

## ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЕВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ КАТЕРОВ В ХОДЕ БОЕВОЙ ПОДГОТОВКИ

(по опыту Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.)<sup>1</sup>

УДК 629.5

В. П. Мозговой (ЦВММ)

e-mail: mozgovoy57@mail.ru

В соответствии с определением, данным в Военно-морском словаре: «Боевой устойчивостью называется способность корабля противостоять воздействию морских и воздушных сил противника при выполнении боевых задач». Если в предыдущей статье (Судостроение. 2018. № 1) рассматривалось обеспечение боевой устойчивости катеров при проведении организационно-технических мероприятий, то в настоящей статье предпринята попытка рассмотреть мероприятия, проводимых командованием ВМФ, штабами флотов, соединений и личным составом катеров по обеспечению их боевой устойчивости в ходе боевой подготовки.

Специфика боевой подготовки отдельных классов кораблей и катеров учитывалась в курсах боевой подготовки. Но «Курс боевой подготовки надводных кораблей» 1939 г. не учитывал особенности организации и методики боевой подготовки катеров, за исключением «Курса боевой подготовки торпедных катеров» (КТКА-38).

На основе опыта, полученного в ходе советско-финской войны (1939—1940 гг.) в 1940 г. Управление боевой подготовки (УБП) ВМФ приступило к переработке старых и созданию новых руководящих документов. Первым из них вышло «Наставление по боевой подготовке ВМФ СССР» («НБП-41»).

Этот документ содержал в себе ряд принципиально новых положений. В частности в нем говорилось: «Боевая подготовка должна проводиться непрерывно, в том числе в военное время. Во всей боевой подготовке необходимо шире практиковать фактическое использование оружия».

Основной упор должен быть взят на практическое освоение своей специальности». Кроме того в 1941 г. вышел «Курс боевой подготовки кораблей речных флотилий. Бронекатеров и катеров-тральщиков».

Документы, разработанные УБП ВМФ в 1940—1941 гг. до начала войны в боевую подготовку флотов в полном объеме внедрены не были из-за недостатка времени и полиграфических мощностей. После

начала боевых действий, коренным образом изменились формы, методы и организация боевой подготовки. Корабли стали готовиться к выполнению задач, которые диктовались сложившейся обстановкой и оперативными планами использования сил флота. Командирам соединений была предоставлена полная инициатива в вопросах планирования и последовательности отработки задач боевой подготовки под руководством и контролем штабов флотов.

Боевая подготовка личного состава катеров, направленная на обеспечение скорости хода. До 1940 г. специальная подготовка мотористов

была нацелено на детальное изучение материальной части. Но с выходом «НБП-41» направленность была изменена. В вышеупомянутом наставлении говорилось: «Специальная подготовка заключается в обучении личного состава использованию боевых и технических средств в различных условиях боевой обстановки». Направленность на практическое освоение техники оставалась неизменной в течение всей войны, что в целом обеспечивало выполнение мотористами боевых задач, когда силами мотористов в условиях дефицита моторов из двух—трех дефектных собирали один, годный к дальнейшему применению. Так на бригаде торпедных катеров (БТКА) Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) в течение первых пяти месяцев войны силами двух дивизионов было перебрано 46 моторов, что позволило ввести в строй 23 катера.

В тоже время рассредоточенное базирование катеров во время войны, и как следствие, отсутствие систематического контроля со стороны штабов за ходом специальной подготовки, привели к тому, что на некоторых катерах она не проводилась даже тогда, когда позволяла обстановка. Например, в результате проверки 2-й БТКА Черноморского флота было выявлено, что «в августе—ноябре 1942 г. занятия с личным составом БЧ-5 катеров по



Орудийный расчет катера типа МО-4 на занятиях по специальности. КБФ (Все фотографии из фондов ЦВММ)

<sup>1</sup>По материалам: Наставление по боевой подготовке РККФ. М. Военмориздат. 1941 г, Наставление по боевой подготовке ВМФ СССР. М. Военмориздат. 1943 г., ЦВМА ф.2. оп.1, д.452, оп.6, д.1152.

специальности не проводились» и подобные замечания в актах проверок встречаются довольно часто, Трудность организации специальной подготовки заключалась в том, что на катерах не было командиров БЧ-5 — офицеров, а старшины не всегда были способны провести занятия квалифицированно.

На КБФ в 1941—1943 гг. подготовка мотористов была организована несколько лучше. Катера проходили ремонт на ленинградских заводах, и мотористы, включенные в состав производственных бригад, получали весьма полезный опыт.

Проблема специальной подготовки мотористов обострилась в 1943 г. в связи с началом эксплуатации двигателей «Паккард». Эти моторы зачастую поступали на катера без документации или были снабжены описаниями и инструкциями на английском языке, не было учебных моторов и учебной литературы. Мало того, к 1943 г. мотористов с довоенной подготовкой, имевших определенные теоретические знания, осталось очень мало, а инженеры-механики далеко не всегда были способны оказать практическую помощь старшинам моторных групп.

Для исправления создавшегося положения была организована подготовка специалистов по эксплуатации двигателей «Паккард». Она включала в себя: курсы руководящего состава электромеханической службы в Москве; курсы подготовки флагманских и дивизионных механиков при технических отделах флотов и учебные сборы личного состава БЧ-5 на соединениях.

Не менее сложной проблемой стала подготовка молодого пополнения. Так в период подготовки к Сталинградской наступательной операции если на первые, задействованные в ней бронекатера (БКА) удалось подобрать кадровых мотористов с достаточно высокой подготовкой и опытом эксплуатации, то последующие катера комплектовались личным составом, из запаса и вновь призванными молодыми краснофлотцами, менее опытными и хуже подготовленными. Например, на БКА типа «С-40», почти 75% личного состава БЧ-5 были призваны из запаса, и имели «весьма смутное представление об авиамоторах вообще, а о танковых дизелях «В-2» в частности».



Пулеметчики малого охотника на занятиях по изучению материальной части. КБФ.

Огневая подготовка. В предвоенный период, начиная с 1940 г, огневая подготовка на флотах должна была проводиться «непрерывно, круглый год, без деления на периоды» Причем корабли начинали отработку задач с уровня, достигнутого в прошлом году. Эта мера должна была повышать из года в год уровень подготовки экипажей катеров.

Недостатком артиллерийской подготовки в предвоенный период было отсутствие скоростных самолетов-буксировщиков мишеней, вследствие чего личный состав не имел навыков ведения огня по скоростным и особенно пикирующим воздушным целям. В самом начале войны, (28 июня 1941 г.) начальник УБП ВМФ СССР ввел в действие «Временный курс стрельб из 45-мм орудий 21-К по воздушным целям», требовавший при проведении учебных стрельб ориентироваться на движущиеся цели со скоростью 50—60 м/с.

Очень низким уровнем подготовки обладали экипажи мобилизованных катеров. Так катера, прибывшие из состава погранвойск НКВД, к началу войны отработали только стрельбы по морским целям, а катера, мобилизованные от гражданских ведомств, вооружения не имели. В результате подготовительные стрельбы на этих катерах провели только к концу 1941 г., но и то не на всех.

В начале войны направленность специальной подготовки по аналогии

с предвоенным периодом была нацелена на изучение материальной части, что не соответствовало создавшейся обстановке. 13 декабря 1941 г. нарком ВМФ адмирал Кузнецов Н.Г. своим указанием № 2169с потребовал: «Занятия на материальной части сократить и проводить только в размерах, необходимых для скорейшего приобретения практических навыков».

Подготовка по борьбе за живучесть корабля. Статья 233 корабельного устава («КУ-39») гласила: «Борьба за живучесть слагается из функций: управления (руководства) и действий в отношении непотопляемости корабля, тушения пожаров, исправления повреждений и переключения энергетических средств и их магистралей. Перечисленные функции входят в обязанности дивизиона живучести». Отсюда следует, что в соответствии с корабельным уставом главная роль в борьбе за живучесть корабля отводилась дивизиону живучести. На малых кораблях и катерах эта задача возлагалась на личный состав БЧ-5 или группы мотористов.

В тридцатые годы подготовка по борьбе за живучесть являлась элементом электромеханической подготовки (специальной подготовки личного состава БЧ-5), но в 1939—1940г. предпринимались шаги для преодоления такого положения. Первым из них было издание «Методики боевой подготовки электромеханической части надводного корабля». («МПЭМЧ-39») которая также являлась и программой подготовки, но «МПЭМЧ-39» не учитывала специфику малых кораблей и катеров, где по штату не было командира БЧ-5. Следовательно, его функции в плане решения комплексных аварийных задач должен был взять на себя командир катера, но указаний, определяющих его роль и обязанности, не было. К тому же подготовленность командиров катеров в вопросах борьбы за живучесть была ниже, чем по другим показателям.

В начале 1941 г. вышло в свет «Наставление по боевой подготовке» («НБП-41»), где в частности говорилось: «Основной упор должен быть взят на отработку действий личного состава с использованием оружия в различных случаях, на борьбу за живучесть в условиях, когда под непрерывным огнем противника выходят

из строя различные устройства». Подготовке по борьбе за живучесть в этом документе придавалось принципиально новое значение: «Подготовка личного состава для активной борьбы за живучесть корабля должна проводиться в условиях близких к боевой деятельности, с фактическим использованием средств борьбы (при выключенном питании, задымлении, фактическом затоплении отдельных отсеков и технических средств, «вывода из строя» людей и т.д.). Командиры соединений, кораблей наравне с огневой подготовкой должны лично руководить подготовкой личного состава в этой обстановке». Отсюда следует, что из опыта участия флота в советско-финской войне (1939—1940гг.) были сделаны правильные выводы. Впервые в истории Советского флота подготовка по борьбе за живучесть корабля была поставлена на один уровень с огневой, и ответственность за нее возложена на командиров соединений и кораблей.

Флоты стали руководствоваться «НБП-41», начиная с марта 1941 г. Реализовать требования наставления в короткие сроки было непросто, особенно катерникам. В первую очередь это касалось применения в условиях катеров средств имитации. Исходя из конструктивных особенностей катеров, было ясно, что отрабатывать вопросы борьбы за живучесть непосредственно на борту не представляется возможным. Именно поэтому первые на флоте кабинеты живучести стали создаваться в соединениях торпедных катеров. Первый такой кабинет был создан на КБФ в апреле 1941 г., и хотя они имели примитивное оборудование, но в ходе войны сыграли большую роль в деле подготовки катерников по борьбе за живучесть. Необходимо отметить, что во время войны кабинеты живучести выполняли не только учебные задачи, но и являлись центрами сбора, анализа и обобщения опыта борьбы за живучесть соединения.

Боевая практика показала необходимость подготовки всего личного состава катеров по борьбе за живучесть. Впервые это положение было узаконено только в 1946 г. с выходом «НБЖ-46», где подготовка по борьбе за живучесть объявлялась самостоятельным видом общей подготовки.



Отработка нормативов на одном из катеров — малых охотников. КБФ.

Выше отмечалось, что до войны и во время войны мотористы проходили огневую подготовку. К сожалению эта безусловно положительная тенденция не получила развития в плане подготовки по борьбе за живучесть корабля. В результате чего, несмотря на то, что этого требовал боевой опыт, катерников «верхних» боевых частей тренировали только в объеме их боевых постов.

К недостаткам подготовки катеров по борьбе за живучесть следует отнести недостаточно настойчивую работу флагманских механиков по изучению и обобщению боевого опыта, хотя этот элемент являлся одной из основных задач боевой подготовки и достаточно успешно выполнялся на более крупных кораблях. Но необходимо отметить, что изучению и внедрению боевого опыта существенно препятствовали боевое и оперативное напряжение в использовании катеров, а также их длительный отрыв от своих баз, что затрудняло проведение занятий и учебных сборов. Бюллетени, издаваемые УБП ВМФ по обобщению боевого опыта, имели небольшой тираж и обычно до катеров не доходили.

Легководолазная подготовка на катерах находилась на низком уровне вплоть до конца войны, хотя потребность в легководолазах была очень острой. Причина заключалась в недокомплекте снаряжения, которым в первую очередь снабжались подводные лодки и крупные надводные корабли, и отсутствие на соеди-

нениях катеров штатных инструкторов-водолазов.

Как правило, подготовка по борьбе за живучесть активизировалась накануне участия катеров в крупных операциях. В этом плане определенный интерес представляет опыт Дунайской военной флотилии в период подготовки к участию в Яско-Кишневской операции в августе 1944 г. На флотилии создавалась весьма непростая обстановка, связанная с тем, что молодое пополнение, насчитывающее до 30% личного состава, прибыло за 10 сут. до начала операции и не имело не только боевого опыта, но и понятия о службе вообще. Занятия, учения и тренировки проводились по 12 часов ежедневно. В плане подготовки по борьбе за живучесть упор был сделан на подготовку по борьбе с пожаром. Для этой цели был приспособлен отсек полузатопленного судна по габаритам аналогичный машинному отделению бронекатера. В отсек были свалены доски, бревна, ветошь и другой горючий материал. Все это было облито бензином, после чего через люк выстрелили из винтовки зажигательной пулей. Столб пламени поднялся на 15—20 м. Молодые моряки отпрянули в сторону. Тогда старшина, руководивший учением, подошел ближе и закрыл люк. Пожар прекратился. Выстрелили второй раз. Столб пламени был еще выше. По команде старшины один из молодых краснофлотцев закрыл люк, и пожар вновь был потушен. Такие мероприятия дали неплохие ре-



зультаты. Молодое пополнение в ходе операции достаточно успешно справилось с поставленной задачей. Данный пример демонстрирует значение психологической подготовки личного состава, и, хотя такого термина в период войны не было, но в ходе подготовки молодого пополнения вопросы морально-психологической устойчивости не игнорировались.

Что касается подготовки экипажей катеров по обеспечению скрытности плавания, то она систематически не проводилась. Имели место только ежегодные учебные сборы инспекторов по маскировке.

Таким образом, организационно-технические мероприятия, проводимые на флотах, были нацелены на преодоление конструктивных недостатков, но полностью компенсировать их не могли. Направленность специальной подготовки предвоенного периода на скрупулезное изучение личным составом материальной части оправдала себя и позволила в первый период войны обеспечить эксплуатацию катеров достаточно квалифицированным личным составом. В ходе войны смещение центра боевой подготовки с соединений непосредственно на катера снизило

качество обучения личного состава, т.к. рассредоточенное базирование катеров, слабая методическая подготовка руководителей занятий и недооценка отдельными офицерами фактора боевой подготовки, отрицательно сказалось на боевой устойчивости катеров. Но при этом следует иметь в виду, что конструктивные, организационно-технические мероприятия и боевая подготовка боевых катеров были направлены в первую очередь на реализацию их боевых возможностей, а не на сохранение катеров и личного состава в условиях боя.