

УДК 355/359  
ББК 68  
Ч-49

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

Издательство и автор выражают благодарность *А. В. Шмагину* за предоставленные фотографии и чертежи

Фотографии из собраний автора, *Д. М. Васильева*, *А. Ю. Царькова*

#### **Черников И. И.**

Ч-49 Бронекатера Сталина. «Речные танки» Великой Отечественной / Иван Черников. – М. : Яуза : Эксмо, 2013. – 128 с. : ил. – (Война на море).

ISBN 978-5-699-66691-1

**«Об их подвигах скажу кратко: если бы их не было, моя армия погибла бы без боеприпасов и продовольствия»** – так оценил боевую работу бронекатеров Волжской флотилии герой Сталинграда генерал Чуйков. Эти «речные танки» с башнями от Т-28 и Т-34-76, крупнокалиберными пулеметами и палубными реактивными установками отличились не только в Сталинградской битве, где они прикрывали грузовые караваны, осуществляя ПВО речных коммуникаций, и сами переправляли войска в осажденный город, под непрерывным огнем противника, маневрируя среди разрывов снарядов и мин. В годы Великой Отечественной советские бронекатера воевали от Волги до Балтики, Невы, Ладоги, Онеги и Чудского озера, от Керченского пролива до Днестра, Дуная, Буга, Вислы, Одера и Шпрее, от Сталинграда до Белграда, Братиславы, Будапешта и Вены (где лишь благодаря отваге моряков фашистам не удалось взорвать последний неповрежденный мост через Дунай, а после войны австрийцы собрали деньги и установили гранитный памятник «Героям десанникам, морякам-гвардейцам от жителей благодарной Вены»). «Речные танки» участвовали в легендарных десантных операциях – Эльтигенской, Тулоксинской и многих других, – а закончили войну в Маньчжурии, на Амуре и Сунгари, совершив глубокий прорыв к Харбину. Морпехи окрестили эти катера «бессмертными» – высадив десант, они не спешили выйти из-под обстрела, а продолжали маневрировать у самого берега, подавляя огневые точки противника, хотя их собственную броню на дистанциях менее 200 м пробивали не только снаряды и осколки, но даже пули винтовочного калибра. По свидетельствам очевидцев: **«Бронекатер получил более 20 прямых попаданий. Возник пожар. Перебило рулевое управление. Из пробоин хлестала вода. А моряки всё вели огонь...»**

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию о создании, производстве, модернизации и боевом применении этих «речных танков» на всех фронтах Великой Отечественной. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей, схем и фотографий, многие из которых публикуются впервые.

УДК 355/359  
ББК 68

ISBN 978-5-699-66691-1

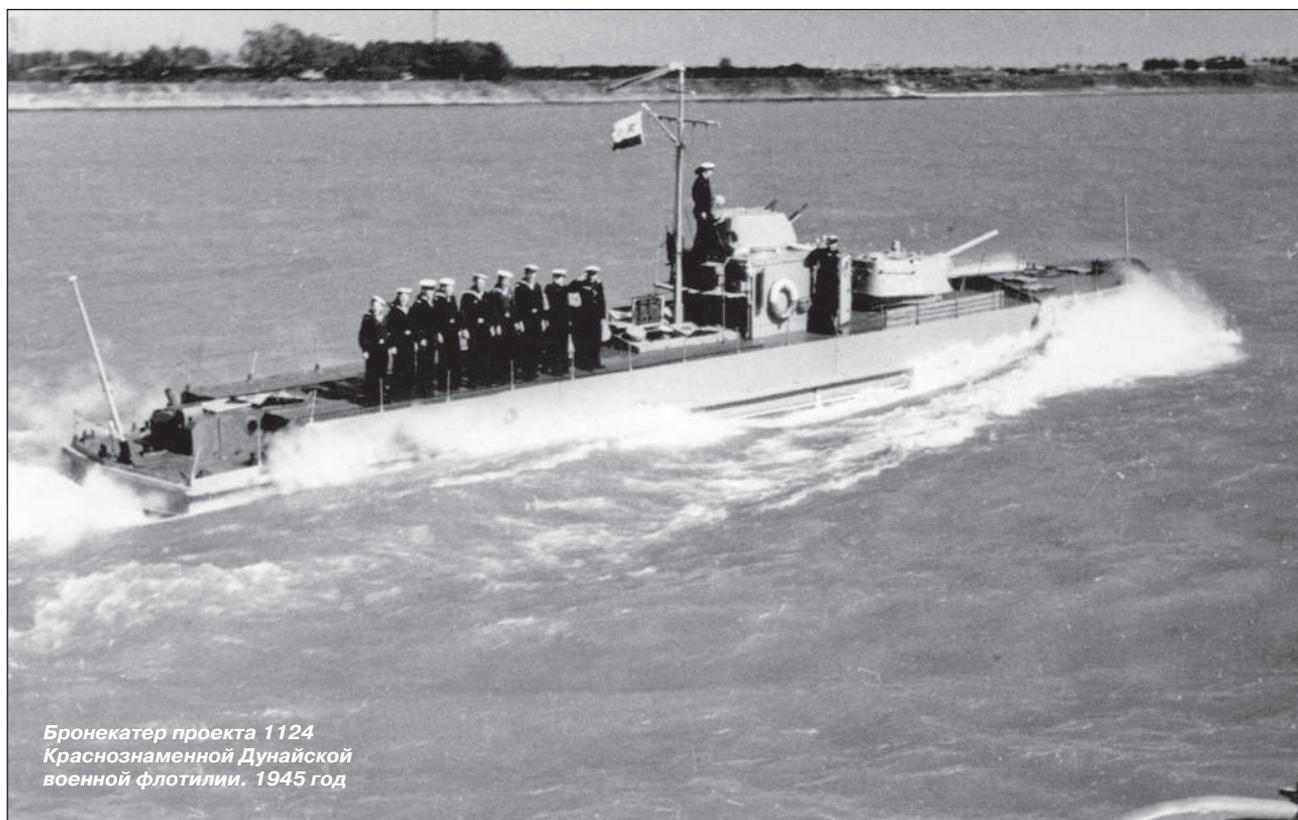
© Черников И. И., 2013  
© ООО «Издательство «Гангут», оригинал-макет, 2013  
© ООО «Издательство «Яуза», 2013  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

# СОДЕРЖАНИЕ

---

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Бронекатера военного ведомства ..... | 3  |
| Бронекатер проекта 1124 .....        | 8  |
| Боевые мили бронекатеров .....       | 33 |
| В мирные годы .....                  | 71 |
| Заключение .....                     | 83 |
| Приложения .....                     | 84 |





*Бронекатер проекта 1124  
Краснознаменной Дунайской  
военной флотилии. 1945 год*



*Группа бронекатеров  
проекта 1124  
в одной из временных  
речных баз*

# БРОНЕКАТЕРА ВОЕННОГО ВЕДОМСТВА

В начале Первой мировой войны военное ведомство России стало использовать для перевозки грузов реки, как идеальные пути сообщения частей армии, особенно в периоды распутицы. Однако проводка караванов требовала их охраны, а владение рекой давало возможность обстрела флангов противника, высадки десантов и т. д. Поэтому Главное Военно-Техническое Управление (ГВТУ), приступив к созданию бронированных кораблей для действий на реках, подобно бронированным автомобилям и поездам на шоссейных и железных дорогах, 17 января 1915 года обратилось по этому поводу в Ставку Верховного Главнокомандующего. Ставка 5 апреля предложила ГВТУ сформировать три речных броневых отряда (по три канонерских лодки, шесть катеров-разведчиков, столько же дозорных и посыльных катеров, четыре шлюпки-тральщика с подвесными двигателями).

Бронированные моторные корабли малого водоизмещения в России, как и за границей, ранее не строили. В качестве прототипа у ГВТУ имелся лишь проект посыльного судна типа «Штык». Построенные в количестве десяти единиц по заказу Морского министерства в 1908–1910 годах для Амурской флотилии, они фактически стали первыми в мире бронекатерами с 76,2-мм

артиллерией. При их проектировании и постройке решались многочисленные и сложные конструкторские и производственные проблемы. Многие отказались участвовать в конкурсе. Лишь Путиловскому заводу, традиционно проявлявшему удивительную мобильность и высокую техническую культуру в освоении новых технологий, удалось построить эти уникальные речные корабли.

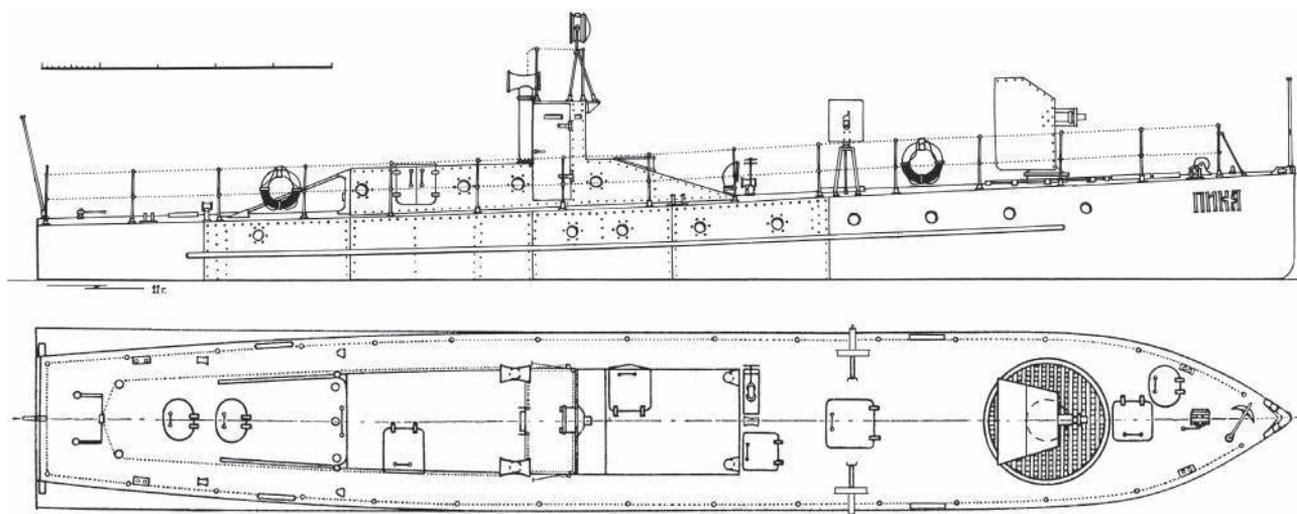
Однако, несмотря на успешное решение сложных технических проблем, заказ на строительство речных канонерских лодок Путиловский завод так и не получил. Очевидных объяснений этому нет, однако и раньше, в 1907 году, когда завод победил в конкурсе на проектирование и строительство мониторов для Амурской флотилии, готовый проект и заказ Морское министерство передало казенному Балтийскому заводу.

На основе указанного прототипа предстояло разработать шесть новых проектов, построить 105 кораблей и судов, подготовить специалистов и сформировать речные броневые отряды. И всю эту грандиозную работу Генеральный штаб требовал закончить осенью 1915 года, то есть в течение 4–5 месяцев.

20 апреля 1915 года штабс-капитан Симонов приступил к эскизному проектированию кораблей и завершил его через полтора

*Посыльное судно  
«Шашка» типа «Штык»  
с 47-мм пушкой Гочкиса*





**Виды сбоку и сверху посыльного судна «Пика» с первоначальным вооружением 76,2-мм горной пушкой образца 1904 года. Выполнены И.И. Черниковым по материалам РГАВМФ**

месяца. Конструкция и основные размеры позволяли перевозить их по железной дороге. Для этого конструкция боевой рубки речной канонерской лодки, имевшей все необходимые бытовые условия и наибольшие габариты, была выполнена легкоъемной.

Самым сложным вопросом при проектировании оказалось бронирование. Требовалось сохранить осадку кораблей в пределах 0,61 м. Корпус бронировался в зависимости от важности защищаемого объекта и вероятного угла встречи пули с броней. При этом применялась хромоникелевая сталь толщиной 6; 5 и 4–3,5 мм, которая не пробивалась острием пулей русской пехотной винтовки Мосина с дистанции соответственно 150, 200 и 500 шагов. Ватерлинию защищал броневой пояс шириной 381 мм (из них 254

мм над водой). Жизненно важные части также защищались броней.

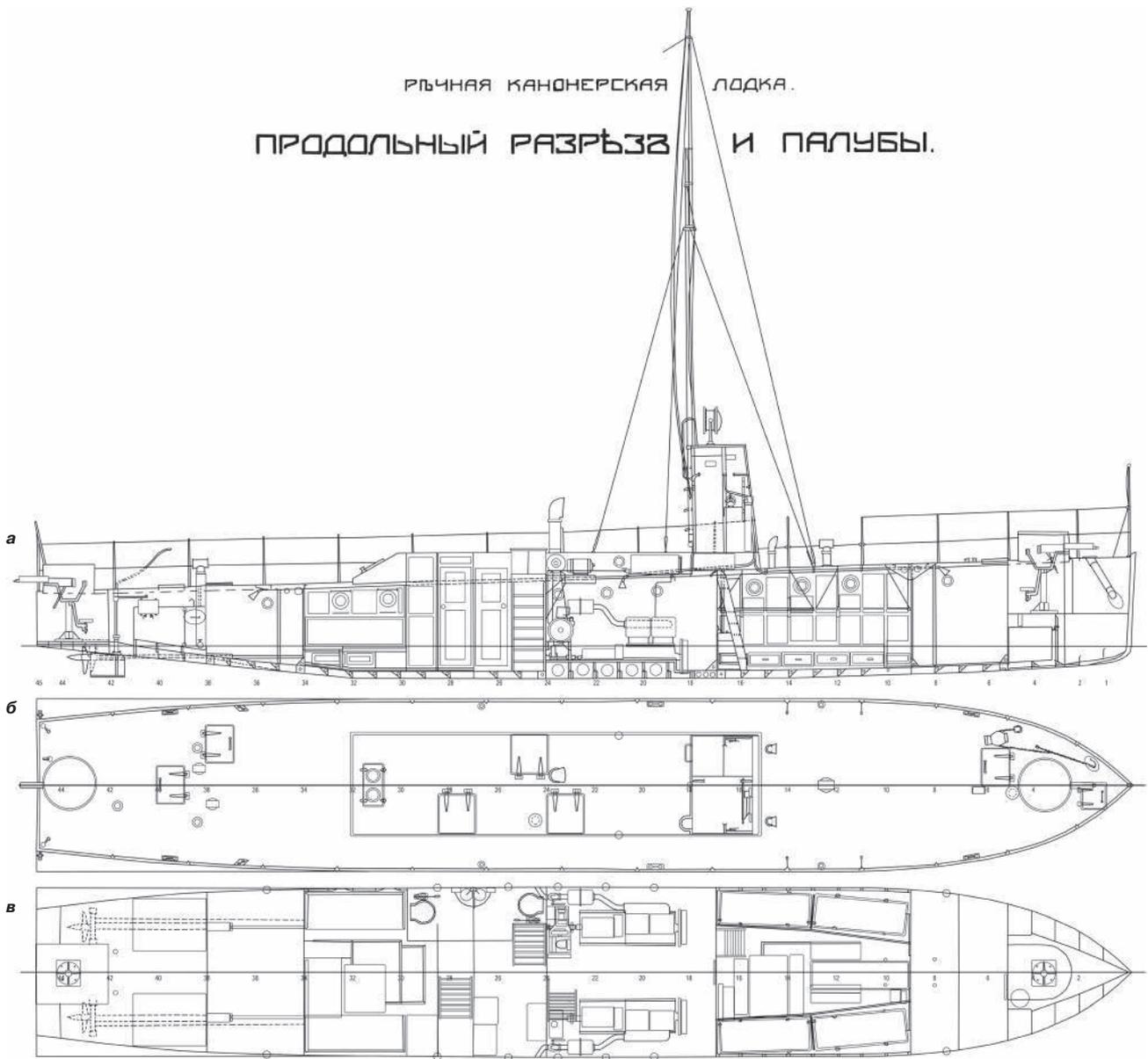
Ахтерпик разделяла платформа, с установленной на ней тумбой пулемета, под которой размещались шкиперские запасы и цистерна топлива. Стеллажи боезапаса носового патронного погреба вмещали 100 снарядов на орудие и 6300 патронов на пулемет. В командном помещении имелись койки, обеденный стол, откидные скамьи, шкаф для одежды, пирамида для винтовок. Нижние койки — постоянные с выдвигаемыми ящиками-рундуками, верхние — подвесные.

В стенках боевой рубки, стоявшей впереди машинного кожуха, имелись визирные отверстия с броневыми задвижками (подъемный лицевой лист, на крыше — прожектор). В оборудование рубки входили ручной



**Посыльные суда типа «Штык» перед отправкой с Амура в европейскую часть России. 1914 год**

РУЧНАЯ КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА.  
ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРЪЗВ И ПАЛУБЫ.



штурвал, машинный телеграф, переговорные трубы и телефон (в машинное отделение и погреба), а также электрическая звонковая сигнализация в машину, к пушкам и пулеметам.

В моторном отделении стояли два двигателя «Буффало» мощностью по 75–80 л. с., работавшие каждый на свой гребной винт. Топливо — смесь керосина (70%) и бензина (30%). Вспомогательный двигатель электрогенератора обеспечивал освещение катера, зарядку аккумуляторов и работу радиостанции. Одна общая трюмная и противопожарная помпа также работала от вспомогательного мотора. Тут же находились расходные цистерны для топлива и масла, а также вер-

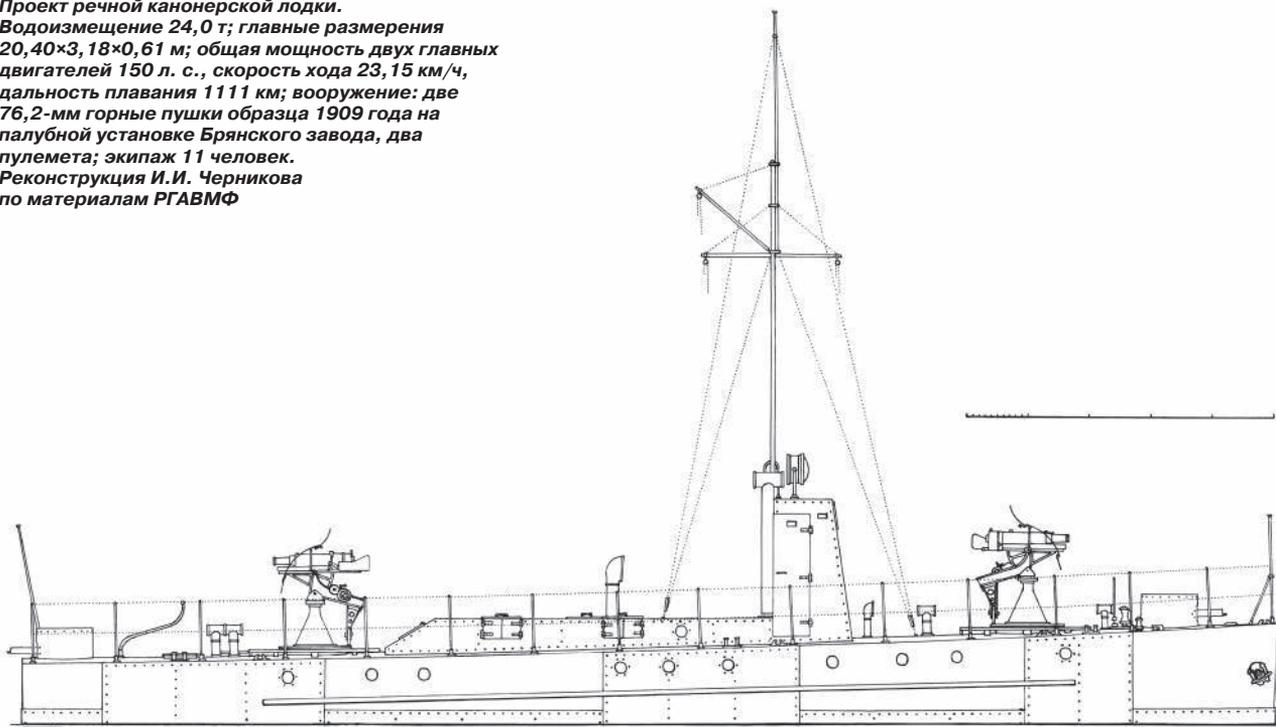
стаки-шкафы для инструментов. Топливо в расходные цистерны перекачивалось двумя ручными помпами. Для удобства монтажа и ремонта двигателей крыша машинного кожуха была легкосъёмной.

Между машинным отделением и отделением офицера располагались галльюн команды и камбуз, в котором помещались: керосиновая кухня «Примус», стол с ящиками для провизии и посуды, а также полки для мелких принадлежностей.

Офицерское помещение состояло из галльюна и каюты, где находились: платяной шкаф, шкаф для документов и штурманского инструмента, диван, письменный стол, кресло. Кроме того, предусматривалось место

**Проект речной канонерской лодки Акционерного общества «Беккер и К» военного ведомства. Продольный разрез (а), вид сверху (б) и план трюма (в). Из фондов РГАВМФ**

**Проект речной канонерской лодки.**  
**Водоизмещение 24,0 т; главные размеры**  
**20,40×3,18×0,61 м; общая мощность двух главных**  
**двигателей 150 л. с., скорость хода 23,15 км/ч,**  
**дальность плавания 1111 км; вооружение: две**  
**76,2-мм горные пушки образца 1909 года на**  
**палубной установке Брянского завода, два**  
**пулемета; экипаж 11 человек.**  
**Реконструкция И.И. Черникова**  
**по материалам РГАВМФ**



установки полевой радиостанции с радиусом действия 266 км.

Кормовой отсек, кроме пулемета, вмещал две цистерны для топлива и румпельное отделение. Патронный погреб был устроен как носовой.

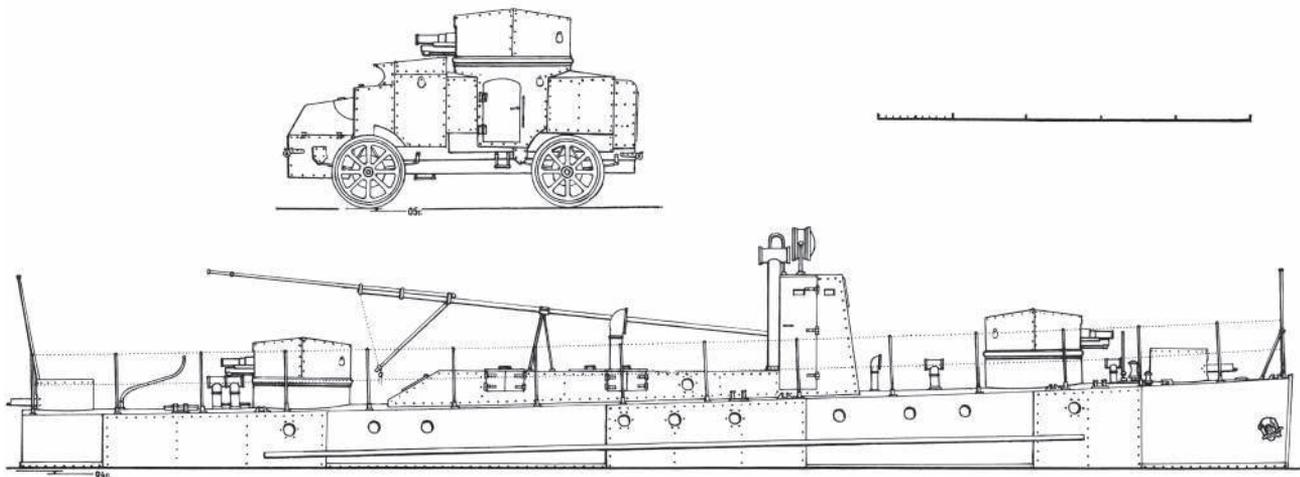
Во всех переборках имелись водоне-

проницаемые люки для подачи патронов и снарядов из одного погреба в другой. Они также позволяли перемещаться по отсекам под защитой бронированной палубы.

Каждый катер предполагалось вооружить двумя 76,2-мм горными пушками образца 1904 года. Но позднее они получили 76,2-мм



**Речные канонерские лодки Главного военно-технического управления во время нахождения в составе Онежско-Ладожской военной флотилии. 1919 год**



пушки образца 1909 года на палубных установках Брянского завода (угол возвышения +30°, горизонтального наведения носового орудия 270°, кормового 300°).

Кроме того, существовал проект вооружения речной канонерской лодки 76,2-мм пушками в башнях бронированного трактора «Вальтер». На приведенной схеме показан в том же масштабе этот трактор, и видно его очевидное преимущество перед речным кораблем. При вооружении пушками одного калибра самоходная артустановка бронирована полностью и имеет меньшие габариты, поэтому речной корабль может конкурировать с сухопутной бронетехникой в прибрежной полосе лишь в условиях бездорожья, при этом особое значение имеет малая осадка.

Военный совет, одобрив представленные проекты, 6 июня 1915 года выделил 2496 млн руб. на постройку материальной части трех речных броневых отрядов. ГВТУ разместило почти все заказы в России, и 15 июня заводы начали постройку. Правда, легкие судовые двигатели для них, не изготавливавшиеся в России, пришлось закупать за границей.

Акционерное общество «Беккер и К» (с 31 марта 1916 г. — Акционерное общество Северо-западных металлургических, механических и судостроительных заводов) в Ревеле (Таллине) построило девять таких канонерских лодок.

В январе 1917 года военное ведомство

начало формировать Онежскую, Волхов-Ильменскую и Волжско-Селигерскую флотилии. Кроме того, создавались или были созданы следующие озерные и речные флотилии: Сайменская, Пейенская, Тавастгуская, Сатакундская, Флотилия реки Аа, Чудская, Неманская, Рижская, Урмийская и Ванская.

Это потребовало расширения корабельного состава, и ГВТУ разработало вторую программу постройки речных кораблей (осуществленную лишь частично). Среди прочих кораблей дополнительно заказали еще восемь канонерских лодок.

Так военное ведомство, опираясь на отечественный опыт, создало тщательно продуманный и сбалансированный речной флот. Корабли малого водоизмещения обладали высокой огневой мощностью и надежной противопульвной защитой. Осадка (не более 0,61 м) обеспечивала проходимость по мелководью. Все корабли могли перевозиться по железной дороге.

Нужно отметить, что ничего подобного в вооруженных силах других воюющих стран не было. Так, армия Германии при проведении операций в Восточной Пруссии, на реках Висла и Неман, в Месопотамии и на озере Танганьика использовала коммерческие пароходы и моторные катера. Малотоннажные корабли Турции, Австро-Венгрии и Румынии по всем тактико-техническим элементам, особенно по осадке, заведомо уступали речным кораблям ГВТУ.

**Неосуществленный проект вооружения речной канонерской лодки 76,2-мм пушками в башнях бронированного трактора «Вальтер». 1917 год. Реконструкция И.И. Черникова**

## БРОНЕКАТЕР ПРОЕКТА 1124

Создание советских быстроходных, хорошо вооруженных БКА для речных флотилий началось в 1919 году, когда Коломенский завод продолжил строительство двух катеров, заложенных еще в 1916 году по проекту П.П. Шиловского. В феврале 1922 года их корпуса довели до 60% готовности. Затем работы надолго прекратились.

Однако 3 февраля 1925 года штаб РККФ сформулировал новое задание на проектирование кораблей этого класса: 15-узловая (27,78 км/ч) скорость хода, осадка не более 2,5 фут (0,76 м), дальность плавания до 1600 км и броневая защита от винтовочных пуль на дистанции 250 м. Оговаривалась и перевозка по железной дороге.

Конфликт на КВЖД в 1929 году еще раз подтвердил необходимость иметь в составе Амурской флотилии малые артиллерийские корабли с 76-мм артиллерией главного калибра, так как и противник мог подвезти по крайне неудобным дорогам края лишь поле-

вые пушки аналогичного калибра. Коломенский завод, получив финансирование, продолжил работы, но лишь в 1931 году катера спустили на воду. На следующий год они вошли в состав Амурской флотилии под названиями «Тревога» и «Партизан».

В тактическом задании на БКА для Амура, утвержденном наморси В.М. Орловым 12 ноября 1931 года, предполагалось водоизмещение около 50 т, осадка не более 0,7 м, вооружение — две 76,2-мм пушки образца 1927 года в двух башнях и 7,62-мм пулемет в легкой башенке.

При создании БКА проекта 1124 учитывался опыт строительства и боевого использования канонерских лодок ГВТУ. Выбор главных размерений предполагал возможность перевозки катеров на открытых железнодорожных платформах. После ряда уточнений 22 июня 1932 года Управление кораблестроения УВМС РККА выдало «Ленречсудопроекту» (конструктор Ю.Ю. Бенау\*)



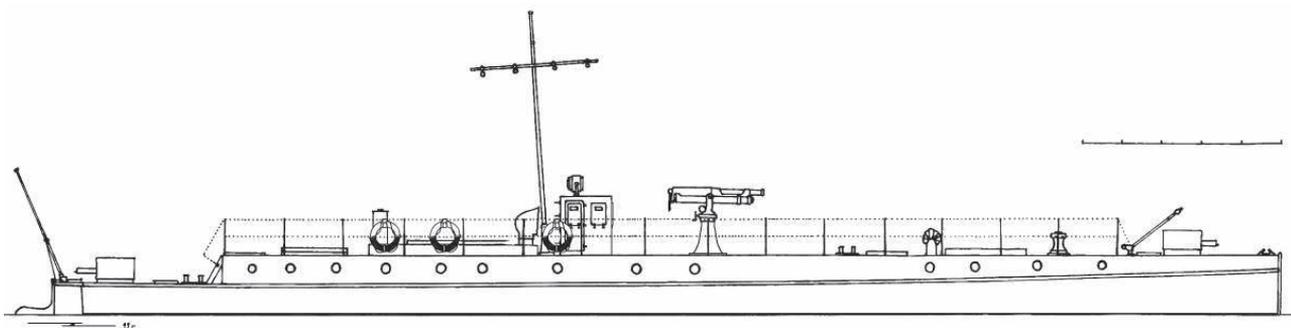
**Начальник  
Морских сил РККА  
В.М. Орлов**



**Бронекатера № 91  
и № 92  
(бывшие «Тревога»  
и «Партизан»)  
Амурской флотилии**

\* **Юлий Юльевич Бенау** (1908–1966, Санкт-Петербург), отец — подпоручик Ю.Ю. Бенау (1882–1941), дед — академик Ю.Ю. Бенау (1850–1928). Окончил школу при костеле Святой Анны (1925), студент Политехнического института (затем Ленинградский кораблестроительный), инженер-исследователь НИИ судостроения, КБ Кронштадтского Морского завода (1930). В 1935 г. его родителей, как врагов народа, выслали в Казахстан. Бенау ожидала та же участь, но нарком обороны К.Е. Ворошилов предотвратил эту акцию. Юлий Юльевич руководил группой общего проектирования «Речсудопроекта» (1935); начальник корпусного отдела (1939), главный конструктор бронекатеров проекта 1124 (1941). Талант Бенау проявился при выборе архитектурно-компоновочных решений, теоретических обводов, броневой защиты жизненно важных постов. Применение сварных конструкций позволило наладить серийное производство этих кораблей в короткие сроки. В 1936–1945 гг. построено 97 БКА проекта 1124. В ходе войны Ю.Ю. Бенау провел модернизацию этих кораблей, повысил их боевую мощь.

После войны руководил проектированием и внедрением в производство БКА проектов 190, 191М, 192 и 1204, а также амфибийного десантного корабля «Джейран». Главная государственная награда у Ю.Ю. Бенау была одна — медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».



**Бронекатер «Партизан». Вид сбоку. 1929 год. Одна 76,2-мм пушка обр. 1902 года на палубной установке Пермского пушечного завода (угол возвышения 45°, могла вести огонь по возвышенным целям), два пулемета. Реконструкция И.И. Черникова**

техническое задание на разработку двухпушечного катера со следующими элементами: водоизмещение 47,3 т; длина 25,3 м, ширина 4,06 м, осадка 0,7 м, высота борта 1,9 м; дальность плавания экономическим ходом (11 уз) 500 миль (926 км). Для уменьшения осадки корпусу придавалась большая полнота образований, обеспеченная прямостенными бортами с небольшими радиусами округлений у скул и плоским днищем с открытыми тоннелями гребных валов. Два 12-цилиндровых V-образных реверсивных двигателя ГАМ-34, созданных на базе авиационного мотора АМ-34 конструкции А.А. Микулина, могли обеспечить скорость полного хода на стоячей воде по заданию 21,6 уз (40 км/ч). Для защиты жизненно важных частей (пост управления, машинное отделение, погреба боезапаса) предусматривалась 8-мм броня, позже в районе топливной цистерны ее толщину довели до 14 мм, палубы — 4, орудийных башен — 20, пулеметных — 7–8 мм. Конкретизировался и тип башни (от танка Т-28).

Согласно проекту корпус для обеспечения малой осадки выполнялся практически плоскодонным, с вертикальными бортами. Это исключило необходимость гнуть броневые листы и упростило технологию. Характерный плавный подъем килевой линии в носу позволял подходить носом к берегу почти вплотную, что упрощало высадку десанта.

Среднюю часть занимала цитадель (подбашенные отсеки с боезапасом, машинное отделение, топливные баки, радиокаюта). Броневые листы, служившие палубным настилом и бортовой обшивкой, опускались на 200 мм ниже ватерлинии. Так цитадель одновременно обеспечивала и общую прочность корпуса.

Над цитаделью в броневой боевой (ходовой) рубке располагался главный командный пункт. Для уменьшения силуэта катера по высоте рубку опустили на 0,5 м. Вахтенные стояли на платформе, размещенной над цистернами бензина емкостью 4 т. Связь с машинным отделением (МО) — по пере-

говорной трубе и машинному телеграфу. В лобовой стенке рубки имелось окно с триплексным стеклом. Кроме того, имелись иллюминаторы (закрытые бронешитками с узкими смотровыми щелями) в задней стенке и броневых дверях.

Плоскодонный корпус с поперечной системой набора делился водонепроницаемыми переборками на 10 отсеков, для внутреннего сообщения между которыми в переборках устраивались люки с водонепроницаемыми крышками (на траверзах цитадели — броневыми), расположенные выше расчетной аварийной линии затопления. Броневая часть корпуса — клепаная, небронированная — сварная. Все детали сварных конструкций соединялись встык. Набор к броне приклепывался, а к обшивке вне цитадели — приваривался. В ходе Великой Отечественной войны корпус уже полностью выполнялся сварным.

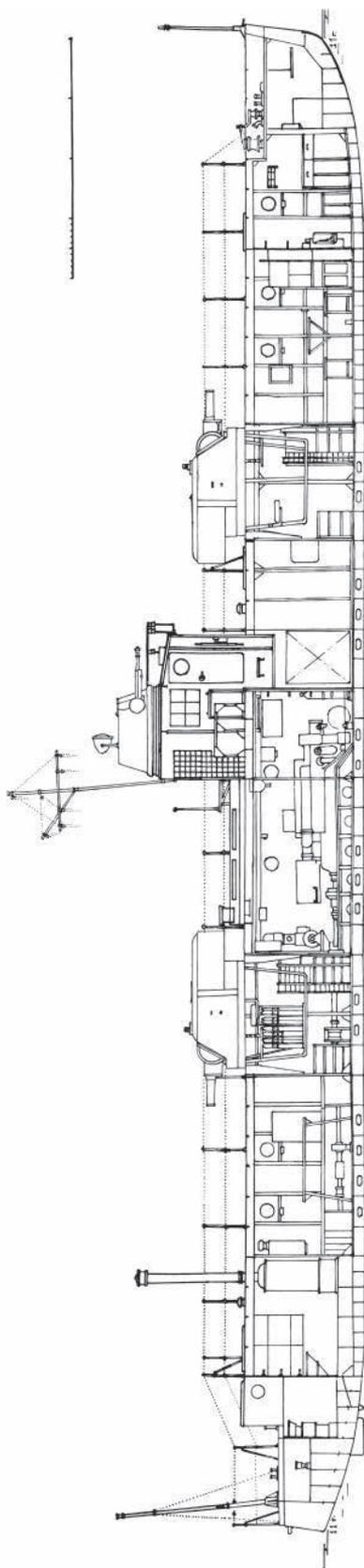
Жилые помещения имели вынужденно уменьшенные габариты — высоту в свету всего 1,55 м. Площадь самого большого 9-местного кубрика, буквально забитого рундуками, подвесными койками и складными столами — менее 14 м<sup>2</sup>. Однако проектанты предусмотрели водяное отопление от системы охлаждения двигателей, естественные вентиляцию и освещение (бортовые иллюминаторы с водонепроницаемыми крышками).

Для уменьшения массы корпуса за счет площади бортовой обшивки, снижения метацентрической высоты и получения необходимых параметров остойчивости палуба в корме делалась с уступом, опущенной на 0,5 м. Такой же уступ первоначально имелся и в носовой части корпуса. Но это не обеспечивало необходимой мореходности, и впоследствии от него отказались.

Корабли предназначались для действий на реках, в пределах видимости берега, поэтому средства управления сводились до минимума — штурвал, машинный телеграф и шлюпочный компас. На БКА, готовившихся для озерных и прибрежных морских плаваний, на светлом люке машинного отделения



**Ю.Ю. Бенуа**



Продольный разрез бронекатера проекта 1124. Неосуществленный вариант вооружения со специальными корабельными башнями (угол возвышения 70°).  
Реконструкция И. И. Черникова

устанавливали еще и 127-мм компас на нактоузе, а сзади ходовой рубки (иногда) — ходовой мостик.

БКА первой серии, как и торпедные катера типа Г-5, оснащали каждый двумя двигателями ГАМ-34БП (глиссерный Александра Микулина), созданными на базе четырехтактного 12-цилиндрового авиационного мотора АМ-34, с редуктором для понижения числа оборотов и реверсом. Водомасляные радиаторы охлаждения — замкнутого цикла (заборная вода в радиаторы поступала самотеком от скоростного напора).

Наибольшая мощность двигателя 800 л. с. при 1650 об/мин. Завод-изготовитель № 24 в бою разрешал иметь свыше 1800 об/мин в течение одного часа. Число оборотов двигателя при боевой подготовке разрешалось не более 1600 об./мин, на заднем ходу — 1200, в течение трех минут.

Мотор запускался через 6–8 секунд после включения. После 150 часов работы нового двигателя требовалась его полная переборка.

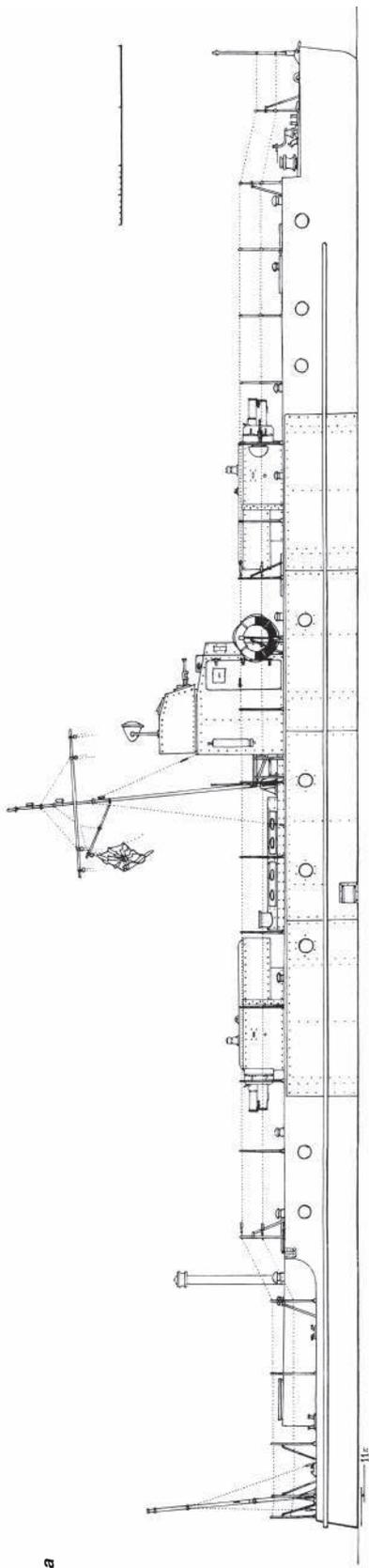
Углекислотная станция пожаротушения имела местное и дистанционное (из ходовой рубки) управление, направлявшее газ в любой из топливных баков. Пожарный электронасос мог использоваться как осушительное средство. Бензин Б-70 хранился во вкладных стальных бензобаках, размещенных в наиболее защищенном месте — под боевой рубкой.

Для предотвращения взрыва паров бензина инженер Шатеринков разработал оригинальную систему противопожарной защиты: отработавшие газы охлаждались в конденсаторе и снова подавались в бензобак, разделенный на семь отсеков, и далее в газоотводную трубу с подводным выхлопом (для снижения шумности). За всю войну не зарегистрировано ни единого случая взрыва бензоцистерн.

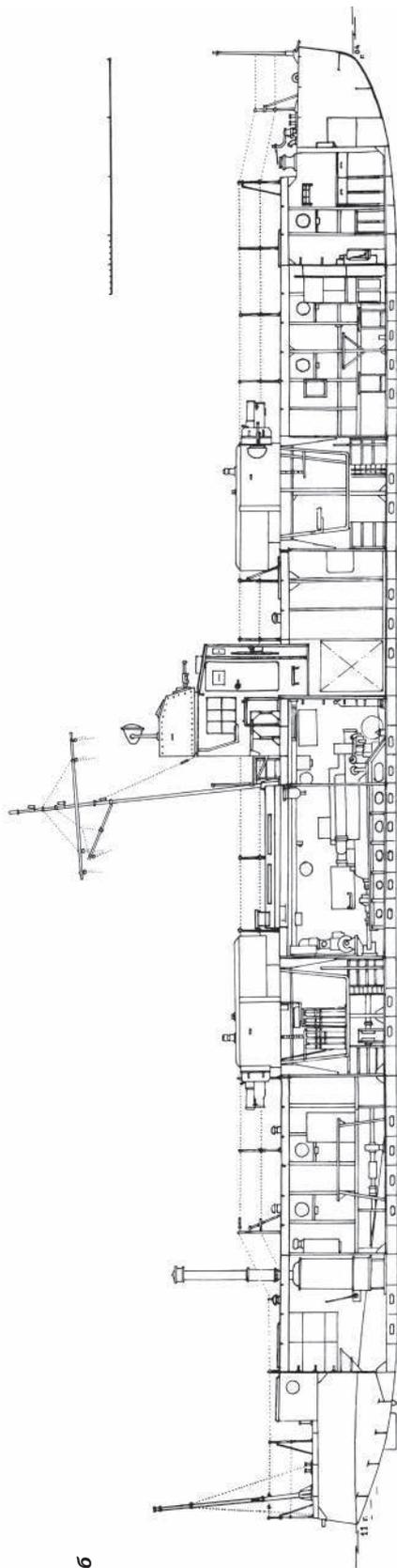
Бортовая электрическая сеть питалась от генераторов, навешанных на главный двигатель, и аккумуляторов. На БКА проекта 1124 дополнительно устанавливались генераторы Л-6 мощностью 3 кВт, работающие от автомобильного мотора ЗИС-5.

В качестве основного вооружения на БКА проекта 1124 вначале ставили по две 76,2-мм пушки образца 1927/32 года, длиной 16,5 калибров, в башнях танка Т-28. Орудие разработали в КБ Кировского завода на базе 76-мм полковой пушки образца 1927 года, уменьшив длину ее отката вдвое (с 1000 до 500 мм). Пушке присвоен индекс КТ (Кировская танковая), иногда ее именовали по типу танка — КТ-28. Поршневой затвор обеспечивал практическую скорострельность 2–3 выстр./мин. Вертикальное и горизонтальное наведение ручное. Из-за отсутствия эжекционных устройств загазованность в башнях при частой стрельбе была крайне велика.

КТ-28 стреляла патронами от полковой

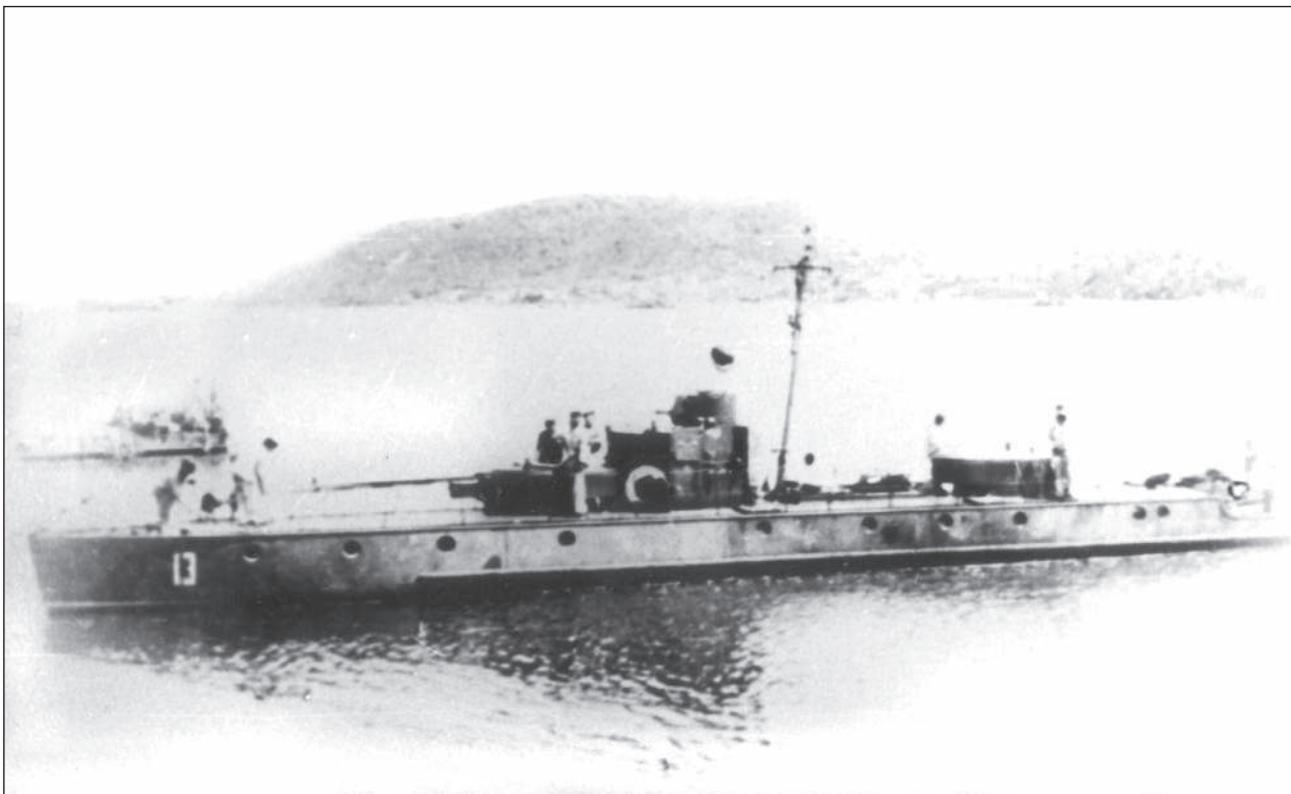


а



б

Бронекатер проекта 1124 Амурской флотилии. Вид сбоку (а) и продольный разрез (б). 1937 год. Стоит обратить внимание на уменьшенную высоту борта в носу. Это делалось для уменьшения площади бортовой обшивки и, тем самым — массы корпуса. Реконструкция И.И. Черникова. Водоизмещение 41,7 т; длина наибольшая (габаритная) 25,3 м (по ватерлинии 25 м), ширина с привальными брусьями 3,74 м (по ватерлинии 3,6 м), осадка 0,75 м; суммарная мощность двух двигателей ГАМ-34БП 1440 л.с. (1770 об/мин), скорость хода 22 уз (при дальности плавания 520 км); запас спиртовой смеси для главных двигателей 4200 кг (на 12,2 ч хода; запуск осуществлялся на грозненском бензине 1 сорта); вооружение: две 76,2-мм пушки, два курсовых 7,62-мм пулемета ДТ в танковых башнях Т-28, один 7,62-мм пулемет ДТ в башне ПБ-3; бронирование: борт 7 мм; палуба 4 мм; рубка: бок и крыша соответственно 7 и 4 мм



**Бронекатер № 13  
Амурской флотилии  
после установки  
фальборта в носовой  
оконечности**



**Л.М. Галлер**

пушки образца 1927 года. Основным снарядом являлась старая русская фугасная граната. Дальность стрельбы составляла 5800–6000 м. Боекомплект — 112 унитарных выстрелов на ствол.

Для стрельбы по бронированным целям могли применяться бронебойные снаряды типа БР-350. Теоретически при дальности 500 м и попадании по нормали они пробивали 30-мм броню, реальная бронепробиваемость была ниже.

Пулеметное вооружение — три 7,62-мм пулемета ДТ с воздушным охлаждением и магазинным питанием. Один из них стоял на ходовой рубке, в башне ПБК-5, с двумя амбразурами. Для стрельбы по наземным или воздушным целям пулемет вставлялся в шаровую опору одной из этих амбразур. Угол обстрела носового орудия 300°, кормового — 330° при возвышении обоих 30°, пулемета — 360° при 75–85°.

В состав якорного устройства входил один якорь массой 75 кг, втягиваемый в клюз (с левого борта).

Два подвесных, балансирных руля не выступали за основную плоскость. Привод осуществлялся от ручного штурвала.

Диаметр циркуляции составлял около трех длин корпуса, но БКА при работе двигателей враздрай разворачивался практически на месте и без руля.

## **ПЕРВАЯ СЕРИЯ БРОНЕКАТЕРОВ**

Строительство БКА проекта 1124 начал в 1933 году завод «Красный металлист» в Зеленодольске. В апреле 1937 года Амурскую флотилию пополнили 28 катеров, предназначенных для разведки и огневой поддержки разведгрупп, конвоирования десанта, борьбы с переправами, патрулирования и боя с кораблями противника такого же класса.

Корабли имели следующие кораблестроительные элементы: водоизмещение 41,7 т; длина наибольшая (габаритная) 25,3 м (по ватерлинии 25 м), ширина с привальными брусьями 3,74 м (по ватерлинии 3,6 м), осадка 0,75 м. Два двигателя ГАМ-34БП суммарной мощностью 1440 л. с. (при 1770 об/мин) обеспечивали скорость хода 22 уз (при дальности плавания 520 км). Запас спиртовой смеси для главных двигателей составлял 4200 кг (12,2 часа хода), запуск осуществлялся на грозненском бензине 1-го сорта.

Вооружение: две 76,2-мм пушки и два курсовых 7,62-мм пулемета ДТ в башнях Т-28, еще один 7,62-мм пулемет ДТ стоял в башенке ПБ-3. Противопульное бронирование: борт 7 мм; палуба 4 мм; рубка — бок и крыша соответственно 7 и 4 мм.

Однако основное условие тактико-технического задания на проектирование — осадка