

11531 А-9941
ОМ 1932/107
За нашу Советскую Родину!

ПОЛИТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

БОРЬБА

*с жизненной опасностью
на море*



МАТЕРИАЛЫ
ИЗ ОПЫТА
БОЕВОГО
ТРАЛЕНИЯ

Таллин — 1946 год

146542838

Est.



8014

ESTICA

A-9941

„Боевой опыт, добытый на полях сражений, представляет богатую сокровищницу для обучения и воспитания войск“

И. СТАЛИН

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Передовая — Траление — задача государственной важности (газета «Красный флот» от 26. 05. 46 г.)	3
Немецкие мины и борьба с ними	
Контр-адмирал Ф. Юрковский — Балтийские тральщики	6
Капитан 3 ранга С. Ладыженский — Траление якорных мин малыми кораблями	8
Инженер-майор Ф. Корнев — Ночное траление	11
Отличная боевая выучка, слаженность в работе экипажа — залог успеха на тралении	
Гвардии старший лейтенант Г. Жукович — Постановка трала и траление	15
Старший лейтенант И. Маховский — Опытному моряку трудности не страшны	18
Гвардии мичман В. Хмельнин — Успешное траление — результат упорной работы экипажа	20
Лейтенант Н. Бадеев — На минных полях	21

ТРАЛЕНИЕ — ЗАДАЧА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВАЖНОСТИ.

Все большее количество кораблей тральных соединений действует в районах, бывших театрами ожесточенной минной войны. Офицеры, старшины и краснофлотцы тральщиков решают важнейшую государственную задачу. Их работа способствует быстрейшему восстановлению и развитию приморских районов, оживлению судоходства и рыболовства в водах, омывающих берега нашей Родины. Уничтожая мины, очищая для плавания все новые и новые участки моря, экипажи тральных кораблей вносят свой вклад в общенародное дело — выполнение сталинского плана великих работ.

Каждый день от командиров тральных колонн поступают донесения об успешной борьбе с минной опасностью. Экипажи передовых кораблей и подразделений, обогащенные опытом войны и первого года послевоенного траления, доносят о досрочном выполнении заданий командования, о полной очистке фарватеров и водных районов, открываемых для свободного плавания боевых кораблей, транспортов и рыболовецких судов. Особенно больших успехов добились гвардейцы подразделения капитан-лейтенанта Ярошевского. Это подразделение в прошлую кампанию одним из последних на Балтике пришло после траления в базы и одним из первых вышло в море в текущем году. В короткий срок катерные тральщики капитан-лейтенанта Ярошевского уничтожили более сотни всевозможных мин.

Эта цифра весьма показательна. Она свидетельствует о росте мастерства экипажей тральщиков, а, с другой стороны, показывает, что тральщикам предстоит еще весьма напряженная работа. Ее масштабы продолжают расширяться, ибо от траления фарватеров и отдельных прибрежных участков флоты перешли сейчас к сплошной очистке от мин крупных районов. Таким образом, само траление становится более сложным. Работа в открытом море связана с преодолением ряда трудностей, в первую очередь трудностей ориентировки. Приходится тралить в условиях свежих ветров и большой волны. Все это усложняет обязанности штурманов, которым предстоит значительно полнее использовать приборы и технические средства для определения места и установления границ районов.

Наши тральщики решают общегосударственную задачу. Одним из важнейших элементов, от которого зависит дальнейший рост темпов траления, являются правильная организация и планирование их деятельности. Штабы тралющих соединений обязаны заблаговременно подготовить все необходимое для бесперебойной работы тралющих колонн в море. Чтобы избежать холостых выходов, необходимо вести тщательную предварительную разведку, в том числе воздушную, особенно внимательно комплектовать караваны, обязательно включая в них не только штурманские корабли, но и катера легкого типа для расстрела подсеченных мин.

Если траление ведется далеко от баз, то иногда следует придавать подразделению вспомогательные суда с запасом воды, топлива, продуктов, тральных средств, частей к ним и т. д. Одна такая плавбаза избавит целое подразделение от необходимости возвращения в порт. Экипажи тральщиков имеют право на такое внимательное отношение к их требованиям, на всемерную заботу об их нуждах.

Большой размах траления и важность выполняемой тральщиками работы обязывают все организации флота повседневно оказывать им помощь, всемерно способствовать успеху их деятельности. В первую очередь это относится к гидрографическим отделам и органам, снабжающим тралющие соединения. Тральщики надо поставить в самые лучшие условия. Им, проводящим в море больше времени, чем корабли любого другого класса, следует дать возможно лучшие штурманское вооружение и средства связи, наиболее проверенные карты. Для них надо всегда заблаговременно готовить топливо и продукты, чтобы тральщики не стояли у стенки ни одной лишней минуты.

Многие флотские органы уже показали пример хорошего обеспечения тральных работ. Гидрографы офицера Лукина-Лебедева помогли Н-скому подразделению тральщиков быстро и надежно очистить от мин важный район Балтики. Они дали подразделению хорошие карты, помогли штурманам и командирам кораблей изучить район, своевременно провели обвехование и т. д. Они во многом помогли замечательным экипажам тральщиков в их успешной работе.

Опыт передовых тральных подразделений, добившихся успеха уже в начале кампании, надо всемерно распространять и внедрять на все корабли. Пора отказаться от старой практики, когда лишь в конце кампании начинали обобщать и изучать опыт. Время, масштабы траления и требования к темпам работ по очистке наших морей от минной опасности обязывают изучать опыт в кратчайшие сроки, распространять его немедленно. В зависимости от обстановки следует иногда посылать лучших офицеров с подразделениями, впервые уходящими в море, чтобы непосредственно на месте работы они учили личный состав добиваться высоких темпов и полной надежности уничтожения мин.

В тральных подразделениях всех наших флотов выросли великолепные кадры мастеров борьбы с минами. В результате напряженной учебы, внимательного изучения опыта войны, собственной большой практики офицеры и старшины, командиры постов и рядовые краснофлотцы научились решать без ошибок сложнейшие задачи. Однако это не значит, что больше им учиться нечему. Промышленность дает флоту новую технику, на корабли приходят молодые военные моряки. И старым кадрам и новым нужно продолжать учебу. Каждый выход в море, особенно переход в дальние районы траления, командиры кораблей и подразделений обязаны использовать для тренировки личного состава, для решения очередных задач боевой подготовки.

В течение лета нашим тральщикам предстоит очистить от мин ряд новых районов. Это обязывает уделить особое внимание изучению театра. Штабы тральных соединений, гидрографические отделы и сами офицеры тральщиков обязаны постоянно заботиться о пополнении сведений, характеризующих метеорологические, гидрографические и гидрологические особенности района. Каждое наблюдение, сделанное штурманом или командиром тральщика в новом районе, должно сообщаться всему подразделению. Такой взаимный обмен наблюдениями расширит знания, полученные в результате изучения карт, лоций и описаний, позволит выбирать наиболее эффективные методы работ, наилучшие строи при тралении.

Самоотверженная работа экипажей тралющих кораблей дала отличные результаты. По очищенным ими районам уверенно плавают сотни торговых судов, в них проходят боевую подготовку боевые корабли, проводят лов рыбаки. Родина высоко оценивает работу тральщиков, постоянно заботится о них, окружает их личный состав вниманием и заботой. Экипажи тральщиков обязаны ответить на это повышением темпов и качества траления, сделать все, чтобы быстрее очистить от мин наши моря.



БАЛТИЙСКИЕ ТРАЛЬЩИКИ

В годы Великой Отечественной войны в неуклонном продвижении на запад частей и кораблей Краснознаменного Балтийского флота огромную роль сыграли тральщики. Они прорвали и частично ликвидировали мощный, а по мнению немцев, даже неприступный минный барьер, который в течение трех лет создавался и укреплялся врагом в Финском заливе. За время войны немцы поставили в заливе и восточной части Балтики десятки тысяч мин и минных защитников. Например, Нарвский залив на флоте прозвали «котлом с клецками». Действительно, мины здесь стояли почти без интервалов, в непосредственной близости одна от другой.

Враг рассчитывал закрыть плавание не только большим надводным кораблям и подводным лодкам, но и катерам. Чтобы максимально затруднить траление, противник широко использовал минные защитники, ловушки, противотральные устройства и, наконец, постановки мин на самых малых глубинах.

Защитники (с патронами и резаками) в большом количестве ставились между рядами и линиями минных заграждений. В проливе Бьерке-Зунд и Нарвском заливе перед каждой линией стояло два ряда защитников. Это заставляло при тралении несколько раз менять галсы. Значительно осложняли расчистку фарватеров и мины с противотральным устройством.

Большие надежды возлагали немцы на минные ловушки и постановку мин с малым углублением. Ловушка — это несколько мин, соединенных тросом, плавающим на поверхности воды или несколько притопленным. Трос крепится пробковым или стеклянным поплавам. При волне в 2—3 балла такие полавки трудно заметить даже днем.

Применив эти средства, немцы считали себя почти застрахованными от вытравливания мин заграждения. Действительно, ловушки и мины, поставленные почти у поверхности воды, не позволяли плавать даже мелкосидящим катерным тральщикам. И все же тральщики Балтики успешно выполнили поставленные перед ними задачи. Намеченные районы и фарватеры были протралены вполне надежно. За навигацию только Н-ским соединением было уничтожено свыше 1.000 мин.

Расскажу об одном из эпизодов боевого траления.

Вход в пролив Бьерке-Зунд был закрыт плотными минными заграждениями из нескольких линий, в свою очередь прикрытых двойным рядом минных защитников и, кроме того, несколькими артиллерийскими батареями на южной стороне острова Бьерке.

На рассвете катерные тральщики пошли к проливу. Противник открыл по ним сильный артиллерийский огонь. Но тральщики быстро приблизились к минному заграждению и на глазах у противника начали траление. Так как минные защитники задерживали работу, было решено оставить их в стороне, а уничтожить только мины. Капитан-лейтенант Машинский и старший лейтенант Саранюк с группой минеров обозначили с шлюпок мины флажками, и катерные тральщики, следуя их указаниям, в короткий срок уничтожили всю линию. Быстрое уничтожение этого плотного минного заграждения обеспечило нашим кораблям возможность прорваться в пролив Бьерке-Зунд, высадить десант и захватить острова архипелага.

Противник попытался сорвать наши тральные операции при помощи своих кораблей. Особенно ожесточенным было сопротивление врага при тралении фарватера из Нарвского залива на восток. Едва наши катерные тральщики выходили в нордовую часть Нарвского залива, как у острова Большой Тютере появлялись корабли противника и, маневрируя на ранее подготовленных позициях, обстреливали наши катерные тральщики.

Но и это не помогало немцам. При поддержке наших кораблей, а когда позволяла погода, то и авиации тральщики настойчиво прокладывали фарватеры на восток.

Мужество и умение экипажей тральщиков в сочетании с помощью кораблей и авиации позволили балтийцам выполнить труднейшую задачу: расчистить путь флоту на восток, выйти в районы решающих боевых действий.

Контр-адмирал Ф. ЮРКОВСКИЙ

ТРАЛЕНИЕ ЯКОРНЫХ МИН МАЛЫМИ КОРАБЛЯМИ

Малые корабли — катера, мотоботы и другие — используются для траления в узкостях, на малых глубинах, в бухтах.

Противник ставил мины на глубине от 5 до 10 м. Заданное углубление мины находилось в пределах от 4 футов до 0.

Противник применял минные защитники однократного действия с взрывателем нажимного действия. Взрыватель и основной заряд взрывчатого вещества помещены в буйке каплеобразной формы. Взрыватель срабатывает, когда на его обойму нажимает тралящая часть трала. При взрыве основного заряда ВВ перебивается тралящая часть, пробивается боек минного защитника. Он тонет, не показавшись на поверхности воды. Тем самым маскируется минное поле, охраняемое минным защитником. В результате взрыва получается водяной купол высотой 0,5 м.

Взрыватель минного защитника обладает чувствительными механизмами. Он срабатывает от нажима тралящей части, если траление происходит при нормальной и повышенной скорости. В процессе уничтожения минного поля в районе мыса Н. только один минный защитник был затрален и отбуксирован на мелкое место — его буйреп запутался с минрепом одной из мин, затраленной этим же тралом.

При нормальной и более высокой скорости траления в связи с тем, что корпус буйки минного защитника обладает меньшим весом в сравнении с его якорем, происходит следующее. Тралящая часть, захватив буйреп минного защитника, не успевает оторвать якорь от грунта и начинает скользить по буйрепу вверх. На своем пути она встречает обойму взрывателя и при нажиме раздается взрыв.

Якорные мины, применявшиеся противником на малых глубинах, как правило, гальваноударные типа FMB с весом основного заряда взрывчатого вещества 13—20 кг. Характерная их особенность в том, что все они снабжены одним и тем же тягоминрепным прибором. Его назначение — выключать боевую цепь гальваноударных колпаков на запал, действие основано на натяжении минрепа. В этом случае прибор приводит схему в боевое положение; если натяжение отсутствует, прибор отключает запал от батареек гальваноударных колпаков. Таким образом, мина, сорванная с якоря, безопасна, даже если колпаки погнуты.

Это подтверждается практикой. Под одним из причалов порта между сваями после сильного ночного шторма была обнаружена мина FMB со сплюснутыми (а не только погнутыми) колпаками.

В минах типа UMA и FMC тягоминрепный прибор может иметь дополнения: устройство, взрывающее мину при обрыве ее минрепа, и устройство против контактных тралов. Кроме того, во всех гальваноударных минах в горловинах колпаков могут быть механические замыкатели, — они вызывают взрыв, когда погнется стержень замыкателя.

Противотральное приспособление было обнаружено в минах типа EMC. Его назначение — вызвать взрыв при нажиге тралящей части на контакты, укрепленные на минрепе. Помимо уничтожения трала, оно рассчитано на повреждение корабля.

Как показал опыт, недостаточно отлично знать материальную часть минного оружия противника. Необходимо как следует организовать траление, наладить связь и тщательное наблюдение.

Командир отряда тральщиков перед выходом в море должен знать состояние ходовых машин кораблей отряда. Он и командиры кораблей должны отлично освоить тактико-технические данные и материальную часть тралов, чтобы принять правильное решение в соответствии с задачей и обстановкой, как это было, например, в следующем случае.

Командир отряда тральщиков получил задание в сжатые сроки проложить фарватер для прохода кораблей десанта. Он располагал двумя катерами. Волнение на море — до трех баллов. Поблизости было мелководье. Исходя из всего этого, командир решил для экономии времени не подсекать мины, а отбуксировать их на мелкое место. Нужно учесть, что при бурной погоде, да еще в сумерках, подсеченная мина могла затеряться.

Траление в данном случае было организовано так. Мина отбуксировывалась на мелкое место, трал освобождался, но не выбирался на борт. Катер выходил на заданный курс, продолжая траление. Всплывшая мина удерживалась на своем минрепе и уничтожалась минарами, оставленными на шлюпке.

Задание было выполнено в срок. Корабли десанта прошли без потерь.

Для того, чтобы оценить значение связи и наблюдения, приведем такой пример. Отряд тралил в мелководном районе. Хорошо натренированный сигнальщик головного катера своевременно обнаружил минное поле на заданном углублении, опасном для тралящих кораблей. Командир, получив доклад сигнальщика, отвернул от минного поля.

Перед выходом на боевое траление корабли должны быть обеспечены исправными навигационными приборами. Как правило, район траления должен иметь гидрографическое обеспечение. В тех случаях, когда это невозможно, на головном катере-тральщике прокладку должен вести

опытный штурман, а компасы на кораблях должны быть безукоризненно точны.

Известен такой случай. Звено катеров-тральщиков, не обнаружив мин, доложило, что фарватер чист. Командир отряда, располагая данными разведки о том, что здесь были поставлены вражеские мины, решил проверить фарватер контрольным тралением. После предварительного гидрографического обеспечения он вышел сам. Корабль на боевом курсе затралил две мины.

На разборе операции оказалось, что на головном катере звена у компаса была погрешность. Не располагая гидрографическим обеспечением, с неправильным компасом, звено тралило вне района, который был задан.

Командир отряда обязан тщательно установить место в строю и дистанцию между кораблями. Если не соблюдать этого, могут быть потери. Однажды головной катер звена затралил мину. Она взорвалась в трале. Личный состав следовавшего за ним корабля был контужен. Причина та, что второй тральщик не выдерживал дистанцию.

Малые корабли, обладающие небольшой осадкой, маневренностью, малой уязвимостью, при хорошей организации и подготовке личного состава — незаменимое средство борьбы с якорными минами, особенно на малых глубинах, в узкостях.

Капитан 3 ранга С. ЛАДЫЖЕНСКИЙ
Инженер-капитан П. НОВИКОВ

НОЧНОЕ ТРАЛЕНИЕ

Траление ночью или в плохую видимость значительно отличается от траления в дневных условиях. В первую очередь, оно отражается на работе штурмана по координированию траления, на действиях командиров тральщиков, способах уничтожения вытраленных мин, на организации службы впередсмотрящих и т. д.

Опыт показал, что основным способом определения своего места на галсе остается тот же, который применяется и в светлое время суток, — по двум одновременно измеренным секстаном горизонтальным углам. Измерения обычно проводились между тремя огнями, установленными на береговых опорных знаках. При установке огней особое внимание приходилось уделять подбору надлежащих характеристик огней, которые облегчили бы работу штурмана.

В одном из районов, например, выяснилось, что береговые огни, обеспечивающие плавание кораблей и прокладку курсов с надлежащей навигационной точностью, в темное время суток не могли обеспечить координирование траления. Установленные проблесковые характеристики были удобны для пеленгования, но неудобны для измерения секстаном горизонтального угла. На измерение угла уходило много времени, что затрудняло штурману координирование траления.

Для облегчения дела часть огней перевели на постоянную характеристику — без проблесков, у других увеличили ночную дальность видимости. Были развернуты и дополнительные постоянные огни. Эта система обеспечения координированного траления оправдала себя на практике и получила хорошие отзывы от командиров тральщиков и тралящих подразделений.

В качестве световых ориентиров для обеспечения траления применялись мобильно-портативные вращающиеся прожекторы. Иногда штурмана применяли способ наводки луча прожектора на ведущий тральщик с помощью стереотрубы.

Однако более точным способом определения места ведущего тральщика является способ засечек с берега. Здесь большое значение приобретает организация связи. На каждой теодолитной точке необходимо иметь радиостанцию. Засечки берутся теодолитом визуально на веду-

ший тральщик с двух или трех береговых опорных пунктов одновременно по радиосигналу.

Результаты засечек сразу же по радио передаются штурману ведущего тральщика, который для визирования с теодолитных точек должен нести на себе отличительный огонь с достаточной дальностью видимости.

Реже, но при определенных местных условиях (при тралении по створу, например,) использовался способ определения на галсе по створу и углу. Для этого, кроме огней ведущего створа, достаточно иметь один, хорошо видимый огонь. Он может быть установлен на береговом пункте. Его может поднять и корабль, стоящий на якоре в определенной точке и используемый в качестве опоры для координирования траления. В том и другом случае световая точка должна быть выбрана так, чтобы с любого места галса между огнем и ведущим створом был угол не менее 25—30 и не более 125—130 градусов. Угол меньше 25 градусов не обеспечивает надлежащей точности, а больше 130 градусов не поддается измерению секстаном.

Иногда обстановка требовала определения угла, значительно большего, чем даже 130 градусов, но в таких случаях прибегали к вспомогательному огню: Он устанавливался между створом и основным огнем и давал возможность одновременно измерять два угла: между направлением створа и вспомогательным огнем, а также между вспомогательным и основным огнем. Сумма этих одновременно измеренных углов дает нам величину нужного угла, который и брался для прокладки.

Тем не менее этот способ обеспечения координирования траления ночью сопряжен с трудностью установки освещаемого створа с большой дальностью видимости. Для установки освещаемого створа с дальностью видимости 15—18 миль использовался мощный прожектор с 2-киловаттной лампой. Источником питания был бензоагрегат «Л-6». Передний огонь имел постоянную характеристику и светил красным цветом, а задний был белый, вращающийся. Местные условия позволяли создать большое междувторное расстояние и получить тем самым хорошую чувствительность створа и большую высоту знаков над уровнем моря. Проверка створа, проведенная в условиях хорошей и средней видимости, показала, что огни были отчетливо видны невооруженным глазом на расстоянии до 15 миль, а с помощью шестикратного бинокля — на расстоянии до 18—20 миль.

Прожекторы включались по расписанию или по заказу с ведущего тральщика. Режим их работы менялся. Это было вызвано военной обстановкой, — нужно было соблюсти скрытность фарватера, затруднить разведке противника обнаружить створ, помешать ему поставить на протраленном фарватере новые минные заграждения.

Следует отметить, что высокое расположение источников света не всегда выгодно для увеличения дальности видимости. В одном из райо-

нов, например, рельеф берега позволил установить мощный источник света на высоте около 220 метров от уровня моря. Географическая дальность видимости значительно перекрывала оптическую, и в хорошую видимость огонь был прекрасно виден на большом расстоянии, но при низкой облачности закрывался облаками.

Практика показала, что в районах, где траление велось круглосуточно, обычно, вставал вопрос о создании навигационных ориентиров для обеспечения работ в условиях дня и ночи.

Ориентиры для дневных и ночных обсерваций в большинстве своем не совпадали. Первоначально на карту наносили две гониометрические сетки для прокладки определений в условиях дня и ночи. Позже от этого отказались, так как карта с двумя сетками оказалась слишком пестрой и трудной для использования. Перешли на раздельное построение сеток на морских картах.

В условиях, когда противник активно воздействовал на тралящие корабли, выполняющие работы в узкостях и в районах с резко переменным рельефом дна (наличие большого числа подводных опасностей), гониометрические сетки лучше всего было наносить на навигационные карты крупного масштаба. Они одновременно служили и для координирования траления и для плавания. При отсутствии крупномасштабных карт наименьшие глубины, банки, рифы и прочие навигационные опасности должны быть нанесены на листы, на которых вычерчиваются гониометрические сетки для траления. Но делать это надо было с таким расчетом, чтобы в случае неожиданного воздействия противника листы можно было использовать для первоначального маневрирования.

Перечисленные средства навигационного обеспечения предусматривают, что район траления удален от берега до 12—18 миль. Если же уничтожаемое минное поле или протраливаемый фарватер находится значительно дальше, от берега, то координирование траления требует применения новых средств с большой дальностью видимости.

Одним из этих средств могут являться поднятые аэростаты воздушно-го заграждения с мощным источником света. Дальность видимости огня может быть увеличена за счет применения соответствующей маячной оптики. Использование аэростатов для целей навигационного обеспечения ночного траления возможно. Однако на больших расстояниях их огонь легко можно спутать со звездой. Во избежание этого не следует поднимать источник света с аэростатом, а мощным лучом прожектора освещать аэростат снизу.

Использование аэростатов в качестве навигационных ориентиров имеет и отрицательные стороны. При их освещении снизу появляется необходимость постоянного перемещения луча прожектора по линии движения аэростата. В свежую погоду это резко затруднит работу. Во время гро-

зы, при ветре свыше четырех баллов, их вообще невозможно использовать.

Вторым, наиболее доступным и проверенным на практике средством могут быть мощные световые лучи прожекторов, направленные в зенит. В темную ночь световые полосы лучей будут далеко видны. Прожекторы устанавливаются в заранее выбранных точках. Лучи направляются в зенит и ориентируются одним из геодезических способов. Горизонтальные углы измеряются между световыми полосами этих лучей. На карты, по которым предполагают вести прокладку траления, следует обязательно нанести гониометрические сетки.

Необходимо отметить, что в некоторых случаях для координирования траления в ночных условиях применялся способ направления и расстояния. В практике расстояние от точки наблюдения до ведущего тральщика определялось по вертикальному углу, измеренному между двумя огнями с помощью вертикального круга теодолита. Огни нес ведущий тральщик. Они были установлены на мачте один над другим на расстоянии пяти метров. Вертикальный угол и направление измерялись по сигналу ведущего тральщика. Измеренное расстояние и направление сообщались по радио штурману тралящего подразделения. С увеличением расстояния вертикальный разнос огней, между которыми измеряется горизонтальный угол, необходимо увеличивать. В противном случае точность определений резко уменьшается.

Ночное траление без пропусков зависит не только от качества координирования траления, но и от сплаванности тралящего подразделения, от умения командиров тральщиков держаться на галсе. Это может быть достигнуто в результате проведения доведневной боевой подготовки, систематической тренировки командиров тральщиков.

На тралении в ночных условиях нельзя забывать об организации наблюдения за обстановкой по курсу впереди корабля. Это уменьшит вероятность столкновения тральщика с плавающими минами, топляками и другими предметами, опасными для тралящего корабля.

Инженер-майор Ф. КОРНЕВ

ОТЛИЧНАЯ БОЕВАЯ ВЫУЧКА, СЛАЖЕННОСТЬ В РАБОТЕ ЭКИПАЖА — ЗАЛОГ УСПЕХА НА ТРАЛЕНИИ



ПОСТАНОВКА ТРАЛА И ТРАЛЕНИЕ.

Успешная работа тральщиков зачастую зависит исключительно от боевой выучки минного расчета, от того, как бойцы этого расчета овладели техникой приготовления, постановки и выборки тралов.

Опыт боевого траления говорит о том, что командир отделения минеров, получив новый трал, должен тщательно проверить все его части. Если получен подсекающий трал, следует отдельно осмотреть резаки, правильно ли они присоединены к тралящей части, не выскочили ли шпильки у болтов. Если не проверишь это своевременно, может случиться, что при постановке трала придется потратить много времени на устранение неисправностей.

Перед постановкой трала рекомендуется, по возможности, соединительные скобы заменить разрезными, проверить, как они работают. На лебедку наматывают только тщательно проверенный трал.

Бывает, что молодые минеры не обращают должного внимания на тралящую часть, буксир. А ведь от этого зависит быстрота и правильность постановки трала. Резаки при наматывании следует располагать от одной щеки лебедки к другой. В таком случае они при постановке не будут цепляться за тралящую часть.

Готовясь к постановке трала, следует тралящую часть от щита-отводителя до первого резака стравить на палубу катера. Это даст возможность щиту быстрее и лучше забрать ход.

Если траление будет производиться с буйком-обозначителем, а об этом командиру будет известно, то, по возможности, при постановке трала следует стравить буюк заранее с противоположного борта, а оттяжку его закрепить за леера. Оттяжка у буйка будет поднята и не даст ему возможности запутаться.

Большое значение при постановке трала имеет скорость хода катера. Командир катера должен действовать согласованно с командиром отделения минеров. Это позволит быстро и по всем правилам поставить трал.

При выносе щита за корму следует действовать с таким расчетом, чтобы он не попал в струю воды от винтов. Если это произойдет, то в

случае задержки тралящей части щит приобретет вращательное движение, запутает оттяжку, перекрутит тралящую часть. Это приведет к порче материальной части и постановка трала задержится. Его придется выбирать и ремонтировать. Катер выйдет из строя, ширина протраленной полосы уменьшится.

Следует также внимательно наблюдать за тем, чтобы тралящая часть не захлестывалась за резак. Буксир можно травить только тогда, когда все остальные части трала займут нормальное положение в воде.

Трал поставлен. Теперь все свое внимание минер обращает на ход трала. О всех неполадках он немедленно докладывает командиру.

Вот минер заметил, что трал идет ненормально. Доложив об этом командиру, он сразу же вместе со всем расчетом начинает выбирать трал. Командир катера, следя за работой минеров, отдает соответствующие распоряжения мотористам, так как от скорости хода катера во многом зависит выборка трала. Кроме того, в трале может оказаться мина. Особенно важно помнить об этом на волне. При выборке трала катер следует ставить против волны и поддерживать ход машинами. Это намного облегчит выборку трала.

Слаженная работа минного расчета зависит от натренированности каждого краснофлотца, от их честного и добросовестного отношения к своим обязанностям. Поэтому командиры отделений минеров обязаны повседневно обучать своих подчиненных, больше тренировать их на боевых постах.

**
*

Опытные минеры, в совершенстве знающие тральное дело, добиваются рекордного времени при постановках и выборках трала.

Однако иногда командиры катеров и тральных расчетов допускают ошибки, что влечет к проигрышу во времени при постановке и выборке трала.

Расскажу о некоторых таких ошибках.

Однажды на тралении, перед тем как начать ставить трал, командир катера с хода дал «стоп». Были сброшены за борт буй, оттяжки глубины и щит-отводитель. После этого командир катера снова дал ход. Но момент уже был потерян. От водного завихрения щит запутал оттяжку глубины и тралящую часть. После выборки все попытки распутать тралящую часть не дали результатов. Пришлось действовать топором. Катер вышел из строя на 20—30 минут.

Еще примеры. Гвардии старшина 1 статьи Колотагин недостаточно проверил трал во время его приготовления к постановке. Трал поставили, но он пошел ненормально. Пришлось выбирать его снова и делать проверку. Оказалось, что во время постановки на строжке буйка бензель ослаб, а при натяжении трала он сполз окончательно. Получился перекосяк

и буй свалился набок. Недосмотр минера привел к нежелательным последствиям.

Гвардии краснофлотец Саунин, после того как буй был сброшен за борт, стал постепенно травить оттяжку глубины, держал ее в бухточке и бросил в таком виде за борт, вследствие чего несколько шлагов ее попало на флагшток бую.

Надежды на то, что оттяжка распутается после окончательной постановки трала, не оправдались. Трал запутался, катеру пришлось выйти из строя. Вина краснофлотца Саунина была в том, что он нарушил инструкцию, не выполнил в точности указаний дивизионного минера.

Подобного рода ошибки надо серьезно изучить и проанализировать, чтобы они не повторялись в последующих тральных операциях. Командирам тральных расчетов и минерам необходимо твердо помнить и свято соблюдать инструкции и наставления по эксплуатации тралов.

Гвардии старший лейтенант Г. ЖУКОВИЧ

ОПЫТНОМУ МОРЯКУ ТРУДНОСТИ НЕ СТРАШНЫ

Наш корабль участвовал во многих боевых операциях, но главным образом занимался тралением фарватеров и минных полей. Только с тралом мы прошли не одну тысячу миль.

Траление в военное время, тем более в водах противника, было сопряжено с большими трудностями. Частые артиллерийские обстрелы с берега, атаки авиации и кораблей неприятеля сильно затрудняли нашу работу. Тем не менее наш экипаж всегда успешно выполнял поставленные перед ним задачи.

Это был результат упорной учебы, которая помогла личному составу еще в мирное время отлично овладеть оружием и механизмами, научиться в любых условиях действовать слаженно и четко.

Знания, полученные в мирное время, мы подкрепили богатым боевым опытом, и это также дало свои плоды. И когда после войны нам встречались непредвиденные затруднения на боевом тралении, мы без особого труда находили правильный выход из сложных положений.

Однажды при тралении плотного минного заграждения наш корабль забуксировал мину, от которой ни способом резких изменений ходов, ни способом перекладки руля освободиться было невозможно.

Резак тралящей части зацепил мину за рым, и она вместе со своим якорем продолжала буксироваться на расстоянии 30—40 метров от кормы корабля. Освободиться от этой мины в данном районе траления было трудно еще и потому, что не было подходящих глубин. Если бы мы обрубили трал, то все равно мина вновь бы осталась на опасном углублении и не всплыла.

Приняли решение: застопорить машины и удлинить буксир траля. Затем приказали другому тральщику пройти под углом 90 градусов к нашему кораблю и подсечь минреп забуксированной мины.

Эта операция была успешно выполнена. Мина всплыла на поверхность, но продолжала оставаться в трале. Тогда мы спустили шлюпку и подорвали мину. При взрыве мины трал вышел из строя.

Это заставило нас в последующих подобных случаях так уничтожать мины, чтобы сохранить трал.

Как же мы поступали?

Как-то наш корабль ночью затралил мину, она всплыла и бук-

сировалась в нашем трале. Очевидно, мина была отделена от своего якоря. Вновь было принято решение потравить трал, застопорить ход и спустить шлюпку. Волна была небольшая, и наши минеры во главе с помощником командира корабля осторожно подошли к мине и разоружили ее.

Затем они отсоединили минреп, который запутался в тралящей части, и разоруженная мина была уничтожена. Таким образом мы сохранили свой трал и освободились от мины. Такой способ возможен, конечно, только в том случае, когда командир уверен в своих подчиненных, в их знаниях и опыте.

Хочу еще отметить роль боевой выучки и натренированности аварийной группы в борьбе за живучесть корабля на тралении.

Однажды при срочном контрольном тралении фарватера в штормовую погоду наш корабль получил большую трещину в носовой части днища. В носовой отсек и артвогреб стала поступать вода. Принятые меры по откачке воды оказались малоэффективными, так как трещина от ударов волны все время увеличивалась. Кораблю грозила опасность выйти из трального ордера, а значит и не выполнить оперативного задания.

Однако благодаря отличным действиям специалистов аварийной группы и личной инициативы командира пятой боевой части Пышина трещина была быстро и надежно заделана, а вода откачена. Корабль продолжал выполнять свою задачу.

Старший лейтенант И. МАХОВСКИЙ

УСПЕШНОЕ ТРАЛЕНИЕ — РЕЗУЛЬТАТ УПОРНОЙ РАБОТЫ ЭКИПАЖА

Когда экипаж моего катера затренил в один день 9 мин, некоторые товарищи по службе считали это простой случайностью. Дескать, на пути следования моего трала попало больше мин, чем у них.

Я не согласился с ними. Для меня этот успех был первым итогом моей кропотливой работы с личным составом. Когда же эти, как говорили товарищи, «случаи» стали повторяться при каждом выходе в море, мои коллеги увидели, что это не случайность, а нечто последовательное, закономерное.

Траление, как известно, требует настороженности, сообразительности, уверенности и быстроты действий личного состава. Командиру тральщика необходимо, прежде всего, знать душевное состояние любого краснофлотца, в особенности молодых, перед выходом на минную линию. Это мое глубокое убеждение, хотя некоторые командиры катеров не придают этому значения. У одного моего подчиненного при каждом взрыве в трале появлялась некоторая нервозность. Когда приходилось исправлять поврежденный трал (а это требует от каждого краснофлотца, входящего в тральный расчет, четких, строго размеренных действий), то этот краснофлотец начинал суетиться, кидался от одной детали к другой, создавая тем бестолковую суматоху. «Пугливого» краснофлотца я держал все время в поле своего зрения и руководил его действиями. После этого краснофлотец легко справлялся со своими обязанностями.

Некоторые КТЩ часто буксируют мины. Значит ли это, что каждая мина защищена от действий резаков каким-либо защитным приспособлением на минрепе?

Случай защиты мин редки. Следовательно, буксировка мин часто происходит от выкрашивания зубчиков резака в результате его износа. В такой резак, да еще при тихом ходе, если попадает минреп, то он не подсекается. Мина будет буксироваться. Это значит, что катер на полтора—два часа выйдет из трального ордера. А за это время могло бы быть затренировано несколько мин.

Мои минеры научились предотвращать буксировку мин. Выходя на траление, они берут запасные резаки и периодически заменяют их на долго работающем трале. Вот почему наш катер имеет только 2—3 случая буксировки мин за весь период работы на минной позиции.

Гвардии мичман В. ХМЕЛЬНИН

НА МИННЫХ ПОЛЯХ

Это была минная разведка у берегов противника.

Опасаясь нашего десанта, немцы в течение многих месяцев поставили на подводном плесе сотни различных мин. Командир дивизиона катерных тральщиков капитан 3 ранга Пахольчук (ныне герой Советского Союза), которому было поручено разведывательное траление около вражеского берега, ознакомился с обстановкой...

Нельзя сказать, чтобы операция была новой для дивизиона. Катерники и раньше вели разведывательное траление. В этот раз предстояло ходить по неизведанному минному полю, густо насыщенному минами. Минные поля немцы прикрывали огнем многих крупнокалиберных орудий.

В назначенный час вышли из базы катерные тральщики, а с ними катера-дымзавесчики. Все ближе подходили к вражескому берегу. Противник молчал. Однако капитан 3 ранга Пахольчук не верил этой тишине. Он знал, что с берега десятки наблюдательных постов напряженно следят за катерами.

Дымзавесчики вышли ближе к берегу. Катерные тральщики построились в строй уступа. Командиры маленьких кораблей маневрировали лихо. Но были в этой лихости и точность расчета и опыт, накопленный за годы войны.

— Тралы ставить! — приказал капитан 3 ранга, и через несколько минут уже потянулись тросы.

В один и тот же момент первая мина взорвалась за кормой головного тральщика и первый выстрел прогреготал с вражеского берега. Немцы обрушили на катера огонь нескольких тяжелых батарей. Орудия вели огонь с большой скорострельностью. Снаряды рвались среди катеров, осколки дырявили надстройки, свистели над головами минеров. Однако катерные тральщики не свернули с курса. Дымзавесчики близ самого берега поставили дымовые завесы. Немецкие мины то рвались за кормой, то, подсеченные тралами, всплывали на поверхность. В эти минуты опасность подстерегала корабли со всех сторон.

Капитан 3 ранга Пахольчук, находившийся на мостике головного корабля, наблюдал, как хладнокровно, работали минеры на катерах, как прямо, не кланяясь осколкам, стояли командиры катеров и сигнальщики. Стойкость и мужество этих людей были поистине изумительны. Катера

подчас совсем закрывало всплесками от рвавшихся снарядов. Однако, как бы отряхнувшись от многотонной массы воды, они продолжали идти вперед, волоча за собой тралы, вырывая из морских глубин немецкие мины.

Ветер в этот день был порывистый, и часто в дымовой завесе образовывались большие «окна». Тогда немцы сосредотачивали на катерах яростный огонь. Только за 30 минут они выпустили более 300 снарядов.

Несмотря на сильное противодействие неприятеля, дивизион выполнил задание. Минное поле было разведано, десятки мин уничтожены. Катера без потерь возвратились в базу.

Этот эпизод — один из многих в боевой деятельности дивизиона.

... Катерным тральщикам под командованием капитана 3 ранга Пахольчука было поручено протралить один из участков вражеского минного поля. Днем катера вышли в море и взяли курс в заданный район. Через несколько минут после того, как поставили тралы, в воздухе появился немецкий разведчик. Он на большой высоте кружился над кораблями и ушел. «Теперь надо ожидать налета», — решил командир дивизиона и приказал усилить наблюдение. Пулеметчики изготовились к бою. Не прошло и 15 минут, как на горизонте появились самолеты. Они шли со стороны солнца — девятка за девяткой — всего несколько групп.

Самолеты приблизились и ринулись на катера. Немцы знали, как трудно попасть в эти небольшие маневренные корабли. Поэтому они сбрасывали массу мелких бомб, стремясь сковать маневренные возможности катеров, поразив возможно большую площадь. Капитан 3 ранга приказал поставить дымовую завесу. Часть кораблей укрылась в ней. Пулеметчики отбивали каждую попытку немецких самолетов снизиться и расстрелять катера из пушек. Один за другим были сбиты два вражеских самолета...

Умение быстро и правильно оценить обстановку и организовать взаимодействие — характерная черта офицера Пахольчука. Она сказывалась не раз, во многих операциях по тралению минных полей противника...

Катера вышли ночью. Видимость была плохая. Атаки с воздуха по таким мелким целям, как катера, были невозможны, и немцы направили против них корабли. В полночь были обнаружены две группы — четыре сторожевика на весте и шесть тральщиков на зюйде. Тральщики маскировались на фоне берега — это был излюбленный прием противника; сторожевые корабли находились в темной части горизонта. Противник огня не открывал.

Опыт подсказал Пахольчуку, что немцы, видимо, рассчитывая остаться

незамеченными, хотели подпустить катерные тральщики возможно ближе, а затем отрезать им курс отхода и в упор расстрелять.

Однако катерники во-время обнаружили противника, и командир дивизиона правильно использовал выгодное в связи с этим положение. Разгадав замысел врага, Пахольчук по радио вызвал группу торпедных катеров, а сам продолжал сближаться с противником.

Какими мотивами руководствовался капитан 3 ранга? Во-первых, надо было выполнить задание, во-вторых, он был уверен, что торпедные катера придут во время, в третьих, надо было во что бы то ни стало задержать врага до прихода торпедных катеров, сковать его действия, ввести в заблуждение.

Когда наши катера приблизились к сторожевикам, немцы открыли орудийный огонь. Тральщики противника, как и предполагал капитан 3 ранга, сделали попытку перерезать курс отхода. Но в этот момент послышался рокот моторов наших торпедных катеров. Противник не ожидал их появления и, перенеся огонь на новые цели, стал отходить. Однако торпедные катера, выйдя на выгодный для атаки курсовой угол, выпустили торпеды и потопили два вражеских тральщика.

Другая группа торпедных катеров, вызванная командиром дивизиона, потопила еще три немецких корабля.

Так в одну ночь немцы потеряли пять кораблей, а наши катерные тральщики успешно выполнили задание командования, уничтожив несколько десятков немецких миноносцев.

На следующую ночь катерные тральщики вновь вышли в море. Взбешенный неудачами и потерями, враг опять попытался сорвать их работу. На этот раз немцы поступили хитрее. Вначале наблюдатели доложили командиру дивизиона, что на весте обнаружены два немецких тральщика. Капитан 3 ранга Пахольчук решил, что это только дозор и что немцы, как только катерные тральщики подойдут ближе, вызовут основную ударную группу кораблей. Он по радио связался с маневренной базой и вызвал торпедные катера.

Предположения капитана 3 ранга Пахольчука подтвердились. Как только немцы обнаружили наши катера, с борта одного из тральщиков была дана красная ракета, а через несколько минут появились силуэты большой группы сторожевых кораблей. Над катерными тральщиками появился корректировщик «ФВ-189».

Корабли противника, идя на сближение, открыли интенсивный орудийный огонь. Катерные пулеметчики заставили немецкого летчика кружить на большой высоте.

Привыкший к испытаниям, личный состав катеров держался стойко. Катер под командованием мичмана Семенова затрлил вражескую мину. Мичман Семенов вышел из трального ордера, под огнем противника уничтожил мину и вновь занял свое место в строю.

Капитан 3 ранга Пахольчук, продолжая траление, сковывал действия врага. Несмотря на ожесточенный обстрел, катерные тральщики шли, строго соблюдая тральный ордер, и уничтожили за эту ночь свыше 20 немецких мин.

Лейтенант Н. БАДЕЕВ

(Сборник составлен по материалам газет «Красный флот» и «Красный Балтийский флот»)

Редактор Н. Никитушкин

ГМ-07473. 6. VI 1946. Тип. «Юхисэлу». Заказ № 942.

Est.
A-9941

FORNARD H. HARRINGTON

THE STATE OF CALIFORNIA, COUNTY OF SAN DIEGO