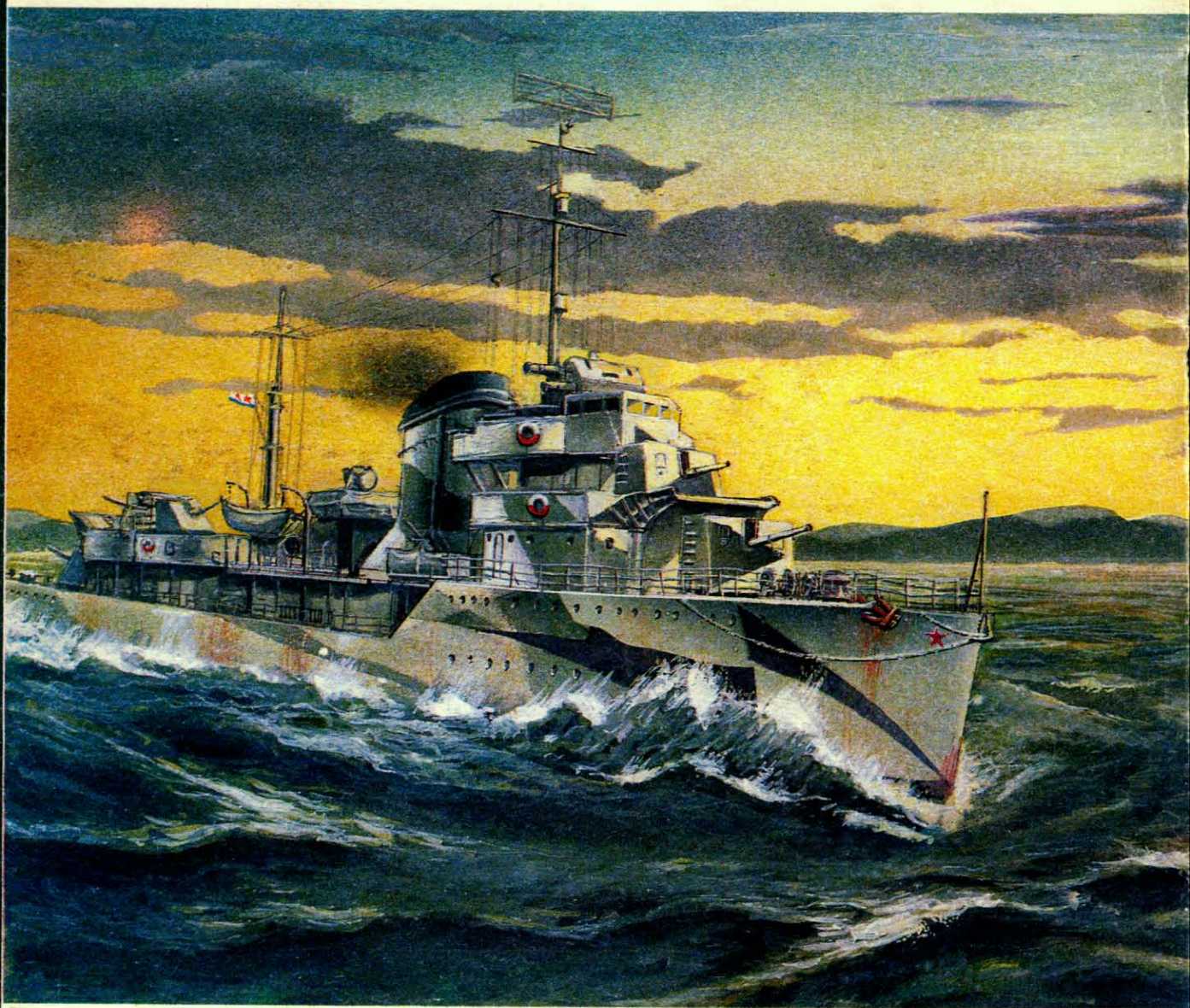


2
1996

МОРЕСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

«ГРЕМЯЩИЙ» И ДРУГИЕ

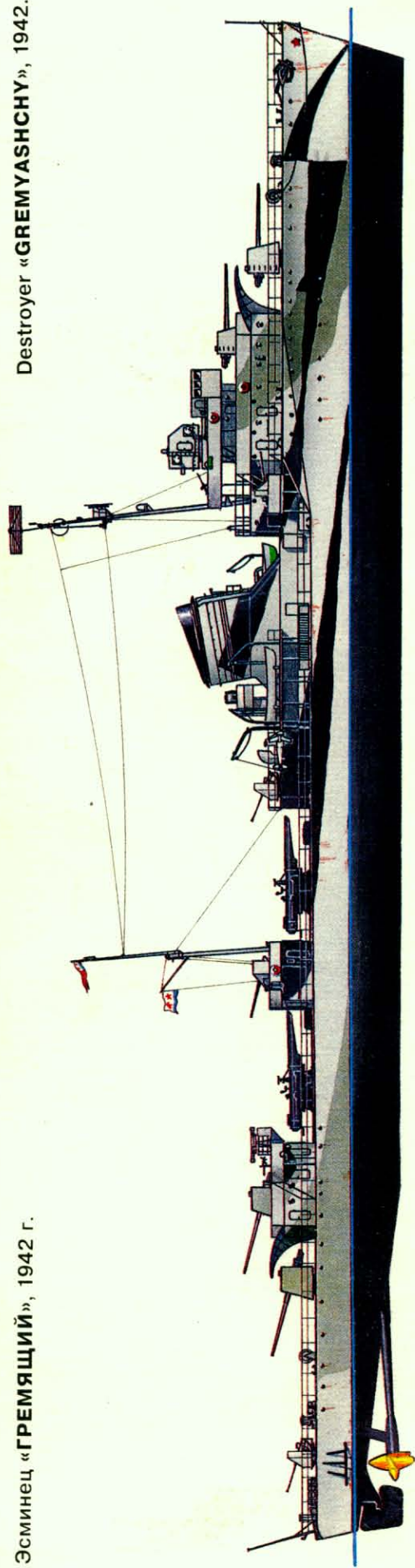
ЭСКАДРЕННЫЕ МИНОНОСЦЫ
ПРОЕКТА 7



ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

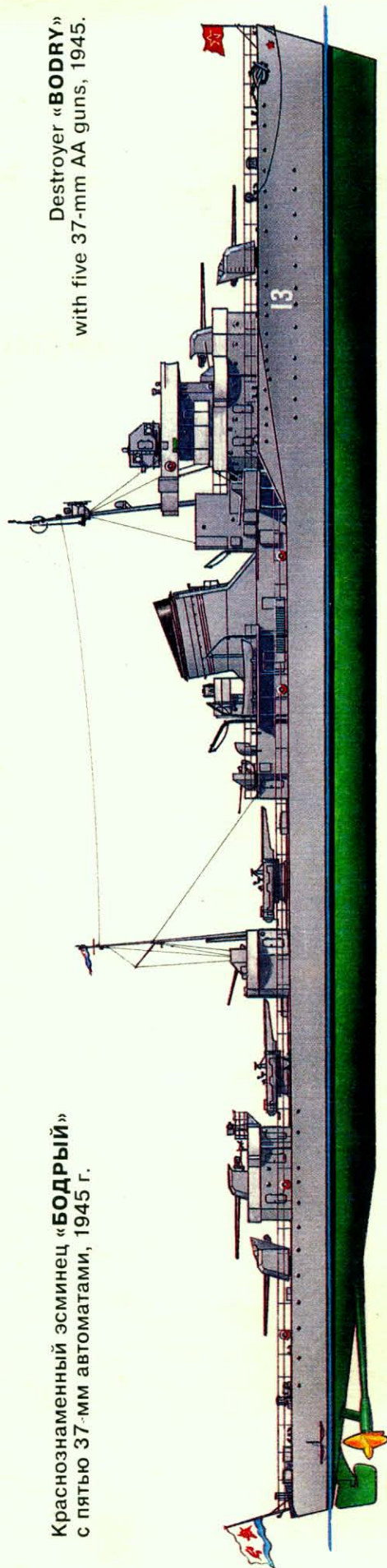


Эсминец «ГРЕМЯЩИЙ», 1942 г.



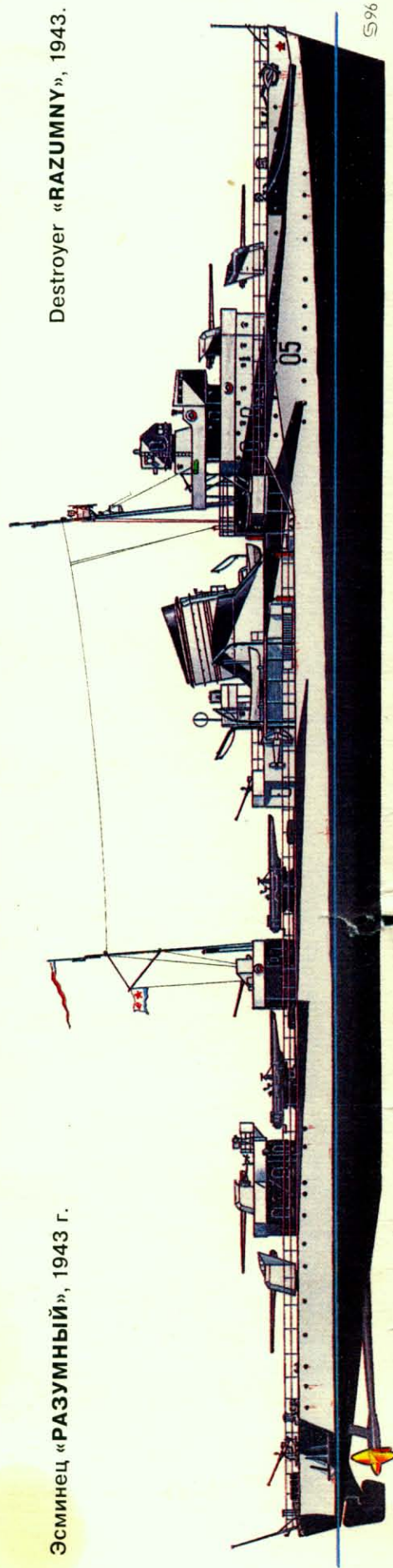
Destroyer «GREMYASHCHY», 1942.

Краснознаменный эсминец «БОДРЫЙ»
с пятью 37-мм автоматами, 1945 г.



Destroyer «BODRY»
with five 37-mm AA guns, 1945.

Эсминец «РАЗУМНЫЙ», 1943 г.



Destroyer «RAZUMNY», 1943.

Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

С.А.БАЛАКИН

«ГРЕМЯЩИЙ» И ДРУГИЕ

Эскадренные миноносцы
проекта 7

№2(8)•1996г.



Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати.
Рег. свидетельство № 012337 от 25 апреля 1994 г.

Издается с января 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — редакция журнала
«Моделист-конструктор» в форме АОЗТ

Главный редактор **А.С.РАГУЗИН**

Ответственный редактор **С.А.БАЛАКИН**
Ведущий редактор **Л.А.СТОРЧЕВАЯ**
Компьютерная верстка **Е.Н.БЕЛОГОРЦЕВОЙ**

Обложка: 1-я стр. — эсминец «Гремящий», рис. В.Лобачева;
2-я, 4-я стр. — рис. С.Балакина.

Графика автора.

✉ 125015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., д.5а,
«Моделист-конструктор».

☎ 285-88-43, 285-27-57.

Сдано в набор 22.02.96. Подп. к печ. 02.04.96. Формат
60х90 1/8. Бумага офсетная № 1. Печать офсетная.
Усл. печ.л. 4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6,0. Заказ 62024.
Тираж 7000 экз.

Типография АО «Молодая гвардия»
Адрес: 103030, Москва, Суцеская ул., 21.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, за-
прещена.

ВНИМАНИЮ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ!

Кто не успел подписаться на журналы «МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР», «МОРСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ», «БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ», «ТЕХНОХОББИ», «МАСТЕР НА ВСЕ РУКИ», может приобрести их в редакции (с 10.00 до 17.00) ежедневно, кроме субботы и воскресенья) или в следующих книжных магазинах г.Москвы:

ЦЕНТР-ТЕХНИКА

ул. Петровка, 15, тел. 924-36-24

метро «Охотный ряд», «Театральная», «Площадь Революции»

ТРАНСПОРТНАЯ КНИГА

ул. Садовая-Спасская, 21, тел. 262-13-19, метро «Красные ворота»

БИБЛИО-ГЛОБУС

ул. Мясницкая, 6, тел. 928-87-44, метро «Лубянка»

ДОМ ТЕХНИЧЕСКОЙ КНИГИ

Ленинский пр-т, 40, тел. 137-06-33, метро «Ленинский проспект»

ДОМ ВОЕННОЙ КНИГИ

ул. Садовая-Спасская, 3, тел. 208-44-40, метро «Красные ворота»

А также в киосках Роспечати и книжных магазинах
следующих городов:

БАРНАУЛ
ИРКУТСК
ЙОШКАР-ОЛА
КОСТРОМА

ЛИПЕЦК
МУРМАНСК
НОВГОРОД
НОВОСИБИРСК

ОРЕНБУРГ
ТАМБОВ
ЯРОСЛАВЛЬ
ТУЛА

ОПУБЛИКОВАНО В ЖУРНАЛЕ

«МОРСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ» в 1995—1996 годах:

№ 1/95 — «Советский ВМФ 1945—1995: крейсера, большие противолодочные корабли, эсминцы» (справочник).

№ 2/95 — «Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов».

№ 3/95 — «Броненосные крейсера типа «Гарибальди».

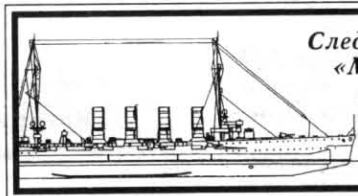
№ 4/95 — «ВМС Великобритании 1914—1918» (справочник).

№ 5/95 — «Авианосцы типа «Лексингтон».

№ 6/95 — «Суперкрейсера 1939—1945».

№ 1/96 — «Крейсер «Аскольд».

№ 2/96 — «Гремящий» и другие (эскадренные миноносцы проекта 7)».



Следующий номер

«Морской коллекции» —
справочник

«ВМС Германии
1914—1918».

ГОТОВЯТСЯ К ПЕЧАТИ И ПЛАНИРУЮТСЯ НА ПЕРСПЕКТИВУ СЛЕДУЮЩИЕ ВЫПУСКИ:

● **СПРАВОЧНИКИ** — «ВМС Италии и Австро-Венгрии 1914—1918», «ВМС США и стран Латинской Америки 1914—1918», «Российский Императорский флот и ВМС стран Северной Европы 1914—1918», «ВМС Франции, Голландии и стран Южной Европы 1914—1918», «ВМС Японии и стран Азии 1914—1918. Морское оружие первой мировой войны».

● **МОНОГРАФИИ** — «Линкор «Джулио Чезаре» («Новороссийск»), «Линкор «Дредноут», «Броненосные крейсера типа «Баян», «Эсминцы проекта 7У («Сообразительный» и другие), «Авианосцы типа «Фьюриес», «Конвойные авианосцы США 1941—1945», «Крейсера типа «Белфаст», «Суперсубмарины 1939—1945» и другие.

Автор выражает благодарность историку **С.С.БЕРЕЖНОМУ** за помощь в подготовке настоящего выпуска.

В номере использованы фотографии из фондов Российского Государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), а также частных коллекций. К сожалению, авторов всех фотоснимков установить не удалось, но известно, что среди них — И.АНАНИН, Р.ДИАМЕНТ, К.ЛЮБИМОВ, Е.ХАЛДЕЙ. Все фотографии даны без ретуши.

Список сокращений (за исключением тех, что расшифровываются в тексте): БЧ — боевая часть, КБФ — Краснознаменный Балтийский флот, СФ — Северный флот, ТОФ — Тихоокеанский флот, УРО — управляемое ракетное оружие, ЧФ — Черноморский флот.



Фото из коллекции автора

«Семерки» — эсминцы проекта 7 — по праву занимают видное место в нашей военно-морской истории. И неудивительно — ведь это активные участники Великой Отечественной войны, самые массовые советские надводные корабли постройки 30-х годов, с которых ведут свою родословную несколько поколений эсминцев, больших ракетных кораблей и даже крейсеров. Один эсминец этого типа стал гвардейским, четыре — краснознаменными.

В то же время о них сказано и написано немало противоречивого. Особенно это относится к их боевым действиям в годы войны — здесь реальные, часто трагические события в течение долгого времени подменялись легендами. Но это в литературе, предназначенной для массового читателя. А для профессионалов под грифом «секретно» готовились другие материалы, содержащие беспристрастный анализ боевых операций, их результатов, тактических приемов, боевых повреждений кораблей. Доступ к такой информации появился совсем недавно, и поэтому многие приводимые в этом выпуске факты и выводы читателю могут показаться неожиданными. Надеемся, что они наглядно покажут и достоинства, и недостатки «семерок» — этих безусловно интересных и красивых кораблей нашего флота.

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 его 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» — этот почти стихотворный призыв из газеты «Правда» от 9 декабря 1936 года мог бы стать эпиграфом к рассказу о предвоенном советском кораблестроении.

Разработка проекта нового эсминца была поручена Центральному конструкторскому бюро спецсудостроения ЦКБС-1 еще в 1932 году, главным руководителем проекта назначили В.А.Никитина, ответственным исполнителем — П.О.Трахтенберга. К тому времени в коллективе уже имелся некоторый опыт аналогичных работ (создание лидера эсминцев типа «Ленинград»), однако недостатки последнего и сжатые сроки проектирования вынудили прибегнуть к помощи итальянских компаний «Ансальдо» и «Одеро».

Этот выбор был отнюдь не случаен. Во-первых, Италия тогда являлась нашим важным военно-политическим союзником. Во-вторых, именно этими фирмами в 1928—1932 годах была построена серия кораблей класса «Дардо», предвосхитивших собой тип эсминца второй ми-

ровой войны. В них все было необычно: общая компоновка, одна дымовая труба, 120-мм артиллерия в спаренных палубных установках... Модификацией этого типа стали 4 увеличенных эсминца класса «Маэстрале», заложенные в 1931 году. Последние корабли и были выбраны в качестве основы для создания новых советских эсминцев. В 1932 году Италию посетила делегация конструкторов-кораблестроителей во главе с Никитиным, и привезенный ею комплект чертежей «Маэстрале» лег в основу будущего проекта. Наши конструкторы заимствовали компоновку машинно-котельной установки и общую архитектуру корабля, однако отечественные вооружение, механизмы и оборудование заставили во многом отойти от прототипа. Реально вклад итальянских коллег ограничился разработкой теоретического чертежа (фирма «Ансальдо») и прогонкой модели в опытовом бассейне в Риме.

Технический проект эсминца (получившего наименование «проект № 7») утвердили 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 и два трехтрубных торпедных аппарата (ТА) калибра 533 мм. Следует отметить, что к тому времени большей части оборудования и вооружения не существова-

Вверху: «Гремячий» ставит дымзавесу с помощью аппаратуры ДА-1, 1942 г.

ло даже на бумаге, однако никакого запаса водоизмещения в проект заложено не было.

Заключительные проектно-конструкторские работы проводились в крайней спешке, поскольку Сталин требовал от Наркомата тяжелой промышленности заложить первые эсминцы уже в 1935 году, а всю серию (увеличенную до 53 единиц) сдать флоту в 1937—1938 годах. Правительство явно переоценивало тогдашние возможности отечественной промышленности.

Строительство

Основными «поставщиками» новых эсминцев должны были стать четыре ведущих кораблестроительных завода — ленинградские имени А.Жданова (№ 190), имени С.Орджоникидзе (№ 189) и николаевские имени А.Марти (№ 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 серии эсминцев была мобилизована практически вся судостроительная промышленность страны.

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 самую роковую роль в судьбе «семерок» сыграл инцидент, произошедший в мае 1937 года у берегов Испании. Английский эскадренный миноносец «Хантер», находившийся на рейде порта Альмерия и выполнявший роль нейтрального наблюдателя за боевыми действиями республиканцев и франкистов, коснулся дрейфующей мины... От взрыва мгновенно вышла из строя главная энергетическая установка (ГЭУ) корабля, имевшая линейную схему (то есть когда сначала располагаются котельные отделения, а за ними — турбинные; альтернативный вариант — эшелонная схема, когда турбинные и котельные отделения разбиты на две группы). Да и сам эсминец, покинутый экипажем, чудом остался на плаву.

После этого случая линейное расположение котельно-турбинной установки начало подвергаться ожесточенной критике. Возможность полной потери хода в ре-

зультате одного-единственного попадания торпеды, бомбы или крупного снаряда заставила кораблестроителей многих стран пересмотреть свои взгляды на обеспечение живучести боевых судов.

Не остались без внимания к этой дискуссии и в Советском Союзе. В августе 1937 года приняли решение переработать проект «семерки» под эшелонное расположение ГЭУ, а строительство уже заложенных кораблей приостановить. Не обошлось и без поиска «вредителей». Видные конструкторы бывшего ЦКБС-1 — В.Л.Бжезинский, В.П.Римский-Корсаков, П.О.Трахтенберг — были арестованы и отправлены в лагерь.

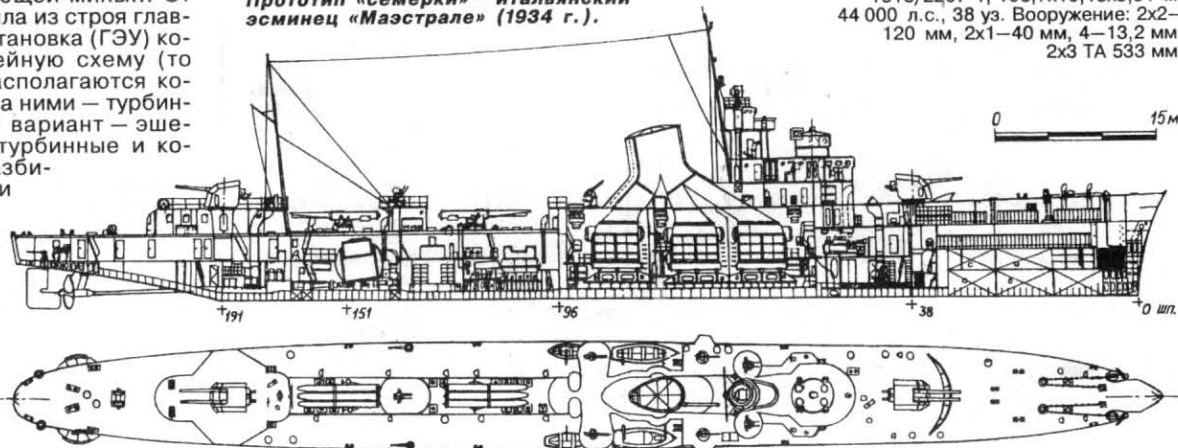
Новый проект, получивший индекс 7У — «улучшенный», был разработан под руководством О.Ф.Якоба всего за месяц. Фактически он означал возврат к одному из первоначальных вариантов, правда, задача усложнялась тем, что теперь более громоздкую ГЭУ, разбитую на два эшелона, предстояло вkomпоновать в уже готовый и без того тесный корпус. Забегая вперед, заметим, что особые преимуществ нового эсминца перед своим предшественником не имел, и профессионалы не без сарказма именовали «семерку-У» «ухудшенной».

После долгих совещаний большую часть заложенных эсминцев — 29 единиц — решили достраивать по первоначальному проекту. Еще 18 корпусов, находившихся в стадии, позволявшей перекomпоновать энергетическую установку, подлежали перезакладке по проекту 7У. Остальные шесть, имевшие низкую степень готовности, были разобраны на стапелях, дабы освободить место для закладки кораблей новых проектов.

В феврале 1938 года близ Севастополя начались ходовые испытания «Бодрого». В сентябре должна была состояться его приемка, однако эсминец не достиг контрактной 38-узловой скорости, ставшейся во главу угла заказчиком. Пришлось вернуть корабль на верфь для переборки машин. В итоге первым в строй балтийский «Гневный», вышедший на испытания почти на 3 месяца позже «Бодрого». Именно «Гневный» и принято считать головным кораблем всей серии эсминцев.

Всего к 1 января 1939 года вместо запланированных 53 «семерок» удалось сдать флоту всего 7. Но несмотря на то что сталинская программа строительства «Большого флота» оказалась сорванной, к началу Великой Отечественной войны в составе советского ВМФ числилось 22 эсминца типа «Гневный». Это были наши самые массовые корабли довоенной постройки.

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



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Артиллерия: самая мощная и самая ненужная

Опыт первой мировой войны, считавшийся «критерием истины» для кораблестроителей 20-х и 30-х годов, свидетельствовал, что эсминец 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.

Дальше всех в этом направлении пошла, пожалуй, советские конструкторы. Эсминцы проекта 7 изначально создавались под «крейсерский» калибр — 130 мм. Правда, пушки Обуховского завода с длиной ствола в 55 калибров, бывшие основным оружием крейсеров советского флота в 20-е годы, оказались слишком тяжелыми, и заводу «Большевик» было поручено разработать новые, укороченные на 5 калибров. В 1935 году новая артсистема, получившая обозначение Б-13, была принята на вооружение, а через год началось ее серийное производство.

Любопытно, что первоначально орудия Б-13 создавались под снаряды 55-калиберных пушек, для чего их оснастили лейнерами с мелкой (глубиной 1 мм) нарезкой. В конце 1936 года решили перейти на лейнеры с глубокой (2,7 мм) нарезкой, под которые были разработаны новые снаряды. Таким образом, одна и та же модель орудия требовала 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 до +45°. 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 умень-

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.

ЭСМИНЦЫ ПРОЕКТА 7

Название, флот	Завод	Строительный номер	Дата			Примечания
			закладки	спуска	вступления в строй	
1. «Гневный», КБФ ✓	190	C-501	27.11.35	13.7.36	30.10.38	Достроен на заводе № 189
2. «Грозный», СФ	190	C-502	21.12.35	31.7.36	9.12.38	
3. «Громкий», СФ	190	C-503	29.4.36	6.12.36	31.12.38	
4. «Грозный», КБФ	190	C-513	18.6.36	5.1.37	17.9.39	
5. «Гордый», КБФ ✓	190	C-514	24.6.36	10.6.37	31.12.38	Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У. Достроен по пр.7У.
6. «Гремящий», СФ	190	C-515	23.7.36	12.8.37	28.8.39	
7. «Стережущий», КБФ ✓	190	C-516	12.8.36	18.1.38	30.10.39	
8. «Сторожевой», КБФ ✓	190	C-517	26.8.36	2.10.38	6.10.40	
9. «Стойкий», КБФ	190	C-518	26.8.36	26.12.38	18.10.40	
10. «Страшный», КБФ ✓	190	C-519	26.8.36	8.4.39	22.6.41	
11. «Сильный», КБФ	190	C-520	26.10.36	1.11.38	31.10.40	
12. «Смелый», КБФ	190	C-521	26.10.36	30.4.39	31.5.41	
13. «Стойкий», КБФ	190	C-523	26.10.36	31.12.39	28.9.41	
14. «Скорый», КБФ	190	C-524	29.11.36	24.7.39	18.7.41	
15. «Свиристый», КБФ	190	C-525	29.11.36	28.8.39	23.6.41	
16. «Статный», КБФ	190	C-526	26.12.36	24.12.38	9.7.41	
17. «Стройный», КБФ	190	C-527	26.10.36	29.4.40	20.9.41	
18. «Стремительный», СФ ✓	189	C-291	22.8.36	3.2.37	29.11.38	
19. «Сокрушительный», СФ ✓	189	C-292	29.10.36	23.8.37	13.8.39	Достроен по пр.7У.
20. «Славный», КБФ	189	C-293	31.8.36	19.9.39	31.5.41	
21. «Сметливый», КБФ ✓	189	C-294	17.9.36	16.7.37	12.12.38	Разобран на стапеле. Разобран на стапеле.
22. «Ловкий», ТОФ	189	C-295	17.9.36	—	—	
23. «Легкий», ТОФ	189	C-296	16.10.36	—	—	Достроен по пр.7У как «Суровый», КБФ.
24. «Летучий», ТОФ	189	C-297	27.10.36	5.8.39	31.5.41	
25. «Лихой», ТОФ ✓	189	C-298	27.10.36	21.4.39	15.10.41	Достроен по пр.7У как «Сердитый», КБФ.
26. «Резвый», ТОФ	198	C-228	5.11.35	24.9.37	21.1.40	
27. «Решительный», ТОФ ✓	198	C-229	5.11.35	18.10.37	—	Достроен на з-де № 202 Достраивался на з-де № 199, погиб при буксировке 8.11.38
28. «Расторопный», ТОФ	198	C-312	27.2.36	25.6.38	5.1.40	
29. «Разящий», ТОФ	198	C-313	27.2.36	24.3.38	20.12.40	Достроен на з-де № 199 Достроен на з-де № 202
30. «Бодрый», ЧФ	198	C-314	31.12.35	1.8.36	6.11.38	
31. «Рябый», ТОФ	198	C-315	31.12.35	31.5.37	17.8.39	Достроен на з-де № 202 Достроен на з-де № 202
32. «Резкий», ТОФ	198	C-319	15.5.36	29.4.40	31.7.42	
33. «Быстрый», ЧФ ✓	198	C-320	17.4.36	5.11.36	27.1.39	Достроен на з-де № 199 Достроен на з-де № 199 как «Решительный» Достроен на з-де № 199 как «Ревностный» Достроен на з-де № 199 как «Разъяренный» Достроен на з-де № 202 как «Центральный» Достроен на з-де № 199 как «Редкий»
34. «Бойкий», ЧФ	193	C-321	17.4.36	29.12.36	9.3.39	
35. «Беспощадный», ЧФ ✓	198	C-322	15.5.36	5.12.36	22.8.39	
36. «Ретивый», ТОФ	198	C-323	23.8.36	29.9.39	10.10.41	
37. «Поспешный», ТОФ	198	C-324	23.8.36	30.4.39	26.8.41	Разобран на стапеле. Разобран на стапеле.
38. «Проворный», ТОФ	198	C-325	23.8.36	22.5.41	28.11.41	
39. «Передовой», ТОФ	198	C-326	15.9.36	22.5.41	27.11.41	
40. «Прыткий», ТОФ	198	C-327	25.9.36	6.4.39	9.1.41	
41. «Пылкий», ТОФ	198	C-328	28.9.36	28.9.41	30.11.42	Достроен по пр.7У как «Совершенный» Достроен по пр.7У как «Свободный» Достроен на з-де № 202 как «Разумный» Достроен по пр.7У как «Способный», ЧФ
42. «Безупречный», ЧФ	200	C-1069	23.8.36	23.6.37	2.10.39	
43. «Бдительный», ЧФ	200	C-1070	23.8.36	23.6.37	2.10.39	
44. «Бурный», ЧФ	200	C-1071	17.8.36	—	—	
45. «Боевой», ЧФ	200	C-1072	17.8.36	—	—	Достроен по пр.7У как «Совершенный» Достроен по пр.7У как «Свободный» Достроен на з-де № 202 как «Разумный» Достроен по пр.7У как «Способный», ЧФ
46. «Бесстрашный», ЧФ	200	C-1073	23.8.36	25.2.39	30.9.41	
47. «Бесшумный», ЧФ	200	C-1074	23.8.36	25.2.39	8.1.42	
48. «Прочный», ТОФ	200	C-1075	7.7.36	30.6.39	20.10.41	
49. «Подвижный», ТОФ	200	C-1076	7.7.36	30.9.39	24.6.41	Достроен по пр.7У как «Смышленный», ЧФ Достроен по пр.7У как «Сообразительный», ЧФ Разобран на стапеле Разобран на стапеле
50. «Полезный», ТОФ	200	C-1077	15.10.36	26.8.39	10.11.40	
51. «Прозорливый», ТОФ	200	C-1078	15.10.36	26.8.39	24.6.41	
52. «Пронзительный», ТОФ	200	C-1079	15.10.36	—	—	
53. «Поражающий», ТОФ	200	C-1080	25.12.36	—	—	

шенных зарядов на дальность соответственно 17 и 58 кбт. Живучесть ствола поначалу составляла всего 150 — 200 выстрелов, но затем благодаря ряду усовершенствований была доведена до вполне приличной величины — около 1100 выстрелов (хотя «паспортное» значение — всего 420 выстрелов). 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, 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 скорострельности 13 выстрелов в минуту. Углы обстрела пары носовых орудий «семерки» — от 0° до 14° на оба борта, кормовых — от 14° до 18°.

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. Специально для эсминцев проекта 7 в 1937 году создали центральный автомат стрельбы ЦАС-2, ведущий свою родословную от «центральной» итальянской фирмы «Галилео» (эта система устанавливалась на лидерах типа «Ленинград»). Автомат размещался в боевом отделении под носовой надстройкой и позволял непрерывно определять полные углы вертикального и горизонтального наведения орудий при постоянном наблюдении за целью или «по самоходу». Наблюдение за надводной целью осуществлялось с помощью двух 4-метровых дальнометров, размещенных в командно-дальномерном посту (КДП) Б-12-4. В целом система отвечала современным требованиям и не уступала лучшим зарубежным аналогам.

Таким образом, задача, поставленная перед советскими конструкторами, была выполнена: артиллерийское вооружение «семерки» к концу 30-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 оружием эсминцев второй мировой войны именно благодаря своей универсальности — способности вести огонь как по надводным, так и по воздушным целям.

Зенитное вооружение

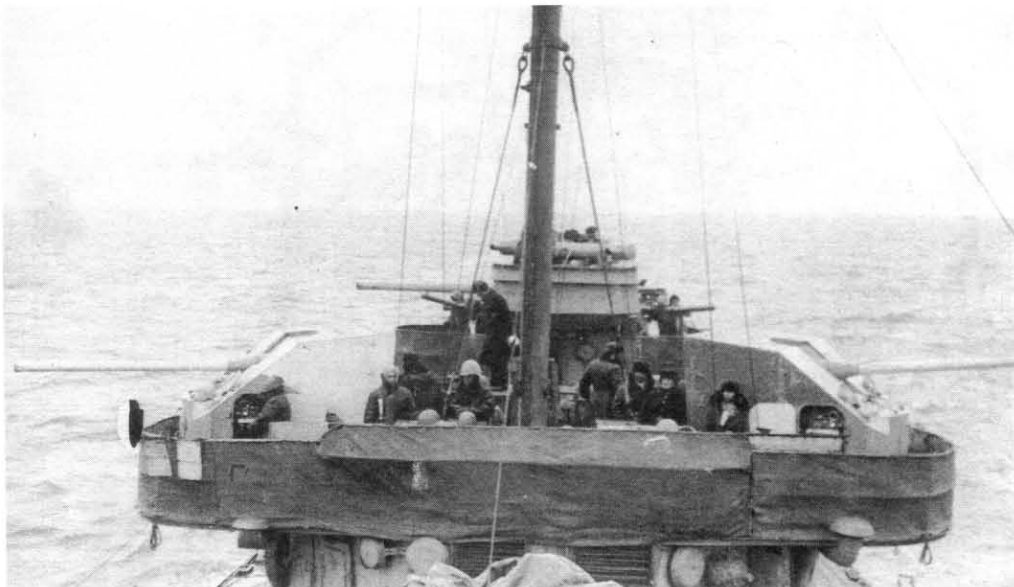
Противовоздушные средства «семерок» на момент их ввода в строй включали в себя два 76-мм орудия 34-К, два 45-мм полуавтомата 21-К и два 12,7-мм пулемета ДШК или ДК. Увы, такой состав вооружения нельзя назвать удовлетворительным ни по количеству, ни по качеству. 45-мм пушки обладали малой скорострельностью, 76-мм орудия располагались весьма неудачно, а пулеметы вообще оказались почти бесполезными. Но главным недостатком являлось отсутствие морских приборов управления зенитным огнем (МПУАЗО). Последние в СССР начали разрабатываться с опозданием, и первая подобная система «Горизонт-1» (для крейсера «Киров») появилась лишь в 1939 году. Ее аналог для эсминцев, созданный на базе зенитного автомата стрельбы «Союз», был принят на вооружение перед самым началом войны и успел появиться только на «семерках-У».

В самом начале войны «семерки» стали вооружать более эффективными зенитками — 37-мм автоматами 70-К. На североморских эсминцах их сначала (в июле — августе 1941 года) устанавливали в придачу к 45-мм пушкам —

один на рострах позади дымовой трубы и один на юте. Позже (на «Гремящем», «Грозном», «Сокрушительном» в июне 1942 года) ими заменили и 45-миллиметровки у срезов полубака. К 1943 году все североморские «семерки» имели по 4 автомата 70-К. Черноморские эсминцы проекта 7 в годы войны несли преимущественно по 5 таких зениток: на юте их не ставили, зато монтировали парой на носовой надстройке, рядом со вторым 130-мм орудием. В 1942 году все оставшиеся в строю на СФ и ЧФ «семерки» довооружили двумя спаренными 12,7-мм пулеметами «Кольт-Браунинг». Самое мощное зенитное вооружение в годы войны имел балтийский «Грозный»: четыре пулемета ДШК, четыре 37-мм автомата и три 76-мм орудия 34-К.

Важной частью зенитного вооружения стали английские радары, поступавшие по ленд-лизу для оснащения советских кораблей. Первым радиолокационную станцию (РЛС) типа 286-М получил в 1942 году «Гремящий». На большинстве тихоокеанских «семерок» установили РЛС типа 291.

РГАКФД



76-мм орудия 34-К на одном из эсминцев Северного флота («Грозном» или «Сокрушительном»), 1942 г.

Тренировка расчета орудия Б-13 на «Гремящем», 1942 г.

Но в целом зенитное вооружение советских эсминцев до конца войны оставалось откровенно слабым. Сравним: американские эсминцы типа «Аллен М. Самнер» и «Гиринг» в 1945 году несли до 16 стволов 40-мм автоматических «бофорсов», не считая «эрликонов». И это при шести универсальных 127-мм орудиях! Неудивительно, что некоторые из них ухитрялись за один бой сбивать до 10 и даже 20 японских самолетов.

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. По проекту эсминцы могли нести дополнительно 6 запасных торпед в стеллажах, но перезарядка аппаратов вручную в свежую погоду оказалась невозможной. Первым это понял 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 «семерками» лишь однажды — «Бойким» и «Беспощадным» в декабре 1942 года (да и то неудачно).

Чаще использовали минное оружие. «Семерка» могла принять на палубу до 60 мин КБ-3, или 65 мин обр. 1926 г., или 95 мин обр. 1912 г. (в перегруз).

Противолодочное вооружение первоначально состояло из рычажных бомбосбрасывателей и ныряющих снарядов для 130-мм орудий. Запас глубинных бомб составлял всего 25 штук — 10 больших Б-1 и 15 малых М-1; позже его довели до 40 Б-1 и 27 М-1 (на «Грозном» в 1944 году). В ходе войны на все корабли установили по два бомбомета БМБ-1. В 1942 году «Грозный» первым из советских кораблей получил гидролокатор (сонар) «Дракон-128с».



Эсминцы оснащались кормовой дымо-аппаратурой ДА-2Б (время непрерывного действия 30 минут, производительность 50 кг/мин), паронепропускающей аппаратурой ДА-1 с выхлопом через дымовую трубу (по три форсунки белого и черного дыма) и дымовыми шашками МДШ (10 — 20 штук). Противоохимическая защита обеспечивалась фильтровентиляционными установками, питающими очищенным воздухом кают-компанию, 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 противоохимической одежды.

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 нема-

ло неприятностей советским морякам. Но это еще полбеды. Вместо того чтобы бороться с минами, параваны К-1 нередко превращались в «убийцу» собственных кораблей, затравливая минреп и подводя мину к борту. Подобные случаи произошли, в частности, с эсминцами «Гордый», «Грозный», «Стережущий», «Сметливый».

Корпус

Жесткие требования к водоизмещению вынудили разработчиков эсминца проекта 7 максимально облегчить корпус корабля. 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 клепаный корпус эсминца выполнялся из маломарганцовистой стали, имевшей повышенную прочность, но одновременно и большую хрупкость. В результате в корпусах «се-

Вверху: 37-мм автомат 70-К на одном из эсминцев Северного флота, 1942 г. **Слева:** 12,7-мм пулемет «Кольт-Браунинг» эсминца «Гремящий».

мерок» нередко возникали трещины от неудачной швартовки (даже при ударе о деревянный брус), пробоины от осколков и пуль. 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.

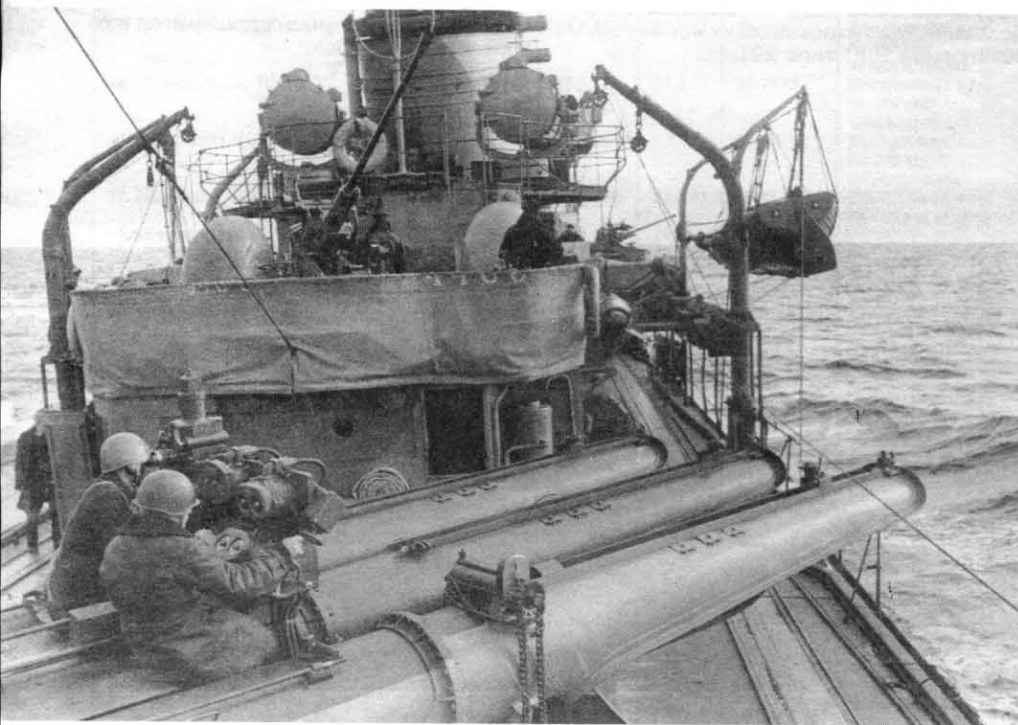
Корпус разделялся поперечными переборками на 15 водонепроницаемых отсеков. Согласно расчетам корабль должен был гарантированно сохранять плавучесть и остойчивость при одновременном затоплении любых двух отсеков. Как показала практика, этому требованию конструкция «семерки» безусловно соответствует: даже в самых тяжелых случаях у эсминцев оставалось 60% запаса плавучести. При затоплении трех смежных отсеков сохранить плавучесть удавалось не всегда.

Толщина обшивки корпуса составляла 5–9 мм (ширстречный пояс — 10 мм), настил палуб — 3–10 мм, водонепроницаемых переборок — всего 3–4 мм. В основном конструкции были клепаными, но ограниченно применялась электросварка.

Энергетика

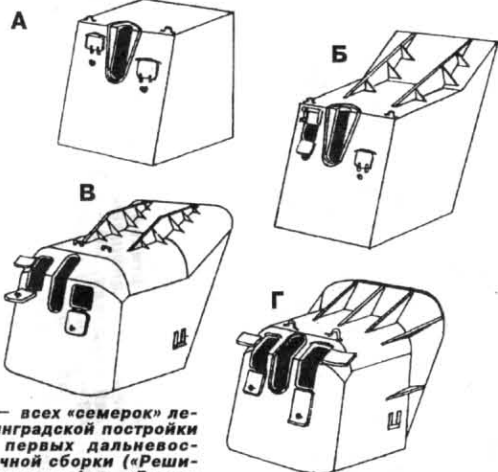
Приступая к проектированию ГЭУ эсминцев проекта 7, советские конструкторы использовали опыт, полученный при создании лидера «Ленинград». Последний, правда, имел больше недостатков, чем преимуществ: необычная для кораблей такого класса трехвальная турбинная установка была очень сложной, уязвимой, дорогой и неэкономичной. Новые эсминцы проектировались двухвальными, а их турбины требовалось создать со ступенями крейсерного и экономического ходов.

Торпедный аппарат 39-Ю одного из эсминцев Северного флота («Грозного» или «Сокрушительного»), 1942 г.



РГАКФД

Щиты 130-мм орудий Б-13



А — всех «семерок» ленинградской постройки и первых дальневосточной сборки («Решительного» 1-го, «Резвого», «Расторопного»). Б — 1-го и 4-го орудий «семерок» николаевской постройки, а также модернизированных «Гремящего», «Громкого», «Грозного», «Сокрушительного», «Ряного», «Резвого», «Расторопного», «Грозного» (только у первого орудия). В — 1-го и 4-го орудий тихоокеанских эсминцев второй серии («Рязящего», «Разумного», «Разъяренного», «Ревностного» и др.). Г — 1-го и 4-го орудий «Бодрого» после модернизации.

Фото из коллекции автора



Прибор управления торпедной стрельбой эсминца «Разумный».

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

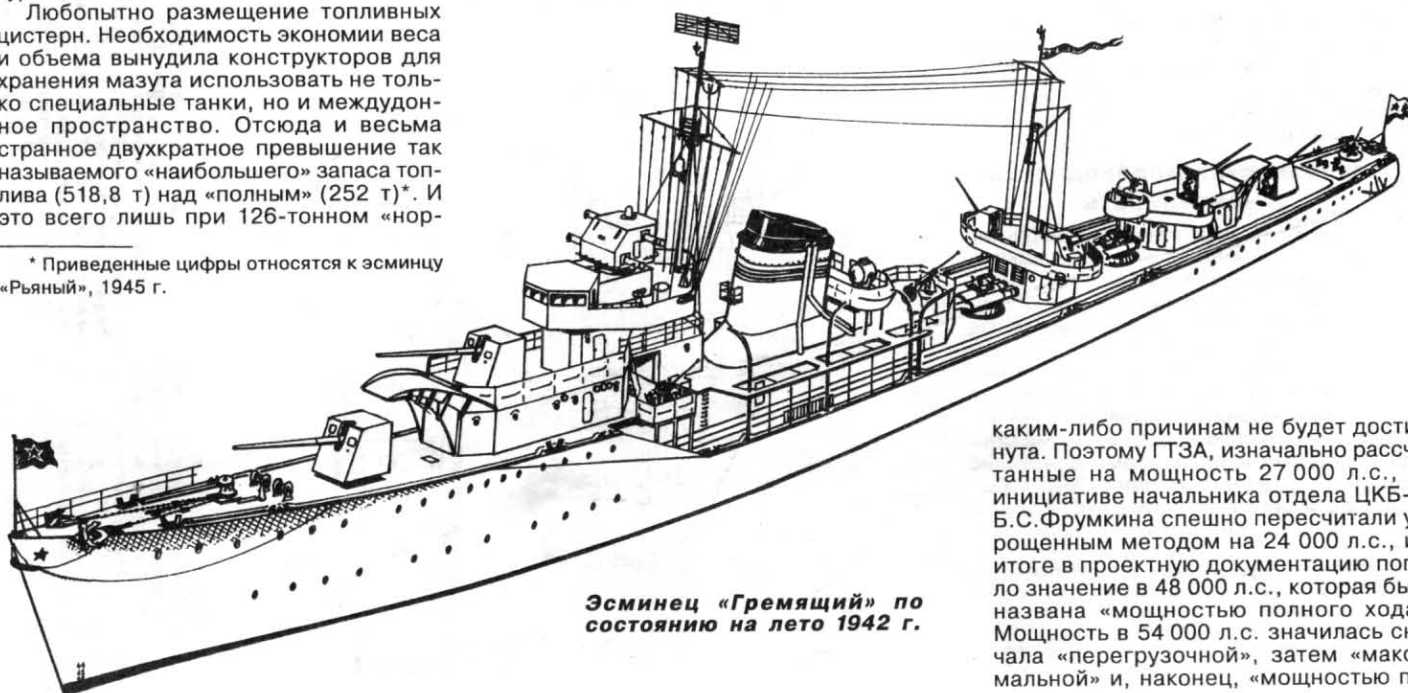
В окончательном варианте главная энергетика эсминца проекта 7 включала в себя две трехкорпусные турбины Харьковского турбинного завода модели ГТЗА-24, расположенные в двух турбинных отделениях. Пар вырабатывали три котла треугольного типа с симметричным расположением пароперегревателей, также размещенные 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 м² вместо 1264 м²). Параметры пара: давление 2665 кг/см², температура 340–360° С.

Любопытно 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 двухкратное превышение так называемого «наибольшего» запаса топлива (518,8 т) над «полным» (252 т)*. И это всего лишь при 126-тонном «нор-

мальном» 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 командование ЧФ запретило грузить топливо в погреба боезапаса, допуская прием лишь 20 т мазута в носовую балластную цистерну.

Проектная мощность эсминца проекта 7 в большинстве публикаций указывается в 48 000 л.с. «с возможностью форсировки до 54 000 л.с». В действительности это не так: никакой форсировки турбин не предусматривалось. Ясность в этот вопрос внес известный

кораблестроитель, один из создателей энергетической установки «семерки» В.В.Смирнов, 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



Эсминец «Гремящий» по состоянию на лето 1942 г.

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

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

форсировке». Разобраться в этой путанице без помощи В.В.Смирнова, лично выполнявшего расчеты ГТЗА, было почти невозможно.

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. Ниже проектной (3000 миль) оказалась и дальность плавания — 2640 миль экономическим ходом (19,83 уз.).

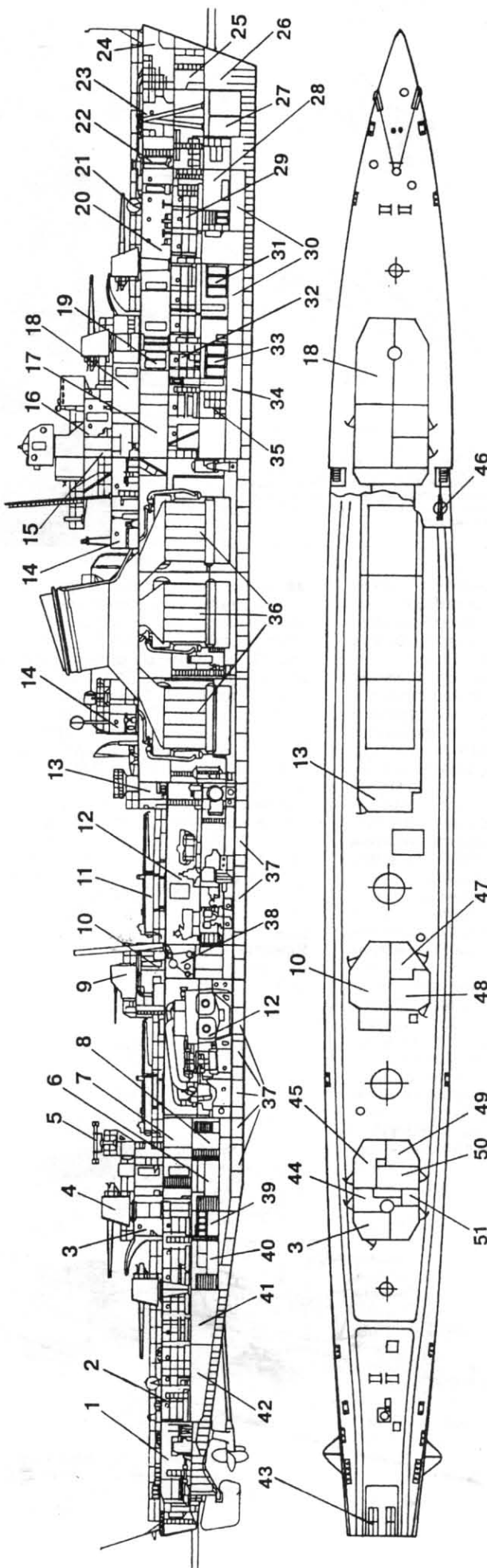
Разумеется, фактическая эксплуатационная скорость кораблей заметно отличалась и от проектной, и от достигнутой на испытаниях. В официальных документах Главного штаба ВМФ скорость всех североморских «семерок» в 1943 году значится равной 37 узлам, «Беспощадного» — 35 узлам, «Бойкого» — 34 узлам, «Бодрого» — 38 узлам. В 1945 году тихоокеанский «Рыбный» имел скорость 39,4 узла, однако этот результат был достигнут благодаря применению новых котлов шатрового типа, 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.

А вот с дальностью плавания дело обстояло гораздо хуже. В 1943 году она составляла у «Гремящего», «Громкого» и «Грозного» 722–770 миль полным ходом и 1670 миль экономическим, у «Разумного» и «Разъяренного» — соответственно 740 и 1750 миль, у «Бодрого» — 730 и 1300 миль, у «Бойкого» — 625 и 1350 миль, у «Беспощадного» — 770 и 1696 миль, у «Рыбного» — 959 и 2565 миль. Столь резкое снижение радиуса действия (в два раза по сравнению с проектом) обусловлено сокращением запаса топлива в среднем на 70–80 т за счет укладки твердого балласта, увеличившимся водоизмещением (до 2350 — 2400 т по сравнению с 1900 т на испытаниях) и сильной коррозией механизмов вследствие низкого качества стали*. Неудивительно, что во время войны на 20-узловой скорости «Бойкий» расходовал 0,32–0,36 т топлива на одну милю, «Бодрый» и «Громкий» — 0,35–0,38 т. На приемных испытаниях этот показатель не превышал 0,17–0,18 т.

Остойчивость, мореходность, маневренность

Пожалуй, главная причина появления неудачных кораблей в 30-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

*Вот 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!



ЭСМИНЕЦ ПРОЕКТА 7:

1 — румпельное отделение и химическая каюта, 2 — командное помещение № 5, 3 — умывальная, 4 — 130-мм орудие Б-13, 5 — дальномер ДМ-3, 6 — артиллерийский погребок № 5, 7 — каюта младшего начосстава (по проекту — помещение МПУАЗО), 8 — артиллерийский погребок № 4, 9 — 76-мм орудие 34-К, 10 — камбуз, 11 — торпедный аппарат 39-Ю, 12 — машинные отделения, 13 — пост энергетиков, 14 — радиорубка, 15 — сигнальная рубка, 16 — штурманская рубка, 17 — коридор начосстава, 18 — каюта командира, 19 — каюта старшего начосстава, 20 — кают-компания, 21 — вьюшка, 22 — шпилевая машина, 23 — провизионная кладовая, 24 — малярная, 25 — кладовая строиматериалов, 26 — форпик, 27 — цепной ящик, 28 — ледник, 29 — командное помещение № 1, 30 — запасные отсеки, 31 — артиллерийский погребок № 1, 32 — командное помеще-

Нижняя ватерлиния — проектная, верхняя — фактическая.

Красноречивая характеристика мореходности «семерок»: при зарывании в волну корабль полностью закрывало облако брызг. Эсминец «Бойкий», 1942 г.

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, ни 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.

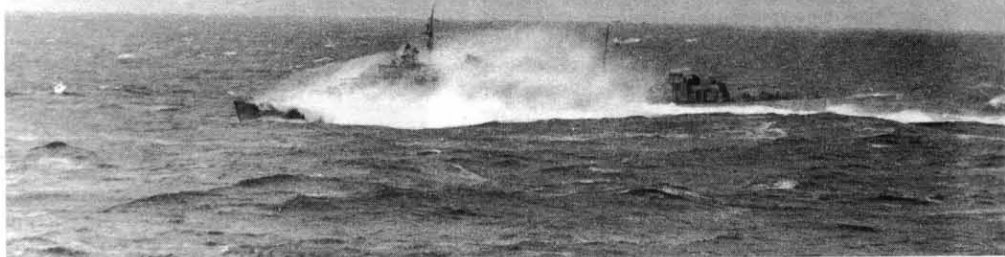
В результате перегрузка «семерок» превысила все разумные пределы. Например, эсминцу «Гремящий» по спецификации полагалось иметь стандартное водоизмещение 1425 т и полное 1955 т, реально же на испытаниях в 1939 году оно составляло соответственно 1612 т и 2215 т, а в мае 1943-го — 1820 т и 2350 т.

Наиболее опасное следствие перегрузки — снижение остойчивости эсминцев. 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. Для повышения остойчивости по предложению профессора В.Г.Власьева на часть «семерок» в 1940—1941 годах уложили твердый балласт (на «Грозный» — 82 т, «Громкий» — 80 т, «Гремящий» — 71 т, «Разумный» — 72 т, «Разъяренный» — 68 т, «Сокрушительный» — 67 т). Это улучшало положение. Так, 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 — соответственно 0,42 и 0,63 м. В целом можно сделать вывод, что остойчивость эсминцев проекта 7 находилась в пределах нормы.

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.

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.

Фото из коллекции С.Бережного



Общая оценка проекта

Суммируя вышесказанное, следует выделить такие достоинства эсминцев проекта 7, как мощное артиллерийское вооружение, совершенные приборы управления огнем (ЦАС-2), неплохие торпеды и, в общем-то, приличная скорость хода. Энергетическая установка при всех своих минусах зарекомендовала себя более надежной, чем у германских эсминцев. Но главная заслуга наших конструкторов и кораблестроителей в том, что столь крупная серия кораблей все же была построена, и построена своевременно. Именно «семерки» обновили надводный флот и вывели советский ВМФ на качественно новый уровень.

Что же касается недостатков, то наиболее серьезными из них были неудовлетворительная прочность корпуса, малая дальность плавания, слабое зенитное вооружение, отсутствие МПУАЗО. К этому можно добавить и неважные бытовые условия экипажа: при штате рядового состава в 231 человек постоянных мест (вместе с подвесными койками) было всего 161, что вынуждало краснофлотцев спать на столах, на палубе или вдвоем на одной койке.

Интересные выводы можно сделать из анализа боевого опыта. Из 28 «семерок», вошедших в строй в 1938—1942 годах (не считая погибшего при буксировке «Решительного»), тихоокеанские корабли, кроме «Разумного» и «Разъяренного», в войне практически не

Слабость корпуса стала одним из главных недостатков «семерок». Так выглядел нос «Бдительного» после посадки на мель на Севастопольском рейде 24 сентября 1941 г.

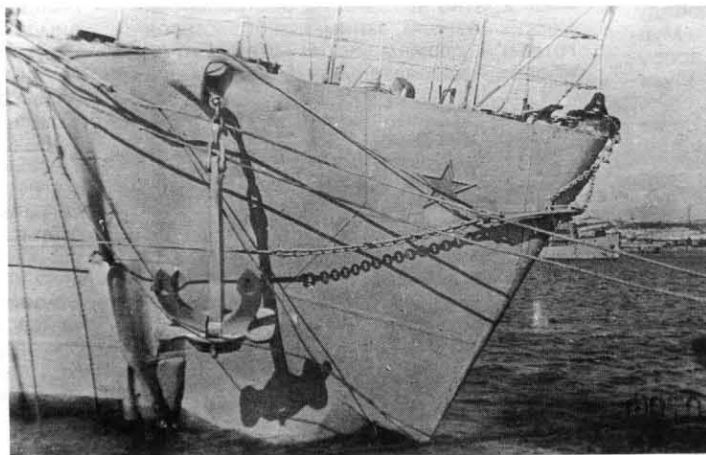


Фото из коллекции С.Бережного

участвовали. Таким образом, непосредственно сражались с врагом 18 эсминцев. 10 из них погибли (включая «Стерегущий», 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 все 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 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 выдерживать одновременного удара двух мин или торпед, хотя в английском и американском флотах такие примеры были.

Если попытаться сопоставить потери среди «семерок» с ущербом, нанесенным ими неприятелю, то картина получится весьма безрадостная. Подтвержденные потери противника включают одну подводную лодку (U-585, потоплена «Гремящим» 29.3.1942) и не более 40 самолетов. Разумеется, 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.

«СЕМЕРКИ» В БОЮ

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 вступления в строй эсминец «Гремящий» в сентябре 1939 года ушел по Беломорско-Балтийскому каналу на Север и 8 ноября прибыл в Полярный. Во время войны с Финляндией 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» согласно плану рассредоточения немедленно перешел из Полярного в губу Ваенга. 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 полуав-

томатам добавили пару 37-мм пушек 70-К: одну — на рострах 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 дальномера 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 подводной 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-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 полутона 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 в конце месяца четыре раза выходил для обстрела вражеских сухопутных позиций на побережье. Всего эсминец поставил 194 мины КБ-3 и выпустил свыше 300 130-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 опера-

ция — обстрел норвежского порта Варде, 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 (отклепалась 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 QR-9 эсминец попал в 8-балльный шторм. От ударов волн корпус получил ряд повреждений. В частности, треснул лист верхней палубы в районе 119-го шпангоута (зазор при качке достигал 3 мм), появилась трещина в котельном кожухе на 75-м шпангоуте, лопнула труба магистралей 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. Эсминец 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 вто-



РГАКФД

«Гремящий» отражает воздушный налет, 1942 г.



«Гремящий» ставит дымовую завесу, 1942 г.

рого 130-мм орудия, смыло за борт, а под тяжестью огромной массы воды прогнулись пиллерсы полубака. Тем не менее бомбометание оказалось успешным: на поверхности воды всплыли пятна масла, обломки, немецкая сумка. После войны по немецким документам удалось установить, что погибшей подлодкой была U-585.

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 фашистским 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 эсминец вместе с «Сокрушительным» вступили в охранение английского 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» добились эсминцы «крисмарине». «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. Стрель-

ба 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 «Колт-Браунинг» с водяным охлаждением стволов.

Несмотря на ремонтные работы, кораблю почти ежедневно приходилось отражать воздушные атаки. За это время зенитчики эсминца сбили три Ю-87 и столько же повредили, причем 1 июня в один из «юнкерсов» прямой наводкой угодил 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 Ю-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 гидрокомпас, 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 эсминца в пылу боя зацепил очередь «кольта» кормовой дальномер ДМ-3, вставив в него десять 12,7-мм пуль и полностью выведя прибор из строя.

С 25 по 28 августа «Гремящий» кон-

воировал 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 «юнкерса». Разъяренные немцы сбросили на эсминец 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 эскадры открыли огонь из орудий всех калибров. В результате примерно из 60 немецких бомбардировщиков (39 Хе-111, 19 Ю-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 72 139-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 шпангоута, сорвало вышку 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».

«Гремящий» в Кольском заливе, 1943—1944 гг. Козырьки над 1-м и 4-м 130-мм орудиями демонтированы, а щиты переделаны по типу черноморских эсминцев.



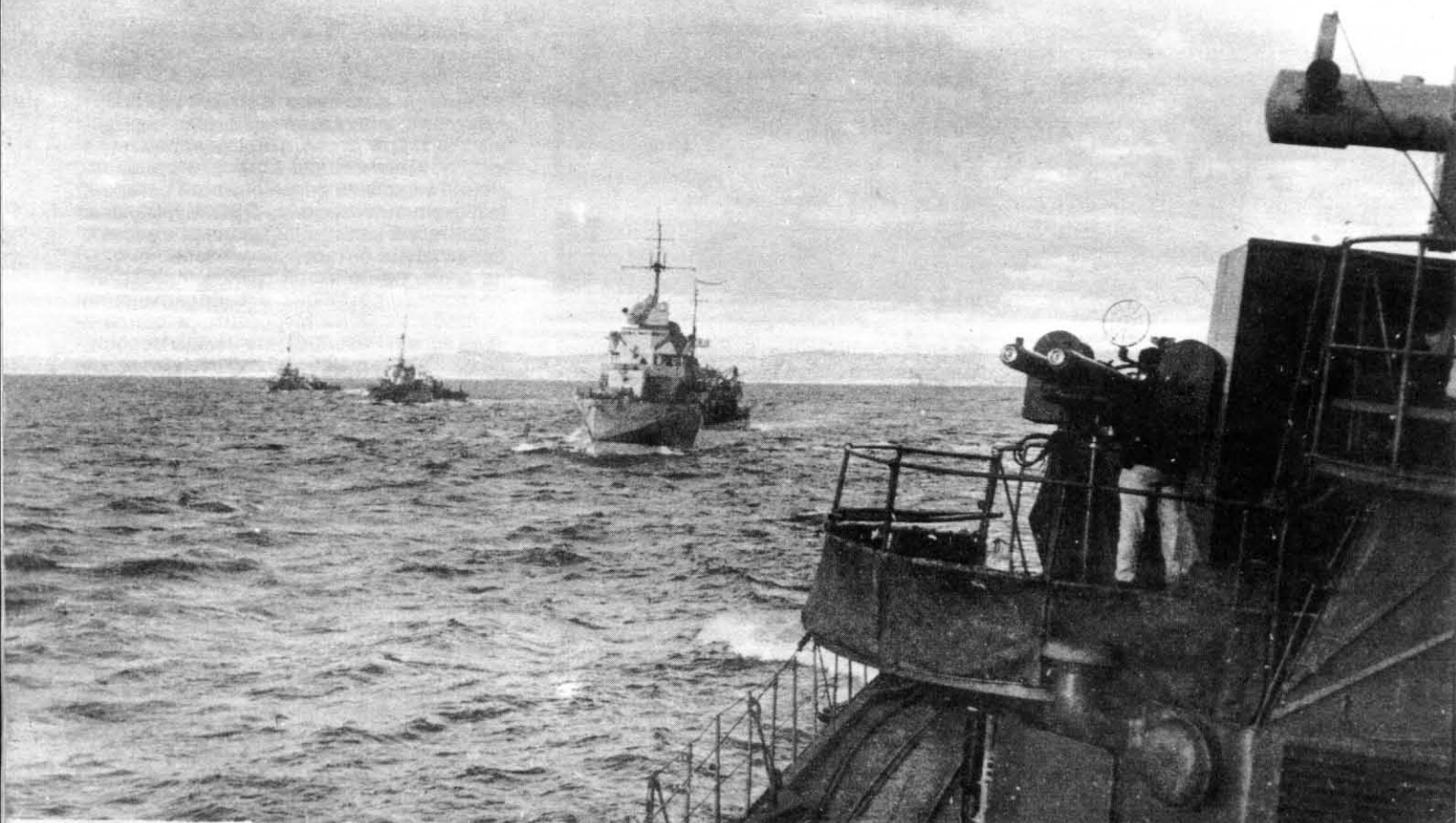


Фото из коллекции автора

21 октября «Гремящий» опять попал в шторм и вновь потерял обе носовые вышки (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 немцами 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 Ме-109, а неделю спустя, 17-го, — еще один самолет, тип и принадлежность которого установить не удалось. 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. Исключение составляли две набеговые операции, осуществленные в 1944 году. Вечером 9 октября эсминец вместе с «Громким» прибыли в Мотовский залив, где состоялась демонстративная высадка десанта (с целью отвлечь противника от направления главного удара). Корабли выпустили по 475 снарядов главного калибра, подавив 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 Варде. Огонь велся централизованно, по данным РЛС. Всего было выпущено 597 снарядов (со всех кораблей), но после того как начали отвечать береговые батареи врага, отряд советских кораблей поспешил уйти. Эффект обстрела оказался невелик: известно лишь о повреждении одного находившегося в порту дрейфбота и трех причалов.

Это была последняя боевая операция «Гремящего». Сильно изношенный непрерывной боевой службой корабль 19 января 1945 года был поставлен на капитальный ремонт, продолжавшийся без малого пять лет.

Всего за годы войны самая знаменитая «семерка» нашего флота выполнила

Крупнокалиберный пулемет «Кольт-Браунинг» на кормовой надстройке «Гремящего». На заднем плане — «Грозный» и два сторожевых корабля типа «Ураган», 1942 г.

90 боевых заданий, прошла в боях и походах 59 850 миль, отразила 112 воздушных атак, сбив 14 и повредив более 20 самолетов противника, потопила одну подводную лодку, обеспечивала переходы 63 конвоев. Командовали «Гремящим» 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).

«ГРОЗНЫЙ»

После недолгого нахождения в составе КБФ «Грозный» по Беломорско-Балтийскому каналу прибыл на Север и 26 июня 1939 года вошел в строй СФ. Занимался боевой подготовкой, а 1 апреля 1940 года встал на гарантийный ремонт на заводе № 402 (г.Молотовск, ныне Северодвинск), который завершился только 20 июля 1941 года — через месяц после начала 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 минных постановках 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, 23 и 10 ноября и 21 декабря «Грозный» выходил на обстрелы вражеских сухопутных позиций, выпустив 480 130-мм (202 фугасных и 278 фугасно-ос-

колочных) снарядов. Операции осуществлялись в сложных походных условиях. Особенно тяжелым был поход 24 — 25 декабря, когда 7-балльная волна вызвала качку до 45°, а на палубе образовался слой льда толщиной 50—60 см. Корпус эсминца получил ряд повреждений (в частности, трещина в верхней палубе в районе 189-го шпангоута, трещины в сварных швах и прочее).

После планово-предупредительного ремонта в январе 1942 года «Грозный» занимался конвоированием транспортов, а 6 марта 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 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 марта 1943 года. Затем корабль занимался преимущественно конвоированием союзных транспортов. 8 мая «Грозный» получил незначительные повреждения от разрыва бомбы в 10 — 15 м от правого борта.

Эсминец «Грозный» в камуфляжной окраске, 1942—1943 гг.

Всего с начала войны до 1 октября 1943 года «Грозный» совершил 51 поход, пройдя 34 064 мили за 2378 ходовых часов. Эсминец 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 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, ближе к концу войны, эсминец использовали меньше, в основном для эскортирования конвоев. Суммарное число пройденных за годы войны миль — около 50 000.

6 марта 1945 года «Грозный» награжден орденом Красного Знамени. Командиры: 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).

«ГРОМКИЙ»

В мае 1939 года ушел из Ленинграда по Беломорско-Балтийскому каналу и 26 июня был включен в состав СФ. Там же проходил боевую подготовку, с ноября 1940-го по 8 июня 1941 года находился на ремонте в Мурманске. Всего до начала войны прошел 14 302 мили.

23 июня при конвоировании транспортов «Обь» и «Шексна» «Громкий» впервые открыл огонь по вражескому самолету. Затем эскортирование конвоев и ПВО базы стали обычным занятием эсминца. 26 августа, сопровождая вместе с «Гремящим», «Урицким» и «Куйбышевым» теплоход «Мария Ульянова», подвергся массированной атаке с воздуха и получил незначительные повреждения от близких разрывов бомб.

С 10 по 12 сентября «Громкий» совместно с «Гремящим» ставил минные заграждения, 21 сентября, 20, 21 и 24 октября обстреливал береговые позиции немцев. Всего за это время эсминец 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



Фото из коллекции С.Бережного

выстрела из 130-мм орудий), а утром 25 ноября он совместно с английскими крейсерами «Кения» и эсминцами «Бедуин» и «Интрепид» обстреливал батареи острова Варде, сделав 111 выстрелов главным калибром. Противник ответил огнем, но прямых попаданий не было, и 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

Эсминец «Громкий», 1945 г.



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 устойчивости в междупонные 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 т 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 водомерные трубки. Но в течение недели все повреждения были исправлены.

30 марта, эскортируя транспорты, «Громкий» дважды отражал налеты оди-

ночных самолетов, причем во второй раз «Юнкерс-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 достигал 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 шпангоутов 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 обшивку борта начали рваться. Хлынувшая вода затопила ряд помещений, включая артиллерийский погребок № 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 разреза-

ли по 38-му шпангоуту, 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 «Колт-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 «Сокрушителю». 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.

Всего за период с начала Великой Отечественной войны до 1 января 1943 года «Громкий» совершил 33 похода, пройдя 9700 миль за 719 ходовых часов. Это меньше, чем у его североморских сестершипов, 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 на счету «Громкого» восемь сбитых самолетов — пять Ю-88 и три Ю-87.

До конца войны «Громкий» преимущественно использовался в качестве эскаорта конвоев. Он также участвовал в Петсамо-Киркинесской наступательной операции вместе с «Гремящим». 9 — 10 октября 1944 года обстреливал неприятельские позиции в заливе Маативуоно. 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).

Схема боевых повреждений эсминца «Стремительный» 20 июля 1941 г. Здесь и далее заштрихованы отсеки, затопленные непосредственно в результате повреждений от воздействия вражеского оружия.

Соревнование по плаванию у борта «Стремительного». Предвоенное фото.

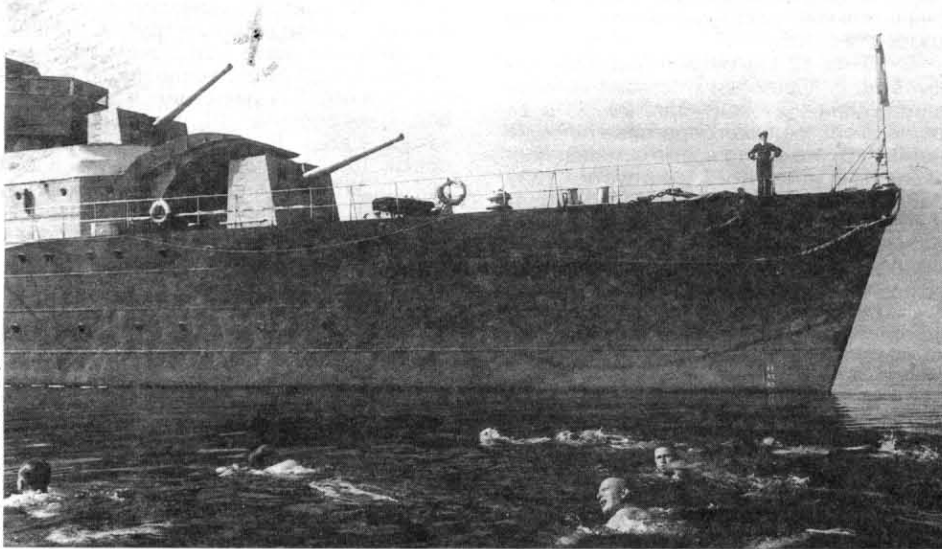
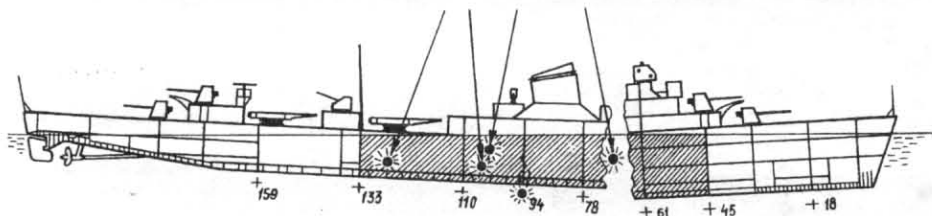


Фото из коллекции С. Бережного



«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 «Юнкерс-88» — и тотчас же атаковали эсминца. 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. Эсминца 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 шангута. Вторая и третья (обе 100-кг) пробили палубу в районе 100—104-го шангоутов и разорвались в третьем котельном отделении. Четвертая, предположительно 500-кг, угодила в первое котельное отделение, и от ее взрыва эсминца разломилась 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 командира Фокина удалось спасти, а находившийся вместе с ним начальник отдела политуправления флота В.М.Лободенко был убит.

В апреле 1942 года эсминца по частям подняли на поверхность и отбуксировали в 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

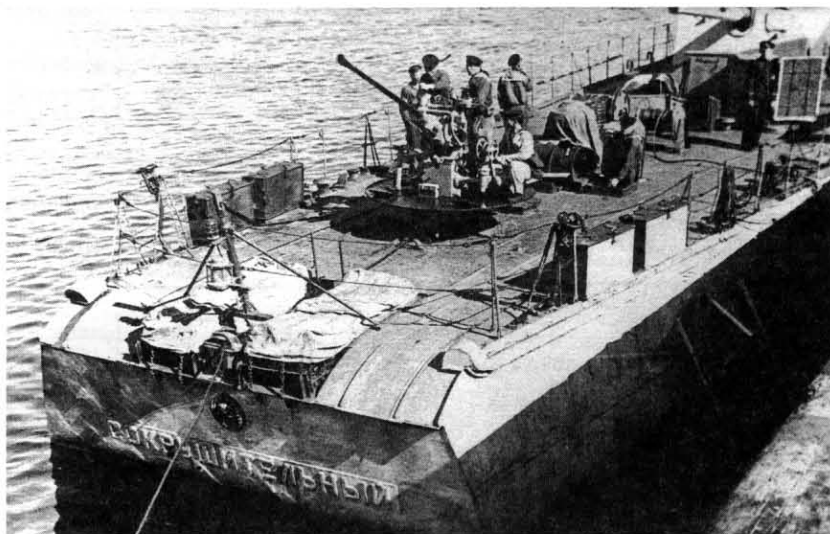


Фото из коллекции С.Бережного

№ 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 сильным 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 Варде — 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.

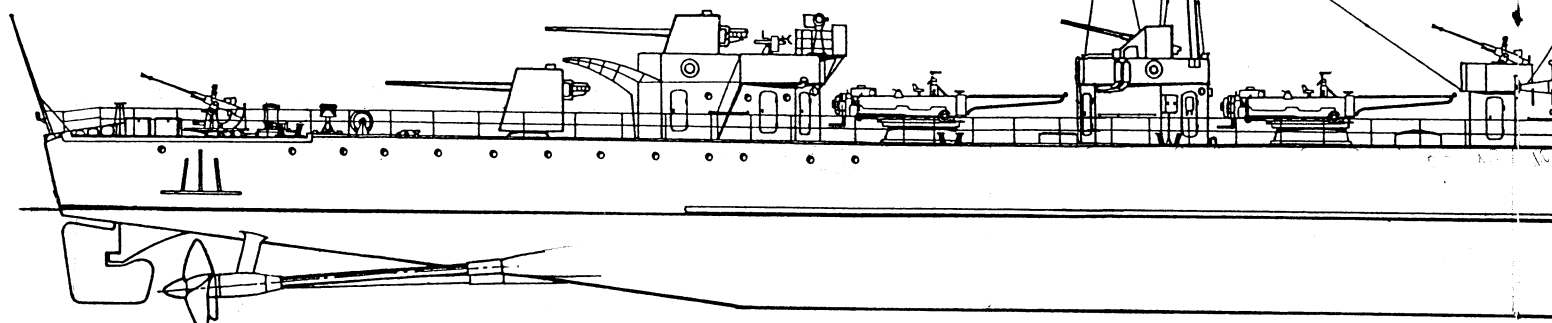
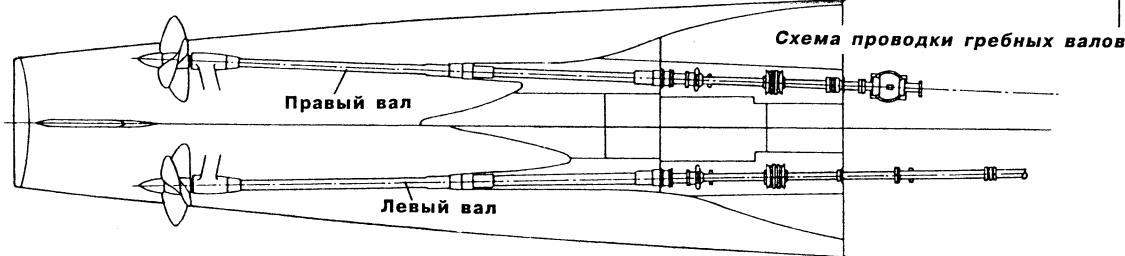
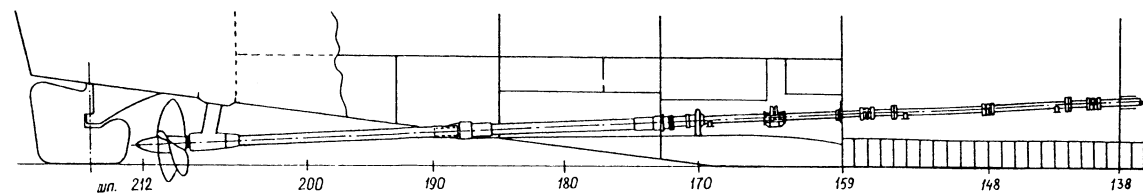
28 марта, после завершения планово-предупредительного ремонта «Сокрушительный» вместе с «Гремящим» и английским эсминцем «Ориби» вышли навстречу конвою PQ-13, а утром следующего дня вступили в его охранение. В 11.18 при плохой видимости была услышана стрельба, и через 2 минуты у левого борта «Сокрушительного» поднялись всплески от пяти артиллерийских снарядов. Через 6—7 секунд по носу и корме упало еще 3 снаряда. Эсминца увеличил ход. Спустя несколько секунд на курсовом угле 130° и дистанции 15 км был обнаружен силуэт корабля, опознанного как немецкий эсминца типа «Редер». «Сокрушительный» открыл огонь и вторым залпом добился накрытия с попаданием снаряда в район второй трубы корабля противника. Тот запарил и резко повернул

Кормовая часть «Сокрушительного» с дополнительным 37-мм автоматом, 1942 г.

влево. Наш эсминца вдогонку сделал еще 4 залпа, но больше попаданий не наблюдалось. Налетевший снежный заряд скрыл неприятеля из виду. Всего «Сокрушительный» выпустил 20 130-мм снарядов.

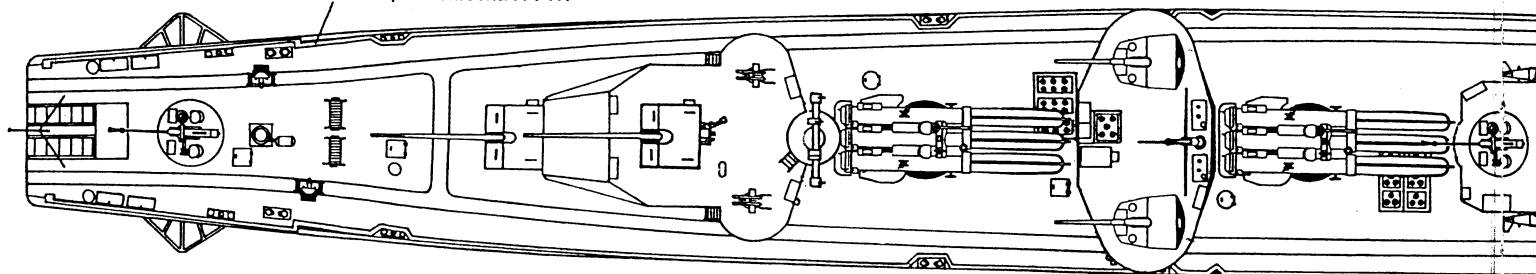
Этот скоротечный бой занимает видное место в истории советского военноморского искусства, поскольку является единственным за всю Великую Отечественную войну эпизодом, когда наш надводный боевой корабль столкнулся с противником своего же класса и даже вышел из него как бы победителем. В качестве противника «Сокрушительного» обычно указывается немецкий эсминца Z-26. Однако в последнее время в печати появились материалы, в которых выдвигаются другие версии. Так, авторы публикации*, 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 эсминцем «Фьюри». Это представляется маловероятным, так как попадание в союзный эсминца (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 эсминцу 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 советс-

* Грановский Е., Морозов М. Германские эсминцы в бою, ч. 2. М., 1995. Там же — ссылка на статью в журнале «Marine Rundschau», № 1, 1977.



+220 +210 +200 +190 +180 +170 +160 +150 +140 +130 +120 +110

Размагничивающая обмотка ЛФТИ



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 и 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 дальнего поста 14,1 м.

Коэффициент общей полноты корпуса 0,446.

Период бортовой качки 8 с.

МЕХАНИЗМЫ

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

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

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

Параметры пара: давление 26,5 кг/кв.см, 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»).

Циркуляция: 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 образца 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-25.

Противомагнитное: размагничивающая обмотка ЛФТИ.

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 МПЗ-9.

Штурманское оборудование: гироскоп

«Курс-1», 4 127-мм магнитных компаса ЗМИ, лог типа ГО, эхолот и механический лог ЗМИ.

ЭКИПАЖ

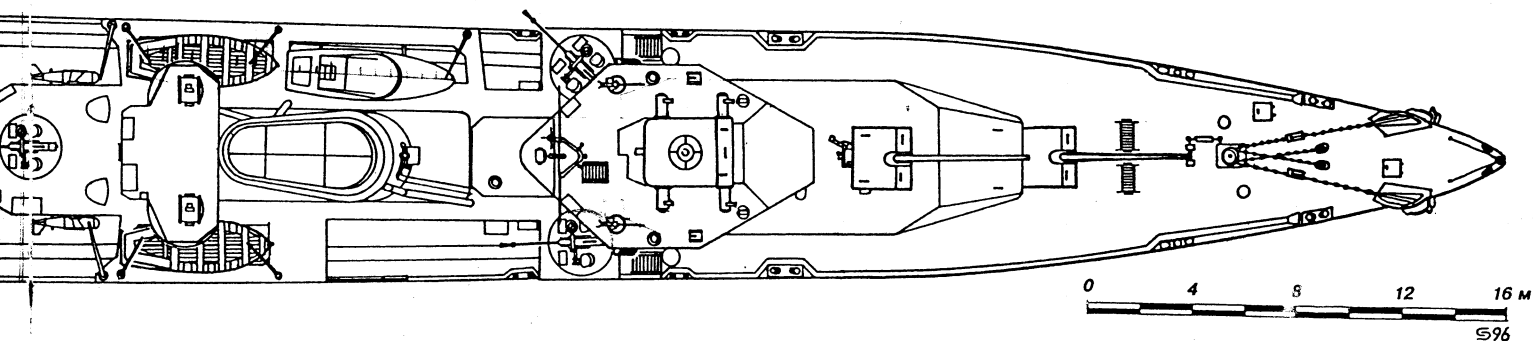
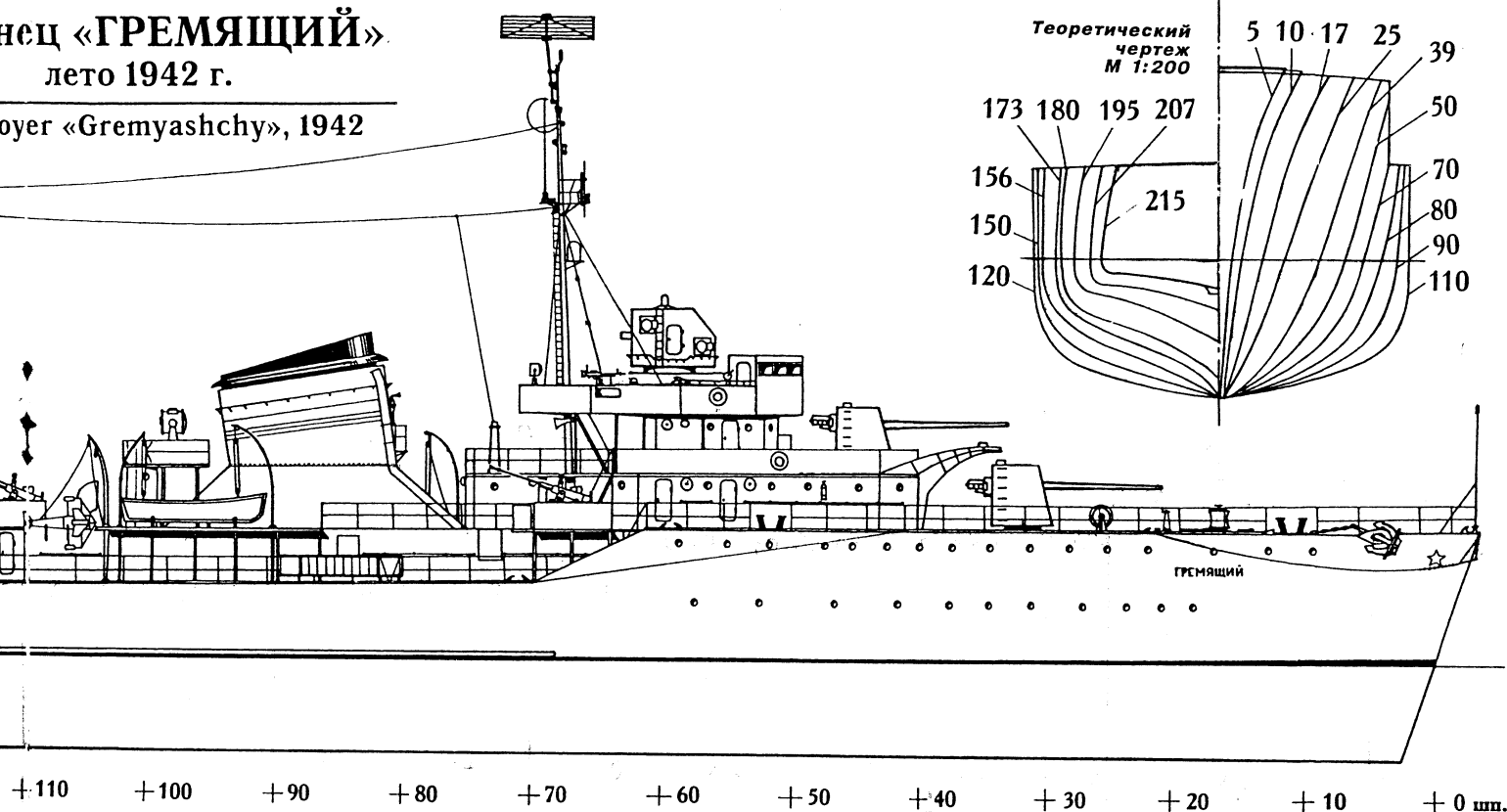
Офицеров 15, старшин 52, рядовых 179 (всего 246 человек). В марте 1945 г. экипаж увеличен до 248 человек.

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 сестришек. Комплектация экипажей по штату мирного времени (в 1940 г.) составляла всего 197 человек: 15 офицеров, 44 старшины и 138 рядовых.

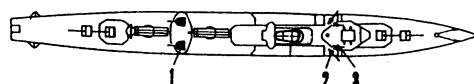
Эскадренный миноносец «ГРЕМЯЩИЙ»

лето 1942 г.

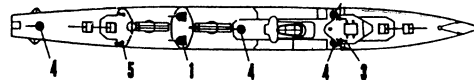
Destroyer «Gremyashchy», 1942



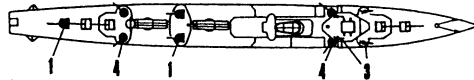
Схемы расположения зенитного оружия на эсминцах проекта 7.



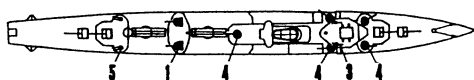
Все эсминцы до лета 1941 г.: 2 — 76-мм, 2 — 45-мм, 2 — 12,7-мм пул.



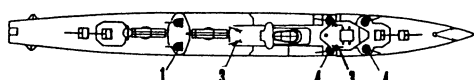
Все эсминцы СФ в 1942—1945 гг.: 2 — 76-мм, 4 — 37-мм, 2х2+2х1 12,7-мм пул.



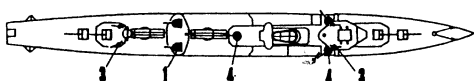
«Грозный» в 1943—1945 гг.: 3 — 76-мм, 4 — 37-мм, 4х1 12,7-мм пул.



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



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



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

Цифрами обозначены: 1 — 76-мм орудие 34-К, 2 — 45-мм полуавтомат 21-К, 3 — 12,7-мм пулемет ДШК (или ДК), 4 — 37-мм автомат 70-К, 5 — 12,7-мм пулемет «Кольт-Браунинг».

ОКРАСКА

При вступлении в строй эсминцы проекта 7 окрашивались в шаровый цвет. Подводная часть корпуса кораблей ленинградской постройки покрывалась кузбасслаком (то есть была черной, блестящей), черноморских и тихоокеанских — противообрастающим составом «Интернациональ» № 1 и № 2 (темно-красного либо зеленого цвета). Верхняя палуба на североморских «семерках» в целях борьбы с коррозией обычно натиралась мазутом или маслом, что, кстати, делало ее очень скользкой.

Первоначально на бортах белой краской наносились литеры (ГЩ — «Гремящий», БД — «Бодрый», РН — «Рябый», 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» (у черноморских кораблей первая цифра означала номер дивизиона, вторая — порядковый номер мателота внутри дивизиона). 19 июля 1942 года все оставшиеся черноморские эсминцы свели в один дивизион, и бортовые номера изменились: 15 — «Бодрый», 16 — «Бойкий», 17 — «Беспощадный». 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 «семерки» несли на трубах красные, голубые или желтые марки: каждый цвет соответствовал своему дивизиону. Бортовые номера у «балтийцев» появились после 1946 года, а у «тихоокеанцев» — только в 50-е.

Камуфляжная окраска у «семерок» впервые появилась на СФ в конце 1941 года. В 1942 году корабли перекрасили в более традиционный трехцветный камуфляж, к концу войны такая окраска появилась и на других флотах (в частности, на «Грозном», «Бойком», «Рябном» и других «тихоокеанцах»). На Севере довольно нетипично, в два цвета, был окрашен «Разумный». В 1945 году его камуфляж остался только на надстройках, а корпус стал темно-шаровым с белым номером 05.

ком, немецком и английском описаниях этого боя нет.

В апреле «Сокрушительный», находясь в охранении 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. Эсминцу удалось 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 охранении 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 плавучий 4-балльный лед. Вынужденные сбавить ход до малого и лишенные возможности маневрировать, они в ночь на 10 июля подверглись атаке четырех бомбардировщиков Ю-88, сбросивших на каждый корабль по 8 бомб. К счастью, прямых попаданий не было, но от близких разрывов «Сокрушительный» получил легкие повреждения. Позже атака повторилась, однако советским эсминцем 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, занимался 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 QP-15. Вместе с лидером «Баку» эсmineц эскортировал транспорты, но утром 20 ноября попал в жесточайший шторм: ветер — 11 баллов, волнение моря — 8—9. Корабли потеряли друг друга из виду, и эсmineц 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 шпангоута 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 критическим. 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 посланы из Йоканги эсминцы «Урицкий» и «Куйбышев», а из Ваенги — «Разумный».

Спасательные работы проходили в тяжелых условиях в течение двух дней. Взять на буксир аварийный эсmineц 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 кончалось 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, эсmineц 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 Курилев 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, сбил при этом 6 самолетов врага (2 из них совместно с другими кораблями). Были два случая самопроизвольного выстрела торпед (во время одного из них погиб красnofлотец 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.Курилев.

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 эсmineц. Из числа последних 6 относились к типу «Новик», 5 — к проекту 7 и 9 — к проекту 7У. Крупные надводные корабли организационно входили в эскадру и отряд легких сил флота. Все пять «семерок» составляли 1-й дивизион эсминцев отряда легких сил КБФ.

Однако эффективность боевого использования надводных кораблей на Балтике оказалась крайне низкой. Это же можно сказать и про «семерки». Три эсминца этого типа погибли («Гневный», «Гордый», «Сметливый»), один потоплен, но позже поднят и восстановлен («Стерегущий»), и лишь один пережил войну («Грозный»). Нанесенный же ими ущерб неприятелю можно оценить как незначительный.

«ГНЕВНЫЙ»

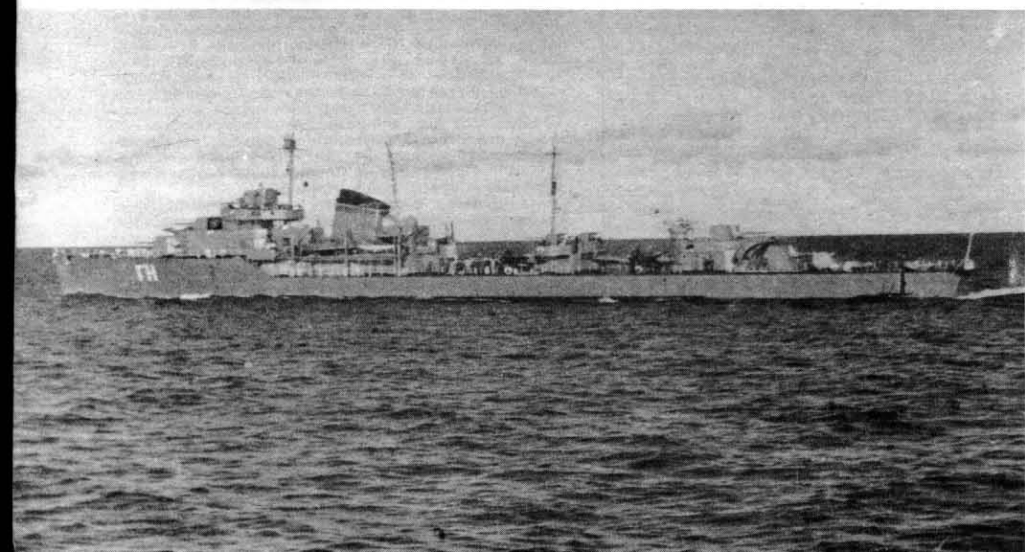
Головной корабль серии. Формально вошел в строй в октябре 1938 года, фактически — в декабре. Участвовал в войне с Финляндией (14 декабря 1940 года обстреливал неприятельские позиции на острове Уте). К началу Великой Отечественной войны входил в отряд легких сил КБФ и базировался в Риге (Усть-Двинске).

В первый день войны командир отряда легких сил получил приказ обеспечить прикрытие минных поставок в устье Финского залива. Во главе отряда вышел в море «Гневный», а за ним — крейсер «Максим Горький», эсминцы «Гордый» и «Стерегущий».

В 3.45 23 июня 1941 года в 16 милях от маяка Тахкуна «Гневный» подорвался на mine. Корабль подбросило 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.

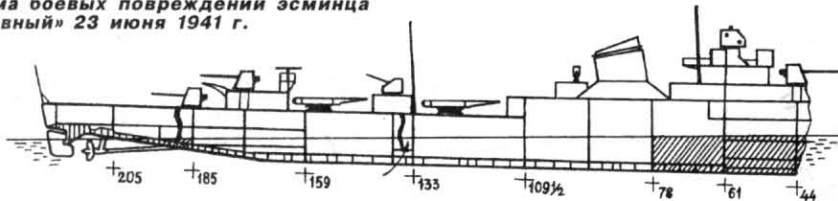
В результате сильного сотрясения большинство вспомогательных механизмов, включая все турбонасосы 1-го котельного отделения, сорвало с фундаментов, трубопроводы оказались разрушенными. Давление в котлах село (а в котле № 1 вообще упало до нуля), остановились главные турбины и турбодинамо. Во всех отсеках погас свет, аварийное освещение не работало, так как пе-

Фото из коллекции В.Костриченко



«Гневный» в районе Таллина, 1940 г.

Схема боевых повреждений эсминца «Гневный» 23 июня 1941 г.



ред выходом корабля в море аккумуляторы не были заряжены. Дизельгенератор 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 шпангоута 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 помещение 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 «Гневного», на mine подорвался и «Максим Горький»), приказал личному составу покинуть корабль. Экипаж «Гневного» принял подошедший к нему «Гордый», а затем оставленный корабль был расстрелян 130-мм фугасными снарядами. Но, несмотря на пожар и взрыв боезапаса одного из артиллерийских погребов, брошенный эсминец упорно не хотел тонуть. Только через двое суток его потопила немецкая авиация.

«ГОРДЫЙ»

Подобно головному эсминцу серии — «Гневному» — «Гордый» участвовал в советско-финской 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 — «Гневного» (23 июня) и «Сердитого» (19 июля).

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.Трибуца, 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 шпангоутов образовался гофр и трещины в наружной обшивке. На помощь эсминцу были высланы сторожевой корабль «Коралл» и ледокол «Октябрь», позже подошли тральщик «Гак» и эсминец «Свирипей». 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. «Свирипею» 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, 29 сентября, «Гордый» получил тяжелые повреждения в результате авианалета и был переведен в Ленинград для ремонта на Балтийском заводе, где ремонтировался до 8 октября.

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

Эсминец «Гордый». Довоенное фото и схема боевых повреждений после взрыва первой мины 14 ноября 1941 г.

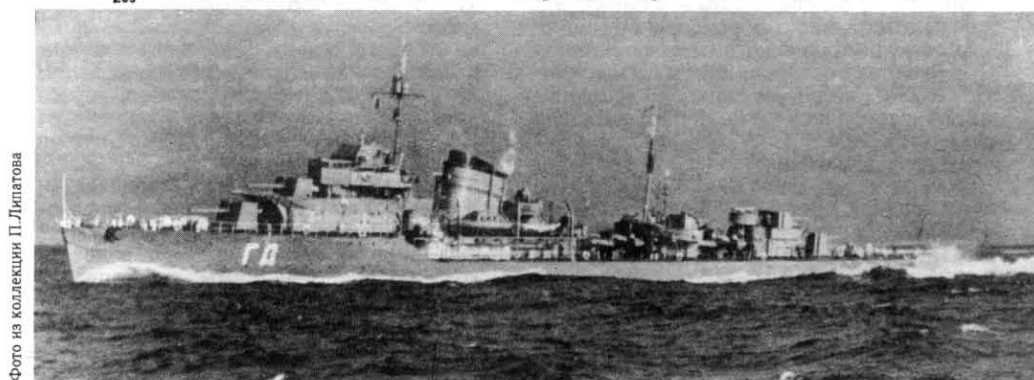
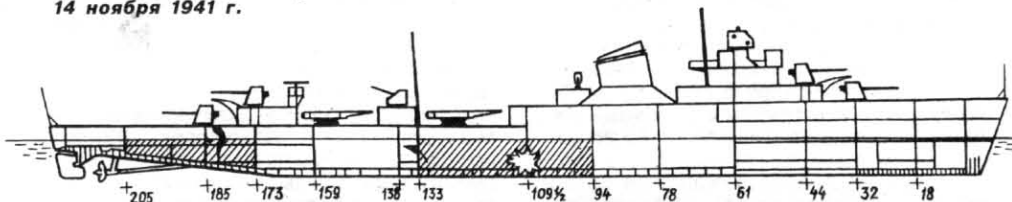


Фото из коллекции П.Липатова

движение, выкатившись влево с протраченного 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.

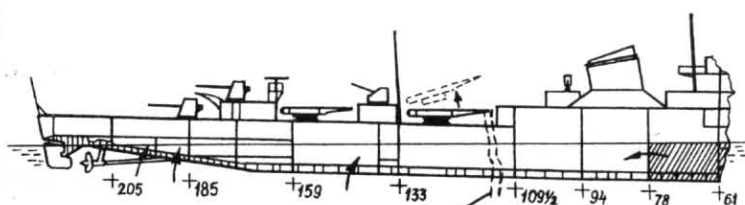
В кормовой части образовался гофр, трещина в наружной обшивке и широкая метровая трещина в настиле верхней палубы. Помещения в районе 185—205-го шпангоутов быстро заполнились водой. Крен увеличился до 30°. При этом давление в котлах упало до нуля. Эсминец лишился электроэнергии и не мог использовать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



Линия разлома после взрыва третьей мины

«Сметливый» на Таллинском рейде, 1940 г.

Вверху: схема боевых повреждений эсминца 4 ноября 1941 г. после взрыва второй мины.

Во время перехода в Кронштадт «Сметливый» вместе с «Гордым» входил в отряд главных сил и стал, пожалуй, единственным 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 наступающим 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 заметить плавающие и срезанные параваны 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 силою 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. Эсми́нец остался без хода.

Осмотр показал, что взрыв произошел в районе 52–58-го шпангоутов. Обшивка получила сильные повреждения, и в носовые погреба боезапаса, центральный артиллерийский пост и носовое котельное отделение стала поступать вода. В кормо-

вой 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 эсминца «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 шпангоута 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 увеличались, появились трещины, через которые начала поступать вода. Эсми́нец 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 искалеченному «Сметливому» подошел тральщик Т-205.

Но через 25 минут после второго взрыва, в 23.50 дрейфующий эсми́нец коснулся третьей мины. Корпус разорвался в районе 112–116-го шпангоутов 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.

«СТЕРЕГУЩИЙ»

Последняя из «семерок» завода имени Жданова, достроенная по первоначальному проекту. Эсми́нец участвовал в советско-финской войне — выходил в дозор, конвоировал транспорты, участвовал в маневрах Балтийского флота. В момент нападения фашистской Германии на СССР числился в составе отряда легких сил, в ночь на 23 июня 1941 года вместе с «Нев-

ным» 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 «Стерегущего» взорвалась мина. Эсми́нец 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 эсми́нец перешел в Ирбенский пролив для действий на коммуникациях противника.

18 июля наша авиация обнаружила следовавший из Вентспилса крупный вражеский конвой в составе 26 транспортов, шедших в охранении торпедных и сторожевых катеров. Попытки атаковать противника поначалу оказались безуспешными. Четыре советских торпедных катера перехватили немецкую авиацию, 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 фашистам нанесли чувствительный удар наши бомбардировщики 73-го авиаполка, а в 16.45 уже на подходе к Уст-Двинску конвой настиг специально посланный на его перехват «Стерегущий». Невзирая на воздушные атаки, эсми́нец открыл огонь из 130-мм орудий и повредил два транспорта (по некоторым утверждениям, «Стерегущий» потопил два транспорта и еще два повредил. — См. «Морской сборник» № 7, 1991, с.23. Немецкие источники не подтверждают каких-либо потерь в судах данного конвоя). Близость берега и непрерывные атаки люфтваффе не позволили развить успех, и «Стерегущий» лег на обратный курс. Боевых повреждений эсми́нец избежал.

11 августа «Стерегущий» 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 персонала находилось 3168 эвакуируемых, в том числе 809 лежачих 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 эсми́нец 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 11.05 были замечены вражеские бомбардировщики,

следовавшие по направлению к Кронштадту. На «Стерегушем» 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. «Стерегуший» 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 котельное отделения оказались затопленными, образовался сильный крен на правый борт. Но, несмотря на стремительно падавшее давление пара, «Стерегуший» 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 эсминцем покинул командир — капитан 3 ранга Е.П.Збрицкий.

В течение октября со «Стерегущего» сняли одну 130-мм артиллерийскую установку, носовой шпиль и якорное устройство: все это срочно понадобилось для восстановления эсминца «Страшный», которому взрывом мины оторвало нос до 44-го шпангоута. Поскольку лежавший на грунте «Стерегуший» 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 «Стерегуший» был поставлен в док на завод имени А.А.Жданова. Его ремонт завершился уже после окончания войны.

В годы Великой Отечественной «Стерегушим» 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).

«ГРОЗЯЩИЙ»

Эсминец «Грозный» стал единственным «семеркой», в строительстве которого участвовали оба главных ленинградских судостроительных предприятия. Он был заложен и спущен на воду на заво-



де 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 течение 1940 года 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 и имел подготовленный экипаж.

В начале войны «Грозный» в паре со «Сторожевым» нес дозорную службу в Ирбенском проливе. 25 июня он принял первый бой. В 13.50 эсминец атаковали «Юнкерсы-88». Самолеты пикировали на корабль 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 «юнкерса» 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 «Юнкерсов-88» вновь атаковала эсминец. От близких разрывов корабль получил легкие повреждения, а пулями и осколками были ранены два краснофлотца. Пожар, этим исчерпывался ущерб, нанесенный вражеской авиацией.

20 июля «Грозный» вместе со сторожевым кораблем «Буря», приняв на борт мины, отправился для постановки заграждения в Ирбенском проливе. Ночью операция была закончена (эсми-

«Грозный» в камуфляжной окраске со шпиронным параваным устройством, 1944–1945 гг.
(Фото из коллекции С.Бережного).

нец выставил 60 мин), и корабль начал отход. Но в 2.38 в трагической части левого паравана «Грозного» взорвалась мина. Обшивка подводной части корпуса в районе 21–66-го шпангоутов 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 вентиляторных 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, дифференциал рос и к утру осадка носом достигла величин 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.

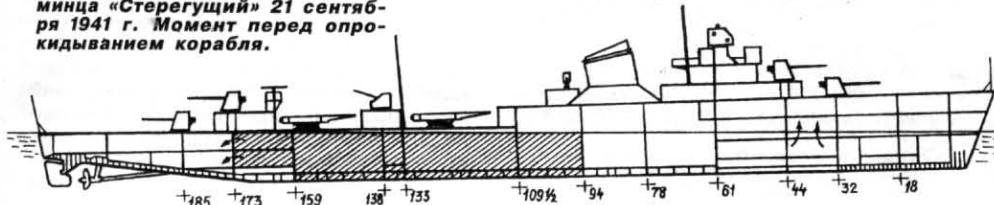
9 сентября «Грозный» прибыл в Ораниенбаум для обстрела сухопутных позиций врага и выпустил 86 130-мм снарядов. В течение двух последующих дней участвовал в минных постановках — выставил в районе Лужской губы 54 мины и 90 минных защитников. Во время одного из этих выходов эсминец ночью опасно приблизился к Кургальскому рифу, потерял параваны и зацепил винтами за камни. Лопастей 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 «Стерегуший», сторо-

«Стерегуший» после опрокидывания.
(Фото из коллекции С.Бережного).



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



жевой 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 шпангоутов. 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 пробili 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 немецкая дальноточная 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 оторвалось, 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 порохомыми 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 эсминцы опять получили повреждения. 22 мая его ввели в док Канонерского завода, и через 10 дней «Грозный» наконец вступил в строй.

Первой 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 эсинец 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.

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.Мавевский.

Черноморский флот

Трудно понять мотивы, которыми руководствовало советское правительство в 30-е годы, создавая приоритет в развитии легких сил флота именно черноморскому театру. Так или иначе, Черноморский флот, несколько уступая по силам Балтийскому, лидировал по числу быстроходных надводных кораблей классов «легкий крейсер — эсинец». К началу Великой Отечественной войны в его составе значился 1 линкор, 5 крейсеров (не считая устаревшего «Коминтерна»), 3 лидера, 13 эскадренных миноносцев. И это при том, что в качестве противников у надводных кораблей могли рассматриваться всего 4 не очень новых румынских эсминца...

Организационно Черноморский флот включил в себя эскадру надводных кораблей (преобразована в 1940 году из бригады крейсеров), состоявшую из линкора, бригады крейсеров и отряда легких сил. В составе бригады крейсеров имелось 2 дивизиона эсминцев; во 2-й дивизион входили все 6 «семерок»: «Бодрый», «Бойкий», «Быстрый», «Беспошадный», «Бдительный» и «Безупречный». Из них пережили войну лишь первые две.

«БОДРЫЙ»

Головной эсинец проекта 7 николаевской постройки. Официально включен в состав ЧФ через три с лишним месяца после приемки (отсюда разночтения в дате его ввода в строй, колеблющиеся в разных источниках 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.

Эсминцы в базе. На переднем плане — «Бодрый», 1940—1941 гг.
(Фото из коллекции С.Бережного).

До начала Великой Отечественной войны «Бодрый» дважды проходил ремонт: гарантийный с июля 1939 года 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 Констанца.

Начало войны застало эсинец в Севастополе, где он производил чистку и щелочение 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 военно-морской базы.

13 августа эсинец 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 налеты 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. Эсинец сохранил боеспособность и, прикрывшись дымовой завесой, благополучно вышел из гавани. Пробоину в наружную обшивку 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, перенесли ее с борта на верхнюю палубу. 17 сентября эсинец вновь вышел



в море и в течение месяца непрерывно занимался конвойной службой, а также совершил одну минную постановку.

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.

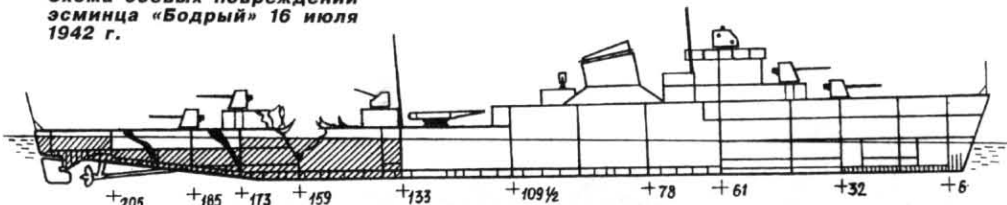
Суровым испытанием для экипажа эсминца стало 31 октября 1941 года. Корабль возвращался в Севастополь после обстрела занятых противником береговых позиций в районе Евпатории. В 16.25 на дистанции 60 кбт были обнаружены вражеские самолеты — 9 «юнкерсов» и 6 «мессершмиттов». «Бодрый» увеличил ход и через 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 шапки 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 затянули дым от горевших дымовых шапок 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 — 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.

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



Продолжать ремонт в Севастополе посчитали опасным, поэтому в ночь на 3 ноября «Бодрый» своим ходом в сопровождении эсминца «Безупречный» отправился в Поти. 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 Поти, 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 Поти. 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-88».

В январе 1942 года «Бодрый» прошел планово-предупредительный ремонт в Поти, совершил два выхода в море для обстрела береговых позиций гитлеровцев (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.

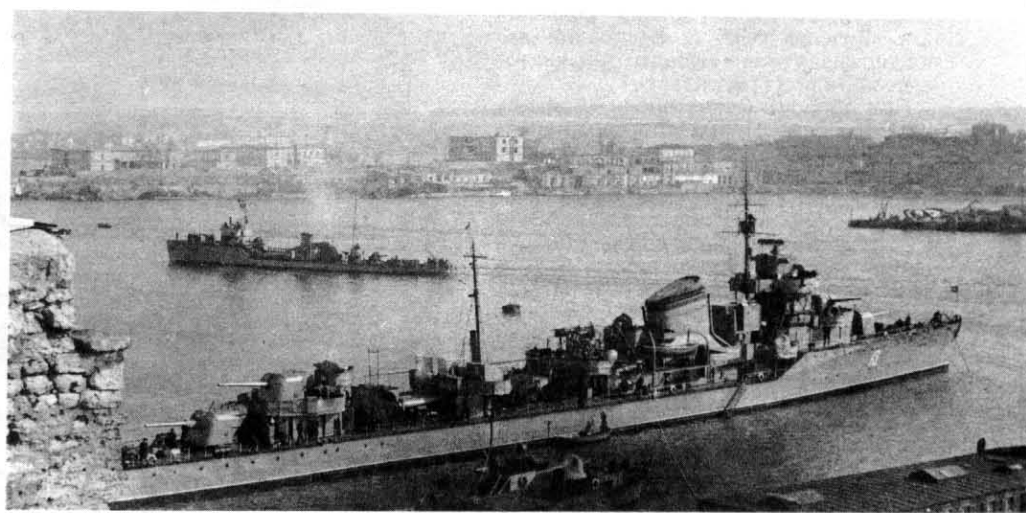
Приближение немцев заставило 8 июля перебазировать эсминец в Поти для завершения ремонта. Работы уже были закончены, когда произошла трагедия. 16 июля 1942 года 16 вражеских бомбардировщиков приблизились к базе на большой высоте (6—7 км) и группами спикировали на корабль. В корму «Бодрого» почти одновременно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

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 выброшены за борт. Все помещения позади 133-го шпангоута быстро заполнились 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 плавучий док. При осушении дока раздался сильный треск: это разорвались связи в районе 159-го шпангоута. Кормовая часть «Бодрого» фактически отломилась — точнее, «повисла на волоске».

Ремонт корабля силами слабо оборудованной базы в Поти затянулся на 2,5 года. Вступил он в строй лишь 31 декаб-

Фото из коллекции С.Бережного



«Бодрый» в освобожденном Севастополе.



Фото из коллекции С. Бережного

ря 1944-го. К тому времени боевые действия на Черном море завершились.

За годы войны «Бойкий» прошел 12 120 миль, 13 раз выходил на обстрелы береговых позиций противника, произвел 72 зенитные стрельбы. Эсминец выпустил по неприятелю 1332 130-мм, 988 76-мм, 12 45-мм, 1771 37-мм снарядов и 1433 12,7-мм пули, поставил 50 мин КБ-3. На его боевом счету — 2 сбитых и 2 поврежденных вражеских самолета. Торпедное и противолодочное оружие ему использовать не пришлось.

Командовали эсминцем капитан 3 ранга В.М.Митин (до июля 1942 г.), капитан 3 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 войны корабль прошел гарантийный ремонт.

Одним из наиболее ярких эпизодов участия «Бойкого» в войне стали его действия при обороне Одессы. В течение августа — сентября 1941 года эсминец отконвоировал 13 транспортов, перевез 1100 солдат и офицеров, 50 ящиков с оружием и 320 боеприпасов. Он 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» поддерживал огнем высадку 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.

28—30 декабря 1941 года «Бойкий» 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 береговым 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 выпустил 926 76-мм, 2655 37-мм снарядов и 2944 12,7-мм пули, сбив три и повредив два неприятельских бомбардировщика.

Вечером 13 января 1942 года при выходе из Новороссийска «Бойкий» столкнулся с транспортом «Серов». В районе 18—30-го шпангоутов образовалась глубокая пробоина. Корабль пришлось отправить на ремонт в Туапсе.

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,

«Бодрый» на параде. Последующее фото.

его настил, 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 выходил на обстрел портовых сооружений Ялты, сделал вместе с «Сообразительным» более 300 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 острова Фидониси 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 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».



Фото из коллекции В. Костриченко

Эсминец «Бойкий» в Поти, 1942—1943 гг.

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 вернулись в Поти. За этот поход протяженностью 1240 миль «Бойкий» израсходовал 439 т топлива.

Командование поверило докладу командиров эсминцев, и данный эпизод в литературе обычно 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 тысяч т, два транспорта по 3—4 тысяч т «и, видимо, одну румынскую канлодку».

Однако впоследствии факт гибели транспортов не подтвердился. Согласно авторитетным исследованиям последних лет, как зарубежным, так и отечественным (например, см. книгу «Боевая летопись военно-морского флота 1941—1942», М., Воениздат, 1983, с.333), 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 январе 1943 года «Бойкий» занимался конвойной службой, а затем участвовал в операции по обстрелу гитлеровских войск в районе Новороссийска. 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» участвовал в набеговых операциях на ближние коммуникации противника. 26 августа в составе соединения 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 участвовал очень ограниченно.

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 шпангоутов 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 ТЗА № 2. Зато к началу войны корабль был в хорошем техническом состоянии.

С 22 по 30 июня 1941 года «Беспощадный» ежедневно выходил в море для постановки оборонительных минных заграждений (хотя до сих пор непонятно, против кого предназначались эти заграждения? Ведь у противника — Румынии — в то время имелось всего 4 эсминца и 1 подводная лодка!). Всего кораблем было выставлено 114 мин.

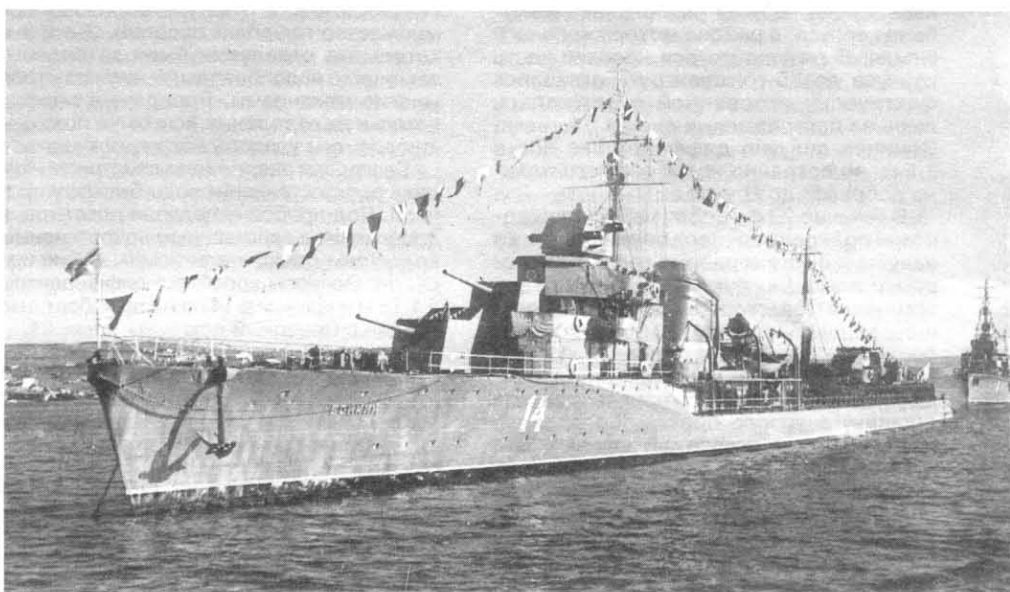
13 июля при выходе из Севастополя эсминец под действием ветра и течения сошел с фарватера и сел на мель. Хотя повреждения оказались легкими (погнуты лопасти винтов), командир корабля капитан 3 ранга П.В.Глазовский был отдан под трибунал и осужден на 5 лет.

С конца июля по сентябрь «Беспощад-



Вверху: «Бойкий» в 1941—1942 гг.

Внизу: «Бойкий» на параде в Севастополе, 1945 г.



Оба фото из коллекции С.Бережного



Эсминец «Беспощадный», 1943 г.

Из-за постоянной угрозы воздушных атак решили дальнейший ремонт «Беспощадного» провести в Поти, 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 Поти. 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 поступающей водой. Выручил трактор ХТЗ, предусмотрительно погружен-

ный 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-87» пикировали с разных направлений, затрудняя зенитный огонь. Сначала близким разрывом бомбы была повреждена корма — в районе 173-го шпангоута 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 «Беспощадный» получил сразу два прямых попадания бомб в носовую часть. Одна из бомб, пробив палубу полубака около кюля 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 шпангоута 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 «Беспощадном» 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 Сехиашвили. Спустившись по штурм-трапу 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 «Сообразительным», а спасательное судно СП-14 шло сзади, защищая собой от волн искалеченный корпус эсминца.

По прибытии в Севастополь «Беспощадный» сначала ремонтировался в Северном доке, а затем — на заводе № 201. Носовая часть от нулевого до 18-го шпангоута была заимствована у погибшего эсминца «Быстрый», участок от 18-го до 40-го шпангоута 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 шпангоута, 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. Впридачу в первом котельном отделении вспыхнул пожар — правда, его удалось вскоре потушить.

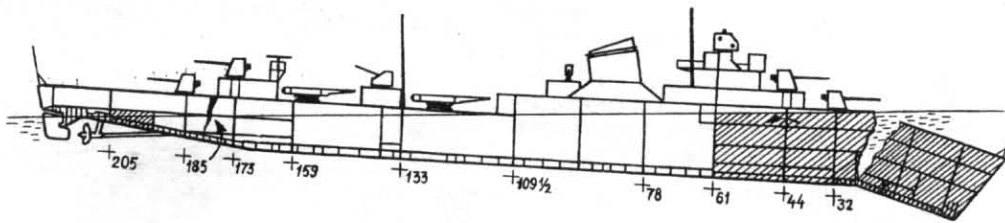
Благодаря энергичным действиям экипажа распространение воды быстро устранили. Под пробоину подвели пластырь, в дополнение к собственным водоотливным средствам подключили помпы с буксира СП-14. Вечером корабль с дифферентом в 1,75 м и креном в 14 на правый борт был введен в Северный док.

на палубу: к его двигателю подключили дополнительную помпу. Трое суток напряженной борьбы со стихией увенчались успехом: 20 ноября эсминец прибыл в Поти. 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 Поти в Туапсе, сам перевез из Батуми в Поти 596 красноармейцев. С 29 ноября по 2 декабря совместно с «Бойким» совершил рейд к болгарскому побережью, где якобы потопил торпедами вражеский транспорт. 9—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.

31 января 1943 года «Беспощадный» занимался обстрелом позиций неприятеля в районе Новороссийска (за 30 минут выпустил 206 130-мм снарядов). Затем неоднократно выходил в дозоры, конвоировал транспорты, сам перевозил войска (13 февраля при переходе из Поти в Геленджик взял на борт рекордное чис-

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



ло бойцов — 1548 человек с вооружением), совершал демонстративные обстрелы занятого противником побережья. 4 февраля во время шторма получил легкие повреждения корпуса.

Всего с начала войны до 1 апреля 1943 года «Беспощадный» 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, 605 12,7-мм пуль 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. Отряд кораблей в составе лидера «Харьков», эсминцев «Способный» и «Беспощадный» возвращался из набеговой операции к берегам Крыма. Командир отряда — капитан 2 ранга Г.П.Негода — держал свой брейд-вымпел на «Беспощадном».

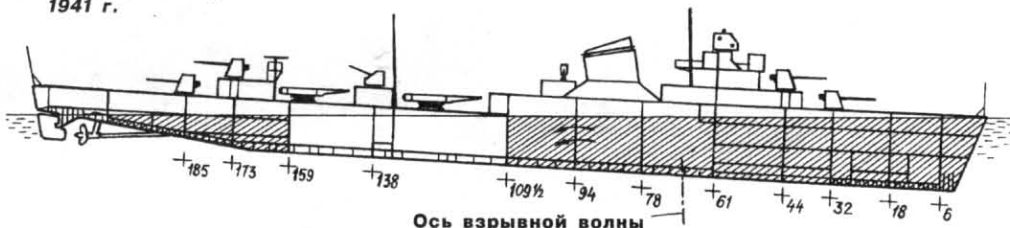
Отряд прикрывали три истребителя дальнего действия. В 8.10 им удалось сбить немецкий разведчик, и Негода приказал эсминцу «Способный» подобрать летчиков. Эта 20-минутная задержка оказалась роковой. Внезапно в 9.00 появились «юнкеры» и атаковали лежащие в дрейфе корабли со стороны солнца. «Харьков» получил три прямых попадания и лишился хода. Затем вражеские атаки возобновлялись одна за другой. Советские истребители сбили два самолета — Ю-87 и Ме-109, но соотношение сил было не в нашу пользу.

В 11.50 примерно 10—12 бомбардировщиков нанесли удар по «Беспощадному». Одна из бомб, весом не менее 200 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 шпангоутов, 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 поступала 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 вертикально 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».

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



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 включен 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 при проходе первой линии бонов (глубина 14—16 м) раздался мощный взрыв донной мины, выставленной немецким самолетом. Корабль подбросило вверх и вправо. В результате 24 человека из экипажа сразу погибли, а 81 оказался ранен, 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. Котельные отделения № 1 и № 2 были затоплены сразу же, а через 10 минут после взрыва вода заполнила все помещения до 109-го шпангоута и между 159-м и 185-м шпангоутами. Крен на левый борт достиг 15°, нос сел на грунт.

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 палубы.

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 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 шпангоутами 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

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»

Головной эсминец проекта 7 постройки завода имени 61 коммунара. Официально вошел в состав ЧФ 2 октября 1939 года.

В начале Великой Отечественной участвовал в минно-заградительных операциях (выставил 219 мин) и 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 отделение, 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 борт 2 батальона морской пехоты из Ялты в Севастополь. 8 декабря, выходя из Поти, эсминец навалился на якорную цепь теплхода «Местком» и повредил обшивку левого борта в районе 161—178-го шпангоутов. Исправление повреждений заняло 10 дней.

В январе 1942 года «Безупречный» обстреливал немецкие позиции под Старым Крымом, оказывал огневую поддержку десанту в Судак. В феврале — марте эсминец также занимался обстрелом вражеских позиций в Крыму, в районе Владиславовки, Новомихайловки, Корокеля.

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

Вечером 24 июня эсминец вместе с лидером «Ташкент» совершил свой последний прорыв в осажденную крепость. Они доставили подкрепление — бойцов 142-й морской стрелковой бригады. В обратном направлении перевозили в ос-

новном раненых. Всего за первое полугодие 1942 года «Безупречный» доставил из Севастополя 1753 человека, из них 260 лежачих.

Вернувшись в Новороссийск, корабль принял 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 эсминiec атаквали более 20 «юнкерсов». 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 бесценный командир — капитан 3 ранга П.М.Буряк.

«БДИТЕЛЬНЫЙ»

Эсминiec встретил начало войны, находясь в капитальном ремонте. 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. В феврале-марте 1942-го эсминiec неоднократно выходил в море для обстрела позиций противника на приморском фланге Крымского фронта, а затем — в районе Владиславовки и Новомихайловки.

17 апреля он конвоировал санитарный транспорт «Сванетия», следовавший из Севастополя в Новороссийск. На переходе транспорт дважды атаквали 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». Эсминiec, 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.

9 мая эсминiec обстреливал вражеские позиции на берегу Феодосийского залива, позже обеспечивал переходы кораблей и судов между Севастополем и портами Кавказа. С февраля по июнь 1942 года совершил 7 транспортных рейсов из Севастополя, перевезя на борту 2656 человек, в том числе 510 лежачих 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, эсминiec 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.

Транец эсминца «Безупречный».

Это был последний поход «Бдительного». 2 июля 1942 года во время стоянки в Новороссийской бухте эсминiec неожиданно атаквали фашистские бомбардировщики. Одна бомба весом около 500 кг попала в район первого машинного отделения. От ее взрыва 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 эсминiec 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).

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» организационно входили в состав 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», в состав ТОФ официально включен 7.11.1941 года.

В июне 1942 года решением Ставки Верховного главнокомандующего была создана Экспедиция особого назначения ЭОН-18 в составе лидера «Баку» и трех эсминцев: «Разумного», «Разъяренного» и «Ревностного». Экспедиции предстояло перейти Северным морским путем в Полярный.

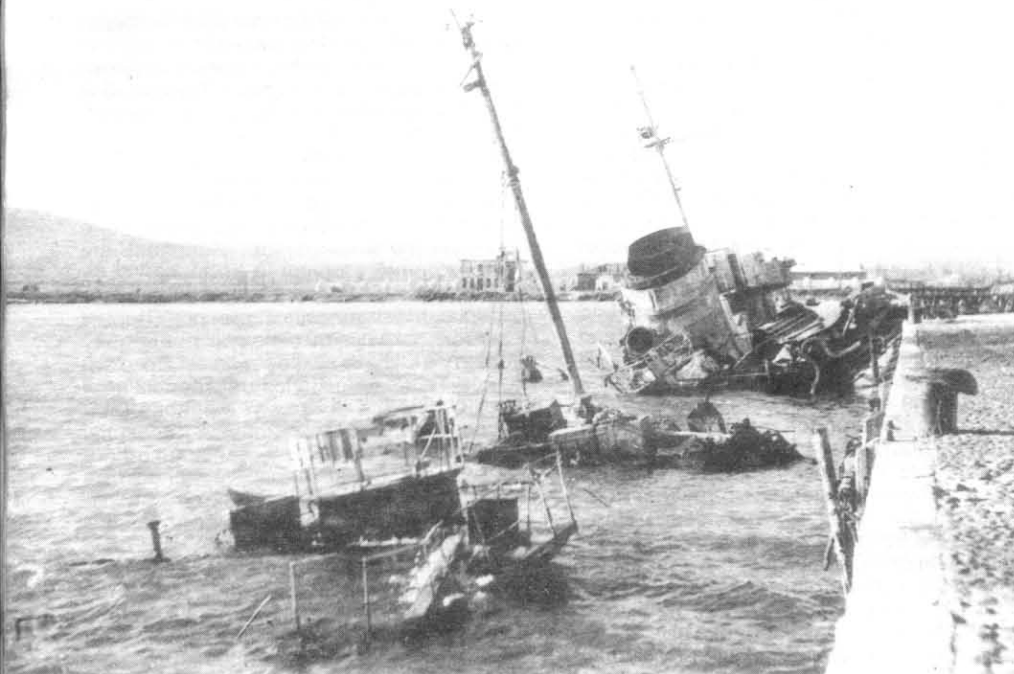
На всех трех «семерках» провели основательные подготовительные работы. Корпуса кораблей одели в ледовые «шубы» — широкие пояса из деревянных брусков и досок, обитые сверху кровельным железом. Во внутренних помещениях установили дополнительные подкрепления из металлических балок, деревянных стрингеров и пиллерсов. Один из гребных винтов заменили специальным ледовым, с чугунной ступицей и стальными съемными лопастями, второй оставили штатным (на «Разумном» остав-

«Бдительный» в Новороссийском порту после немецкой бомбардировки, 1942 г.

Фото из коллекции С.Бережного



Фото из коллекции С.Бережного



лен 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 дополнительных 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 ЭОН-18 попали в 7-балльный мелкобитый лед, а затем с каждым днем ледовая обстановка все ухудшалась. Впридачу 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, ежедневно 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), и 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 малярную, цепной ящик и погреб 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 движе-

нии вражеских судов и четко 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 Маккау (северная Норвегия) на встречном курсе был обнаружен вражеский конвой в составе миноносца, сторожевого корабля, тральщика и двух транспортов. 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). В 23.23 с дистанции 25 кбт открыл артиллерийский огонь и «Разумный», причем уже вторым залпом попав в немецкий миноносец. Минуту спустя начали отвечать корабли противника и одновременно с ними — береговые батареи. Несколько снарядов легли по корме эсминца, из-за чего в 23.29 наши корабли прекратили огонь, поставили дымовые завесы и повернули назад.

Лидер и эсминец вели бой на огромной скорости — 32–34 узла. «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». Вражеские транспорт и миноносец получили попадания снарядов (по весьма до-

Эсминец «Разумный» за сутки до ухода из Владивостока, 14 июля 1942 г.

стоверным данным одна из торпед лидера потопила транспорт — норвежский мотобот «Тана»; это единственный за всю войну пример удачного применения торпед крупными надводными кораблями советского ВМФ). Однако позже командиры кораблей подвергались критике за поспешный отход, не позволивший добиться решительной победы.

В конце февраля «Разумный» был поставлен на ремонт. Вечером 3 апреля, находясь в мурманском Северном доке, он подвергся нескольким воздушным атакам. Одна из бомб (весом 50–100 кг) попала в палубу на 178-м шпангоуте, 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 шпангоута. 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.

До конца войны «Разумный» активно нес конвойную службу, неоднократно атаковал вражеские субмарины. 26 октября 1944 года вместе с «Гремящим», «Разъяренным» и лидером «Баку» участвовал в

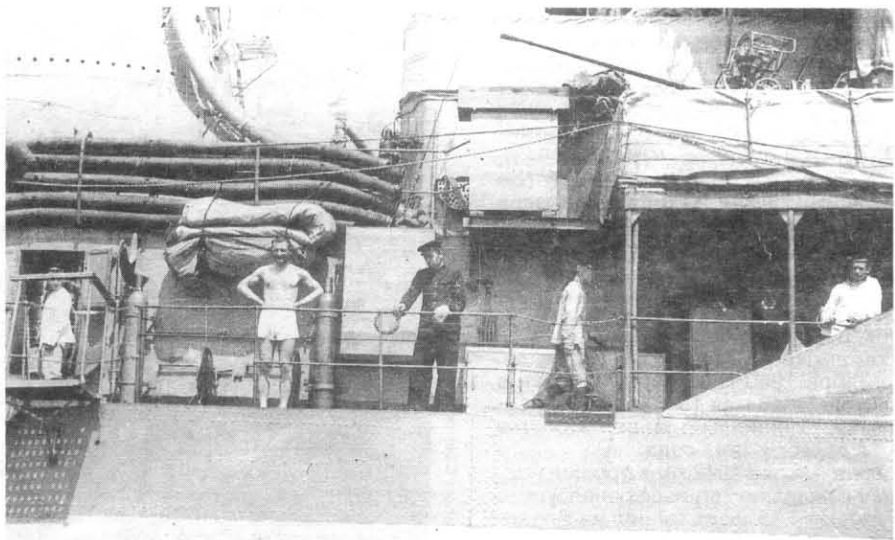


Фото из коллекции автора



Фото из коллекции автора

«Разумный» во льдах, август-сентябрь 1942 г.

набеговой операции на порт Варде. 8 декабря он серией глубинных бомб повредил немецкую подводную лодку (экипаж считал, что потопил, но после войны факт гибели лодки не подтвердился).

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», перезаложено 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.

В июне — июле 1942 года прошел подготовку к плаванию во льдах аналогично «Разумному». 15 июля вышел из Владивостока в составе ЭОН-18.

В бухте Провидения 30 июля «Разъяренный» зацепил грунт штатным бронзовым винтом и серьезно повредил лопасти. Винт 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 прове-



Фото из коллекции С.Бережного

денные 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 следующий выход в море оказался куда менее удачным. 8 января «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, перенесенная на турбогенератор № 3 превысила допустимую, сработал предохранитель и... корабль

«Семерки» Тихоокеанского флота во Владивостоке, 40-е гг.

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 шпангоута оказалась загнута вниз примерно на 1,5 м, до 44-го шпангоута 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, участвовал в Петсамо-Киркинской наступательной операции. 23 января 1945 года вместе с эсминцем «Разумный» сопровождал конвой в Лиангахамари. В 12.20 с помощью сонара была обнаружена вражеская подлодка. Оба эсминца начали ее преследовать, однако в 12.50 в корму «Разъяренного»

Слева: на палубе эсминца «Разъяренный» в бухте Де-Кастри, 17 июля 1942 г.
Внизу: эсминец «Резвый» во Владивостоке, 1940—1941 гг.



Фото из коллекции автора



Фото из коллекции С.Бережного

попала торпеда (как позже выяснилось, это была самонаводящаяся акустическая торпеда, выпущенная немецкой субмариной U-293). Кормовая часть до 205-го шпангоута 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 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.Крашениников (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.

**«РЪЯНЫЙ», «РЕЗВЫЙ»,
«РАЗЯЩИЙ», «РЕКОРДНЫЙ»,
«РЕЗКИЙ», «РАСТОРПНЫЙ»,
«РЕТИВЫЙ»,
«РЕШИТЕЛЬНЫЙ» (2-й),
«РЕВНОСТНЫЙ», «РЕДКИЙ»**

Главной «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, командиром «Решительного» тогда был С.Г.Горшков — будущий главком, адмирал флота Советского Союза.) 8 ноября 1938 года эсминец попал в сильный шторм, был выброшен волнами на камни в 90 милях от Советской гавани и разломился на три части. Восстановить корабль не представлялось возможным. Два года спустя имя «Решительный» было присвоено другому однотипному кораблю — «Поспешному».

Таким образом, 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 ра-

боту 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, 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.Филимонов, «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-лейтенант Л.С.Лавровский, «Ретивым» — капитан 3 ранга В.В.Соловьев, «Решительным» — капитан 3 ранга Б.Н.Ламм, «Ревностным» — капи-

тан 3 ранга В.К.Никифоров, «Редким» — капитан 3 ранга Г.С.Перетятко.

ПОСЛЕВОЕННАЯ СЛУЖБА

После окончания Великой Отечественной войны «семерки» оставались в классе эсминцев примерно в течение 10—12 лет. За это время они были модернизированы: на них появились отечественные РЛС (из-за чего мачты пришлось сделать треногими), ГАС, новые торпедные аппараты. 76-мм пушки сняли, а одноствольные 37-мм автоматы заменили спаренными В-11 (4 x 2 на всех кораблях). Несколько изменился и внешний вид эсминцев: были переделаны мостик, часть надстроек, на дымовых трубах установили козырьки. Стандартное водоизмещение после модернизации перевалило за 1900 т, скорость соответственно уменьшилась до 34—35 узлов.

В середине 50-х, когда советский ВМФ уже в достаточной мере пополнялся новыми эсминцами, «семерки» переклассифицировали в опытовые, учебные и прочие вспомогательные суда. «Гремящий», «Грозный» и «Разъяренный» в 1955—1957 годах участвовали в ядерных испытаниях на Новой Земле.

Дольше всех в советском флоте прослужили «Разумный» и «Расторопный», переоборудованные в плавучие мишени



«Семерки» после модернизации в 50-е гг.
Вверху — «Громкий», внизу — «Стерегиущий».





Фото из коллекции С.Бережного

«Расторопный», перестроенный в спасательно-дезактивационный корабль СДК-12, 1958 — 1960 гг.

и исключенные из списков флота в 1963—1965 годах.

Но все рекорды долговечности побил бывший тихоокеанский эсминцы «Рекордный», «Решительный» (2-й), «Ретивый» и «Резкий», переданные в 1954—1955 годах Китаю и переименованные в честь маньчжурских городов, соответственно в «Аньшань», «Чанчунь», «Цзилинь» и «Фушунь». В 1971—1974 годах они претерпели модернизацию, в ходе которой их торпедные аппараты были заменены на спаренные установки для противокорабельных ракет «Хайин-2» (называемых также «Фэйлун-1» и представляющих собой копию советских П-15). Так появились единственные и неповторимые «семерки УРО», оставшиеся в боевом строю вплоть до конца 80-х годов. Ценность их, разумеется, была невелика, но сам по себе факт их почти 50-летней эксплуатации свидетельствует, что при бережном отношении советские эсминцы могли бы стать не меньшими долгожителями, чем знаменитые американские «флетчеры» и «гиринги».

Судьба эсминцев проекта 7 (по данным, предоставленным историком С.С.Бережным)

«Гремящий». С 19.1.1945 по 28.12.1949 прошел капитальный ремонт. 3.4.1956 выведен из боевого состава, 27.12.1956 переклассифицирован в опытовое судно ОС-5. Участвовал в ядерных испытаниях 21.9.1955 и 7.9.1957. 1.3.1958 исключен из списков судов ВМФ и передан для разделки на металл.

«Громкий». 26.6.1948 переведен на Балтику, вошел в состав 8-го ВМФ. С 6.9.1948 по 21.8.1956 прошел капитальный ремонт. 18.4.1958 выведен из боевого состава и переклассифицирован в судно-цель ЦЛ-74. 15.9.1960 исключен из состава ВМФ и передан для разделки на металл.

«Грозный». С 27.3.1948 по 31.12.1954 прошел капитальный ремонт. 17.2.1956 выведен из боевого состава, 27.12.1956 переклассифицирован в опытовое судно ОС-3. Участвовал в ядерных испытаниях 7.9.1957. В октябре 1957 г. потоплен на мелководье у берегов Новой Земли. Сохранился по сей день.*

«Разумный». С 1954 г. по 30.6.1957 прошел капитальный ремонт. 6.2.1960 выведен из боевого состава и переклассифицирован.

* В ряде публикаций этот полустатопленный корабль идентифицируется как «Гремящий».

фицирован сначала в судно-цель ЦЛ-29, а 15.9.1960 — в плавказарму ПКЗ-3. 4.7.1962 исключен из состава ВМФ в связи с намеренной 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 в 1963—1964 годах разобран на металл в Мурманске.

«Разъяренный». Восстановлен в 1946 г. 17.2.1956 выведен из боевого состава и 27.12.1956 переклассифицирован в опытовое судно ОС-4. Участвовал в ядерных испытаниях 7.9.1957. В октябре 1957 г. потоплен у берегов Новой Земли.

«Стереющий». Восстановлен в 1948 г. и введен в состав 8-го ВМФ. 28.1.1958 расформирован, 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, но 24.8.1953 ввиду нецелесообразности дальнейшего ремонта исключен из состава ВМФ и передан для разделки на металл.

«Бодрый». С 1951 г. по 31.12.1953 прошел капитальный ремонт. 17.2.1956 выведен из боевого состава и перестроен в судно-цель ЦЛ-3, а 13.10.1959 — в учебно-тренировочную станцию УТС-8. 9.2.1962 превращен в плавучую мишень и вскоре посажен на прибрежную отмель у Тендровской косы. Сохранился по сей день.

«Бойкий». С 1948 г. по 27.12.1951 прошел капитальный ремонт. 17.2.1956 выведен из боевого состава и переклассифицирован в опытовое судно ОС-18, а 11.3.1958 исключен из состава флота. В 1958—1959 гг. разделан на металл в Севастополе.

«Рыный». С 1946 г. по 4.2.1949 прошел капитальный ремонт. 18.4.1958 выведен из боевого состава и переклассифицирован в судно-цель ЦЛ-33. 8.1.1961 потоплен в Японском море во время учебных стрельб.

«Расторопный». С 10.6.1949 по 31.5.1951 прошел капитальный ремонт. 17.2.1956 выведен из боевого состава и в 1956—1958 гг. перестроен по проекту 32-А в спасательно-дезактивационный корабль СДК-12. 15.12.1960 законсервирован, 14.9.1963 превращен в судно-цель ЦЛ-1. 27.8.1965 исключен из списков судов ВМФ и передан для разделки на металл.

«Резвый». С 24.10.1945 входил в состав Сахалинской флотилии и с 17.1.1947 — в состав 7-го ВМФ. 3.4.1958

исключен из состава ВМФ и передан для разделки на металл.

«Разящий». С 9.10.1948 по 30.9.1950 прошел капитальный ремонт. 18.4.1958 выведен из боевого состава и переклассифицирован в судно-цель ЦЛ-39. 9.7.1961 потоплен в качестве мишени при выполнении учебных стрельб.

«Рекордный». С 20.10.1949 по 17.12.1952 прошел капитальный ремонт. 6.7.1955 передан КНР, где под именем «Аньшань» находился в строю до 1986 г.

«Решительный». С 3.7.1951 по 8.10.1953 прошел капитальный ремонт. 14.1.1955 передан КНР, где под именем «Чанчунь» находился в строю до конца 80-х годов.

«Ретивый». С 24.11.1951 по 11.1.1954 прошел капитальный ремонт. 14.1.1955 передан КНР, где под именем «Цзилинь» находился в строю до конца 80-х годов.

«Резкий». С 28.11.1952 по 15.1.1955 прошел капитальный ремонт. 6.7.1955 передан КНР, где под именем «Фушунь» находился в строю до конца 80-х годов.

«Ревностный». С 30.11.1951 по 26.12.1952 прошел капитальный ремонт. 18.4.1958 выведен из боевого состава, переформирован 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 15.11.1952 по 4.1.1956 прошел капитальный ремонт. 18.4.1958 выведен из боевого состава, переклассифицирован в судно-цель ЦЛ-38 и переведен в состав Камчатской флотилии. 26.2.1961 исключен из списков флота и передан для разделки на металл.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Афонин Н.Н. Сходили со ступеней эсминца. — «Судостроение» № 5, 1985.
2. Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928—1945. М., Воениздат, 1988.
3. Боевая летопись военно-морского флота 1941—1942. М., Воениздат, 1983.
4. Великая Отечественная. День за днем. — «Морской сборник» № 6, 1991 — № 8, 1995.
5. Головкин А.Г. Вместе с флотом. М., Воениздат, 1979.
6. 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.
7. Морин А.Б. Эскадренные миноносцы типа «Гневный». — Библиотека «Гангут» № 3, СПб, 1994.
8. На стапелях под огнем. Л., Лениздат, 1986.
9. Никифоров П.И. Последний поход «Сокрушительного» — «Гангут» № 7, СПб, 1994.
10. Тихонов А. Борьба за живучесть на эсминце «Беспощадный». — «Морской сборник» № 11, 1983.
11. Трибуц В.Ф. Балтийцы сражаются. М., Воениздат, 1985.
12. Усов В.Ю. «Поиск «Сокрушительного» прекратить...» — «Гангут» № 1, СПб, 1991.
13. Щедросов В.В. Две аварии эсминца «Громкий» — «Гангут» № 6, СПб, 1993.
14. НТК НКВМФ. Сборник материалов по военному кораблестроению № 2, 1944; № 4, 1945; № 8, 1947.
15. Материалы Российского Государственного архива военно-морского флота, московского отделения Центрального военно-морского архива и Исторической группы ГШ ВМФ.

МОРСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

«Morskaya Kolleksiya»
(«Naval Collection») — supplement to
«Modelist-Konstruktor» magazine.
№2 • 1996.

«GREMYASHCHY» and her sisters (Soviet destroyers of «project 7») by S.Balakin

This issue contains the detailed data, plans, career stories, battle damage schemes and photos of most famous Soviet warships of World War II — «project 7» destroyers («Gnevny» class), nicknamed as «sevens». Ten of them were lost in the war.

«Morskaya Kolleksiya» magazine includes two main types of publications: naval reference books and monographs about all the world famous fighting ships. Issued 6 times per year.

✉ «Modelist-Konstruktor» Editorial Board,
5a, Novodmitrovskaya, Moscow, Russia, 125015.

☎ (095)285-80-46, (095)285-27-57.

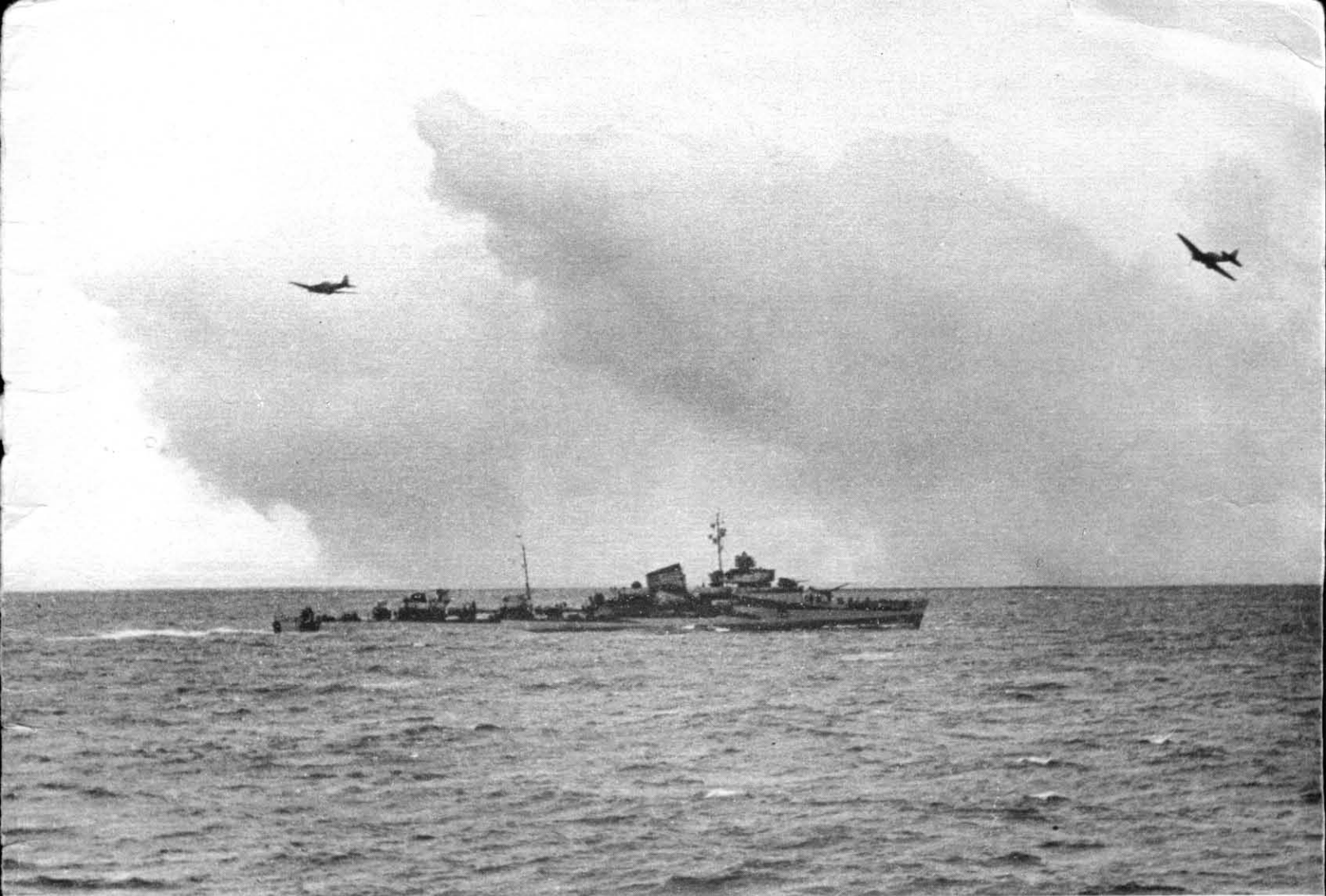


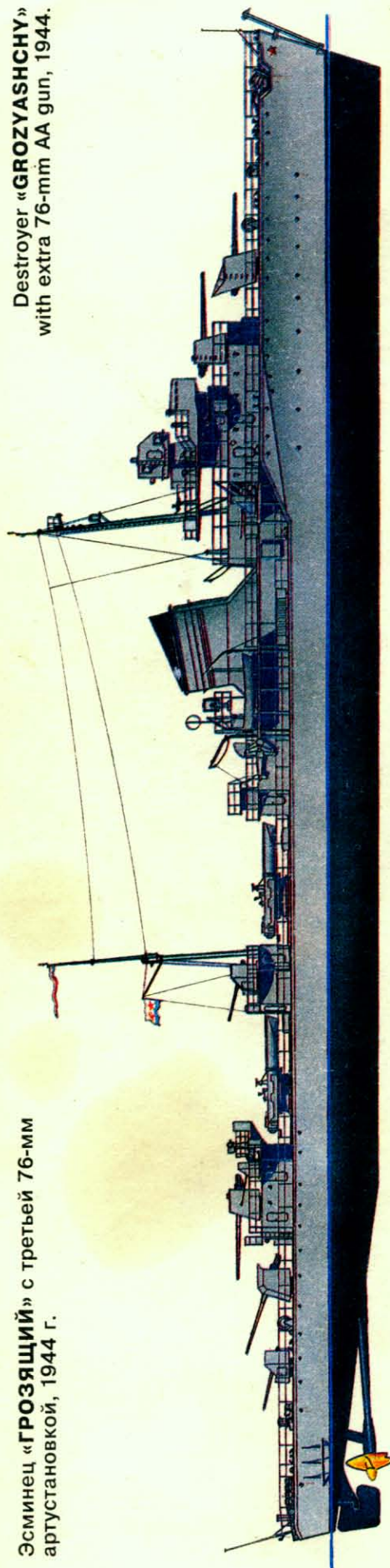
Фото из коллекции автора

Кормовой дальномерный пост эсминца «Беспощадный», 1943 г.

Эсминец «Разумный» в Баренцовом море под прикрытием штурмовиков Ил-2.

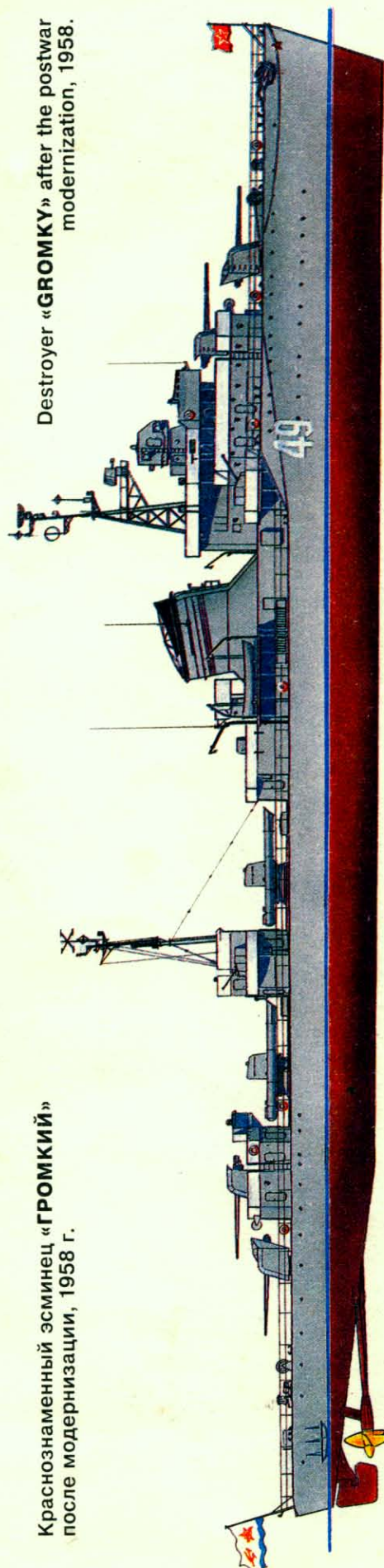


Эсминец «ГРОЗЯЩИЙ» с третьей 76-мм артиллерийской, 1944 г.



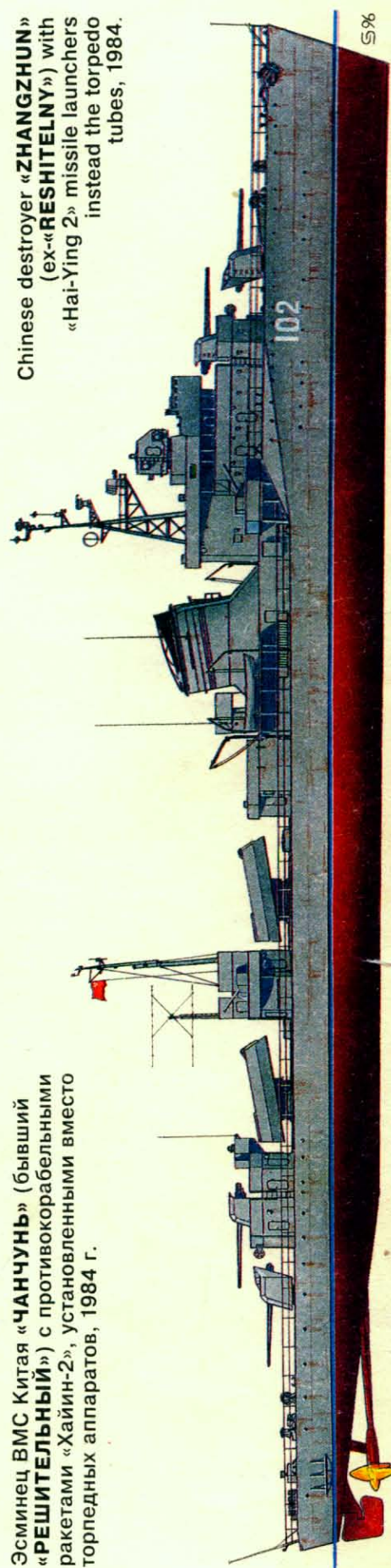
Destroyer «GROZYASHCHY» with extra 76-mm AA gun, 1944.

Краснознаменный эсминец «ГРОМКИЙ» после модернизации, 1958 г.



Destroyer «GROMKY» after the postwar modernization, 1958.

Эсминец ВМС Китая «ЧАНЧУНЬ» (бывший «РЕШИТЕЛЬНЫЙ») с противокорабельными ракетами «Хайин-2», установленными вместо торпедных аппаратов, 1984 г.



Chinese destroyer «ZHANGZHUN» (ex-«RESHITEL'NY») with «Hai-Ying 2» missile launchers instead the torpedo tubes, 1984.