. Расположение и ширина коридора в помещении кают офицеров и расположение дверей в коридорах вызывают большие затруднения при транспортировке раненых на носилках. Помещение запасного медицинского пункта имеет крутой и узкий трап, что сильно затрудняет переноску носилок с ранеными, использование же лазаретного помещения затруднительно из-за малых размеров помещений и узких коридоров, ведущих к нему. При производстве хирургических операций на переходе миноносцев «Разъяренный» и «Разумный» выявлено, что столы кают-компаний для этой цели непригодны — низки и широки.

7. Характер выполняемых миноносцами операций, как правило, не требовал применения высоких скоростей, поэтому последние развивались редко. Имели место лишь отдельные случаи, когда по ходу операций в течение 15 – 20 мин. развивались скорости: 32 узла – «Громкий», 35 узлов – «Грозный», 34 узла – «Разумный». Обычная величина скорости в тихую погоду (до 5 баллов) при конвоировании транспортов не превышала 12 – 13 узлов. При выполнении боевых операций одиночными кораблями и в составе соединения скорость колебалась в пределах 18 – 25 узлов.

8. Скорость выбирания якорь-цепей 12 м/мин, недостаточна, и при внезапных налетах авиации произвести быструю съемку с якорей было невозможно, из-за чего в ряде случаев приходилось якорь-цепи отклепывать и вместе с якорем бросать.

9. Действительная дальность плавания эскадренных миноносцев, построенных по проекту 7, значительно меньше спецификационной и полученной на испытаниях.

Сокращение дальности плавания произошло из-за:

а) увеличения удельного расхода топлива вследствие изменения условий, эксплуатации механизмов (см. п. 121);

б) уменьшения средней скорости для большинства проводимых операций до 11 – 13 узлов против 20 узлов по расчету для экономического хода;

в) увеличения водоизмещения кораблей до 2350 т против 1900 т на испытаниях за счет установки дополнительного вооружения, оборудования, балласта и т. д.;

г) ухудшения условий плавания в навигационном отношении (штормы силою 5 – 8 баллов против 1 – 2-балльной погоды на испытаниях);

д) уменьшения запаса топлива, который после укладки твердого баллиста и занятия одной топливной цистерны под специальное устройство уменьшился на 70 т и его максимальный запас стал 460 т вместо 530 т. Из этого запаса около 20 т составляет мертвый груз и 80–90 т в соответствии с указаниями штаба Северного Флота должно оставаться в виде неприкосновенного запаса, на непредвиденные обстоятельства при подходе к базе.

Таким образом расчетный запас топлива для определения дальности плавания составляет 360 т.

При конвойных операциях со скоростью 11 – 13 узлов с караваном и 20 – 24 узла до встречи с ним действительная дальность плавания составляет 1400 миль против 2900 – 3000 миль, полученных на испытаниях с расчетным запасом топлива около 510 т.

В отдельных случаях в штормовую погоду дальность плавания сокращается еще больше. Так, например, «Громкий» при полном израсходовании запаса топлива в 480 т прошел лишь 920 миль.

При набеговых операциях со скоростью 20 – 24 узлов дальность плавания составляет около 800–900 миль...

Так, например, для встречи конвоев эскадренные миноносцы выходили в открытое море лишь на расстоянии до 400 – 450 миль от берега; примерно на такое же расстояние удалялись корабли от баз, провожая караваны транспортов, уходящих в Англию.

Указанное расстояние определялось не тактическими соображениями, а пределом дальности плавания кораблей.

При выполнении эскортных операций имел место случай полного израсходования запасов топлива («Громкий»), едва не приведший к бедственным последствиям. Эскадренный миноносец «Сокрушительный» вынужден был покинуть тяжело поврежденный английский крейсер «Эдинбург» и уйти в базу для пополнения запасов топлива.

Миноносец «Разумный» из-за нехватки топлива вынужден был прекратить оказание помощи миноносцу «Сокрушительный».

На Краснознаменном Балтийском Флоте, в силу ограниченности театра, на котором использовались миноносцы, недостатки столь малого района плавания не ощущались.

10. Вследствие малой мореходности эскадренные миноносцы проекта 7 на Северном театре в ряде случаев в штормовую погоду вынуждены были прекращать боевые операции и возвращаться в базу.

На Балтийском театре случаев срыва операций по указанной причине не было.

11. Отсутствие маркировки путей движения личного состава по кораблю светящейся краскам при выключенном освещении приводит к травматическим повреждениям личного состава.

## 2. По вооружению

### а) Артиллерийское вооружение

12. За период с 22 июня 1941 г. по 1 июля 1943 г. на Северном Флоте имели место лишь два непродолжительных боевых столкновения кораблей проекта 7 («Сокрушительный» и «Разумный») с миноносцами противника, причем размер повреждений, нанесенных кораблям противника, остался невыясненным. Поэтому сделать вывод об эффективности артиллерии главного калибра и приборов управления стрельбой в условиях боя на море с равноценным противником не представляется возможным.

13. Обстрел эскадренным миноносцем противника наших кораблей из-за снежного заряда (вне видимости цели) дает возможность предположить, что корабли противника имеют приборы, определяющие в условиях плохой видимости (в тумане, снежных зарядах) место цели. Очевидно с помощью этих приборов миноносец открыл огонь до визуального появления цели и при этом сразу на поражение.

14. При стрельбе 130-мм орудий (Б-13-II серия) имели место многочисленные повреждения материальной части и в том числе повреждение стреляющего приспособления при ударе о рым

походного крепления при откате орудия, что является результатом неудачного размещения орудия на палубе.

15. Эскадренные миноносцы провели значительное число стрельб по самолетам противника как при стоянках в базах, так и во время переходов в море при конвоировании транспортов. Для отражения атак самолетов миноносцы использовали 76,2-мм системы «34-К», 45-мм орудия «21-К», до замены их автоматами, 37-мм автоматы «70-К», крупнокалиберные пулеметы «ДК» и «Браунинг». С получением на Северном флоте 130-мм дистанционных гранат миноносцы начали отработывать организацию и способы стрельбы по самолетам из 130-мм орудий. Несмотря на непригодность главного калибра для стрельбы по самолетам, применение его для этой цели дало положительные результаты.

16. Большой расход боезапаса при стрельбах эскадренных миноносцев Северного флота по самолетам при конвоировании транспортов показал, что кранцы первых выстрелов для главного калибра, рассчитанные на 5 выстрелов на орудие, недостаточны. Требуется увеличение их минимум до 10 выстрелов на орудие. Размер кранцев первых выстрелов прочих калибров потребностям стрельбы удовлетворял.

17. В погребках главного калибра во время войны на эскадренных миноносцах Северного флота сделаны дополнительные стеллажи для 15 выстрелов — дистанционных гранат и осветительных снарядов.

18. Зенитные 76,2-мм орудия показали себя надежно действующим средством ПВО миноносцев и, особенно, в случаях отражения атак пикирующих и высоколетающих самолетов при больших углах места целей.

Однако у этих орудий затруднительна поимка цели в прицел, так как наводчики, находясь за щитами, не могут видеть цели кроме как через прицел, из-за чего большое количество времени уходит на отыскание целей и мало остается времени на стрельбу.

19. Наибольшее число сбитых эскадренными миноносцами Северного флота самолетов противника приходится на 37-мм автоматы, оказавшиеся наиболее действенным, надежно действующим средством ПВО кораблей. Простота организации и правил управления огнем автомата позволяет руководить стрельбой из него непосредственно командиром орудия.

20. Отсутствие средств связи 37-мм автоматов и пулеметов с пунктом управляющего зенитным огнем затрудняет последнему задачу целеуказания и распределения целей при отражении воздушных атак с разных направлений.

21. Из-за отсутствия какой-либо защиты расчетов 37-мм орудий и пулеметов от осколков авиабомб на ряде миноносцев Северного флота применялось навешивание на леера спасательных поясов.

22. Дальнометы, не имеющие антивибрационных подцапфенников, а также и имеющие их, но закрепленные по-походному, при близких к борту корабля разрывах авиабомб повреждаются и выходят из строя.

23. Для отражения самолетов, идущих с разных направлений одновременно, необходимо стрельбу из 130-мм орудий кормовой и носовой групп вести отдельно, однако система ПУС этого не обеспечивает.

24. На эскадренном миноносце «Сокрушительный» от сотрясения при взрыве авиабомб вблизи борта корабля был случай проседания визира центральной наводки.

25. Расположение центрального поста в носовой части корабля при подрыве на mine («Грозный») приводит к затоплению всех приборов и самого ЦП, после чего для дальнейшей работы схемы ПУС требуется длительный ремонт (переборка, замена отдельных частей и электрокабелей).

26. Элеватор для подачи боезапаса к 76,2-мм орудиям расположены неудобно. Трубы подачи выходят в рубку дежурного командира. Из-за этого элеваторами не пользуются, подачу боезапаса производят вручную.

#### б) Минно-торпедное вооружение

27. Отсутствие броневой защиты приборов, расположенных на открытом мостике и кабельной сети, идущей по кораблю, приводит к выходу их из строя, как это имело место с ночным прицелом 1-Н (на эскадренном миноносце «Грозный»).

28. За время войны эскадренные миноносцы КВФ и СФ неоднократно производили постановки мин заграждения. При этом материальная часть минного вооружения (рельсы, скаты, крепление мин по-походному) работала надежно и безотказно. Время, затрачиваемое на погрузку 1 мины, в среднем составляло 60 сек. Интервал между постановкой двух мин составлял 7-8 сек.

29. При конвоировании транспортов эскадренные миноносцы неоднократно применяли сбрасывание больших и малых глубинных бомб для уничтожения обнаруженных или предполагаемых подводных лодок противника. Следует отметить неудовлетворительное крепление бомб, из-за чего были случаи их срыва, а также трудность сбрасывания в свежую погоду из-за заливания кормы.

30. Имели место частые случаи обрыва и последующей затем потери параванов. При этом в темное время суток факт утери паравана обнаруживался лишь при уборке параванов. Следовательно, в течение некоторого времени корабль следовал без паравана-охранителя, о чем командир корабля не знал.

#### в) Штурманское вооружение

31. Большинство штурманских приборов и агрегатов, находящихся в центральном посту, в результате сотрясения корпуса корабля при взрыве мины у его борта срывается с креплений, частично повреждается и выходит из строя.



32. При включенной противоминной обмотке магнитные компасы работают неудовлетворительно из-за больших погрешностей.

#### г) Средства связи и наблюдения

33. Средства связи кораблей по своему составу вполне обеспечивали выполнение боевых операций, проведенных миноносцами за истекший период войны.

34. От сотрясения носовых надстроек корабля при стрельбе из обоих орудий главного калибра и при взрыве мины вблизи от корабля «Грозный» отказывало в работе автоматическое устройство передатчика типа «Шквал-М» (реле замедленного действия в цепи накала, силовое реле в цепи высокого напряжения, манипуляционное реле и др.), что нарушало его нормальную работу.

35. Чугунные башмаки, крепящие амортизаторы машин Ц-3 (радиоагрегатов), лопаются от сотрясения корпуса корабля при взрыве мины вблизи от борта («Грозный»),

36. Кабель силовой линии трансляционной установки между рубкой и агрегатным помещением проложен по котельному кожуху снаружи и местами не закрыт защитным кожухом. При разрыве снарядов противника у борта корабля кабель имел повреждения, вследствие чего установка выходила из строя.

37. Спецаппаратура типа «ТУВЭС», установленная на миноносце «Грозный» во время войны, в августе месяца 1941 г., боевого применения не имела.

38. Имеющиеся на вооружении 35- и 45-см прожекторы не удовлетворяют как по своей конструкции, так и по силе света; при стрельбе своих орудий лампы накаливания бьются. В силу своей малой мощности сигнализация в дневное время затруднена.

39. Установленные на эскадренных миноносцах Северного Флота гидроакустические приборы типа «Аздик» для обнаружения подводных лодок во всех случаях удовлетворяли поставленным задачам. Материальная часть приборов работала надежно и безотказно.

#### д) Химвооружение и противохимическая защита

40. Бочки с запасом дымообразующего вещества и жидким дегазатором, хранящиеся на верхней палубе, легко разбиваются осколками авиабомб и артиллерийских снарядов, взрывающихся вблизи корабля. Атмосфера в районе расположения разбитых бочек оказывается при этом зараженной парами дымообразующего вещества. Личный состав, находящийся поблизости и не принявший мер противохимической защиты (не надевший противогазов), получает поражения парами ДВ.

#### 3. По механизмам и системам

41. Взрыв мины у борта («Грозный») привел к расцентровке и выходу из строя: ряда вспомогательных механизмов и приборов, в том числе пожарного турбонасоса, шпиля и других механизмов, а также к заклиниванию крылаток турбовентилятора. Явление заклинивания крылаток турбовентилятора объясняется неудачной конструкцией последнего, при которой тяжелый корпус турбовентилятора имеет свободу перемещения относительно легкого диффузора.

42. Не выдерживали сотрясения при взрыве мины трубки холодильников, часть их лопнула, у ряда трубок ослабли сальники.

43. Деформация корпуса в результате взрыва мины привела к расцентровке линии валопровода.

44. Регуляторы предельных чисел оборотов котельных турбовентиляторов, питательных, топливных, масляных и циркуляционных насосов на «Грозном» при взрыве мины вблизи корпуса корабля не выдержали и сработали.

На миноносцах Северного Флота при разрывах бомб вблизи от борта этого явления не наблюдалось, так как там предельные регуляторы с начала военных действий были выключены.

45. Наличие только двух переносных водоотливных эжекторов на корабле («Грозный») не обеспечило должной эффективности при борьбе за непотопляемость корабля.

46. Для откачки воды из затопленных помещений («Грозный») в качестве водоотливного средства с достаточным эффектом использовался нефтеперекачивающий насос.

47. В борьбе за непотопляемость корабля имел место случай, когда запускались водоотливные эжекторы, трубопроводы которых были разрушены, и поэтому вместо откачки воды из затопляемого отсека происходило дополнительное затопление последнего.

48. При подрыве на mine нарушается плотность заклепочных швов расходных масляных цистерн, расположенных между первым и вторым дном, и происходит засоление масла. Последнее обстоятельство в боевой обстановке трудно контролируется, из-за чего механизмы и валопроводы в течение продолжительного времени работают на засоленном масле и сильно ржавеют. Это же явление имеет место и в повседневной службе («Грозный») при пропусках через ослабленные заклепки.

49. Отсутствие разобщительных клинкетов или клапанов на системе воздушной вентиляции нефтяных цистерн при затоплении нефтяных цистерн приводит к затоплению других цистерн.

#### 4. По электрооборудованию

50. При сотрясении корпуса корабля от взрывов бомб и мин, а также от стрельбы собственной артиллерии имели место следующие повреждения:

а) срывались с места и выходили из строя, телефонные аппараты вследствие недостаточно надежного крепления их к тонким переборкам;

- б) вылетали из гнезд аккумуляторные батареи, что влекло за собой выход из строя аварийного освещения и других потребителей;
- в) обрывались нити и бились колбы у ламп открытого типа;
- г) обрывались колпаки и плафоны подпалубных фонарей;
- д) срывались плафоны и крестовые коробки, прикрепленные шурупами к обшивке подволока;
- е) повреждались патроны ламп Эдиссона с пружинным ниппелем и происходили короткие замыкания;
- ж) отвинчивались пробковые предохранители;
- з) отскакивали подвижные контакты контакторов нормального освещения.

#### Б. ВЫВОДЫ И ЗАМЕЧАНИЯ, ВЫТЕКАЮЩИЕ ИЗ ОПЫТА ПОВСЕДНЕВНОЙ СЛУЖБЫ МИНОНОСЦЕВ В РАЗЛИЧНЫХ УСЛОВИЯХ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

##### 1. По корпусу

52. Эскадренные миноносцы Северного Флота имели значительное количество повреждений, полученных при выполнении боевых операций в Баренцевом море, в условиях штормовых погод.

В результате плавания на волне свыше 6 баллов корпуса кораблей имели повреждения в виде:

а) разрушений наружной обшивки бортов и палубы полубака в носовой оконечности в районе 37 — 38-го шпангоутов, трещин по гофрам и остаточных деформаций настилов нижней палубы и платформы, а также междудонного набора в районе 37 — 42-го шпангоутов;

б) проседаний палубного перекрытия полубака в районе 26 — 28-го шпангоутов со стрелкой прогиба до 200 — 280 мм;

в) трещин в листах настила верхней палубы в острых углах вырезов и по сварным и заклепочным соединениям;

г) вмятин и трещин в котельных кожухах, стенках надстроек и рубок;

д) деформаций водонепроницаемых дверей, крышек люков и горловин, в результате которых они теряли водонепроницаемость. В отдельных случаях повреждения были более тяжелыми; к ним относится отрыв кормовой части у «Сокрушительного» и повреждение носовой оконечности у «Громкого».

Перечисленные повреждения свидетельствуют о недостаточной местной прочности, а также обшей прочности оконечностей эскадренных миноносцев, построенных по проекту 7.

53. Мореходные качества эскадренных миноносцев в условиях плавания на Северном театре оказались совершенно неудовлетворительными вследствие заливаемости корабля (зарывания в волну) и недостаточной обшей и местной прочности корпуса.

При состоянии моря 5 — 8 баллов из-за сильного зарывания в воду и сотрясения корпуса от ударов волн командиры кораблей обычно снижали скорости хода до 8 — 10 узлов, а при состоянии моря 8 баллов и выше скорость хода снижалась до 5 — 8 узлов; в отдельных же случаях корабли возвращались в базы, прекращая выполнение операции.

Миноносцы, идя против волны, зарываются носом, и принимают на полубак большие массы воды, высота столба которой на полубаке доходит до 2,5 — 3 м. Использование в этих случаях вооружения, расположенного на полубаке, в частности носового 130-мм орудия, становится невозможным. Из-за отсутствия волноломов вода, распространяясь дальше, свободно прокатывается по всей верхней палубе корабля, заливая на ней торпедные аппараты, оружие, надстройки и т.д. Движение личного состава по палубе становится весьма затруднительным, а при штормах свыше 6 баллов невозможным; кормовые помещения, имеющие вход с верхней палубы, делаются недоступными. Имели место случаи смывания за борт личного состава не только с верхней палубы, но и с прожекторного и зенитного мостиков. При попутной волне, волне с курсового угла 30°, а также при циркуляции, сильно заливаются корма. Высота столба воды на ней достигает 1,5 м. При скоростях 20 узлов и выше, даже при спокойном состоянии моря, бортовые отводы погружаются в воду, из-за чего корма и расположенные здесь 37-мм автомат и глубинные бомбы заливаются водой, а в зимних условиях покрываются сплошным льдом.

54. В результате приемки различных дополнительных против проекта грузов эскадренные миноносцы оказались сильно перегруженными. Водоизмещение их при выходах в операции доходило до 2400 т. Соответственно перегрузке возросла средняя осадка кораблей до 4 м и уменьшилась высота надводного борта.

Бывшие и ранее неудовлетворительными, мореходные качества заметно ухудшились. Корабли стали еще сильнее зарываться в волну и принимать на себя большие, чем прежде, массы воды.

55. Все эскадренные миноносцы Северного Флота имеют погруженный твердый балласт:

«Грозный» — 82 т,

«Громкий» — 80 т,

«Гремящий» — 71 т,

«Разумный» — 72 т,

«Разъяренный» — 68 т.

Плавание этих кораблей в условиях жестоких штормов при самых различных условиях нагрузки (при израсходовании топлива в открытом море при шторме силою 11 баллов, намерзании на верхней палубе, полубаке и надстройках свыше 70 т льда при плавании корабля в открытом море во время шторма силою до 8 баллов и т.п.) указывает на удовлетворительное состояние устойчивости кораблей (при наличии твердого балласта), обеспечивающей безопасность плавания при любом состоянии моря.

Во время штормовых погод корабли, как правило, жидкий балласт не принимали, за исключением нескольких отдельных случаев. Так, например, «Грозный» принимал воду в топливные цистерны I и II машинных отделений в количестве 50 — 60 т, а «Громкий» — два раза в кормовые топливные цистерны в том же количестве.

56. Размахи бортовой качки эскадренных миноносцев при состоянии моря свыше 8 баллов и скорости хода около 8 узлов достигают по кренометру  $45^\circ$  и даже  $55^\circ$  на борт, что исключительно затрудняет стрельбу главного и зенитного калибров, а также работу личного состава по обслуживанию механизмов и изматывает людей.

Оборудование жилых и служебных помещений плохо приспособлено к условиям качки. Так, например:

а) краснофлотцы сваливаются во время сна с рундуков;

б) из шкафов и письменных столов, в кладовых, буфетах, каютах и кубриках вываливается их содержимое, так как отсутствуют специальные гнезда в полках и надежные запоры дверей и, кроме того, большинство шкафов расположено вдоль бортов, т. е. в плоскости бортовой качки;

в) отсутствует достаточное количество поручней у люков, сходов в проходах и т.п.;

г) бытовое оборудование кают и кубриков (столы, банки, письменные и умывальные приборы и т.п.) не имеет надежных и удобных креплений.

57. Существующие на снабжении инерционные кренометры не обеспечивают показаний действительных углов крена.

58. Наличие плоского транца в корме не позволяет кораблю на заднем ходу развивать запроецированную скорость, а в штормовую погоду даже и меньшую.

59. От перекачивания волн через палубы кораблей имели место многочисленные случаи повреждений и смыва за борт оборудования, устройств и боезапаса, расположенных на верхней палубе. Смывало вьюшки со швартовыми концами, вьюшки с кабелем, хранившиеся на кормовой надстройке, снаряды, глубинные бомбы, повреждались ростровые перекрытия, параван-балки, носовые и кормовые шлюпбалки и т. д..

60. Опыт плавания эскадренных миноносцев показал, что в условиях боевой деятельности им неоднократно приходилось ходить через ледяные поля. При этом корпус претерпевал значительные напряжения, а наружная обшивка получала многочисленные вмятины.

61. В зимнее время верхняя палуба и расположенные на ней вооружение и оборудование подвергаются сильному обледенению, из-за чего использование вооружения становится затруднительным, а иногда и вовсе невозможным. В отдельных случаях из-за обледенения миноносцы бывали вынуждены прекращать операции и возвращаться в базу.

62. При плавании миноносцев по речным (Сев. Двина) и другим мелководным фарватерам неоднократно повреждались гребные винты, что происходило из-за выступа кромок лопастей винтов за сановную линию.

63. Плоско раскатанные головки заклепок быстро корродируют, поэтому при деформациях корпусов часто наблюдаются случаи, когда потайная головка сминается и протаскивается через отверстие.

64. Петли водонепроницаемых дверей, согласно чертежам, крепятся к полотну двери заклепками. Практика плаваний показала большое количество случаев, когда заклепки прорывают тонкие листы дверей и двери срываются.

65. Вес якорей недостаточен, и при стоянке на якоре в штормовые погоды корабли дрейфуют.

66. Вопросы спасания личного состава и средств спасения при проектировании миноносцев были разработаны недостаточно. В результате все случаи смывания людей за борт сопровождались их гибелью. Имеющиеся на миноносцах спасательные пробковые пояса крайне неудобны в обращении и громоздки, зачастую хранятся не на боевых постах, а где-нибудь принайтвленными на надстройках, и в случае необходимости ими быстро воспользоваться было нельзя.

67. От протирки мазутом или маслом верхняя палуба становится очень скользкой и в качку по ней почти невозможно ходить. Необходимость же протирки вызывается сильным обображением, особенно на кораблях Северного Флота,

68. Легкие межкаютные переборки и мебель, изготовленные из дюрала, быстро приходят в негодность (корродируют) в нижней своей части и постоянно требуют сложного и дорогостоящего ремонта.

69. Установленная изоляция в жилых и служебных помещениях неудовлетворительна. Имело место сильное отпотевание бортов и подволока, а в сильные морозы их промерзание. Изоляция быстро выходила из строя, осыпалась. Особенно сильное отпотевание и разрушение изоляции происходило в районе ниш для иллюминаторов. Как правило, изоляцию приходилось менять через 2 года после вступления кораблей в строй.

Усиление изоляции, произведенное в период ремонтов кораблей, хотя и сократило отпотевание, но полностью указанных недостатков не устранило. Так, например, отпотевание фанеры в районе набора, сырость в шкафах кладовых и кают, соприкасающихся с бортом, обмерзание оголенных книц, крючков для подвески коек остались. В холодное время года трубы вдувной вентиляции в отапливаемых помещениях покрываются толстым слоем инея. Это обстоятельство также ухудшает условия обитания в жилых и служебных помещениях.

70. Запас питьевой воды 8 т мал и не соответствует общей автономности плавания. В то же время установленная на кораблях опреснительная установка сложна в эксплуатации и дает во-



ду неудовлетворительного качества, из-за чего личным составом кораблей, как правило, не используется.

71. Крышки люков, как внутренних помещений, так частично и на верхней палубе (румпельное отделение), слабы по конструкции и не обеспечивают герметичности. Их задрайки также слабы и часто выходят из строя.

72. Рундуки, мебель и прочее оборудование, расположенные в помещениях непосредственно у бортов и наглухо к ним прикрепленные, затрудняют доступ к бортам при заделке пробоин, наблюдении за изоляцией, покраске и т. п.

73. Оборудование офицерских кают и командных помещений имеет ряд недостатков, как то:

- а) столы и банки недостаточно прочны; ножки и защелки для них быстро ломаются;
- б) в командных помещениях мало вешалок;
- в) кожуха грелок парового отопления тонки и легко сминаются;
- г) в каютах мало шкафов, они плохого качества и по планировке не обеспечивают надлежащего хранения обмундирования офицеров;
- д) письменные приборы, настольные лампы, пепельницы и т.п. не отвечают корабельным условиям;

- е) в двухместных каютах стол рассчитан лишь для работы одного человека;
- ж) мебель в каютах и кают-компания слишком тяжела;
- з) отсутствуют баки у каютных умывальников.

74. На миноносцах Северного Флота штат рядового состава составляют 231 человек, а постоянных мест вместе с подвесными койками имеется всего 161. Это принуждает личный состав спать на столах, на банках, на палубе и размещаться по двое на рундуках, приспособленных на одного человека.

Офицеров, как правило, плавают около 19 — 20 человек, а каюты рассчитаны только на 14 человек.

75. На ходовом мостике сосредоточено большое количество боевых постов и по боевому расписанию там находится до 23 человек, что создает большую сутолоку, затрудняет действия командира и создает условия для вывода из строя командного состава в случае разрыва снаряда или бомбы в районе мостика. Установленная конструкция ветроотбойников неудовлетворительна. На мостиках создаются сильные потоки воздуха, затрудняющие работу личного состава.

## 2. По вооружению

### а) Артиллерийское вооружение

76. Конструкция крышек соединительных ящиков ПУС с предохранителями не позволяет открыть их и определять створевший предохранитель.

77. Артиллерийские приборы работают хорошо, но выходят из строя из-за частых повреждений свинцовой оболочки (особенно на сгибах) подводных кабелей.

### б) Минно-торпедное вооружение

78. Зарядка торпедных аппаратов запасными торпедами из стеллажей при тяжелых условиях плавания в Баренцевом море почти невозможна. Кроме того, запасные торпеды, хранящиеся на походе в стеллажах, сильно заливаются водой и ржавеют. Из-за указанных причин, а также в целях уменьшения перегрузки кораблей, в марте 1942 г. по приказанию командования Северного Флота все запасные торпеды с эскадренных миноносцев были сняты.

79. При заливании торпедных аппаратов водой последняя попадает на шары катания платформы и в зимнее время замерзает. Однако опыт кораблей Северного Флота показывает, что с обледенением шаров торпедных аппаратов при заливании их в свежую погоду можно бороться применением смазки № 21.

80. Бортовые переключатели, расположенные на тумбе торпедных аппаратов, от ударов волн часто выходят из строя.

81. При торпедной стрельбе, в случае необходимости пользоваться кормовой схемой ПУС, установленной на кормовом мостике, дальномер брать дистанции на курсовых углах (в секторе 0-30-40° на каждый борт) не может, так как мешают надстройки, а горячие газы, выходящие из котельной трубы, вносят искажения в оптику дальномера.

82. На тех миноносцах, где инклинометр стоит под крытой частью мостика («Гремящий», «Громкий»), сильно сокращены углы обзора.

83. В штормовую погоду катать глубинные бомбы на бомбовой тележке нельзя, так как тележка не имеет захватов за рельсы.

### в) Штурманское оборудование

84. Расположение штурманской рубки и ГКП на различных площадках носовой надстройки сильно осложняет работу штурмана в боевых и повседневных условиях плавания.

Из-за этого штатная рубка не используется, а взамен ее на ходовом мостике личный состав оборудовал так называемую «прокладочную».

### г) Средства связи и наблюдения

85. Силовые кабели к радиоагрегатам, проходящие через скользящий шов, находящийся в агрегатной, при штормовых погодах лопаются. Личным составом в этом месте были сделаны переходные колодки в виде перемычек со слабиной.

86. Сосредоточенность постов радиосвязи в носовой надстройке понижает живучесть средств связи, так как в случае попадания авиабомбы или снаряда в носовую надстройку вся радио-аппаратура может быть выведена из строя.

87. Отопление постов связи при помощи электрогрелок недостаточно, вследствие чего происходит отпотевание и скопление влаги на переборках и подволоках, а зимой их обмерзание.

88. Пользование обычно применяемыми на флоте мегафонами в условиях свежей погоды крайне затруднительно.

89. Переговорные трубы, проходящие в местах, имеющих различную температуру, в холодное время года отпотевают и обмерзают, создавая в местах изгиба ледяные пробки, вывода, таким образом, переговорные трубы из действия.

### 3. По механизмам и системам

90. Бездымное горение в котлах при форсировках поддерживать трудно и особенно в моменты изменения режима работы установки, к которому особо часто приходится прибегать при налетах вражеской авиации. Появляющийся из трубы дым сильно затрудняет ведение огня по самолетам.

91. Имеет место сильное искрение котлов в момент форсировки. Последнее объясняется наличием большого заноса дымоходов и водогрейных трубок сажей, которая при наружной очистке котлов плохо поддается удалению, ввиду несовершенного способа наружной очистки.

92. Автоматы питания системы «Муморд» в начале военных действий с котлов кораблей Северного Флота были сняты, и питание котлов производится вручную.

93. Большое кислородосодержание в питательной воде, достигающее до 1 мг/л, вместо 0,1 мг/л по спецификации и отсутствие устройства для подщелачивания питательной воды приводит к тому, что среднее число часов работы водогрейных трубок не превышает 5000 час, после чего появляется массовый выход трубок котла из действия ввиду образования свищей.

94. Паровые коллекторы на всем своем протяжении имеют коррозионные разъемы и особенно в зоне зеркала испарения, где глубина язвин достигает от 1 — 1,5 до 2 — 2,5 мм. Колокольчики водогрейных трубок 13 — 18 рядов имеют сильное разъединение в виде большого количества отдельных глубоких раковин («Сокрушительный», «Грозный»). Водяные коллекторы в отношении коррозии находятся в хорошем состоянии.

95. Установленные на котлах диафрагмы пароперегревателей деформировались и вышли из строя, в результате деформации диафрагм трубки пароперегревателей получили большой прогиб, что ухудшило условия осушения пароперегревателя.

Трубки пароперегревателей подвержены усиленной коррозии из-за постоянного наличия в них влаги вследствие пропуска пара: разобщительными клапанами, установленными на трубах от котла к пароперегревателю, и скопления конденсата в прогнутых трубках. Разработанные способы хранения пароперегревателей неэффективны.

96. Наблюдается сильная коррозия турбины низкого давления и, особенно, в области подвода вторичного пара от испарителей. Слой ржавчины в этой зоне достигает 5-7 мм толщины. Ребра жесткости у крышки холодильника, имеющие высоту 7 мм, проржавели до основания. Лопатки турбин и связывающая проволока имеют коррозионные язвы глубиной от 1 до 1,5 мм.

97. После очистки на миноносце «Громкий» корпуса турбины и холодильника 7 декабря 1940 г. было собрано ржавчины 15 ведер. При очередном вскрытии ТНД 10 ноября 1941 г. из корпуса холодильника было удалено 5 ведер ржавчины. В 1942 г. каких-либо улучшений в этом вопросе не наблюдалось.

Покраска внутренних частей суриком положительных результатов не дала. За 1,5 месяца эксплуатации турбин эскадренного миноносца «Сокрушительный» после произведенной покраски под слоем последней образовался слой ржавчины толщиной до 3 мм.

98. Маневровые клапаны главных турбин неудачны по конструкции и имеют следующие основные недостатки:

а) требуется делать большое число оборотов маховиком клапана для изменения режима работы турбин;

б) имеют тугое вращение;

в) не обеспечивают плотного закрытия, особенно клапан заднего хода.

99. Ввиду сложности переключения сопловых и байпасных клапанов и большого количества времени, требуемого для этого (по циркулярному указанию начальника Технического управления ВМФ 10 мин.), личный состав кораблей, как правило, в период военного времени большую часть походов проводит при открытых соплах полного хода, и регулирование числа оборотов на всех ходах производится путем дросселирования пара в маневровом клапане, вследствие чего резко падает экономичность установки.

100. Ввиду сильной коррозии шеек колеса редуктора у всех ТЗА наблюдается большой износ белого металла, и в конце 1942 г. просадка шеек достигала 0,8 — 0,85 мм, что соответствует увеличению масляного зазора в зубцах, зацепления на 0,5 мм по отношению к установочным. В связи с этим наблюдается повышенная шумность передачи, по сравнению с имевшейся ранее («Сокрушительный»). Для уменьшения просадки колеса редуктора и роторов турбин личный состав прибегал к способу подкладывания под опорную часть вкладыша свинцовой прокладки.

101. На эскадренных миноносцах «Грозный» и «Сокрушительный», где установлена система отсоса пара от салниковых уплотнений типа установленных на кораблях проекта 7-у, при нормальной работе сепаратора масла и применении консервации шеек цилиндрическим маслом, шейки

ТЗА находятся в удовлетворительном состоянии. На эскадренном миноносце «Громкий», где отсос от сальниковых уплотнений турбин не установлен, сепаратор масла не работает, шейки ТЗА имеют большую коррозию, хотя заливка подшипников цилиндрическим маслом производится так же, как и на других кораблях.

102. При проверке в ноябре 1942 г. радиальных зазоров в сальниковых уплотнениях ТВД установлено, что носовой внутренний сальник сильно деформирован и зазоры по горизонтальному разьему сальника уменьшились до 0,1 — 0,15 мм, в то время как зазоры в верхней части достигли 1 мм («Грозный»).

103. На эскадренном миноносце «Громкий» при очередном вскрытии ТНД оказались поврежденными 3 и 9 ряды рабочих лопаток и 4 и 9 ряды направляющих лопаток. Было установлено, что поломка лопаток произошла в результате уменьшения аксиальных зазоров вследствие деформации корпуса турбины и навала лопаток в аксиальном направлении. Уменьшение аксиальных зазоров произошло на 3 — 5 мм по отношению к установочным. Было также установлено, что скользящая опора имела сильное обожавление и не давала возможности свободному расширению статора.

104. Регуляторы предельного числа оборотов всех вспомогательных механизмов, за исключением турбодинамо, с начала военных действий были выключены. В течение 1,5 лет эксплуатации никаких аварий по причине разгона механизмов не было.

105. На всех миноносцах Северного Флота рефрижераторные установки с кораблей сняты как не использующиеся.

106. Опорно-упорные шарикоподшипники турбопитательных насосов, изготовленные заводом «Шарикоподшипник», после 80 — 100 час работы выходят из строя и требуют замены. Характерным признаком разрушения является образование мелких трещинок на поверхностях шариков и разрушение обоймы вследствие заедания.

Шарикоподшипники, изготовленные шведской фирмой SCF и установленные на этих же насосах, нормально работают в течение около 1500 часов.

107. Упорные подшипники турбопожарных насосов удовлетворительно работают лишь при давлении в пожарной магистрали, не превышающем 10 кг/см<sup>2</sup>. При повышении давления в магистрали до 16 кг/см<sup>2</sup> наблюдается сильный износ белого металла с образованием на рабочих поверхностях упорных подушек рисок.

108. Из-за неудовлетворительной работы электронасоса питьевой воды шестеренчатого типа (быстрый износ шестерен) взамен его на кораблях установлены насосы системы Вортингтона.

109. При состоянии моря 5 баллов и выше имели место случаи забрасывания воды в приемные шахты котельных турбовентиляторов и электровентиляторов машинных отделений. В отдельных случаях шахты котельных турбовентиляторов заливались полностью, и под действием столба воды работающие турбовентиляторные крылатки получали повреждения («Громкий»).

Установленные на приемных шахтах электровентиляторов специальные щиты уменьшили количество поступающей воды в шахту, но создали большое дополнительное сопротивление, и производительность вентиляторов заметно уменьшилась, что подтверждается повышением температуры в машинных отделениях.

На эскадренном миноносце «Громкий» положительные результаты дала установка на приемную шахту турбовентилятора котла № 3 вращающегося раструба высотой около 1000 мм.

110. На малых ходах корабля турбопожарный насос перестает забирать воду, и давление в пожарной магистрали падает. Это обстоятельство приводит к тому, что у всех механизмов, работающих на индивидуальной смазке, в силу уменьшения количества поступающей на охлаждение воды увеличивается температура подшипников.

111. От сальниковых уплотнений вспомогательных механизмов с турбинными приводами установлен отсос на главный холодильник. При включении системы отсоса наблюдается ухудшение вакуума, вследствие чего личный состав данную систему почти не использует.

112. Шейки валов под угольными уплотнениями имеют точечную коррозию глубиной 0,05 — 0,08 мм. Кроме того, непосредственно против угольных колец на шейках, наблюдается выработка вала глубиной 0,1 — 0,15 мм. В результате этого на «Грозном» за весь период эксплуатации корабля шейки некоторых механизмов дважды подвергались проточке на станке.

113. На всех кораблях сильной коррозии подвергаются трубопроводы питьевой и мытьевой воды, продувания и отсоса пара от сальников, а также пожарной магистрали. В местах целого материала, расположенного вблизи пайки, образуется большое количество свищей.

В силу этого на «Сокрушительном» в период гарантийного ремонта в 1941 г. были полностью сменены трубопроводы питьевой и мытьевой воды и частично — пожарный,

114. Имели место случаи размораживания пожарных рожков и участков пожарного трубопровода на верхней палубе из-за наличия в них воды в зимнее время. Отмечаются случаи частого лопанья шлангов.

115. Система парового отопления имеет следующие недостатки:

- а) тонкостенные трубы быстро выходят из строя — появляются свищи;
- б) помещения в оконечностях кораблей обогреваются плохо;
- в) неудовлетворительно работают детандеры, особенно при работе парового отопления от вспомогательного котла.

116. Система обогрева нефти в топливных цистернах на миноносцах Северного Флота применения не имеет.

117. Ввиду частого засаливания конденсата холодильника через систему парового обогрева (души, ванна, камбуз), последняя от холодильника отключена, и весь конденсат парово-



го отопления выбрасывается за борт. Предусмотренный проектом подогрев конденсата в теплом ящике личным составом не используется, так как при этом наблюдается сильное испарение с образованием тумана в машинных отделениях.

118. Игольчатые клапаны на системе продувания высокого давления через месяц эксплуатации после притирки начинают пропускать, и давление в магистрали продувания доходит до  $5 \text{ кг/см}^2$  даже при условии полного закрытия клапанов на всех вспомогательных механизмах.

119. Конструкция забортных хлопушек водоотливных эжекторов неудовлетворительна, вследствие чего происходит обратный пропуск воды из-за борта. Имел место случай затопления котельного отделения забортной водой через хлопушку эжектора осушения. Так же неудовлетворительно работают хлопушки на сточных и фановых трубах. На ряде миноносцев они сняты, из-за чего на волне имеет место выбрасывание воды из помещения.

120. Следующие контрольно-измерительные приборы не отвечают требованиям эксплуатации и потому личным составом не используются:

- а) электровакуумметр, установленный в посту энергетики;
- б) нефтемеры, которые ненадежны в работе и сложны по своему устройству;
- в) дымномеры, работающие неудовлетворительно из-за покрытия копотью стекол прибора.

121. Действительный удельный расход топлива при плавании в условиях военного времени оказался значительно выше полученного на ходовых испытаниях при приемке кораблей.

Увеличение расхода объясняется изменением условий эксплуатации механизмов против расчетных и бывших на испытаниях, а именно:

- 1) увеличением числа действующих котлов и вспомогательных механизмов (2 — 3 котла против одного по расчету и на испытаниях);
- 2) увеличением числа действующих сопел на главных турбинах для повышения маневренности корабля (полное открытие или применение крейсерской комбинации против экономической по расчету и на испытаниях);
- 3) включением механизмов по боевым схемам;
- 4) практически неизбежной большей загрязненностью котлов в условиях боевой службы, чем во время испытаний;
- 5) ухудшением теплотехнического режима машинно-котельной установки за счет:
  - а) понижения температуры конденсата в главных холодильниках из-за неудовлетворительной работы системы закрытого питания, и
  - б) понижения температуры подогрева питательной воды из-за уменьшения противодавления отработавшего пара, вызванного в свою очередь неудовлетворительной работой системы отсоса пара от сальников вспомогательных механизмов.

#### 4. По электрооборудованию

123. Во время похода мощности одного турбогенератора недостаточно, и на походе работают два генератора, нагрузка на которые (при включенной противоминной обмотке) колеблется от 40 до 80 кВт, а наиболее длительно она бывает 60 кВт (на оба генератора).

124. Сопротивление изоляции обмоток турбогенераторов защищенного исполнения выпуска завода «Электросила» вследствие сального отпотевания их при прогревании главных турбин и вспомогательных механизмов, а также из-за засасывания при работе конденсата паров масла, часто снижается почти до нуля. Это объясняется недостаточной влагостойкостью и маслостойкостью изоляции.

В тех случаях, когда турбогенераторы приходится запускать при низкой изоляции, им дают проработать 15 — 20 мин. вхолостую для подсушки, а затем включают нагрузку.

Кроме того, расположение турбогенераторов в турбинных отделениях усложняет их обслуживание и понижает надежность работы, так как повреждение паровых труб в турбинном отделении приводит к выводу генератора из строя («Гремящий»).

125. Турбогенераторы, установленные на миноносцах, имеют следующие недостатки:

- а) сильное искрение под щетками из-за установки щеток несоответствующей марки, вибрации генераторов и быстрого износа коллекторов, вследствие высоких оборотов генератора;
- б) неудачную систему вентиляции, так как воздух для вентиляции генератора поступает со стороны горячей турбины и вследствие этого нагревается еще до поступления в генератор. Кроме того, потоком воздуха в генератор из подшипника турбины заносится масло.

126. Дизель-генераторы, установленные на миноносцах как аварийное средство, использовались при стоянке на якоре и в необорудованных базах в качестве повседневно работающих генераторов, что привело к быстрому износу их двигателей — дизелей фирмы Рустон. Кроме того, на всех миноносцах отмечается сильная вибрация дизель-генераторов.

127. У всех электродвигателей защищенного исполнения вспомогательных механизмов (носовых штилей, вентиляторов, компрессора, насосов и др.), расположенных в машинных и котельных отделениях и особенно в их трюмах, а также в других сырых помещениях (прачечная, баня, гальюны, посудомойки и др.) наблюдаются обжаривание полюсов, снижение сопротивления изоляции, а в ряде случаев падение ее до нуля и пробой самой изоляции.

128. Пусковые устройства электродвигателей насосов, расположенных в трюмах котельных и машинных отделений и в сырых помещениях, из-за сырости, грязи и попадания в них масла часто выходят из строя. Имеют место случаи падения сопротивления изоляции до нуля, пробоя ее, перегорания и обжаривания внутренних деталей реостатов.

На некоторых миноносцах («Грозный» и др.) пусковые устройства из трюмов машинных отделений личный состав поднял вверх, установив над площадкой; состояние изоляции этих устройств стало лучше.

129. Из всех палубных и погребных электровентиляторов (26 штук) на эскадренных миноносцах Северного Флота используются только те, которые обслуживают кубрики; остальные либо запускаются очень редко, либо совсем не запускаются в работу.

130. Значительная часть электровентиляторов установлена так, что доступ к их электродвигателям, а следовательно и их обслуживание сильно затруднены.

131. Электродвигатели машинных вентиляторов защищенного исполнения во время штормовых погод через шахты машинной вентиляции заливались водой, из-за чего сопротивление изоляции их снижалось до нуля, ее пробивало, и электродвигатели выходили из строя.

132. Электродвигатели защищенного исполнения переносных вентиляторов хранятся на верхней палубе и в походах заливаются водой, из-за чего сопротивление изоляции электродвигателей падает, полюса, щеткодержатели и другие части ржавеют.

133. Крепление кожуха машинного вентилятора к корпусу электродвигателя очень сложно и неудобно, так как при разборке приходится отдавать большое количество болтов.

134. Рулевой электропривод, выполненный на эскадренном миноносце «Грозный» с магнитными станциями, требует для исправной работы большого повседневного ухода и тщательного наблюдения во время работы, так как по характеру работы рулевого устройства число включений контакторов достигает 800 — 1000 в час.

135. Электродвигатели рулевого привода на эскадренном миноносце «Грозный» выбраны водозащищенного исполнения, монтажная же станция и пускорегулирующие сопротивления — защищенного исполнения. В результате вода, попадающая в румпельное отделение, особенно в штормовую погоду, проникает в станцию и в пускорегулирующие сопротивления и понижает сопротивление их изоляции.

136. Рулевой электропривод, выполненный на ряде миноносцев по системе Вард-Леонарда, показал большую надежность в работе и требовал значительно меньшего ухода, нежели электропривод с магнитными станциями.

137. Применение контакторных станций для шпилевого электропривода миноносцев себя оправдало: электропривод шпилевого устройства работал исправно, хотя необходимо отметить следующие отдельные недостатки:

а) при стрельбе орудий главного калибра в постах управлений шпилями из-за сотрясений у амперметров выскакивали стрелки. Личным составом амперметры были установлены на резиновых прокладках, что дало положительный результат;

б) из-за попадания воды в электротормоз детали ржавели, и при низких температурах смазка штока густела. В обоих случаях тормоз не срабатывал;

в) из-за попадания воды внутрь контроллера в нем окислялись и затем подгорали сегменты, а отдельные детали, выполненные из железа, ржавели и разрушались;

138. Тумбы постов управления шпилями на некоторых миноносцах («Громкий» и др.) выполнены из силумина, который под воздействием морской воды разрушался, что заставило тумбы сменить на стальные.

(«Сборник материалов по военному кораблестроению» №2, НТК ВМФ, 1944. Текст приводится с незначительными сокращениями).



# Литература и источники

- Афонин Н.Н. Сходили со ступеней эсминца. — «Судостроение» №5, 1985.
- Балакин С.А. «Гремящий» и другие. Эскадренные миноносцы проекта 7. — «Морская коллекция» №2, 1996.
- Балакин С.А. «Сообразительный» и другие. Эскадренные миноносцы проекта 7У. — «Морская коллекция» №6, 1997.
- Балакин С.А. Боевой путь эсминца «Страшный». — «Цитадель» №1, 2000.
- Бережной С.С. Крейсера и миноносцы. М., Воениздат, 2002.
- Березовский Н.Ю. и др. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917—1941. М., Воениздат, 1993.
- Во Владивосток «Решительный» не пришел. — «Гангут» №21, 1999.
- Ворков С.С. Флаг на гафеле. М., Воениздат, 1962.
- Ворков С.С. Справка-доклад о боевых действиях экипажа эскадренного миноносца «Сообразительный» 3-го дивизиона эсминцев эскадры ЧФ в Великую Отечественную войну 1941—1945 гг. Рукопись, 1970. (Хранится в фондах Севастопольской морской библиотеки).
- Георгиев Б.В. Ремонт боевых повреждений эсминца «Бодрый» в 1942—1943 гг. — «Судостроение» №2, 1979.
- Головко А.Г. Вместе с флотом. М., Воениздат, 1979.
- Ежов Б.А. Балтийские купели лейтенанта Ежова. — «Цитадель» №1, 2000.
- История отечественного судостроения, т.4. СПб, Судостроение, 1996.
- Колесник П.В., Нога Н.Ф. Сборник тактических примеров действий сил ВМФ по опыту Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Л., ВВМУ им. М.В.Фрунзе, 1982.
- Коппель В.Э. Трудные мили «Смышленного». — «Гангут» №20, 1999.
- Коппель В.Э. Юминда — роковой меридиан Балтики. — «Гангут» №25—26, 2000—2001.
- Котов М.В. Ремонт и модернизация кораблей отечественного ВМФ в первое послевоенное десятилетие (1945—1955). СПб, изд. СПбВМИ, 2000.
- Котов М.В. Послевоенная модернизация и переоборудование ЭМ проекта 7 и 7У. — «Тайфун» №7, 2001.
- Котов М.В. Последняя «семерка». — «Судостроение» №2, 2006.
- Красиков Б.Я. Опыт борьбы за живучесть кораблей и судов Краснознаменного Черноморского флота в Великую Отечественную войну 1941—1945 гг. Л., 1976.
- Лебединский М.Б. Повесть о «Сильном». Выборг, 1995.
- Лифшиц А.Л., Щедролов В.В. Эскадренный миноносец «Разумный». — «Гангут» №37—38, 2006.
- Морин А.Б. Эскадренные миноносцы типа «Гневный». — Библиотека «Гангут» №3, СПб, 1994.
- На ступенях под огнем. Л., Лениздат, 1986.
- Никифоров П.И. Последний поход «Сокрушительного». — «Гангут» №7, 1994.
- Николаев Б.Д., Петрухин П.А. Мы с «Гремящего». М., Воениздат, 1961.
- НТК НКВМФ. Сборник материалов по военному кораблестроению №2/1944, 4/1945, 6/1946, 8/1947.
- Петров П.В. Советско-финляндская война на море. Разведывательно-набеговые операции Отряда легких сил и 3-го дивизиона эсминцев Краснознаменного Балтийского флота. — «Тайфун» №9, 2000.
- Платонов А.В. Эскадренный миноносец «Сторожевой». — «Гангут» №9, 1995.
- Платонов А.В. 6 октября 1943 года: «черный» день Черноморского флота. — «Гангут» №10, 1996.
- Платонов А.В. Энциклопедия советских надводных кораблей 1941—1945. СПб, Полигон, 2002.
- Платонов А.В. Советские миноносцы. СПб, Галей Принт, 2003.
- Платонов А.В. Трагедии Финского залива. М.—СПб, ЭКС-МО/Terra Fantastica, 2005.
- Русский архив: Великая Отечественная. Т.12 (1—2). М., Терра, 1997.
- Сагоян А.А. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1952.
- Самус Д.Я. На мостике «Стойкого» (первые дни войны). — «Цитадель» №2, 1998.
- Справочник по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота. М.—Л., НКВМФ, 1940.
- Справочник по корабельному составу Северного флота. М.—Л., НКВМФ, 1944.
- Справочник по корабельному составу Черноморского флота. М.—Л., НКВМФ, 1944.
- Справочник по корабельному составу Тихоокеанского флота. М.—Л., НКВМФ, 1945.
- Тихонов А. Борьба за живучесть на эсминце «Беспощадный». — «Морской сборник» №11, 1983.
- Усов В.Ю. «Поиск «Сокрушительного» прекратить...». — «Гангут» №1, 1991.
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Вып.1—8. М., Воениздат, 1945—1951.
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып.1—6. М., Воениздат, 1945—1951.
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Вып.1—8. М., Воениздат, 1945—1946.
- Чалык Д.А. Достройка эсминцев на Неве в годы войны. — «Судостроение» №7, 1988.
- Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., Наука, 1995.
- Шлемов Ф.С. Записки корабельного инженера. СПб, СПМБМ «Малахит», 1997.
- Щедролов В.В. Две аварии эсминца «Громкий». — «Гангут» №6, 1993.
- Щедролов В.В. Краснознаменный эсминец «Громкий». — «Тайфун» №3, 2000.
- Щедролов В.В. Конвойные операции эскадренных миноносцев Северного флота в Великой Отечественной войне. — «Гангут» №9, 11, 12, 12-бис, 18, 20, 22, 1995—2000.
- Pyzik R. «Czarny dzien» Floty Czarnomorskiej. — «Okrety wojenne» №1(63), 2004.
- Ruge F. The Soviets as Naval Opponents 1941—1945. Cambridge, Patrick Stephens, 1979.
- Материалы ОЦВМА, фонды 144, 155, 1402.

## Фотоиллюстрации

- Российский Государственный архив кинофотодокументов (РГАКФД): с. 19 (вверху), 23, 117, 134, 135.
- Коллекция С.Балакина: с. 4, 7, 8, 10 (вверху), 16, 17, 19 (внизу), 20 (2 фото внизу), 22, 24, 27, 32, 34 (вверху), 40, 42, 45, 46 (внизу), 49, 54 (вверху), 56, 59, 60, 63, 69, 70 (внизу), 72, 78, 81 (внизу), 87 (внизу), 88 (внизу), 89, 90 (вверху), 94, 96 (внизу), 99, 102, 106 (вверху), 107 (вверху), 110, 120, 122, 124, 125, 128, 129 (вверху), 130, 132, 133 (вверху), 136, 138 (вверху), 139, 140, 141, 142 (внизу), 144, 147, 148, 150 (вверху), 151, 152, 153 (внизу), 154, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 170, 172, 173, 174, 177 (внизу), 180, 181, 184, 185.
- Коллекция Н.Афонина: с. 10 (внизу), 25, 33, 39, 51, 55, 57, 64, 74, 80 (внизу), 96 (вверху), 100 (внизу), 103 (внизу), 143, 149, 153 (вверху), 155, 169, 186.
- Коллекция А.Кузнецова: с. 20 (вверху), 38, 73, 87 (вверху), 90 (внизу), 91, 93 (вверху), 98 (внизу), 100 (вверху), 104, 105 (внизу), 111, 113, 114, 115, 121, 129 (внизу), 133 (внизу), 138 (внизу), 164, 176.
- Коллекция В.Костриченко: с. 12, 46 (вверху), 48, 52, 92, 101, 109, 118.
- Коллекция В.Заблочного: с. 47, 80 (вверху), 81 (вверху), 82, 86, 105 (вверху), 171, 177 (2 фото вверху).
- Коллекция К.Кулагина: с. 54 (внизу), 95, 106 (внизу), 107 (внизу), 108, 127, 150 (внизу).
- Коллекция Б.Лемачко: с. 66, 76, 84, 119, 182, 187 (вверху).
- Коллекция А.Одайника: с. 70 (вверху), 93 (внизу), 98 (вверху), 137, 175, 191.
- Коллекция П.Липатова: с. 50, 88 (вверху), 97.
- Коллекция А.Заикина: с. 34 (внизу), 103 (вверху).
- Архив Л.Диамента: с. 142 (вверху), 146.
- Internet: с. 187 (внизу).



# Список сокращений

АНИМИ — Артиллерийский научно-исследовательский морской институт;  
 БТШ — быстроходный (базовый) тральщик;  
 ВНОС — воздушное наблюдение, оповещение и связь;  
 ГАС — гидроакустическая станция;  
 ГК — главный калибр;  
 ГТЗА — главный турбозубчатый агрегат;  
 ГЭУ — главная энергетическая установка;  
 ДП — диаметральной плоскость;  
 кбт — кабельтов;  
 КБФ — Краснознаменный Балтийский флот;  
 КДП — командно-дальномерный пост;  
 КО — котельное отделение;  
 КП — командный пункт;  
 ЛФТИ — Ленинградский физико-технический институт;  
 МКО — машинно-котельные отделения;  
 МО — машинное отделение;  
 МПУАЗО — морские приборы управления артиллерийским зенитным огнем;  
 ОВР — охрана водного района;  
 ОЛС — отряд легких сил;  
 ПВО — противовоздушная оборона;

ПУС — приборы управления артиллерийской стрельбой;  
 ПЭЖ — пост энергетики и живучести;  
 РККА — Рабоче-Крестьянская Красная Армия;  
 РККФ — Рабоче-Крестьянский Красный флот;  
 РЛС — радиолокационная станция;  
 СВП — стабилизированный визирный пост;  
 СКР — сторожевой корабль;  
 СРЗ — судоремонтный завод;  
 ССЗ — судостроительный завод;  
 СФ — Северный флот;  
 ТЗА — турбозубчатый агрегат;  
 ТОФ — Тихоокеанский флот;  
 ТТЗ — тактико-техническое задание;  
 ТТЭ — тактико-технические элементы;  
 УРО — управляемое ракетное оружие;  
 ЦАС — центральный автомат стрельбы;  
 ЦАП — центральный артиллерийский пост;  
 ЦКБ — центральное конструкторское бюро;  
 ЧФ — Черноморский флот;  
 шп. — шпангоут;  
 ЭОН — Экспедиция особого назначения;  
 ЭУ — энергетическая установка.

## АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

## СЕРИЯ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫХ ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКИХ МОНОГРАФИЙ



Книги серии, вышедшие в 2006—2007 годах:

Линкоры Второй мировой: ударная сила флота.  
 Авианосцы Второй мировой: новые властелины океанов.

Крейсера Второй мировой: охотники и защитники.  
 Японские линкоры Второй мировой: «Ямато» и «Мусаси».

Советские крейсера Великой Отечественной: от «Кирова» до «Кагановича».

Атакуют «шнелльботы»: торпедные катера Кригсмарине.

Советские авианосцы: авианесущие крейсера адмирала Горшкова.

«Карманные линкоры»: корсары Третьего рейха.

Тяжелый танк «Тигр»: смертельное оружие рейха.

Тяжелый танк ИС-2: наш ответ «тиграм».

Т-34: лучший танк Второй мировой.

Танк прорыва KB: «Клим Ворошилов».

Средний танк «Шерман»: вместе и против Т-34.

«Пантера»: стальная кошка Панцерваффе.

Тяжелый танк Т-35: сухопутный дредноут Красной Армии.

Средний танк Pz.IV: «рабочая лошадка»

Панцерваффе.

Легкие танки Второй мировой.

МиГ-3: первый фронтовой высотный истребитель.

«Фокке-Вульф» FW 190: многоцелевой истребитель Люфтваффе.

«Морская кампания от Балакина и Дашьяна» — журнал для любителей истории флота и кораблестроения. В каждом номере этого иллюстрированного издания — чертежи и фотографии боевых кораблей всех стран и всех времен, подробное описание их конструкции и истории службы, цветные схемы окраски. Журнал издается с июля 2006 года. Самый надежный способ получить все его номера — оформить подписку в любом почтовом отделении; индекс по каталогу «Роспечати» — 18330.



Балакин Сергей Анатольевич

## Легендарные «Семёрки» Эсминцы «Сталинской» серии

«Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»



ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5  
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»  
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.  
**Интернет/Home page — [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru)**  
Электронная почта (E-mail) — [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»  
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

**Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:**  
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г.Видное,  
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,  
многоканальный тел. 411-50-74  
**E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)**

**Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:**  
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.  
127254, Москва, ул.Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.  
**[www.eksmo-kanc.ru](http://www.eksmo-kanc.ru) e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru)**

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве  
в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12  
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.  
Москва, ул.Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.  
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.  
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16  
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

**В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:**

«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34  
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:**

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д.84Е.  
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.  
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.  
Тел. (8312) 72-36-70.  
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.  
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.  
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: [sale@eksmo.com.ua](mailto:sale@eksmo.com.ua)

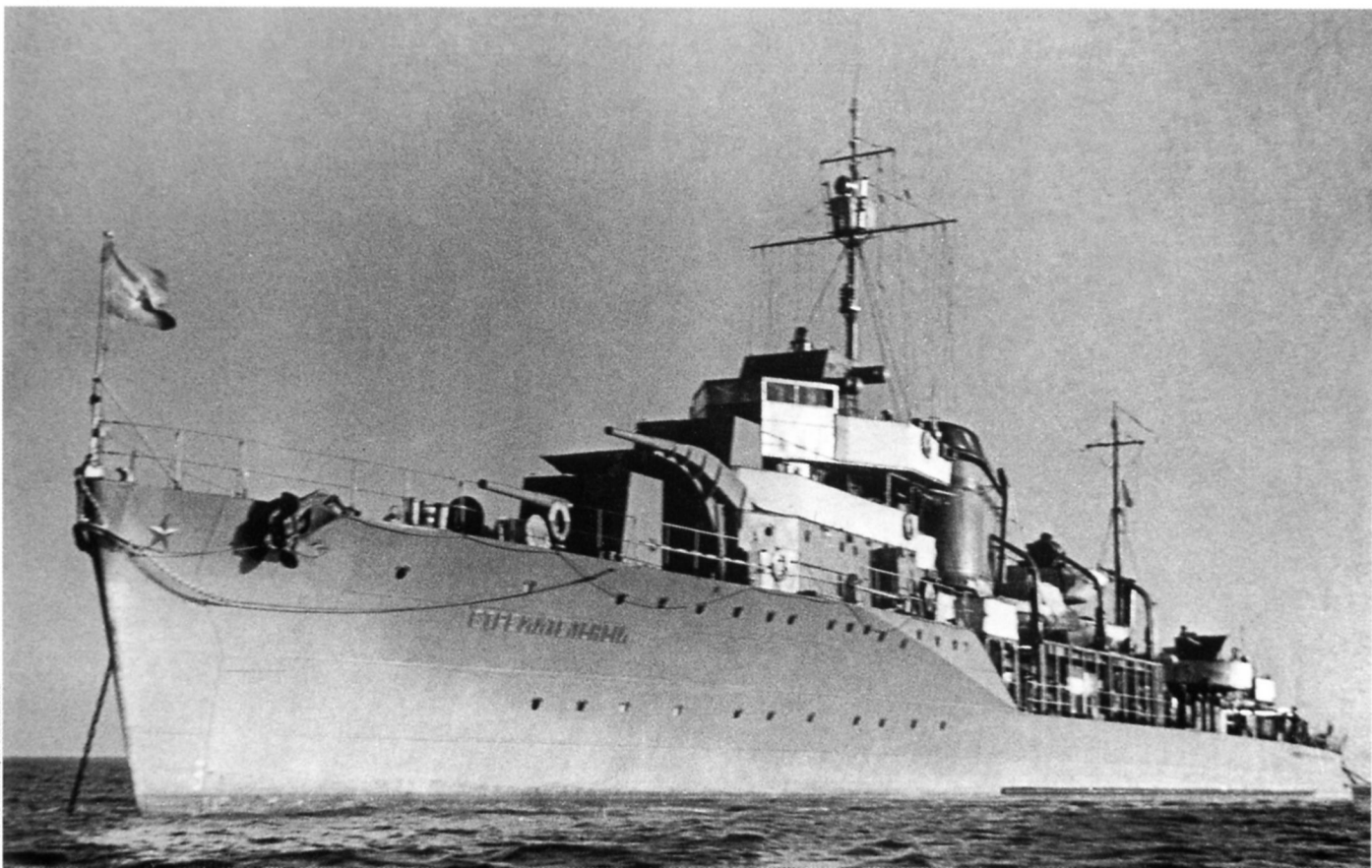
Подписано в печать с готовых диапозитивов 15.08.2007.  
Формат 84×108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.  
Бум. тип. Усл. печ. л. 21,84. Тираж 4000 экз.  
Заказ № 2654.

Отпечатано с готовых диапозитивов заказчика  
в издательско-полиграфическом комплексе «Звезда».  
614990, г. Пермь, ГСП-131, ул. Дружбы, 34.



Эсминец «Гневный» на Таллинском рейде, 1940 г.

Эсминец «Стремительный», осень 1938 г.







Крупнокалиберный пулемет «Кольт-Браунинг» на кормовой надстройке эсминца «Гремящий».

На заднем плане – эсmineц «Грозный» и два сторожевых корабля типа «Ураган», 1942 г.

Эсmineц «Гремящий» в Кольском заливе. Снимок сделан с борта подводной лодки К-21, 1942 г.

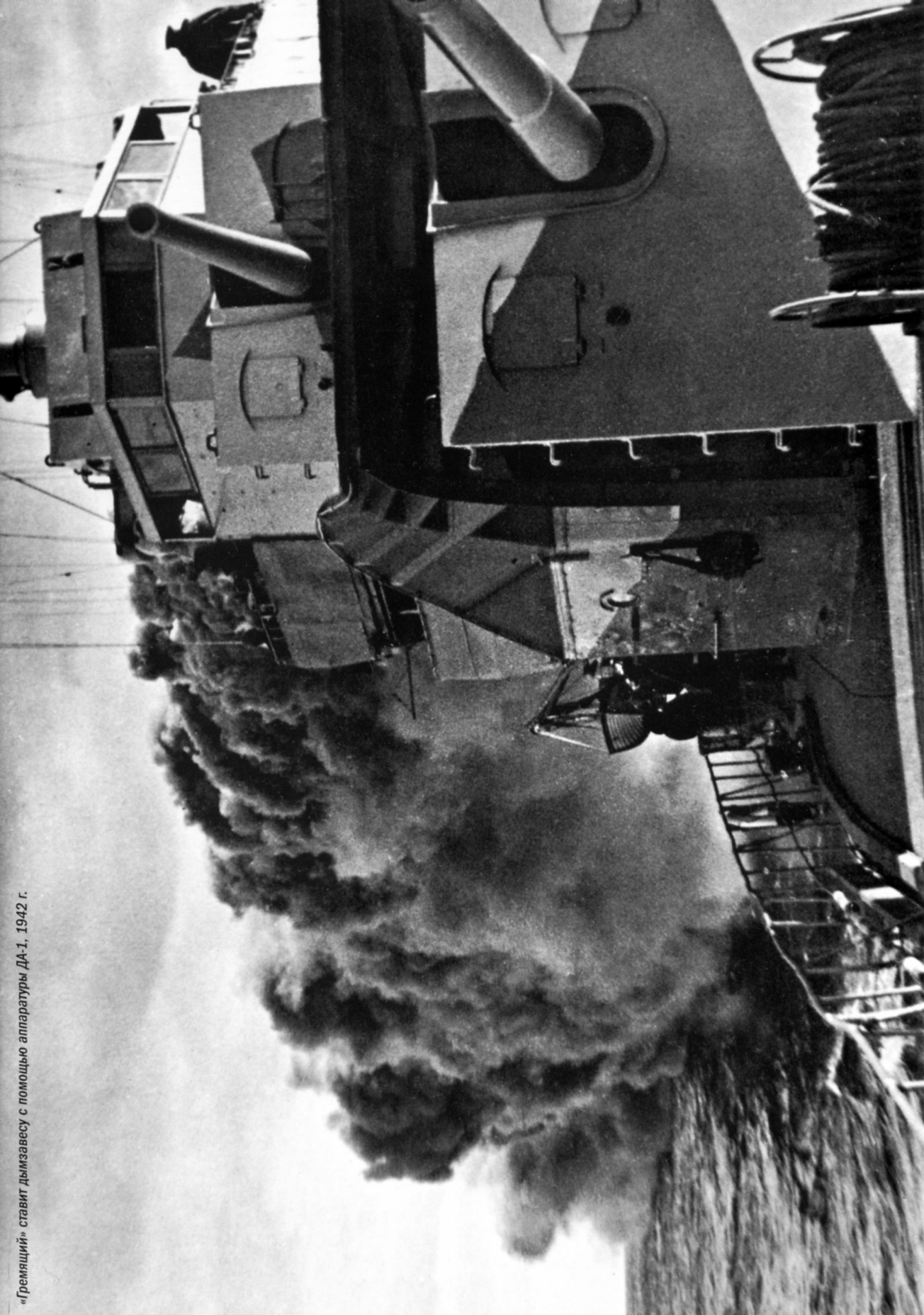




Гвардейский эсmineц «Гремящий» в 1943—1944 гг.

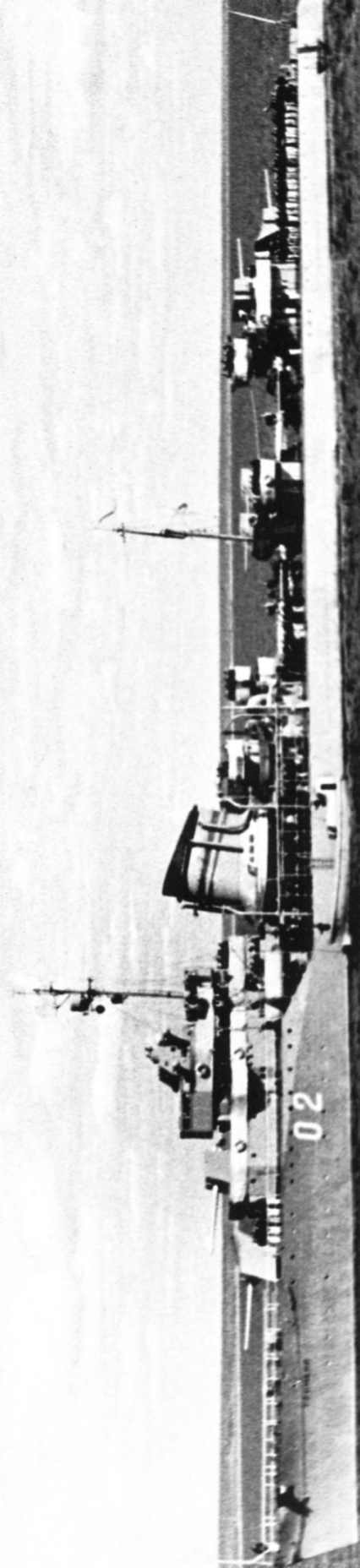
Фото Р.Диамента



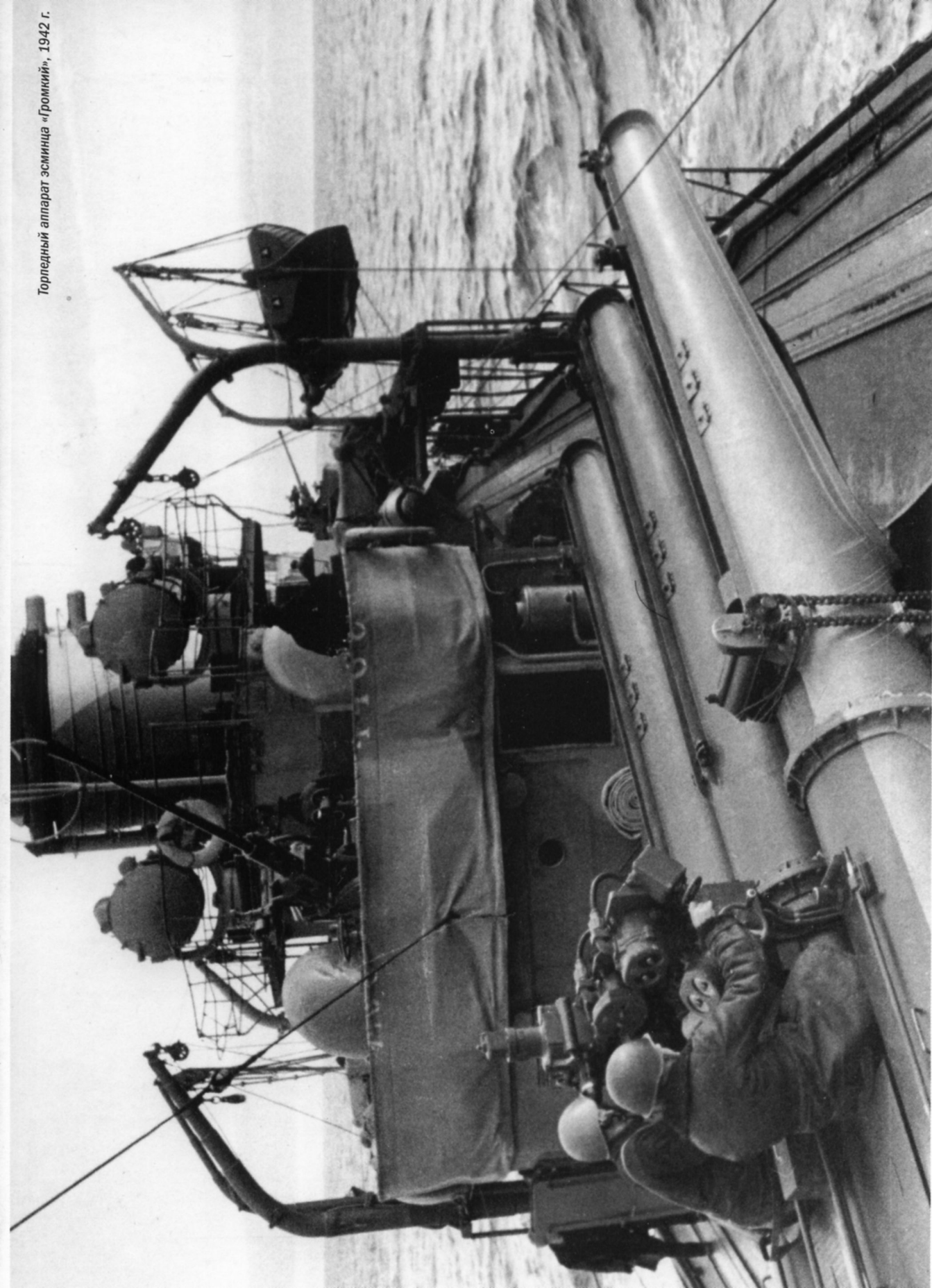




Эскадренный миноносец «Громкий», 1945 г.



Торпедный аппарат эсминца «Громкий», 1942 г.





Эсминец «Британский», 1942 г.





37-мм автомат 70-К эсминца «Бойкий», 1943 г.

«Бойкий» на параде в Севастополе, 1945 г.

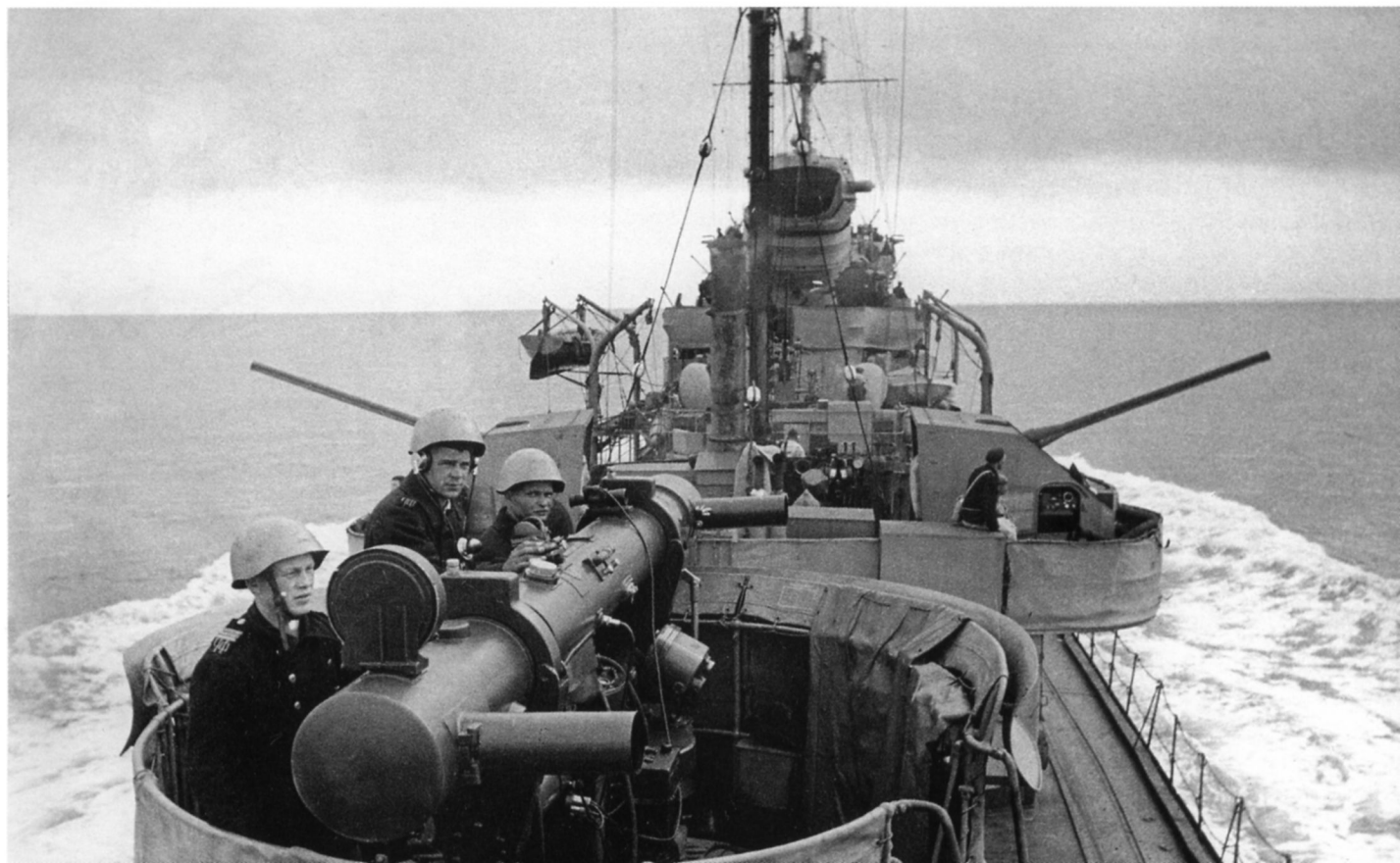




Эсминец «Беспощадный», 1943 г.

Кормовой дальномерный пост эсминца «Беспощадный», 1943 г.

Оба фото РГАНФД





Эсминец «Резвый» во Владивостоке, 1940–1941 гг.

Учебные стрельбы на эсминце «Резвый», 28 апреля 1943 г.

Оба фото из коллекции С. Балакина







Эсминцы в бухте Золотой Рог во Владивостоке. Справа — «Резвый», 1945 г.

Эсминец «Расторопный», примерно 1943–1944 гг.

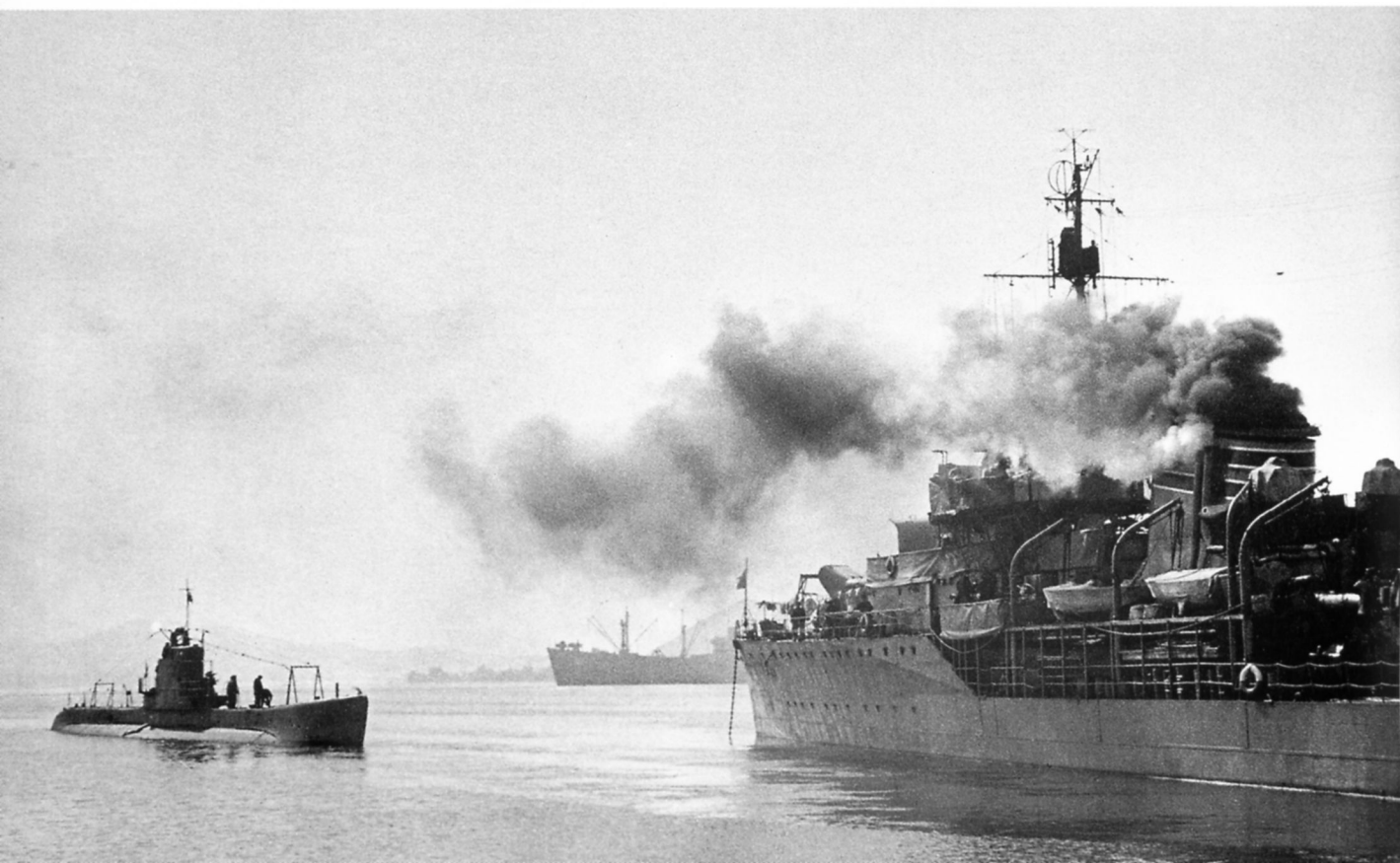
Оба фото из коллекции С.Балакина

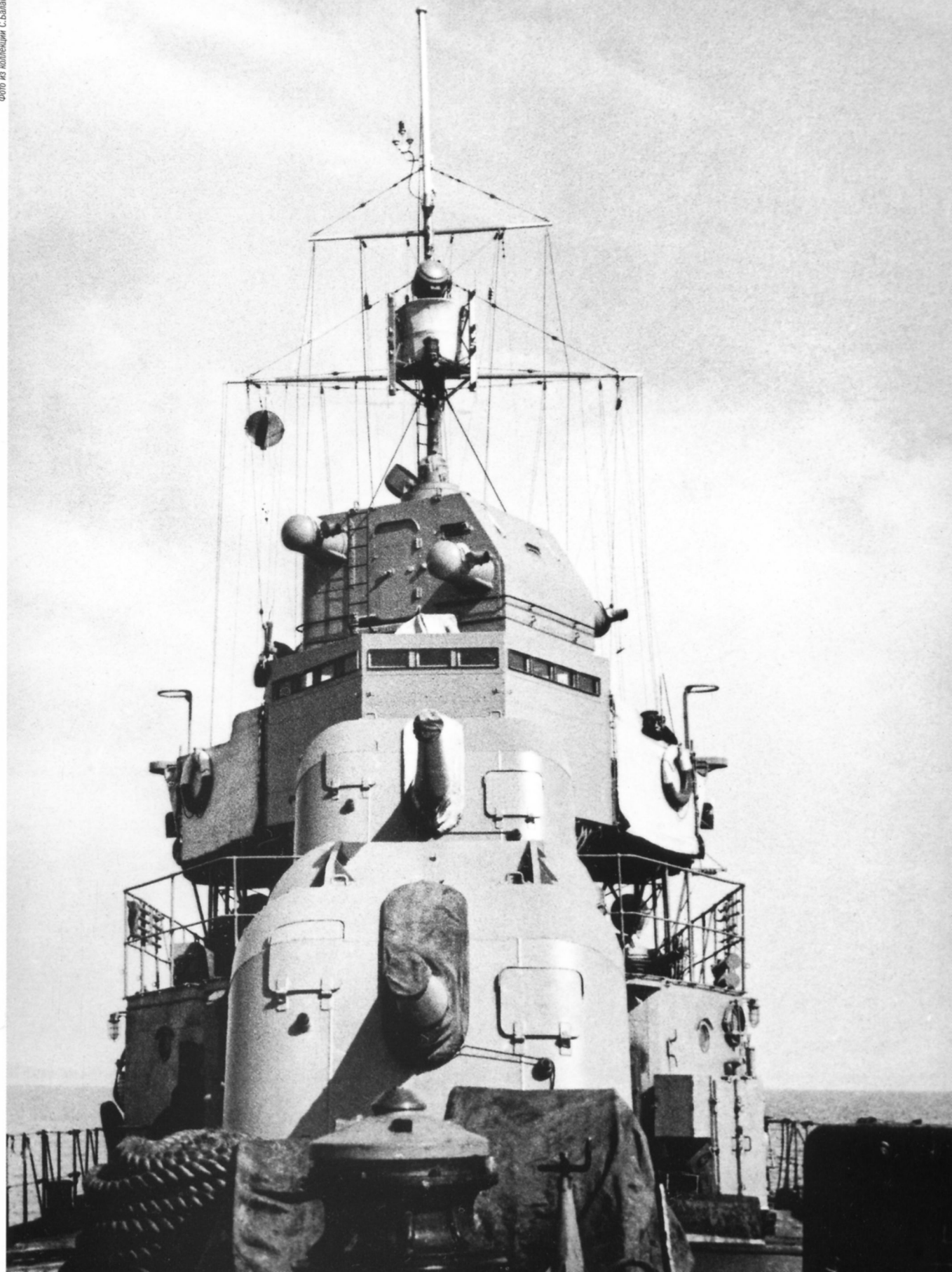




«Семерки» Тихоокеанского флота на учениях. На переднем плане – «Редкий».

Бухта Золотой Рог, 12 марта 1945 г. Слева – подводная лодка типа «Щ» V серии, справа – эсминец «Рекордный».





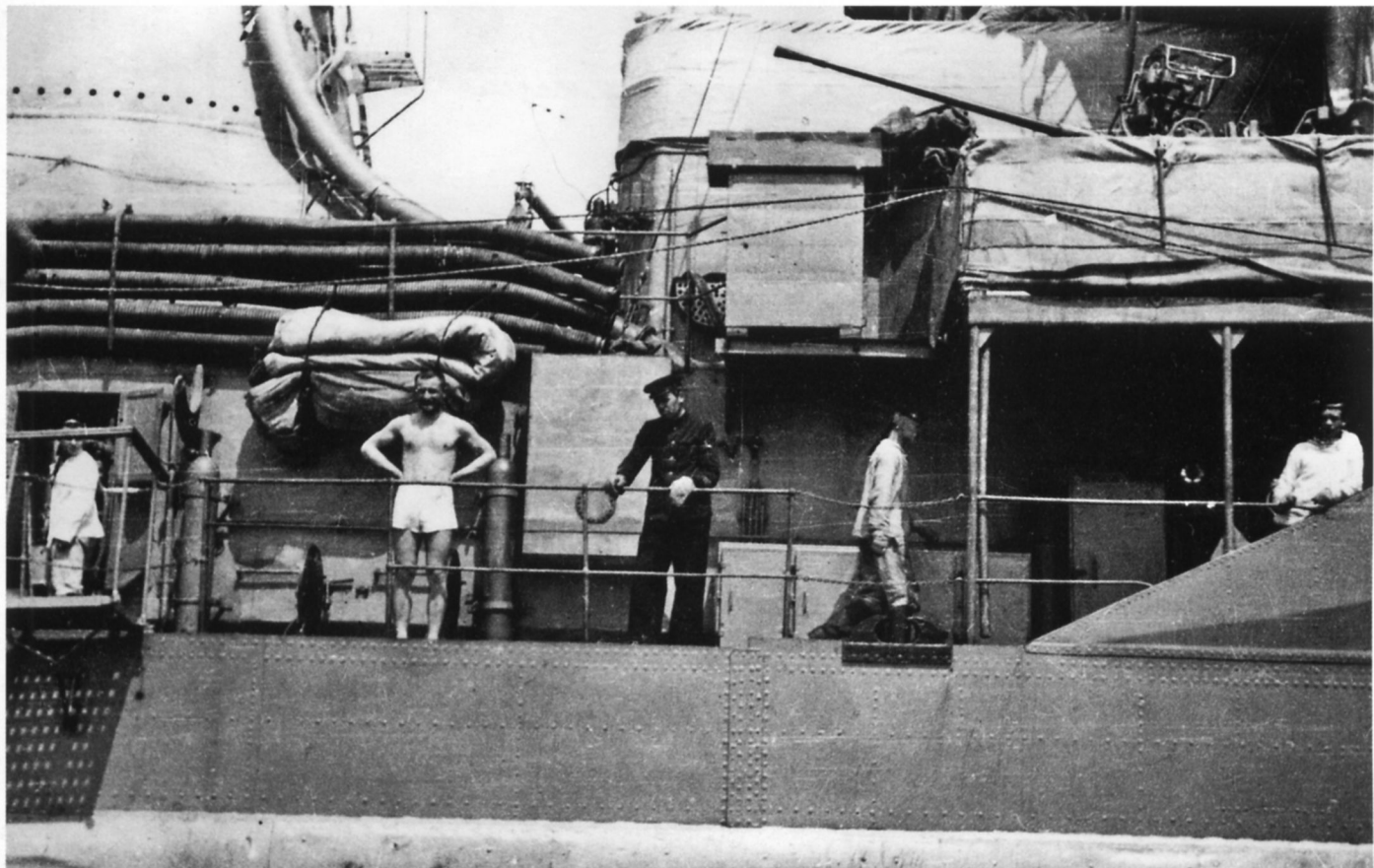


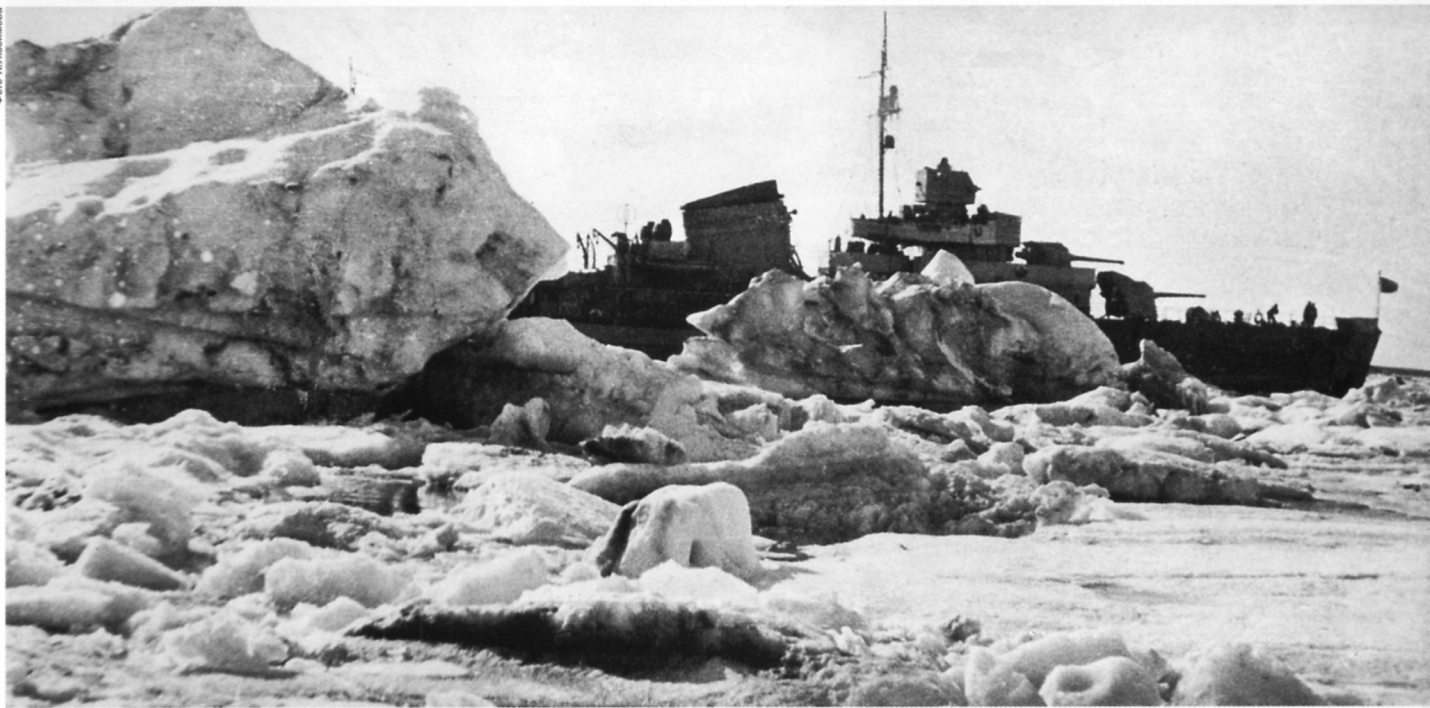


Эсминец «Разъяренный» в ледовой «шубе» перед уходом на Северный флот, июль 1942 г.

Эсминец «Разумный» за сутки до ухода из Владивостока на Север, 14 июля 1942 г.

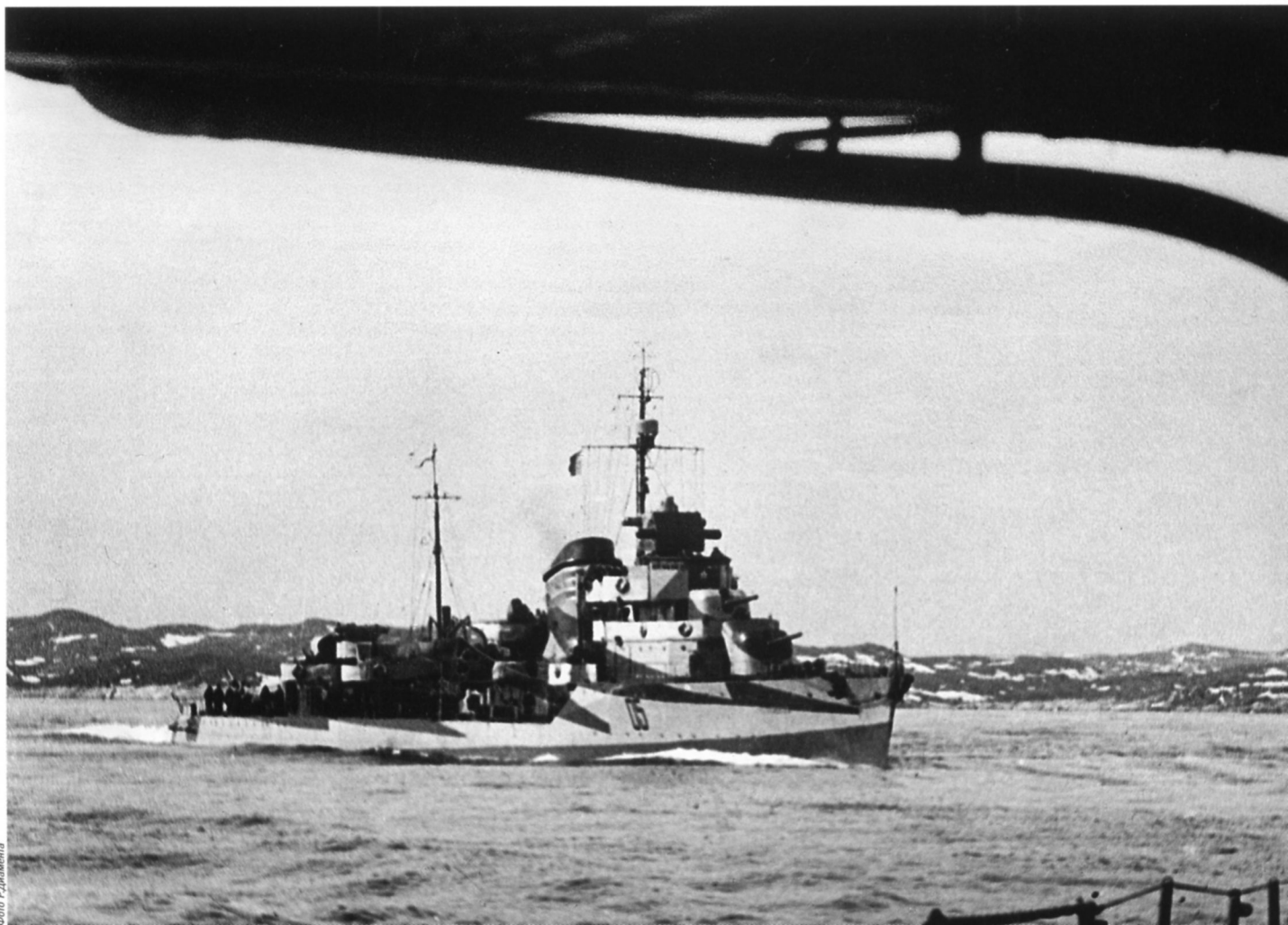
Рядом с кожухом дымовой трубы видны запасные шланги для приема топлива во время перехода.



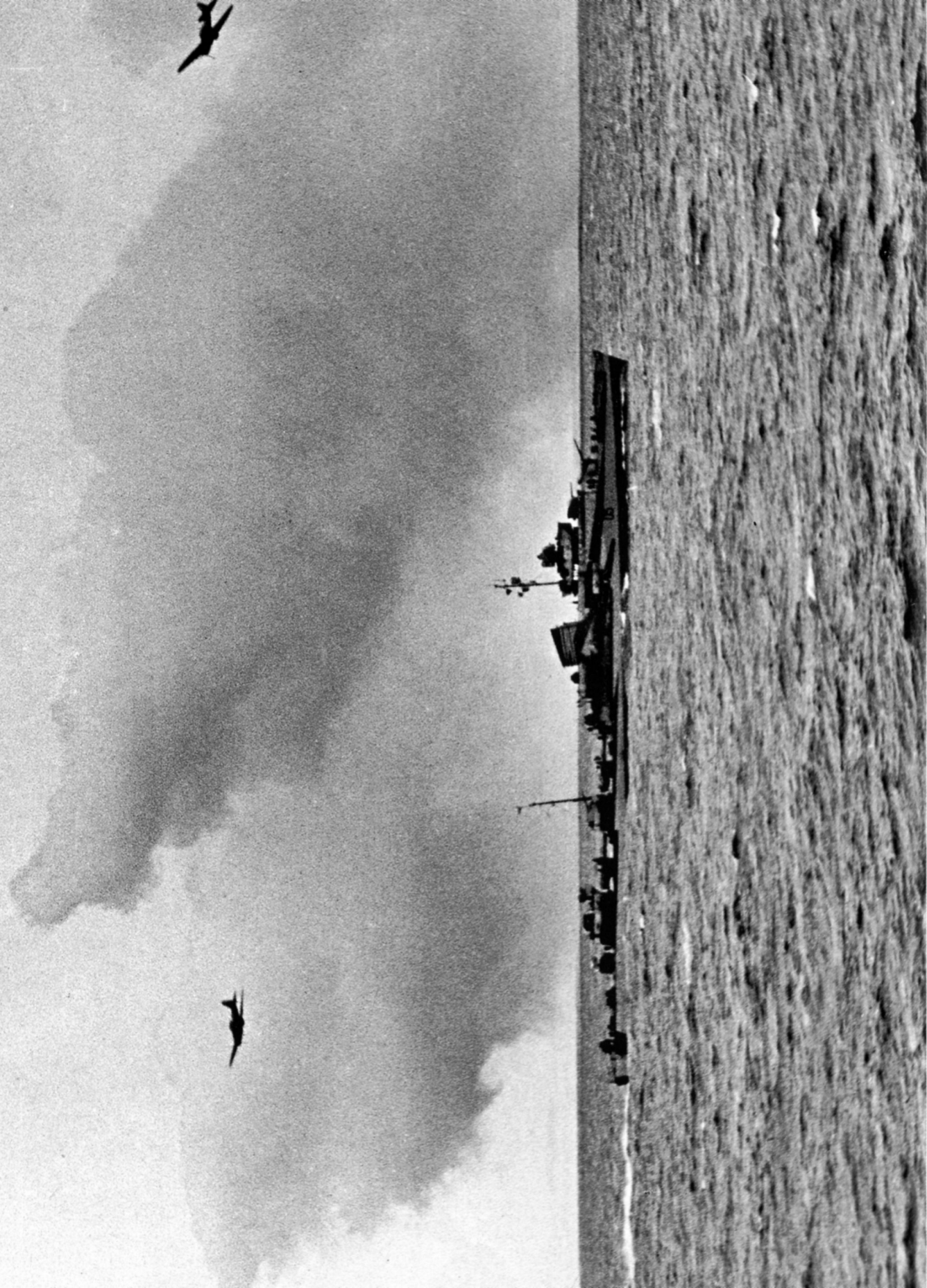


«Разумный» во время перехода в составе ЗОН-18, август—сентябрь 1942 г.

«Разумный» в камуфляжной окраске, 1944 г.



Эсминец «Разумный» в Баренцевом море под прикрытием самолетов Ил-2, 1944 г.





Эсминец «Разумный» в учебном походе, 15 февраля 1949 г.

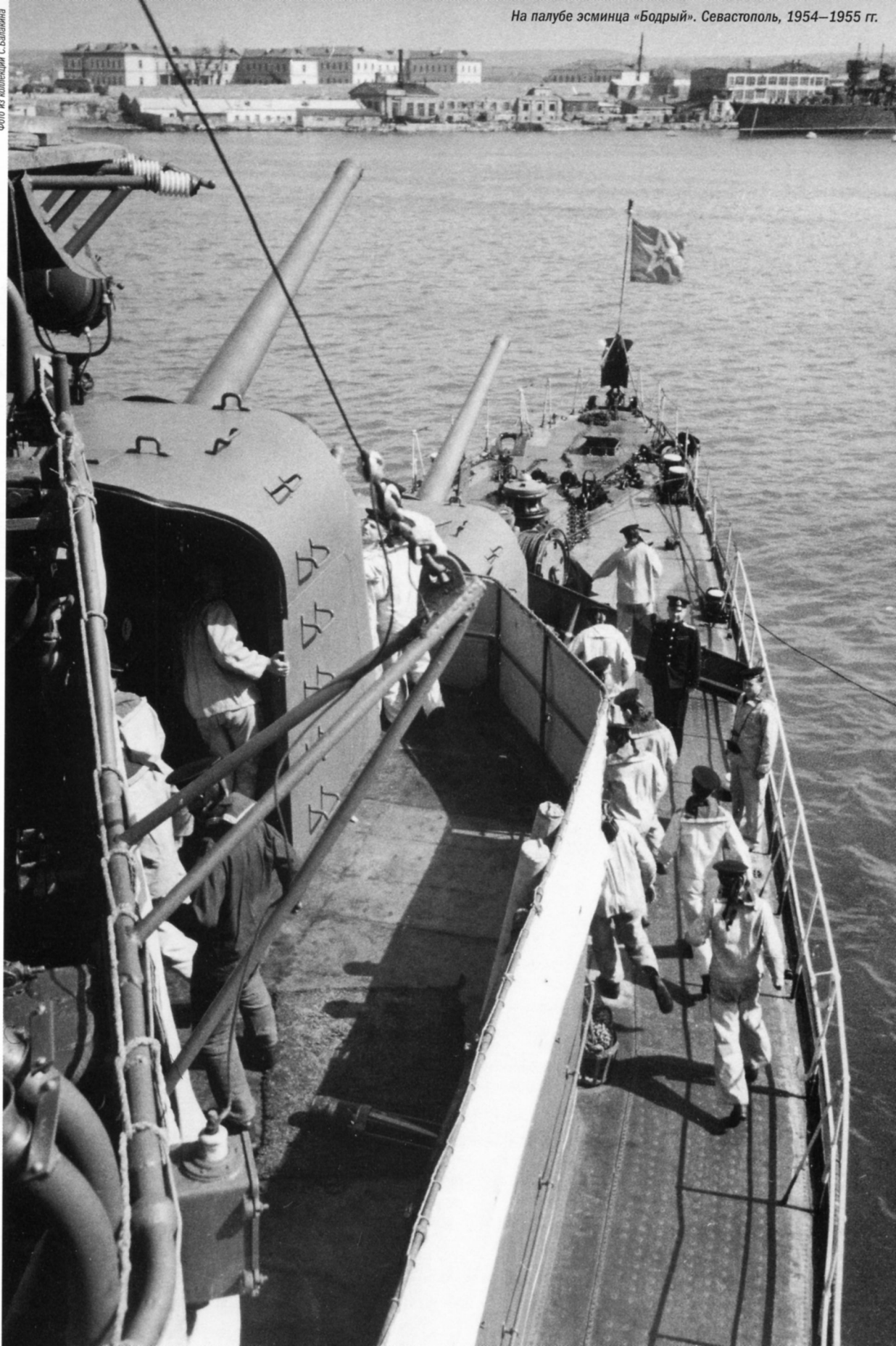




Списанное судно-мишень СМ-14 (бывший эсминец «Разумный») на корабельном кладбище в Росте (г. Мурманск), 1963—1964 гг.

Оба фото из коллекции С.Балакина







«Громкий» после модернизации, 1957 г.



Эсминцы проекта 7У Балтийского флота на маневрах,  
первая половина 1941 г.





Эсминец «Сообразительный» ведет огонь по неприятельским позициям из Севастопольской бухты, 1941—1942 гг.

«Сообразительный» в Поти, 1943 г.

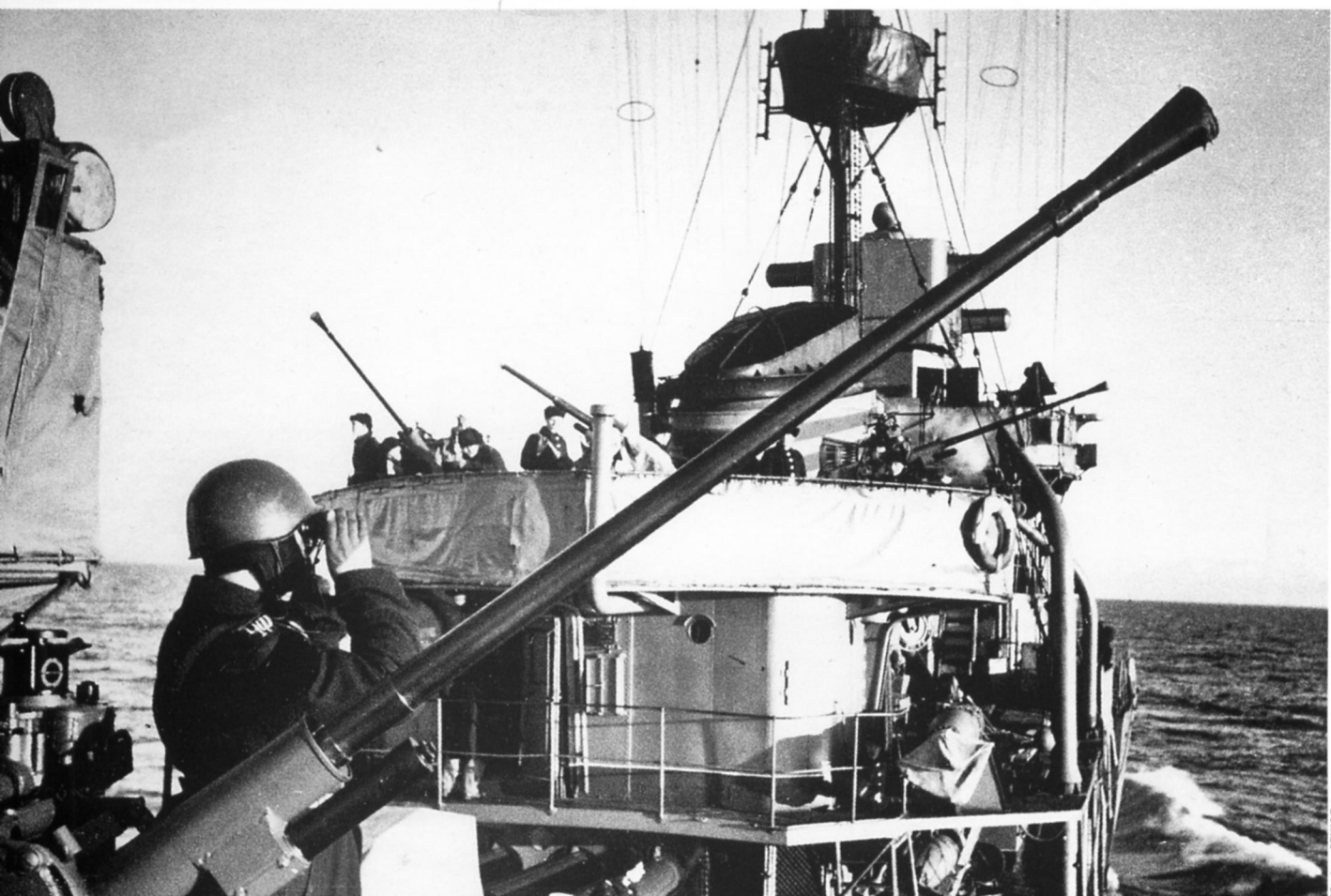




«Сообразительный» пересекает курс возвращающегося из  
Севастополя лидера «Ташкент», готовясь принять с него раненых  
солдат и эвакуируемых мирных жителей, 27 июня 1942 г.  
Обратите внимание: поврежденный вражеской авиацией лидер  
сидит в воде по самые якорные клюзы.



На нижнем снимке хорошо видно смешанное зенитное вооружение, установленное на площадке позади первой дымовой трубы: два 37-мм автомата 70-К и один 45-мм полуавтомат 21-К.



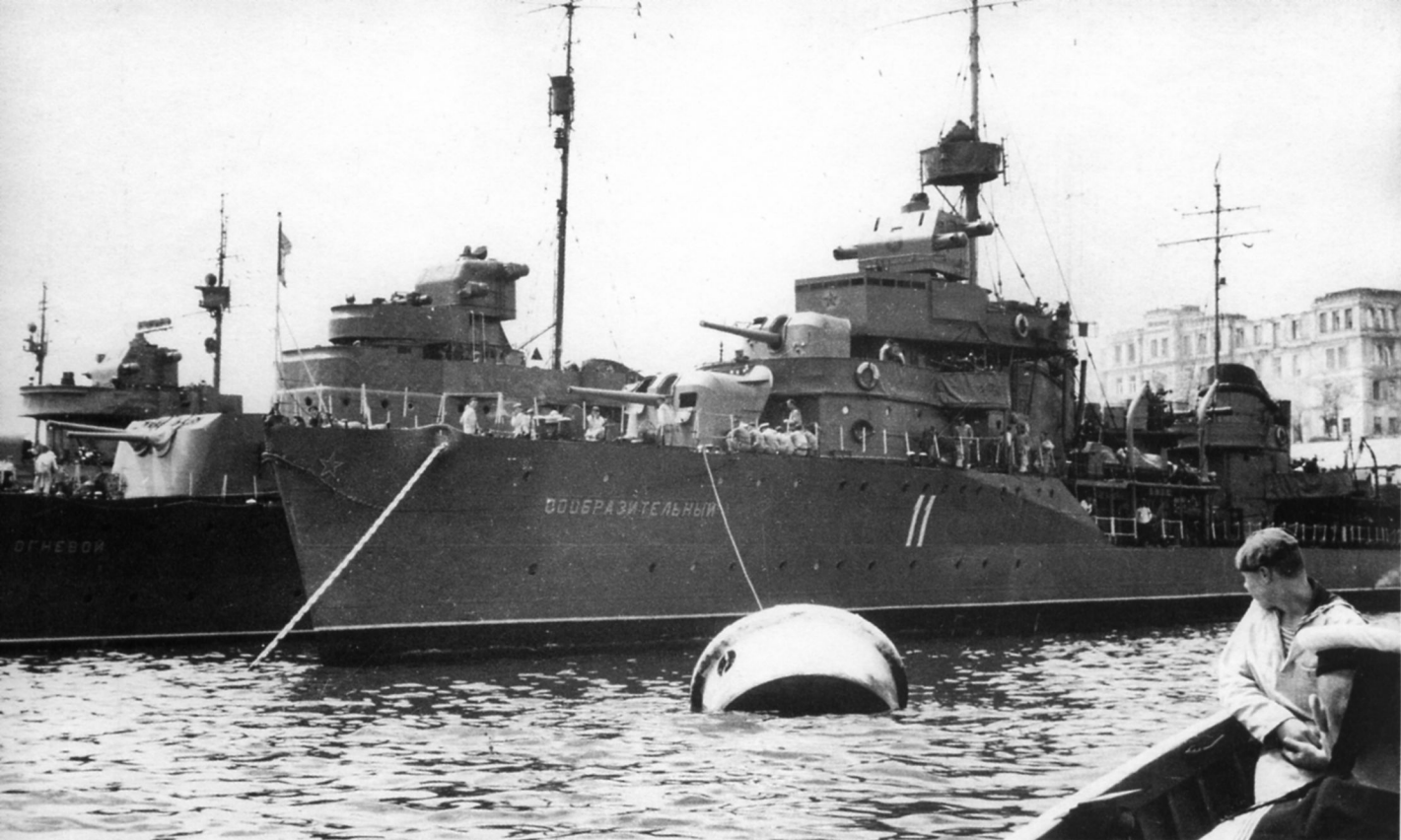


Вручение наград морякам «Сообразительного». Справа у кормовой 130-мм пушки —  
командующий Черноморским флотом адмирал Ф.С.Октябрьский, 1943 г.

«Сообразительный» в освобожденном Севастополе, 1945 г.  
На заднем плане виден трофейный румынский эсминец типа «Мэрзешти».







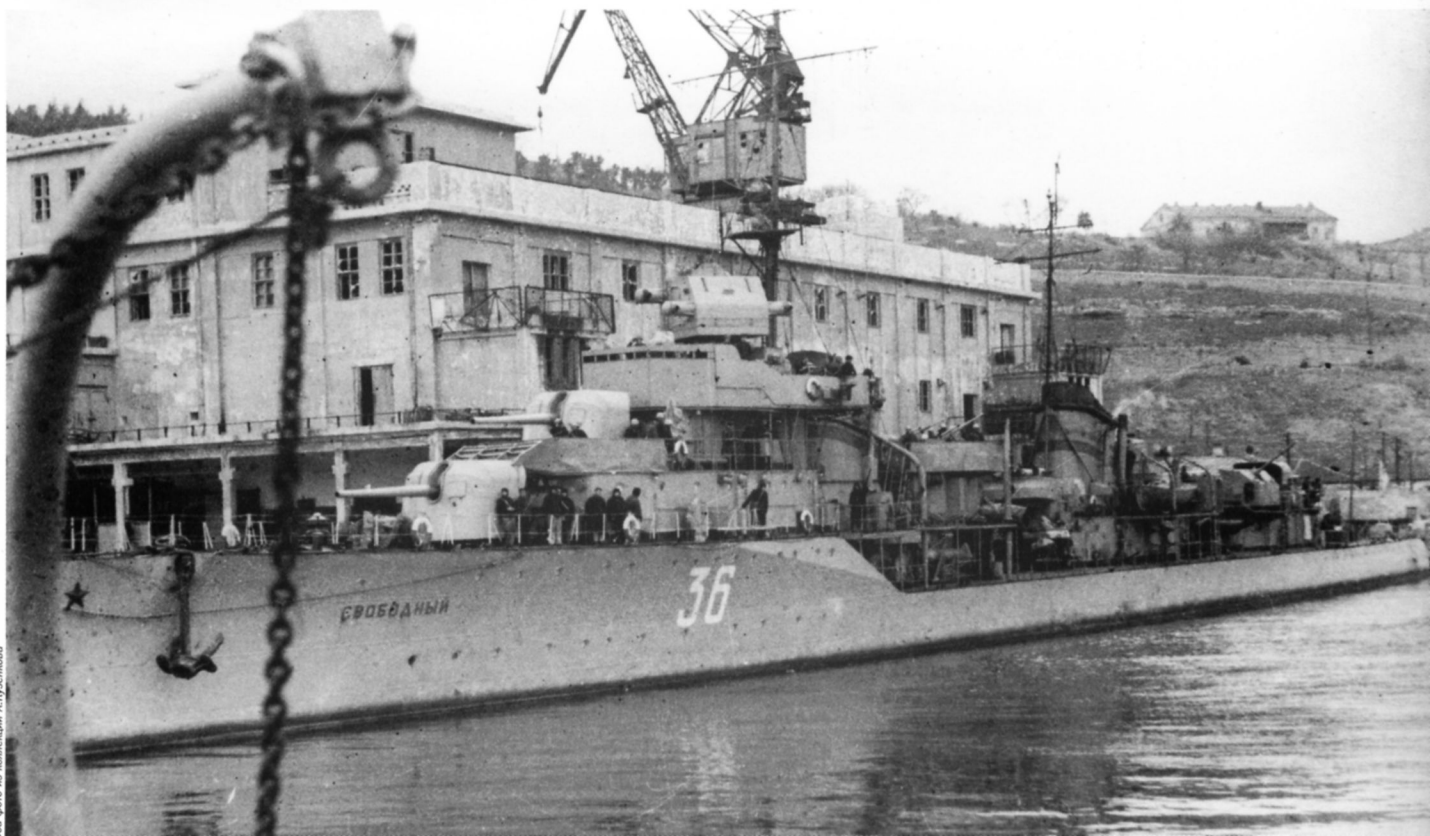
Эсминцы в Севастопольской бухте, май 1945 г. На переднем плане — «Сообразительный», за ним — «Огневой» и «Бодрый».

«Сообразительный» после модернизации, 1947 г.





«Свободный» в Севастополе, 1942 г.



Эсминец «Свободный» после воздушного налета 10 июня 1942 г.



Фото из коллекции Б. Лещенко

Эсминец «Совершенный», затонувший в акватории  
Севастопольского морского завода, 1942 г.



Фото из коллекции А. Кузнецова





Эсmineц «Свирепый» в камуфляжной окраске, 1944–1945 гг.

Швартовка двух «семерок-У» на рейде, примерно 1945–1947 гг. Справа — эсmineц «Свирепый».



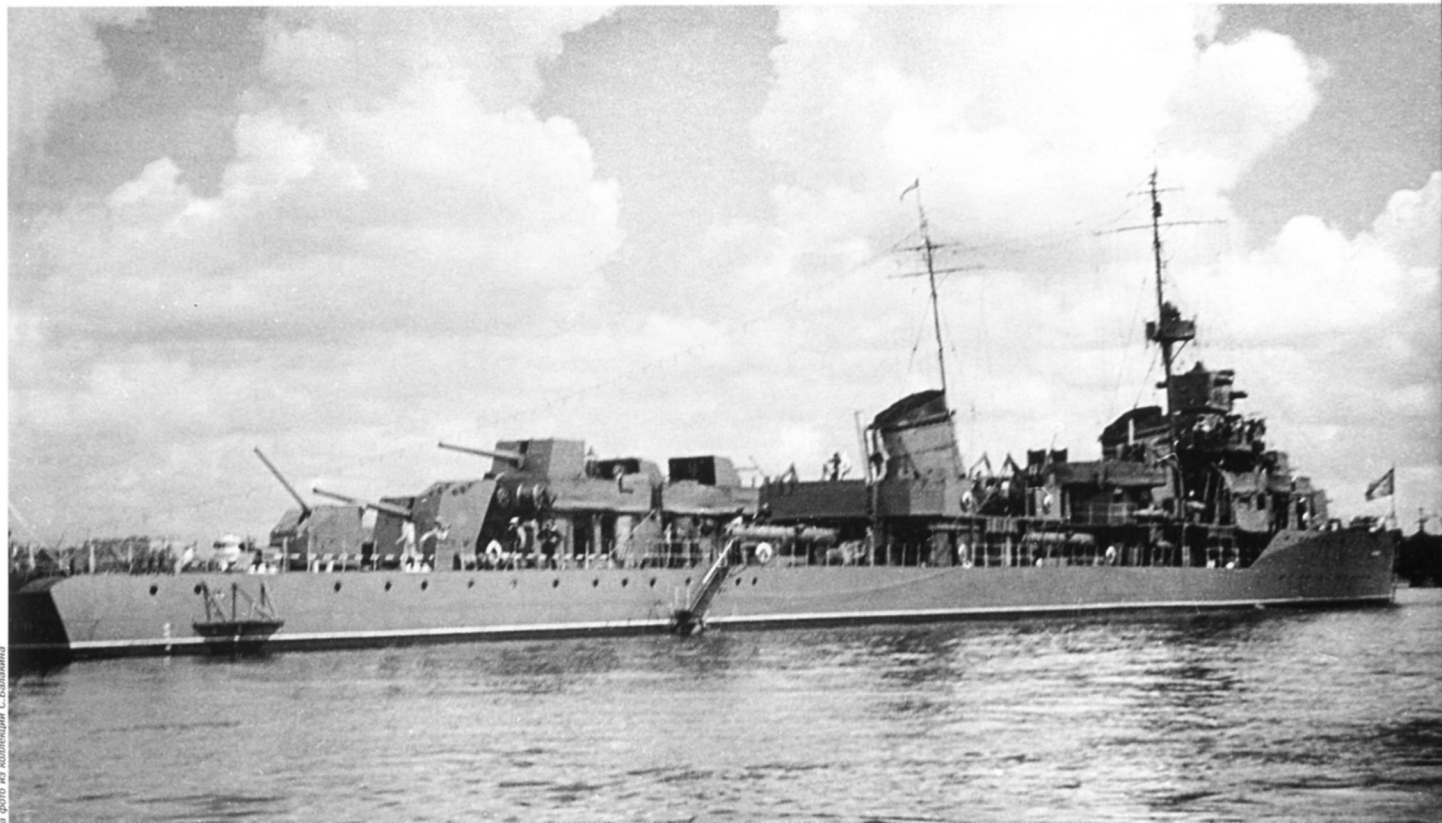


Корабли КБФ  
в базе Порккала-Удд  
в Финляндии, 1946 г.  
Фото сделано с  
мостика крейсера  
«Максим Горький»;  
впереди стоят  
эсминцы «Славный»  
(слева) и «Свирепый».



На палубе эсминца «Вице-адмирал Дрозд», 1944—1945 гг.

«Вице-адмирал Дрозд» на Неве, 1945 г.





Гвардейский эсминец «Вице-адмирал Дрозд» на параде  
в честь Дня ВМФ, Ленинград, июль 1959 г.



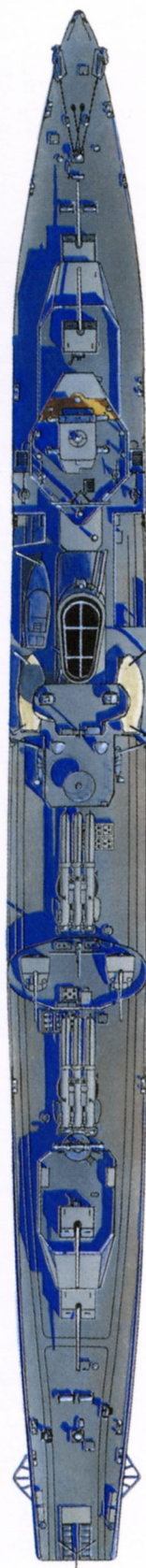
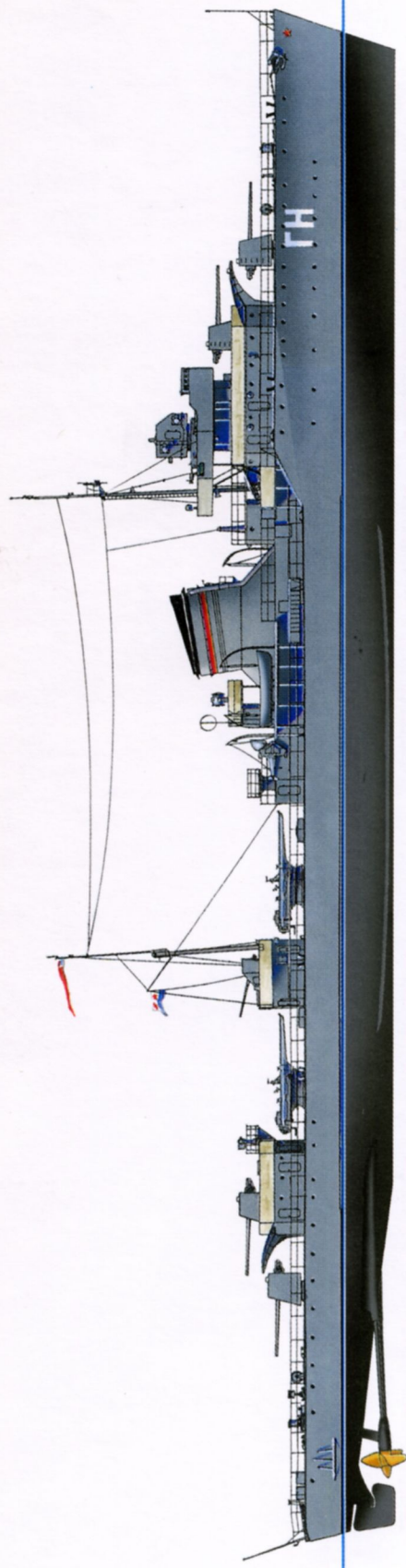
Фото из коллекции С.Балакина



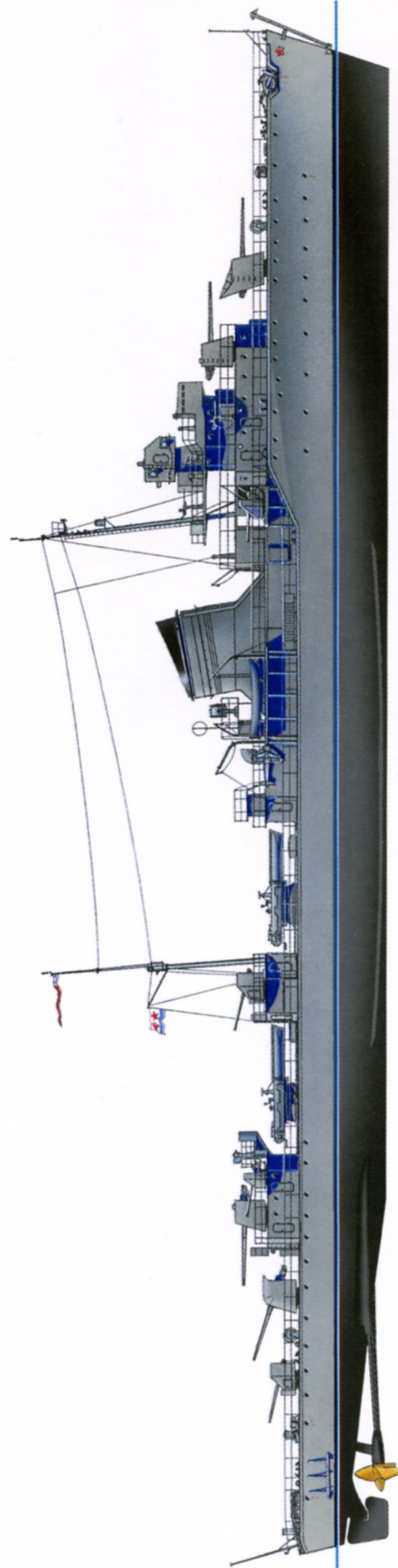
Эсминец «Сообразительный» в штормовом море  
Художник А. Заикин





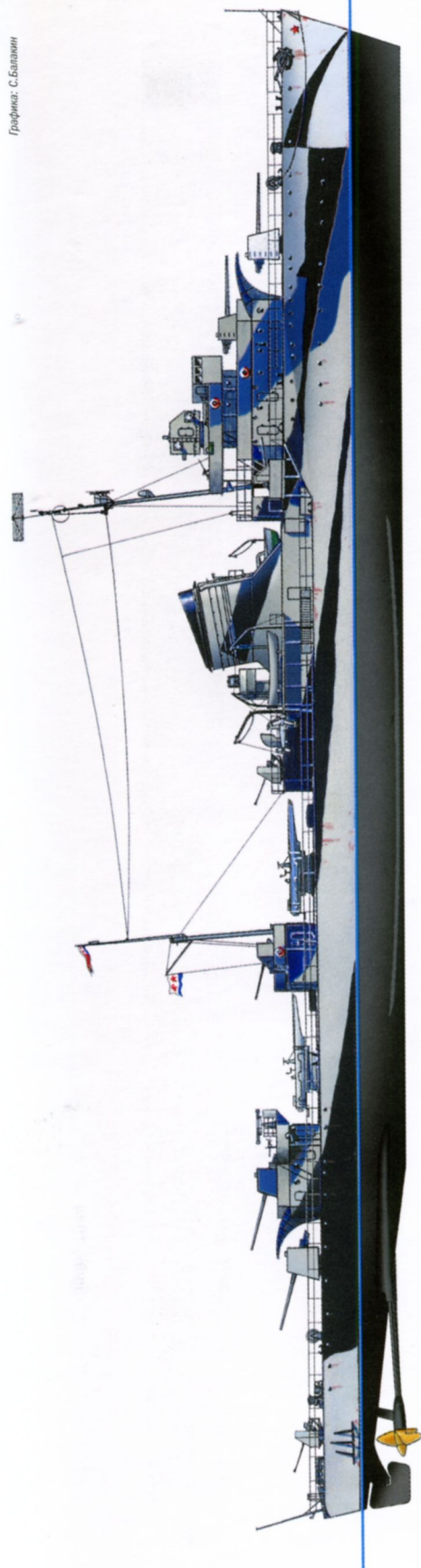


Эскадренный миноносец «Гневный», 1939 г.

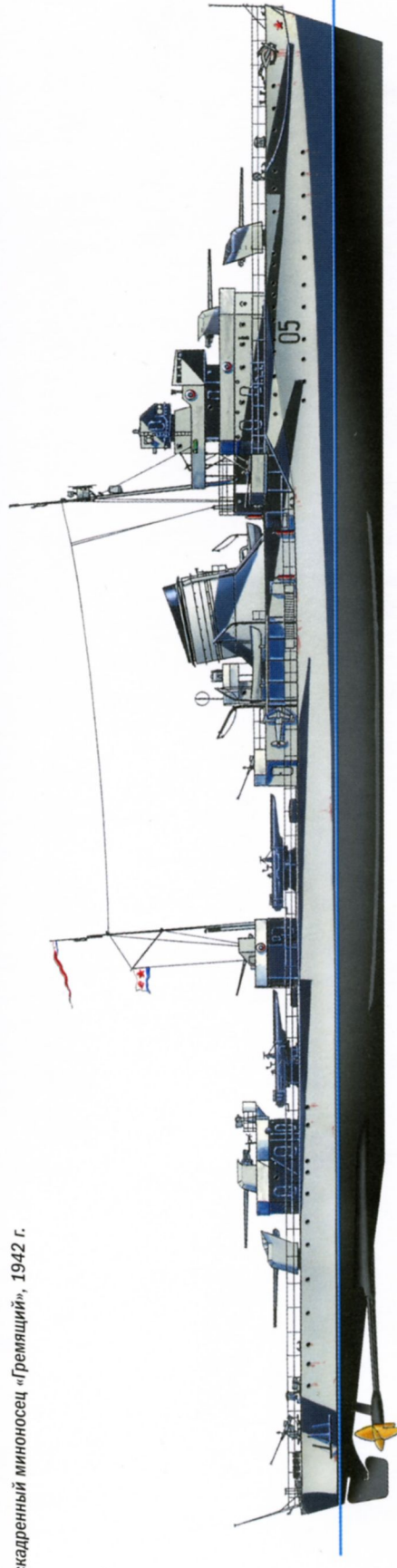


Эскадренный миноносец «Грозный», 1944 г.

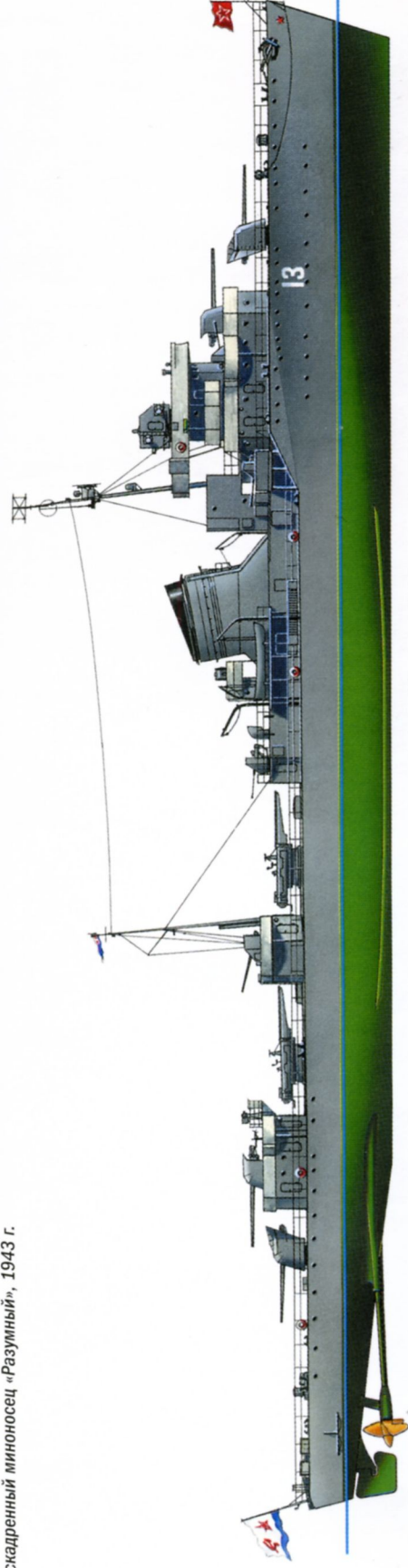




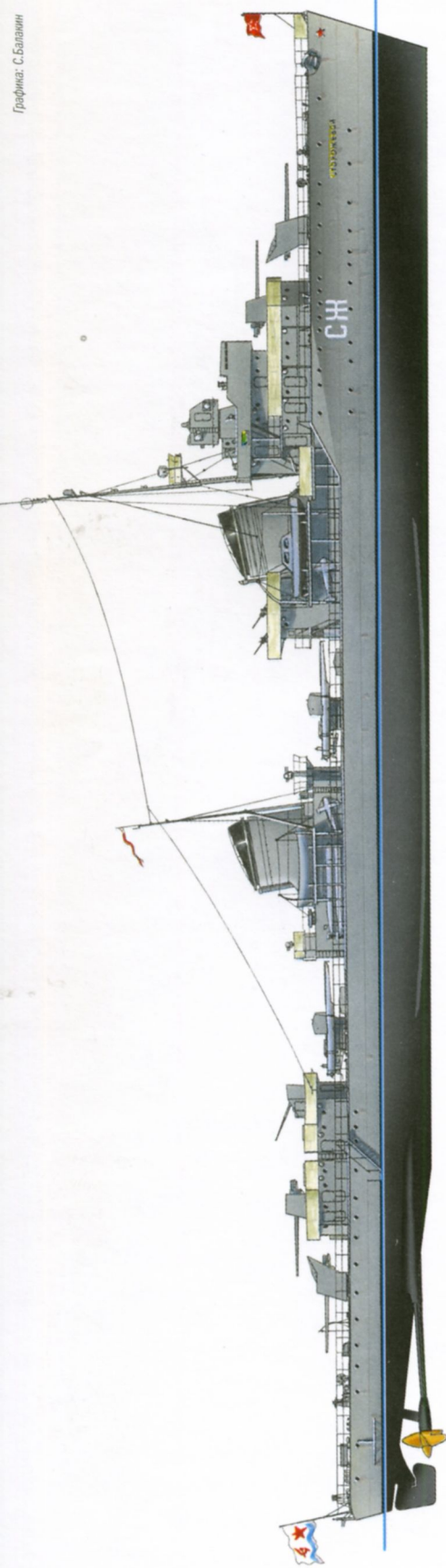
Эскадренный миноносец «Гремячий», 1942 г.



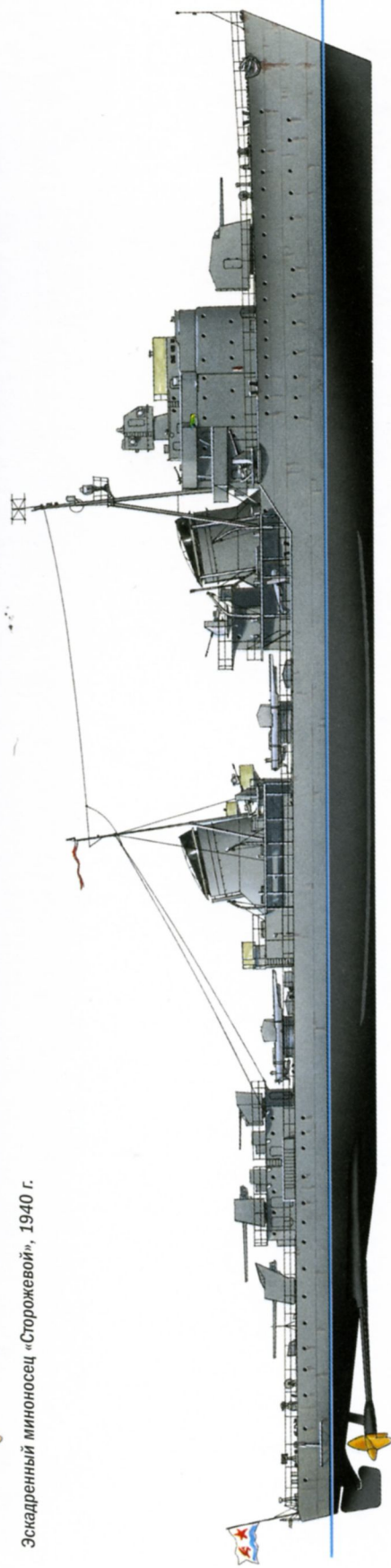
Эскадренный миноносец «Разумный», 1943 г.



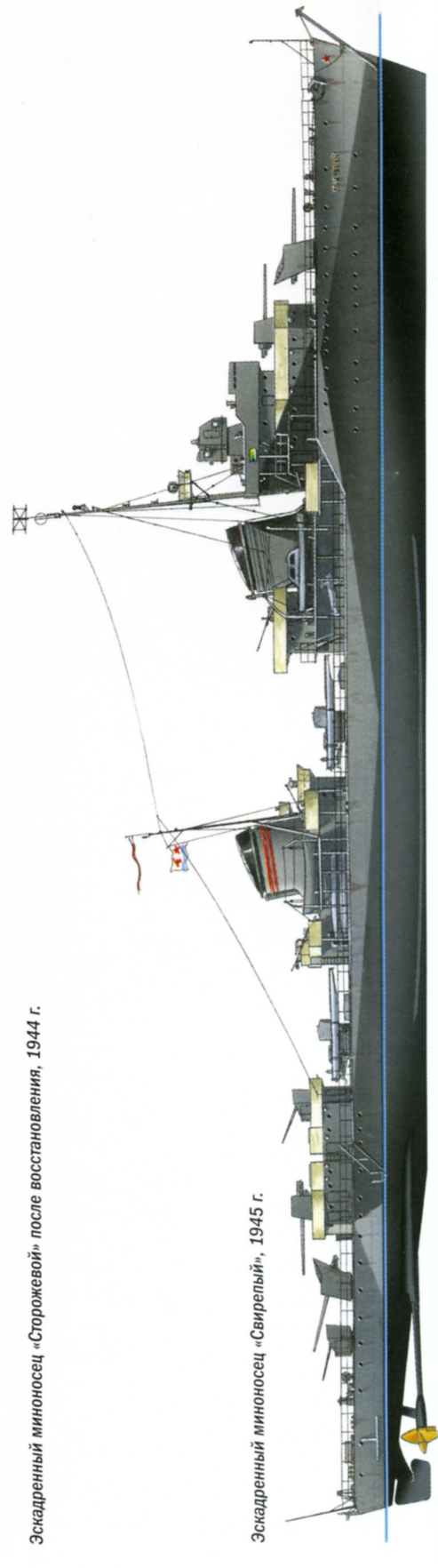
Краснознаменный эскадренный миноносец «Бодрый», 1945 г.



Эскадренный миноносец «Сторожевой», 1940 г.

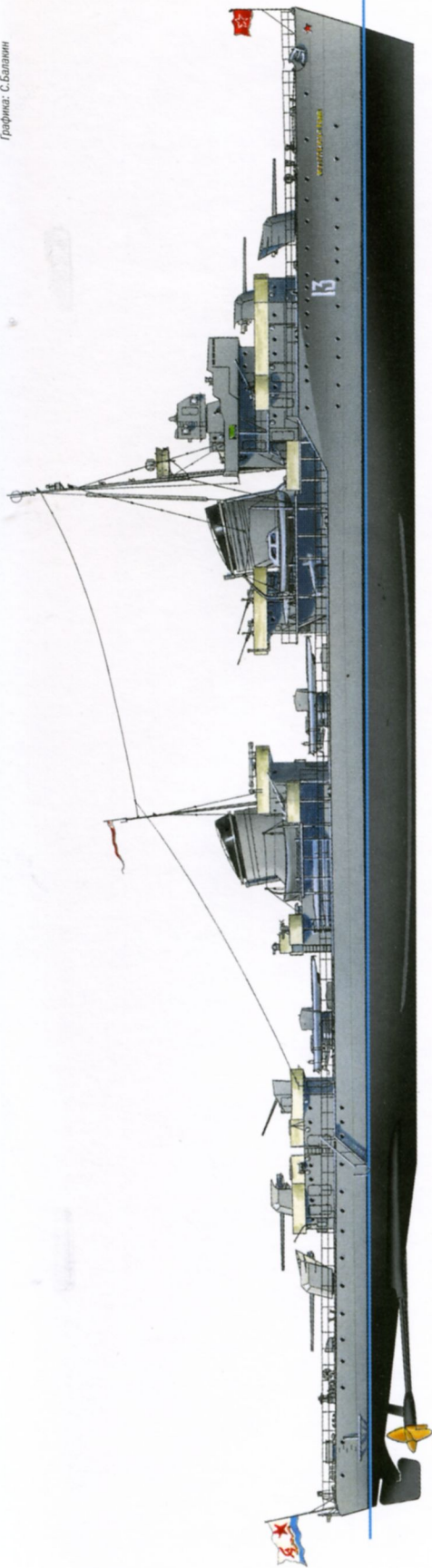


Эскадренный миноносец «Сторожевой» после восстановления, 1944 г.

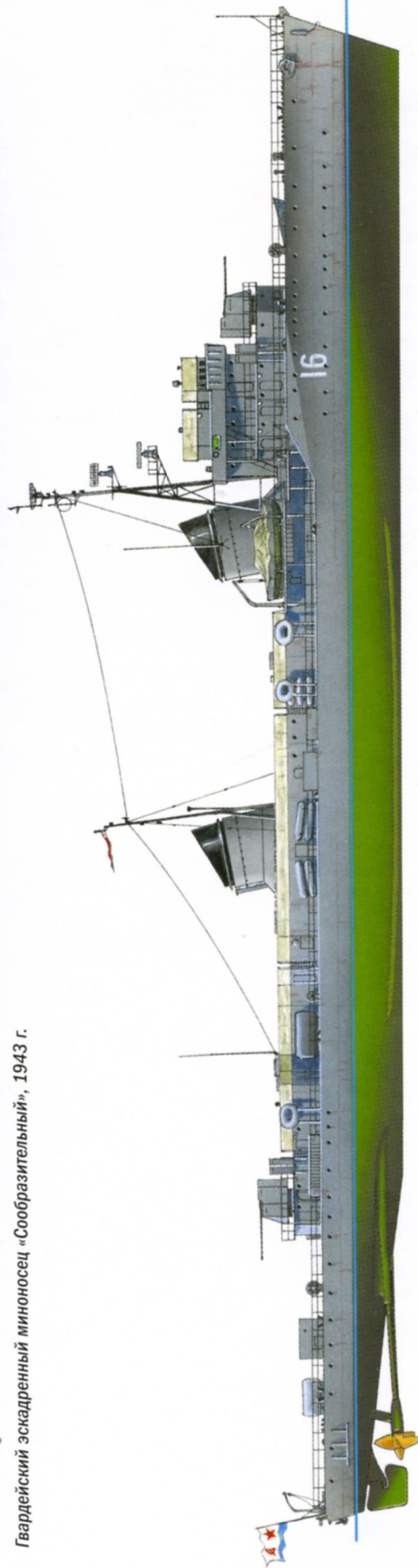


Эскадренный миноносец «Свириный», 1945 г.

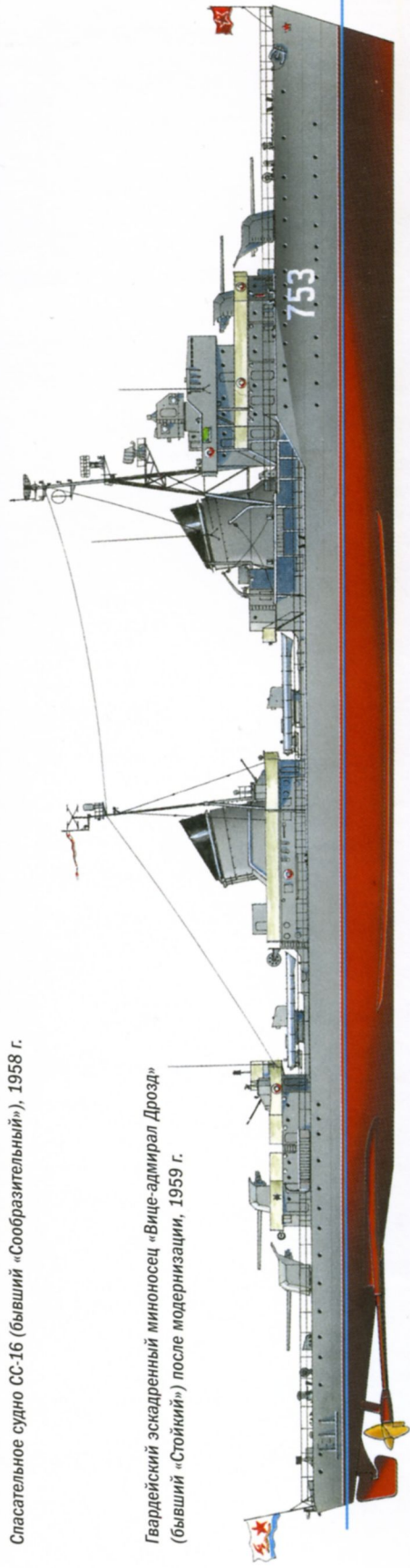




Гвардейский эскадренный миноносец «Сообразительный», 1943 г.

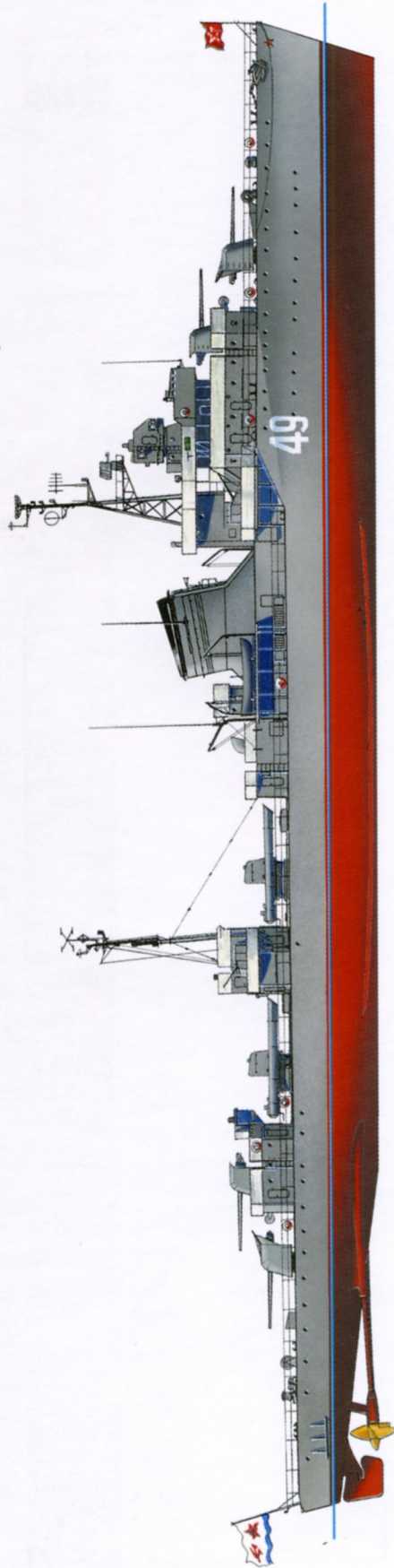


Спасательное судно СС-16 (бывший «Сообразительный»), 1958 г.

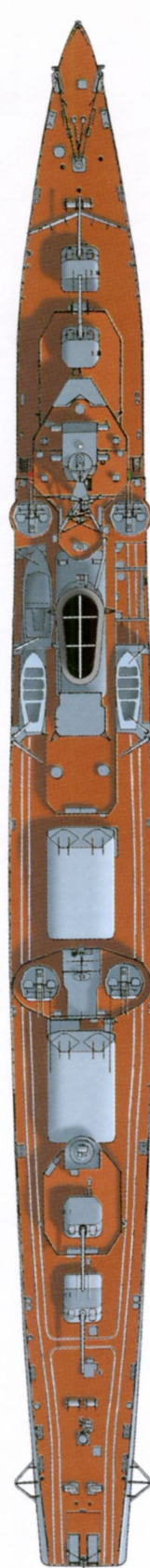
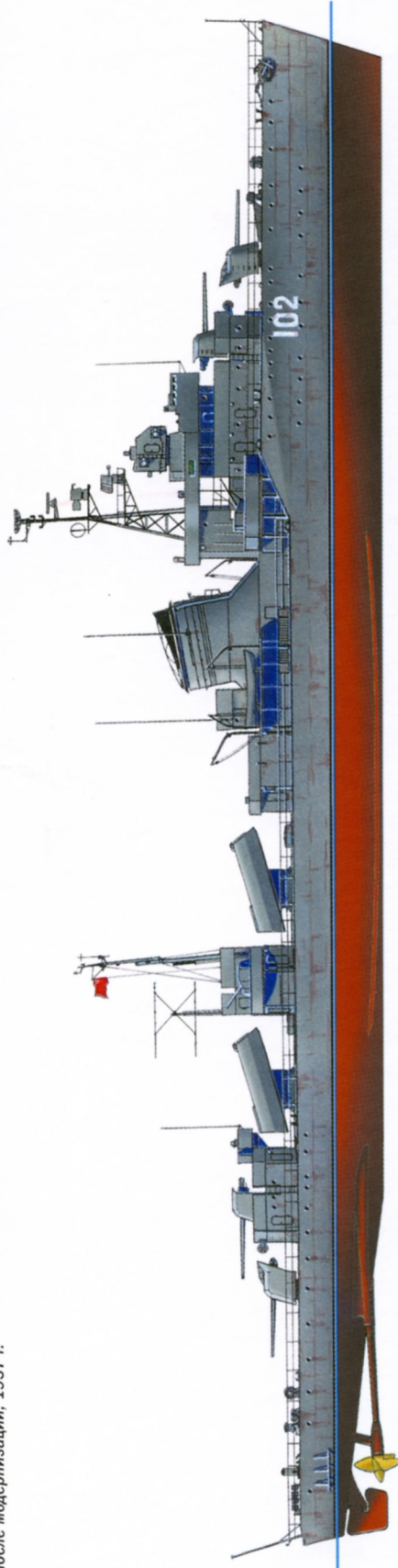


Гвардейский эскадренный миноносец «Визе-адмирал Дрозд» (бывший «Стойкий») после модернизации, 1959 г.





Краснознаменный эскадренный миноносец «Громкий»  
после модернизации, 1957 г.



Эсминец ВМС Народно-освободительной армии Китая «Чанчунь» (бывший «Решительный»)  
после перевооружения ракетами «Хайин-2», 1984 г.





Политзанятия на китайском эсминце «Цзилин»  
(бывшем «Ретивом»), 1980-е гг.

Фото из коллекции С. Балакина





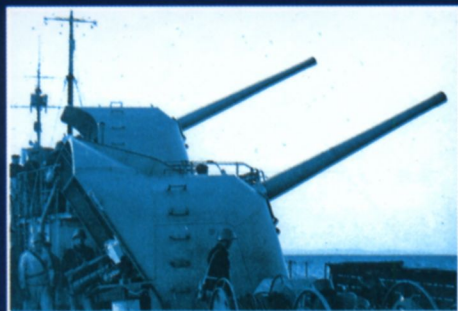
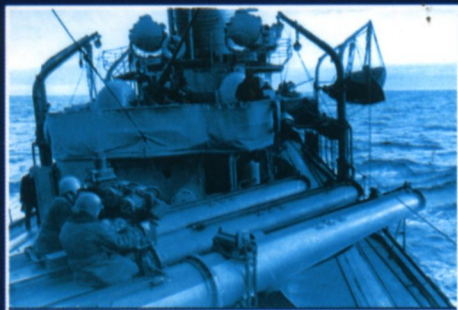
Эсминец «Фушунь» (бывший «Резкий») в роли плавучего музея в пригороде Даляня.

Иллюминаторы в районе машинно-котельных отделений появились после демонтажа главных механизмов корабля.

Эсминец «Аньшань» (бывший «Рекордный») после перевооружения ракетами.







Эсминцы проекта 7 и 7У – или, как их называли моряки, «семёрки» – занимают важное место в истории отечественного флота. Эти красивые и весьма современные по меркам 1930-х годов корабли были построены в рекордные сроки и неофициально именовались эсминцами «сталинской» серии. Они несли службу на всех четырех флотах, в тяжелейших условиях военного времени храбро сражались с врагом – охраняли арктические конвои, отражали воздушные атаки, ставили мины, прорывались в осажденный Севастополь и блокированный с суши Ханко... Из 47 построенных эсминцев 18 погибли в боях Великой Отечественной войны.

«Семёрки» стали родоначальниками целой династии боевых кораблей. Непрерывная линия эволюции советских эсминцев в конце концов привела к ракетным кораблям совершенно нового поколения. Как это ни странно, но лучший в мире классический эсминец «Спокойный» (проект 56) и ракетный крейсер «Грозный» (проект 58) – прямые потомки эсминцев «сталинской» серии. В этом смысле «семёрки» действительно стали первым и самым важным шагом к «Большому флоту», о котором до войны мечтал Сталин и который все же был создан несколько десятилетий спустя.

ISBN 978-5-699-23784-5



9 785699 237845 >



ИЗДАТЕЛЬСТВО