Со­глас­но про­ек­ту кор­пус БО был вы­пол­нен глад­ко­па­луб­ным с не­ко­то­рой сед­ло­ва­то­стью в сред­ней час­ти и не­боль­шим подъ­е­мом па­лу­бы к но­со­вой час­ти. Кро­ме но­со­вой над­строй­ки, тру­бы и тумб под зе­нит­ные ору­дия (пу­ле­ме­ты) над верх­ней па­лу­бой не име­лось зна­чи­тель­ных по объ­е­му кон­ст­рук­ций, что де­ла­ло си­лу­эт БО ма­ло­за­мет­ным, не­смот­ря на срав­ни­тель­но вы­со­кий над­вод­ный борт.

Кор­пус ко­раб­ля под­раз­де­лял­ся вер­ти­каль­ны­ми по­пе­реч­ны­ми пе­ре­бор­ка­ми на 11 от­се­ков. Толь­ко пе­ре­бор­ка по 27 шп. име­ла вы­рез с во­до­не­про­ни­цае­мой две­рью, при­чем сам вы­рез рас­по­ла­гал­ся над то­п­лив­ной цис­тер­ной, вы­ше так на­зы­вае­мой ли­нии ава­рий­ных на­по­ров. Кор­пус имел вто­рое дно, ко­то­рое про­сти­ра­лось от 4 шп. до ах­тер­штев­ня.

Со­глас­но пер­во­на­чаль­но­му про­ек­ту на­бран­ный по про­доль­ной сис­те­ме кор­пус вы­пол­нял­ся свар­ным. Поз­же на мо­ло­тов­ском су­до­строи­тель­ном за­во­де №402 свар­ной кор­пус за­ме­ни­ли кле­па­ным.

Сред­няя тол­щи­на на­руж­ной об­шив­ки кор­пу­са и ос­нов­ных про­доль­ных свя­зей, из­го­тов­ляв­ших­ся из низ­ко­ле­ги­ро­ван­ной ста­ли, со­став­ля­ла 3-4 мм. Тол­щи­на па­луб­но­го стрин­ге­ра - 16 мм. Бро­ни­ро­ва­ние от­сут­ст­во­ва­ло.

Внут­рен­нее рас­по­ло­же­ние кор­пу­са бы­ло сле­дую­щим: I от­сек - фор­пик; II - по­греб бое­за­па­са но­со­во­го 76-мм ору­дия; III - куб­рик эки­па­жа (на 7 че­ло­век) с руб­кой гид­ро­аку­сти­ка и под­па­луб­ной кла­до­вой мок­рой про­ви­зии; IV - каю­т-ком­па­ния; V - каю­ты ком­со­ста­ва и ко­ри­дор в каю­т-ком­па­нию; VI - но­со­вое ма­шин­ное от­де­ле­ние; VII - кор­мо­вое ма­шин­ное от­де­ле­ние; VIII - куб­рик эки­па­жа (на 16 че­ло­век); IX - по­ме­ще­ние стар­шин (на 10 че­ло­век); X - по­греб глу­бин­ных бомб и бое­за­па­са кор­мо­вых 37-мм ав­то­ма­тов; XI - рум­пель­ное от­де­ле­ние. Жи­лые по­ме­ще­ния име­ли бор­то­вую те­п­ло­изо­ля­цию.

В над­строй­ке раз­ме­ща­лись штур­ман­ская руб­ка, ра­дио­руб­ка, каю­ты ко­ман­ди­ра и стар­ше­го по­мощ­ни­ка, кам­буз, галь­юн, там­бур, руб­ка шиф­ро­валь­щи­ка. Над штур­ман­ской руб­кой раз­ме­щал­ся хо­до­вой мос­тик, об­не­сен­ный па­ру­си­ной (на I се­рии), за­тем - ме­тал­ли­че­ской за­щи­той (на II се­рии).

Энер­ге­ти­че­ская ус­та­нов­ка

В ка­че­ст­ве глав­ной энер­ге­ти­че­ской ус­та­нов­ки бы­ли при­ня­ты три ди­зе­ля ти­па 9Д (38-К-8) Ко­ло­мен­ско­го за­во­да им. Куй­бы­ше­ва. Два из них раз­ме­ща­лись в двух ма­шин­ных от­де­ле­ни­ях, раз­де­лен­ных во­до­не­про­ни­цае­мой пе­ре­бор­кой, а тре­тий, ра­бо­тав­ший на сред­ний винт, рас­по­ла­гал­ся в но­со­вом ма­шин­ном от­де­ле­нии вме­сте со вспо­мо­га­тель­ным па­ро­вым кот­лом-о­то­пи­те­лем сис­те­мы Шу­хо­ва. Мас­са ка­ж­до­го дви­га­те­ля со­став­ля­ла 11,6 т.

То­п­ли­во - со­ляр - за­ли­ва­лось в цис­тер­ны, на­хо­див­шие­ся в сред­ней час­ти ко­раб­ля. Для по­да­чи то­п­ли­ва слу­жи­ли три цир­ку­ля­ци­он­ных цен­тро­беж­ных на­со­са ВЦН-76 про­из­во­ди­тель­но­стью по 50 т/ч. Об­слу­жи­ва­ли ди­зе­ли три мас­ля­ных шес­те­рен­ча­тых на­со­са: про­из­во­ди­тель­но­стью по 13 т/ч (два) и 16 т/ч (один ре­зерв­ный) и три хо­ло­диль­ни­ка с ох­ла­ж­даю­щей по­верх­но­стью по 13 м2 ка­ж­дый.

За­пас то­п­ли­ва: нор­маль­ный - 15,88 т, пол­ный - 16,0 т, наи­боль­ший - 18,0 т. Рас­ход то­п­ли­ва в час: на пол­ном хо­ду 597 кг, на эко­но­мич­ном хо­ду - 125 кг. Рас­ход на ми­лю: на пол­ном хо­ду - 26,0 кг, на эко­но­мич­ном хо­ду - 10,3 кг. За­пас пи­та­тель­ной во­ды со­став­лял 4,5 т, за­пас мыть­е­вой и пить­е­вой во­ды - 5,15 т. Име­лось два ди­зель-ге­не­ра­то­ра по­сто­ян­но­го то­ка на­пря­же­ни­ем 220 В и мощ­но­стью 18,5 кВт.

Име­лись три неф­тя­ных шес­те­рен­ча­тых на­со­са - про­из­во­ди­тель­но­стью 770 л/ч (два) и 3 т/ч (один - ре­зерв­ный); два цен­тро­беж­ных по­жар­но-на­пор­ных на­со­са 1,5НКУ про­из­во­ди­тель­но­стью по 20 т/ч. Во­до­от­лив­ные сред­ст­ва: пять во­до­струй­ных эжек­то­ров про­из­во­ди­тель­но­стью 10 т/ч. Так­же ус­та­нав­ли­вал­ся один элек­тро­ком­прес­сор ти­па 2-ОК-1 про­из­во­ди­тель­но­стью 20 м3/ч, один ава­рий­ный (0,18 м3/ч) и вто­рой, руч­ной ком­прес­сор ти­па РК-30 про­из­во­ди­тель­но­стью 2,4 м3/ч.

Вре­мя под­го­тов­ки ма­шин к по­хо­ду: нор­маль­ное - 20 мин, ус­ко­рен­ное - 10 мин. Ско­рость наи­боль­ше­го хо­да 23,2 уз., пол­но­го - 22,9 уз., эко­но­ми­че­ско­го - 12,1 уз. Даль­ность пла­ва­ния: пол­ным хо­дом 690 миль, эко­но­ми­че­ским - 1750 миль.

Во вто­рой се­рии про­ек­та 122-а ус­та­нав­ли­ва­лись два двух­такт­ных не­ре­вер­сив­ных с V-образным рас­по­ло­же­ни­ем ци­лин­д­ров ди­зель­ных дви­га­те­ля 12-278-А мощ­но­стью по 1200 л.с. при 750 об./мин ус­та­нов­ле­ны по­эше­лон­но, ана­ло­гич­но оте­че­ст­вен­ным 9Д. За­пас то­п­ли­ва: пол­ный - 15 т, наи­боль­ший - 17 т. Рас­ход то­п­ли­ва в час: на мак­си­маль­ном хо­ду - 0,729 т, на эко­но­ми­че­ском - 0,072 т; рас­ход на ми­лю: на пол­ном хо­ду - 32,5 кг, на эко­но­ми­че­ском хо­ду - 8 кг.

Вре­мя при­го­тов­ле­ния ма­шин к по­хо­ду: нор­маль­ное 55 мин, ус­ко­рен­ное - 40 мин. Ско­рость наи­боль­ше­го хо­да 22,4 уз., пол­но­го хо­да - 18 уз., эко­но­ми­че­ско­го хо­да - 9 уз. на од­ном сред­нем дви­га­те­ле. Даль­ность пла­ва­ния пол­ным хо­дом со­став­ля­ла 460 миль, эко­но­ми­че­ским - 1900 миль. Име­лось два ди­зель-ге­не­ра­то­ра мо­де­ли 3-71 на 25 кВт при 230 В. За­пас мыть­е­вой и пить­е­вой во­ды -10 т.

Диа­метр бор­то­вых греб­ных вин­тов со­став­лял 1773 мм, сред­не­го - 1695 мм.

Воо­ру­же­ние

Ар­тил­ле­рий­ское воо­ру­же­ние вклю­ча­ло од­но 76-мм ар­тил­ле­рий­ское ору­дие 34-К и три 12,7-мм пу­ле­ме­та ДШК.

Ар­тил­ле­рий­ская ус­та­нов­ка глав­но­го ка­либ­ра раз­ме­ща­лась на ба­ке БО и име­ла про­ти­во­пуль­ный и про­ти­во­ос­ко­лоч­ный щит ко­роб­ча­то­го се­че­ния. Наи­боль­ший угол воз­вы­ше­ния со­став­лял 85°, сни­же­ния - 5°. Го­ри­зон­таль­ная даль­ность стрель­бы дос­ти­га­ла 76 кбт (14,1 км), вы­сот­ная - 9,3 км. Уг­лы об­стре­ла со­став­ля­ли 0-150° на оба бор­та. Ско­ро­стрель­ность при по­да­че сна­ря­дов вруч­ную - 15-18 выстр./мин. Бое­за­пас по нор­ме со­став­лял 200 вы­стре­лов и по вме­сти­мо­сти по­гре­бов - 260. Вме­сти­мость кран­цев пер­вых вы­стре­лов - 10 сна­ря­дов. Для управ­ле­ния ог­нем ору­дия 34-К имел­ся даль­но­мер ДМ-1,5 (ба­за 1,5 м, уве­ли­че­ние - 13-14 крат, пре­де­лы из­ме­ре­ния дис­тан­ции от 5 до 120 кбт).

В кон­це 1941 г. на БО ус­та­но­ви­ли по два 37-мм ав­то­ма­та 70-К. Они име­ли наи­боль­шие уг­лы воз­вы­ше­ния 85° и сни­же­ния - 5°. Го­ри­зон­таль­ная даль­ность стрель­бы - 43 кбт (8 км), вы­сот­ная - 4 км. Рас­по­ло­же­ние - «шах­мат­ное». Ору­дие №1 (пра­вый борт) име­ло уг­лы об­стре­ла 5-176° по пра­во­му бор­ту и 45-130° - по ле­во­му, а ору­дие №2 (ле­вый борт) - 58-135° по пра­во­му бор­ту, и 5°-180° - по ле­во­му. При уг­ле воз­вы­ше­ния 40° и бо­лее - об­стрел кру­го­вой. Ско­ро­стрель­ность со­став­ля­ла 150 выстр./мин, бое­за­пас по нор­ме и по вме­сти­мо­сти по­гре­бов - 2000. Дли­на не­пре­рыв­ной оче­ре­ди у 70-К дос­ти­га­ла 100 вы­стре­лов. Ох­ла­ж­де­ние - воз­душ­ное.

Три зе­нит­ных пу­ле­ме­та ДШК ус­та­но­ви­ли на тум­бах по­за­ди тру­бы: два по­борт­но и один - в диа­мет­раль­ной плос­ко­сти бли­же к кор­ме. Даль­ность го­ри­зон­таль­ной стрель­бы 7 км, вы­сот­ной - 3,5 км. Бое­за­пас по вме­сти­мо­сти по­гре­бов - 9000 вы­стре­лов.

Уни­вер­саль­ная ар­тил­ле­рий­ская ус­та­нов­ка 90-К ка­либ­ра 85-мм ус­та­нав­ли­ва­лась на боль­шие охот­ни­ки II се­рии. Наи­боль­ший угол воз­вы­ше­ния ус­та­нов­ки 90-К 85° и сни­же­ния - 5°. Уг­лы об­стре­ла со­став­ля­ли 0-145° на оба бор­та (при уг­ле воз­вы­ше­ния 45° и вы­ше - 0-150°). При этом го­ри­зон­таль­ная даль­ность стрель­бы дос­ти­га­ла 15,65 км, а вы­сот­ная - 10,5 км. Ско­ро­стрель­ность ус­та­нов­ки - 25 выстр./мин. Бое­за­пас по нор­ме - 205 вы­стре­лов и по вме­сти­мо­сти по­гре­бов - 219, в кран­цах пер­вых вы­стре­лов на ба­ке - 11 сна­ря­дов. Для управ­ле­ния ог­нем до­ба­ви­лась сте­рео­тру­ба БСТ-1.

На БО вто­рой се­рии ору­дия 70-К ус­та­нав­ли­ва­лись в диа­мет­раль­ной плос­ко­сти и име­ли уг­лы об­стре­ла: ору­дие №1 - 25-180° на оба бор­та, а №2 - 20-180° на оба бор­та. Ско­ро­стрель­ность - 160 выстр./мин, бое­за­пас по нор­ме со­кра­тил­ся до 1200.

Ко­ли­че­ст­во зе­нит­ных пу­ле­ме­тов на БО вто­рой се­рии - 2 спа­рен­ных. В от­дель­ных слу­ча­ях эти пу­ле­ме­ты бы­ли за­ме­не­ны спа­рен­ны­ми пу­ле­ме­та­ми сис­те­мы «Брау­нин­г-Кольт» на ту­ре­лях. Наи­боль­ший угол воз­вы­ше­ния со­став­лял 90°, сни­же­ния - 10°. Их ско­ро­стрель­ность дос­ти­га­ла 500 выстр./мин, а бое­за­пас - 1200 вы­стре­лов. Вме­сти­мость кран­цев пер­вых вы­стре­лов со­ста­ви­ла 80 на ка­ж­дую па­ру.

Про­ти­во­ло­доч­ное воо­ру­же­ние БО про­ек­та 122-а I се­рии - глу­бин­ные бом­бы М-1 (48 шт.) и Б-1 (24 шт.), ко­то­рые хра­ни­лись в бом­бо­вом по­гре­бе и бом­бос­бра­сы­ва­те­лях. На ко­раб­лях II се­рии - 25 бомб М-1 и 30 Б-1. По­на­ча­лу ус­та­нав­ли­ва­лись два бом­бос­бра­сы­ва­те­ля (один для боль­ших глу­бин­ных бомб, вто­рой - для ма­лых); на ко­раб­лях II се­рии бом­бос­бра­сы­ва­тель для боль­ших бомб Б-1 за­ме­ни­ли на два бом­бо­ме­та БМБ-1.

Мин­но-т­раль­ное воо­ру­же­ние - ка­тер­ные па­ра­ва­н-т­ра­лы КПТ-1 - поя­ви­лось толь­ко на ко­раб­лях II се­рии. В шта­те ко­раб­лей чис­ли­лась под­рыв­ная пар­тия третье­го раз­ря­да; ее иму­ще­ст­во хра­ни­лось в бом­бо­вом по­гре­бе.

Хи­ми­че­ское воо­ру­же­ние по про­ек­ту вклю­ча­ло кор­мо­вую ды­мап­па­ра­ту­ру ДА-3 (один ком­плект) и 14 мор­ских ды­мо­вых ша­шек (МДШ). Вре­мя не­пре­рыв­но­го дей­ст­вия ДА-3 - 15 мин, про­из­во­ди­тель­ность - 20 кг/мин. Ды­мо­об­ра­зую­щее ве­ще­ст­во - 300 кг сме­си C-IV в ре­зер­вуа­рах, 200 кг сме­си C-IV - в боч­ках (рас­твор сер­ни­сто­го ан­гид­ри­да в хлор­суль­фо­но­вой ки­сло­те).

В ка­че­ст­ве про­ти­во­хи­ми­че­ской за­щи­ты при­ме­ня­лись за­щит­ная оде­ж­да и твер­дое де­га­зи­рую­щее ве­ще­ст­во (200 кг хлор­ной из­вес­ти).

Ра­дио­элек­трон­ное и гид­ро­аку­сти­че­ское воо­ру­же­ние

Боль­шие охот­ни­ки про­ек­та 122а ос­на­ща­лись ра­дио­пе­ре­дат­чи­ком «Бриз» (поз­же «Бухта-2»), ра­дио­при­ем­ни­ком «Ме­тель», ра­дио­при­ем­ни­ка­ми «Рейд» (УКВ) и «До­зор». Кро­ме то­го, име­лась пе­ре­нос­ная ар­мей­ская ра­дио­стан­ция ти­па РБ, обес­пе­чи­вав­шая дву­сто­рон­нюю ра­дио­связь в диа­па­зо­не ра­дио­волн 50-200 м в ре­жи­ме те­ле­гра­фии (до 12 км) и те­ле­фо­нии (до 8 км).

Все БО ос­на­ща­лись ра­дио­пе­лен­га­то­ра­ми «Гра­дус-К». Диа­па­зон их волн со­став­лял 400-4000 м, точ­ность пе­лен­го­ва­ния +1,5 град., дли­тель­ность не­пре­рыв­ной ра­бо­ты 30-40 ч.

С 1942 г. на БО ста­ла ус­та­нав­ли­вать­ся гид­ро­аку­сти­че­ская стан­ция «Тамир-1». На хо­ду до 6 уз. эта ГАС обес­пе­чи­ва­ла даль­ность об­на­ру­же­ния под­вод­ных ло­док в ре­жи­мах эхо­пе­лен­го­ва­ния и шу­мо­пе­лен­го­ва­ния - 3-5 кбт. Ошиб­ки оп­ре­де­ле­ния ко­ор­ди­нат це­ли: по даль­но­сти - 1% от рас­стоя­ния, по кур­со­во­му уг­лу в ре­жи­ме эхо­пе­лен­го­ва­ния - 3°, по кур­со­во­му уг­лу в ре­жи­ме шу­мо­пе­лен­го­ва­ния - 2°.

На час­ти БО ус­та­нав­ли­ва­лись бри­тан­ские ГАС «Ас­дик», на не­ко­то­рых - ГАС ти­па 134а. В 1944 г. бы­ла при­ня­та на воо­ру­же­ние стан­ция «Тамир-9». Она от­ли­ча­лась от «Тамир-1» на­ли­чи­ем ре­кор­де­ра, ав­то­ма­та по­сы­лок и об­те­ка­те­ля из­лу­ча­те­ля.

На­ви­га­ци­он­ное воо­ру­же­ние

В со­от­вет­ст­вии с про­ек­том, на БО I се­рии бы­ли ус­та­нов­ле­ны маг­нит­ные ком­па­сы ГО-1 и вер­ту­шеч­ные ла­ги «ГО мар­ка III, мо­дель 1».С 1942 г. боль­шие охот­ни­ки ста­ли ос­на­щать ла­га­ми «ГО марка-III уп­ро­щен­ный» (ком­плек­та­ция СМТ) об­щим ве­сом до 140 кг и с ука­за­ни­ем толь­ко прой­ден­но­го рас­стоя­ния, без вы­ра­бот­ки хо­да.

Су­до­вые сис­те­мы и вспо­мо­га­тель­ное обо­ру­до­ва­ние

Ба­лан­сир­ный руль на­хо­дил­ся в диа­мет­раль­ной плос­ко­сти, а его ниж­няя кром­ка не вы­сту­па­ла за ло­па­сти вин­тов. При­вод управ­ле­ния ру­лем был при­нят по ти­пу Де­ви­са.

Шлю­поч­ное уст­рой­ст­во БО по про­ек­ту со­стоя­ло из од­но­го че­ты­рех­ве­сель­но­го яла и за­ва­ли­вае­мой гру­зо­вой стре­лы. Стре­ла так­же ис­поль­зо­ва­лась для по­груз­ки мин и бое­за­па­са.

Швар­тов­ное уст­рой­ст­во вклю­ча­ло 8 кнех­тов и та­кое же ко­ли­че­ст­во па­луб­ных клю­зов и ки­по­вых пла­нок (без ро­уль­сов). Сталь­ной трос и кран­цы вы­да­ва­лись по нор­мам снаб­же­ния од­но­тип­ных бое­вых ко­раб­лей.

Бук­сир­ное уст­рой­ст­во име­ло но­со­вой и кор­мо­вой клю­зы и вьюш­ку с тро­сом, ус­та­нов­лен­ную на пра­вом бор­ту в рай­оне кор­мо­во­го 37-мм ав­то­ма­та. В ка­че­ст­ве якор­но­го уст­рой­ст­ва в про­ек­те пре­ду­смот­ре­ны на­хо­див­ший­ся в но­со­вой час­ти якор­ный элек­три­че­ский шпиль с дис­ка­ми тре­ния и два яко­ря Хол­ла. Дли­на якор­ных це­пей - по 100 м.

«Боль­шой охот­ник», как раз­но­вид­ность ма­ло­го про­ти­во­ло­доч­но­го ко­раб­ля (кон­цеп­цию сфор­му­ли­ро­ва­ли еще в 20-х гг. - «ис­ка­тель под­вод­ных ло­док»), в на­шей стра­не соз­да­ли бу­к­валь­но на­ка­ну­не Ве­ли­кой Оте­че­ст­вен­ной вой­ны. В те го­ды, учи­ты­вая воз­рас­таю­щую роль под­вод­ных сил в воо­ру­жен­ной борь­бе на мо­ре и не­об­хо­ди­мость уси­ле­ния и со­вер­шен­ст­во­ва­ния сил и средств про­ти­во­ло­доч­ной обо­ро­ны, ру­ко­во­дством Во­ен­но-Мор­ско­го фло­та СССР бы­ло при­ня­то ре­ше­ние о соз­да­нии но­во­го под­клас­са бое­вых ко­раб­лей - боль­ших охот­ни­ков за под­вод­ны­ми лод­ка­ми.

Ос­нов­ной за­да­чей, воз­ла­гае­мой на эти ко­раб­ли, яв­ля­лось не­се­ние до­зор­ной и ох­ран­ной служ­бы в ближ­ней зо­не на­ших во­ен­но-мор­ских баз и на пу­тях раз­вер­ты­ва­ния сил фло­та. Пред­по­ла­га­лось, что это бу­дет дос­та­точ­но мо­ре­ход­ный и бы­ст­ро­ход­ный ко­рабль, с уве­ли­чен­ной даль­но­стью пла­ва­ния, не­боль­шо­го во­до­из­ме­ще­ния, ко­то­рый был бы спо­со­бен не­сти со­вре­мен­ное по то­му вре­ме­ни воо­ру­же­ние для борь­бы с под­вод­ны­ми лод­ка­ми. Стро­ив­шие­ся то­гда ка­те­ра - ма­лые охот­ни­ки ти­па МО-IV с де­ре­вян­ны­ми кор­пу­са­ми этим тре­бо­ва­ни­ям удов­ле­тво­рить уже не мог­ли.

Кон­ст­рук­тор­ское бю­ро Бал­тий­ско­го за­во­да в 1938-1939 гг. раз­ра­бо­та­ло про­ект ко­раб­ля мор­ской по­гра­нич­ной ох­ра­ны под №115. За­ин­те­ре­со­ван­ное в по­доб­ном ко­раб­ле ру­ко­во­дство Нар­ко­ма­та ВМФ по­ру­чи­ло кон­ст­рук­тор­ско­му бю­ро в г. Горь­ком (ЦКБ-51) пе­ре­ра­бо­тать его с до­во­ору­же­ни­ем гид­ро­аку­сти­че­ской стан­ци­ей ти­па «Та­мир». Но­вый про­ект по­лу­чил №122.

В 1940 г. Во­ен­но-мор­ской ака­де­ми­ей бы­ло вы­пол­не­но тех­ни­че­ское обос­но­ва­ние к боль­шо­му охот­ни­ку, пред­на­зна­чен­но­му «для эс­кор­ти­ро­ва­ния и дей­ст­вий по вы­зо­ву вне рай­онов ба­зы».

Тре­бо­ва­ния ВМФ пре­ду­смат­ри­ва­ли:
воо­ру­же­ние ко­раб­ля дву­мя 76-мм ору­дия­ми, боль­ши­ми (18-24 шт.) и ма­лы­ми (36-48 шт.) глу­бин­ны­ми бом­ба­ми;
ско­рость пол­но­го хо­да 22-24 уз, даль­ность пла­ва­ния 2500 миль, мо­ре­ход­ность до 7-8 бал­лов;
во­до­из­ме­ще­ние 275-325 т.
Эти эле­мен­ты в боль­шей ме­ре оп­ре­де­ля­лись уже го­то­вым пр. 122. Зе­ле­но­доль­ский за­вод №340 и за­вод №300 («Ле­нин­ская куз­ни­ца») в Кие­ве с 1939-40 гг. уже ве­ли по­строй­ку се­рии боль­ших охот­ни­ков (со­от­вет­ст­вен­но 6 и 4 еди­ни­цы). Па­рал­лель­но с по­строй­кой осу­ще­ст­в­ля­лась и кор­рек­ти­ров­ка про­ек­та в ЦКБ-51. «Ар­тил­ле­рист», го­лов­ной боль­шой охот­ник за­во­да №340, со­шёл на во­ду 21 ап­ре­ля 1940 г., а за ним в том же го­ду, на том же за­во­де спус­ти­ли и вто­рой - «Ми­нёр».

Скор­рек­ти­ро­ван­ный пр. 122-а пре­ду­смат­ри­вал воо­ру­же­ние ко­раб­ля од­ной 76-мм уни­вер­саль­ной ар­тил­ле­рий­ской ус­та­нов­кой 34-К, тре­мя 12,7-мм пу­ле­ме­та­ми ДШК и глу­бин­ны­ми бом­ба­ми (16 боль­ших и 40 ма­лых). Нор­маль­ное во­до­из­ме­ще­ние по про­ек­ту рав­ня­лось 209 т. ско­рость 23 уз, даль­ность пла­ва­ния 2410 миль. Глав­ные ме­ха­низ­мы со­стоя­ли из трёх ди­зе­лей мар­ки 9Д мощ­но­стью по 1100 л.с.

По­строй­ку пер­вых се­рий­ных ко­раб­лей пр. 122-а, за­дер­жи­вав­шую­ся из-за до­ра­бот­ки про­ек­та до на­ча­ла бое­вых дей­ст­вий, за­вер­шить не ус­пе­ли. Пер­вые два боль­ших охот­ни­ка «Ар­тил­ле­рист» и «Ми­нер» бы­ли го­то­вы к сда­че за­каз­чи­ку в ию­ле 1941 г. Их пе­ре­ве­ли по Вол­ге в Ба­ку, где, по­сле за­вер­ше­ния сда­точ­ных ис­пы­та­ний, в но­яб­ре 1941 г. они всту­пи­ли в строй Крас­но­зна­мен­ной Кас­пий­ской фло­ти­лии.

В от­ли­чие от ка­те­ров - ма­лых охот­ни­ков ти­па МО-IV, эти ко­раб­ли со сталь­ны­ми кор­пу­са­ми бы­ли зна­чи­тель­но круп­нее - их во­до­из­ме­ще­ние пре­вы­ша­ло 200 т. Это по­зво­ли­ло уси­лить со­став воо­ру­же­ния, ус­та­но­вить од­ну 76,2-мм и две 37-мм ар­тил­ле­рий­ских ус­та­нов­ки, три 12,7-мм пу­ле­ме­та, бом­бос­бра­сы­ва­те­ли боль­ших и ма­лых глу­бин­ных бомб в ко­ли­че­ст­ве 20 и 40 штук со­от­вет­ст­вен­но.

В ка­че­ст­ве сред­ст­ва под­вод­но­го на­блю­де­ния ус­та­нав­ли­ва­лась пер­вая оте­че­ст­вен­ная под­киль­ная вы­движ­ная гид­ро­аку­сти­че­ская ап­па­ра­ту­ра «Та­мир». Трех­валь­ная глав­ная энер­ге­ти­че­ская ус­та­нов­ка, со­стоя­щая из ди­зе­лей мар­ки 9Д Ко­ло­мен­ско­го за­во­да мощ­но­стью по 1100 л.с., по­зво­ля­ла раз­ви­вать ско­рость до 22 уз. и обес­пе­чи­ва­ла рай­он пла­ва­ния до 2000 миль.

Од­на­ко в хо­де ис­пы­та­ний го­лов­но­го ко­раб­ля «Ар­тил­ле­рист», по­строй­ки Зе­ле­но­доль­ско­го за­во­да №340, осе­нью 1941 г. на Кас­пий­ском мо­ре вы­яви­ли и серь­ез­ные не­дос­тат­ки. Так, от­сут­ст­во­вал ре­жим ма­ло­шум­но­го хо­да (2-4 уз) для про­слу­ши­ва­ния шу­мов под­вод­ных ло­док. Дви­га­тель аме­ри­кан­ской фир­мы «Дже­не­рал мо­торс» мощ­но­стью 90 л.с., ус­та­нов­лен­ный для ре­жи­ма ма­ло­го по­ис­ко­во­го хо­да, не обес­пе­чи­вал управ­ляе­мо­сти ко­раб­ля. Шу­мо­пе­лен­га­тор «По­сей­дон» да­же при дрей­фе ко­раб­ля не обес­пе­чи­вал на­дёж­но­го об­на­ру­же­ния под­вод­ных ло­док. Вы­яви­ли так­же не­дос­та­точ­ную об­щую проч­ность свар­но­го кор­пу­са ко­раб­ля (поя­ви­лась тре­щи­на в на­руж­ной об­шив­ке по пра­во­му бор­ту). Это тре­бо­ва­ло под­кре­п­ле­ний кор­пу­са.

До­ра­бот­ка про­ек­та №122-а в ЦКБ-51 под ру­ко­во­дством Н.Г. Ло­щин­ско­го вклю­ча­ла уси­ле­ние воо­ру­же­ния: ус­та­нов­ку 85-мм ору­дия 90-К вме­сто 76-мм 34-К (сня­то­го с про­из­вод­ст­ва), двух ав­то­ма­тов 70-К и двух бом­бо­ме­тов, раз­ме­ще­ние гид­ро­аку­сти­че­ской стан­ции ти­па «Тамир-3» и за­ме­ну оте­че­ст­вен­ных ди­зе­лей ти­па 9Д им­порт­ны­ми аме­ри­кан­ски­ми фир­мы «Дже­не­рал мо­торс». Все эти из­ме­не­ния при­ве­ли к умень­ше­нию на­чаль­ной по­пе­реч­ной ме­та­цен­три­че­ской вы­со­ты с 0,51 до 0,43 м. Спе­ци­аль­ная ко­мис­сия под пред­се­да­тель­ст­вом Ю.А. Ши­ман­ско­го, с уча­сти­ем А.Н. Кры­ло­ва и В.Л. По­здю­ни­на, ус­та­но­ви­ла ми­ни­маль­но до­пус­ти­мую ве­ли­чи­ну ме­та­цен­три­че­ской вы­со­ты не ме­нее 0,47 м.

До­ра­бо­тан­ный пр. 122-а с не­ко­то­ры­ми из­ме­не­ния­ми при­ня­ли для ко­раб­лей за­во­дов №340 и №199, а так­же для вновь за­ло­жен­ных в 1941-1942 гг. на за­во­де №402 в Мо­ло­тов­ске и на Вла­ди­во­сток­ской вер­фи Нар­ком­рыб­про­ма. На за­во­де №402, в ча­ст­но­сти, пе­ре­шли от свар­ной об­шив­ки к кле­па­ной, что уве­ли­чи­ло мас­су кор­пу­са на 7 т. По сво­им ко­раб­ле­строи­тель­ным эле­мен­там оте­че­ст­вен­ные ко­раб­ли пр. 122-а не ус­ту­па­ли по­став­ляв­шим­ся на­ше­му фло­ту по лен­д-ли­зу аме­ри­кан­ским охот­ни­кам ти­пов PC и PCS, не­сколь­ко пре­вос­хо­ди­ли их по ар­тил­ле­рий­ско­му воо­ру­же­нию и ус­ту­па­ли им по со­вер­шен­ст­ву ра­дио­ло­ка­ции и гид­ро­аку­сти­ки.

По­став­ки ди­зель­ных дви­га­те­лей фир­мы «Дже­не­рал мо­торс» из США сде­ла­ли воз­мож­ным за­ме­нить оте­че­ст­вен­ные дви­га­те­ли ино­стран­ны­ми. До­ку­мен­та­цию на пе­ре­обо­ру­до­ва­ние раз­ра­бо­та­ло ЦКБ-51. Так поя­ви­лась вто­рая се­рия БО про­ек­та 122-а с аме­ри­кан­ски­ми дви­га­те­ля­ми.

В ин­те­ре­сах ско­рей­ше­го раз­вёр­ты­ва­ния круп­но­се­рий­ной по­строй­ки боль­ших охот­ни­ков ру­ко­во­дство Нар­ко­ма­та ВМФ от­ка­за­лось от пр. 152, раз­ра­бо­тан­но­го в 1942-1943 гг. в ЦКБ-51. Ос­нов­ным от­ли­чи­ем боль­шо­го охот­ни­ка это­го про­ек­та яв­ля­лось уси­ле­ние воо­ру­же­ния до двух 85-мм ору­дий при уве­ли­че­нии ши­ри­ны кор­пу­са до 6,2 м и сни­же­нии ско­ро­сти до 20,5 уз.

Од­на­ко для со­хра­не­ния ос­той­чи­во­сти при оче­ред­ной кор­рек­ти­ров­ке про­ек­та (пр. 122-бис) на уве­ли­че­ние ши­ри­ны и сни­же­ние ско­ро­сти се­рий­ных охот­ни­ков всё-та­ки при­шлось пой­ти. В тех­ни­че­ском про­ек­те 122-бис уда­лось по­вы­сить проч­ность кор­пу­са, мо­ре­ход­ность с 6-7 до 9 бал­лов и не­сколь­ко уси­лить воо­ру­же­ние. При этом про­ект­ное во­до­из­ме­ще­ние воз­рос­ло на 27 т.

В пер­вое по­сле­во­ен­ное де­ся­ти­ле­тие строи­тель­ст­во боль­ших охот­ни­ков, в це­лом хо­ро­шо за­ре­ко­мен­до­вав­ших се­бя в го­ды вой­ны, про­дол­жа­лось. Де­ся­ти­лет­ним пла­ном на­ме­ча­лось по­стро­ить в 1946-1955 гг. 345 та­ких ко­раб­лей.

Боль­шие охот­ни­ки за под­вод­ны­ми лод­ка­ми пр. 122-бис строи­лись круп­ной се­ри­ей и в не­сколь­ких мо­ди­фи­ка­ци­ях. При этом из­ме­не­ние так­ти­ко-тех­ни­че­ских эле­мен­тов ка­са­лось воо­ру­же­ния и вы­зван­но­го им не­ко­то­ро­го уве­ли­че­ния глав­ных раз­ме­ре­ний и об­во­дов кор­пу­са. Гид­ро­аку­сти­че­ские стан­ции за­ме­ня­лись на бо­лее со­вер­шен­ные об­раз­цы, ко­раб­ли ос­на­ща­лись ра­дио­ло­ка­ци­он­ны­ми стан­ция­ми об­на­ру­же­ния воз­душ­ных и над­вод­ных це­лей.

Ор­га­ни­за­ция по­строй­ки боль­ших охот­ни­ков пр. 122 бис на за­во­де име­ни Горь­ко­го в г. Зе­ле­но­доль­ске осу­ще­ст­в­ля­лась по­точ­но-по­зи­ци­он­ным ме­то­дом. Это по­зво­ля­ло сда­вать фло­ту еже­год­но по 25-30 ко­раб­лей. Та­кая по­точ­ная ли­ния по по­строй­ке ко­раб­лей яв­ля­лась пер­вой в на­шей стра­не.

Глав­ны­ми кон­ст­рук­то­ра­ми пр. 122-а в ЦКБ-51 до 1941 г. яв­ля­лись К.Д. Кор­ни­лов, за­тем Н.Г. Ло­щин­ский, а с 1946 по 1948 г. Н.Х. Же­ляз­ков. Глав­ным кон­ст­рук­то­ром по­сле­дую­щей мо­ди­фи­ка­ции боль­ших охот­ни­ков по пр. 122-бис стал A.B. Ку­на­хо­вич. Все­го на че­ты­рех за­во­дах за го­ды вой­ны за­ло­жи­ли 44 боль­ших охот­ни­ка пр. 122-а. а с уче­том 6 зе­ле­но­доль­ских, за­ло­жен­ных ещё до вой­ны (че­ты­ре за­ло­жен­ных на за­во­де №300 бы­ли унич­то­же­ны при ос­тав­ле­нии Кие­ва), об­щее чис­ло на­ча­тых по­строй­кой до окон­ча­ния вой­ны ко­раб­лей это­го про­ек­та со­став­ля­ло 50.

До 1 ян­ва­ря 1946 г. всту­пи­ли в строй 23 ко­раб­ля: 13 по­строй­ки за­во­да №340, 9 - за­во­да №402, 1 - за­во­да №199. 13 охот­ни­ков пр. 122-а всту­пи­ли в строй позд­нее - в 1946-1947 гг. Ос­таль­ные, в том чис­ле стро­ив­шие­ся во Вла­ди­во­сто­ке, до­ст­раи­вать не ста­ли.

В 1945 г. на за­во­де №340 за­ло­жи­ли пер­вые боль­шие охот­ни­ки по про­ек­ту 122-бис, стро­ив­шие­ся дву­мя круп­ны­ми се­рия­ми. Все­го с 1939 по 1955 г. бы­ло по­строе­но и сда­но фло­ту 275 еди­ниц боль­ших охот­ни­ков за под­вод­ны­ми лод­ка­ми пр. 122 раз­лич­ных его мо­ди­фи­ка­ций.

Бла­го­да­ря сво­им по­ло­жи­тель­ным ка­че­ст­вам, осо­бен­но воз­мож­но­сти мно­го­це­ле­во­го ис­поль­зо­ва­ния, БО про­ек­та 122-а и про­ек­та 122-бис при­вле­ка­ли вни­ма­ние дру­же­ст­вен­ных ВМС ко­то­рые в ре­зуль­та­те вой­ны бы­ли фак­ти­че­ски раз­гром­ле­ны. Пер­вы­ми «лас­точ­ка­ми» ока­за­лись БО про­ек­та 122-а ЧФ - «Ар­тил­ле­рист» (БО-101) и «Зе­нит­чик» (БО-104), ко­то­рые в сен­тяб­ре-ок­тяб­ре 1948 г. при­бы­ли в Вар­ну и во­шли в со­став ВМФ Бол­га­рии. С это­го вре­ме­ни про­да­жа, пе­ре­да­ча в арен­ду, а так­же строи­тель­ст­во по этим про­ек­там по ли­цен­зии в дру­гих стра­нах осу­ще­ст­в­ля­лись до 1966 г.

В со­от­вет­ст­вии с ре­ше­ни­ем Со­ве­та Ми­ни­ст­ров СССР и при­ка­зом ми­ни­ст­ра су­до­строи­тель­ной про­мыш­лен­но­сти зе­ле­но­доль­ское КБ в 1951-1952 гг. раз­ра­бо­та­ло тех­ни­че­скую до­ку­мен­та­цию для по­строй­ки ко­раб­лей про­ек­та 122-бис в Поль­ской На­род­ной Рес­пуб­ли­ке. До­ку­мен­та­ция в экс­порт­ном ис­пол­не­нии го­то­ви­лась под шиф­ром 125. Од­на­ко поз­же от строи­тель­ст­ва БО в ПНР по это­му про­ек­ту от­ка­за­лись.

В на­ча­ле ок­тяб­ря 1953 г, ЦКБ-340 и за­вод №340 на­ча­ли под­го­тов­ку и вы­пуск тех­ни­че­ской до­ку­мен­та­ции для «за­ка­за 6604» - ор­га­ни­за­ции по­строй­ки ко­раб­лей про­ек­та 122-бис в КНР. В По­ста­нов­ле­нии Сов­ми­на, в ча­ст­но­сти, пре­ду­смат­ри­ва­лась пе­ре­да­ча ли­цен­зий, пол­ных ком­плек­тов чер­те­жей и тех­ни­че­ской до­ку­мен­та­ции на по­строй­ку че­тыр­на­дца­ти ко­раб­лей, а так­же по­став­ку в 1955-1956 гг. час­тей, уз­лов, ме­ха­низ­мов, обо­ру­до­ва­ния и ко­ман­ди­ро­ва­ние спе­циа­ли­стов для ока­за­ния тех­ни­че­ской по­мо­щи.

В на­ча­ле 1955 г. в КНР вы­еха­ла бри­га­да кон­ст­рук­то­ров ЦКБ-340: Н.М. Шо­мин, С.Г. Вял­ков, А.Г. Ша­по­ва­лов, В.А. Мар­ков. От за­во­да №340 бри­га­ду ин­же­нер­но-тех­ни­че­ских ра­бот­ни­ков и мас­те­ров воз­гла­вил глав­ный тех­но­лог В.С. Гу­сев. От­вет­ст­вен­ным сдат­чи­ком был И.И. Ку­ли­ков.

Учи­ты­вая не­боль­шие раз­ме­ры сво­их ко­раб­лей, за­вод №340 сде­лал на сво­ем за­во­дском пла­зе и по­ста­вил в КНР го­то­вую пла­зо­вую раз­бив­ку кор­пу­сов БО на не­сколь­ких щи­тах ба­ке­ли­зи­ро­ван­ной фа­не­ры, что зна­чи­тель­но уп­ро­сти­ло и ус­ко­ри­ло ра­бо­ту по это­му за­ка­зу. К кон­цу мар­та 1955 г. в КНР при­бы­ла боль­шая часть сек­ций и обо­ру­до­ва­ния ко­раб­лей, по­сту­пав­шая пря­мо на ста­пе­ли, где уже строи­лись пер­вые два «ки­тай­ских» БО (зав. №С-8689 и С-0082). Сле­дую­щие ко­раб­ли (тре­тий №С-0083 и чет­вер­тый №С-7646) по­сту­па­ли в КНР с уже сва­рен­ны­ми сек­ция­ми кор­пу­са, по­это­му за­клад­ка и сбор­ка осу­ще­ст­в­ля­лись бы­ст­рее. Пер­вый БО на за­во­де «Чу­син» (зав. №С-8689) был спу­щен на во­ду 24 ап­ре­ля 1955 г., сле­дую­щий - в мае.

За­во­дские и го­су­дар­ст­вен­ные ис­пы­та­ния этих ко­раб­лей на­ча­лись в III квар­та­ле 1955 г. От со­вет­ских во­ен­но-мор­ских спе­циа­ли­стов тре­бо­ва­лось ском­плек­то­вать и обу­чить лич­ный со­став ки­тай­ских ВМС управ­ле­нию и об­слу­жи­ва­нию ли­цен­зи­он­ных БО, а так­же под­го­то­вить и до­обо­ру­до­вать по­ли­го­ны у бе­ре­гов КНР к прие­му, ис­пы­та­ни­ям и ба­зи­ро­ва­нию этих ко­раб­лей. Бы­ло при­ня­то ре­ше­ние до­обо­ру­до­вать во­ен­но-мор­скую ба­зу Дин­хай, рас­по­ло­жен­ную на по­бе­ре­жье вос­точ­нее г. Хань­чжоу.

В том же 1955 го­ду ру­ко­во­дство су­до­строи­тель­ной про­мыш­лен­но­сти КНР при­ня­ло ре­ше­ние по­стро­ить шесть из 14 ко­раб­лей за­ка­за 6604 в рай­оне г. Гу­ан­чжоу для Юж­но­го фло­та ки­тай­ских ВМС. Строи­тель­ст­во этих ко­раб­лей бы­ло ор­га­ни­зо­ва­но во вто­рой по­ло­ви­не 1955 г. на аренд­ных на­ча­лах на ре­монт­ном за­во­де ВМС на ост­ро­ве Ху­ан­пу.

В хо­де ис­пы­та­ний воз­ни­ка­ли тех­ни­че­ские про­бле­мы. Так, в кон­це за­во­дских хо­до­вых ис­пы­та­ний го­лов­но­го ко­раб­ля (зав. №С-8689) в Вос­точ­но-Ки­тай­ском мо­ре в но­яб­ре ме­ся­це все три глав­ных ди­зе­ля мощ­но­стью по 1100 л.с. не мог­ли на­брать пол­ных обо­ро­тов, раз­ви­ва­ли мощ­ность при­мер­но на 10% мень­ше пас­порт­ной. Со­от­вет­ст­вен­но, ко­рабль не­до­би­рал ско­ро­сти хо­да. Со­вет­ские спе­циа­ли­сты-ме­ха­ни­ки за­труд­ня­лись объ­яс­нить это яв­ле­ние, так как на ко­раб­лях дан­но­го про­ек­та со­вет­ской по­строй­ки, ко­то­рые ис­пы­ты­ва­лись в кон­це го­да на Кас­пий­ском мо­ре и на Вол­ге, все­гда лег­ко по­лу­ча­ли и пол­ную мощ­ность ди­зе­лей, и за­дан­ную ско­рость хо­да.

Тща­тель­ное изу­че­ние за­во­дских ма­те­риа­лов стен­до­вых ис­пы­та­ний, ус­та­нов­лен­ных на ко­раб­ле С-8689 трех ди­зе­лей 9Д, по­ка­за­ло, что все три ма­ши­ны про­шли стен­до­вые ре­сурс­ные ис­пы­та­ния на пол­ной мощ­но­сти при тем­пе­ра­ту­ре вса­сы­вае­мо­го воз­ду­ха око­ло 18°С. Од­на­ко в рай­оне Дин­хая воз­дух в но­яб­ре на­гре­вал­ся до 25-30°С, по­это­му в по­сту­паю­щем в ци­лин­д­ры ди­зе­лей воз­ду­хе име­лось в том же объ­е­ме мень­ше ки­сло­ро­да. Это об­стоя­тель­ст­во бы­ло уч­те­но, и на по­сле­дую­щих ко­раб­лях про­бле­му уда­лось ре­шить.

В сен­тяб­ре-ок­тяб­ре 1957 г. ко­мис­сия ВМС КНР под­пи­са­ла при­ем­ные ак­ты на боль­шие охот­ни­ки за под­вод­ны­ми лод­ка­ми за­ка­за 6604. Та­ким об­ра­зом, к 1957 г. бы­ло пол­но­стью ос­вое­но про­из­вод­ст­во и за­кон­чи­лась по­строй­ка 14 БО.

15 ав­гу­ста 1957 г. бы­ло под­пи­са­но со­гла­ше­ние о пе­ре­да­че в арен­ду на пять лет ВМФ Поль­ши че­ты­рех боль­ших охот­ни­ков за под­вод­ны­ми лод­ка­ми про­ек­та 122-бис. Уже в се­ре­ди­не де­каб­ря от­ряд из пя­ти бое­вых ко­раб­лей со­вет­ско­го Бал­тий­ско­го фло­та (1 ЭМ и 4 БО) при­был в Гды­ню. 15 де­каб­ря со­стоя­лась тор­же­ст­вен­ная це­ре­мо­ния подъ­е­ма поль­ско­го фла­га на боль­ших охот­ни­ках: «Zwinny» (DS-45), «Zrecny» (DS-46), «Wytrwaly» (DS-47) и «Grozny» (DS-48).

В 1956-1958 гг. БО про­ек­та 122-бис из со­ста­ва ЧФ бы­ли пе­ре­да­ны ВМФ Ал­ба­нии, Ру­мы­нии, Егип­та. По­сле 1958 г. два та­ких ко­раб­ля (быв­шие МПК-160 и МПК-162) сме­ни­ли сво­их пред­ше­ст­вен­ни­ков про­ек­та 122-а в со­ста­ве бол­гар­ско­го фло­та.

В но­яб­ре 1958 г. Ин­до­не­зии бы­ли пе­ре­да­ны МПК-455 и МПК-468. Поз­же, в 1960-1961 гг. ЦКБ-340 раз­ра­бо­та­ло до­ку­мен­та­цию на пе­ре­обо­ру­до­ва­ние ко­раб­лей про­ек­та 122-бис на экс­порт - про­ект 06. Мо­дер­ни­за­ция ко­раб­лей по это­му про­ек­ту для пе­ре­да­чи Ин­до­не­зии про­из­во­ди­лась дву­мя су­до­ре­монт­ны­ми за­во­да­ми ВМФ - в г. Се­ва­сто­по­ле и г. Ба­лак­ла­ве. В ос­нов­ном мо­дер­ни­за­ция со­стоя­ла в при­спо­соб­ле­нии ко­раб­ля к экс­плуа­та­ции в ус­ло­ви­ях тро­пи­че­ско­го кли­ма­та. Сис­те­ма вен­ти­ля­ции бы­ла спро­ек­ти­ро­ва­на на ох­ла­ж­де­ние воз­ду­ха до тем­пе­ра­ту­ры +30°С для всех жи­лых по­ме­ще­ний и ос­нов­ных по­стов, зна­чи­тель­но уве­ли­че­на мощ­ность вен­ти­ля­то­ров ма­шин­ных от­де­ле­ний, обо­ру­до­ва­на реф­ри­же­ра­тор­ная ка­ме­ра. Мощ­ность ди­зель-ге­не­ра­то­ра уве­ли­чи­лась вдвое (с 25 до 50 кВт), уси­ли­лось про­ти­во­ло­доч­ное воо­ру­же­ние, бы­ли ус­та­нов­ле­ны два стан­ка РБУ-1200. Все­го бы­ло пе­ре­обо­ру­до­ва­но во­семь ко­раб­лей (зав. №487, 488, 489, 495, 496, 501, 543, 544). Все они в 1962-1963 гг. бы­ли пе­ре­ба­зи­ро­ва­ны в Ин­до­не­зию.

В 1962-1966 гг. боль­шие охот­ни­ки про­ек­та 122-бис по­пол­ни­ли ВМФ Ку­бы.

Та­ким об­ра­зом, в пе­ри­од с 1947 по 1966 г. в ино­стран­ные фло­ты бы­ло пе­ре­да­но бо­лее 50 ко­раб­лей про­ек­тов 122-а и 122-бис и еще 14 по­строе­но в КНР по ли­цен­зии.

В со­ста­ве оте­че­ст­вен­но­го ВМФ боль­шие охот­ни­ки пр. 122 ос­та­ва­лись до кон­ца 60-х го­дов.

Бал­ти­ка

Пер­вые, го­лов­ные ко­раб­ли се­рии ОХТ-1 и ОХТ-2 в кон­це 1940 г. во­шли в со­став по­гран­ох­ра­ны НКВД При­бал­тий­ско­го ок­ру­га и ста­ли чис­лить­ся ПСКР 3 ран­га. В ян­ва­ре 1941 г. их пе­ре­име­но­ва­ли со­от­вет­ст­вен­но в «То­паз» и «Ко­ралл», а 22 ию­ня 2-й Бал­тий­ский от­ряд по­гра­нич­ных су­дов на ос­но­ва­нии рас­по­ря­же­ния нар­ко­ма Во­ен­но-Мор­ско­го Фло­та был пе­ре­дан в под­чи­не­ние КБФ. Охот­ни­ки во­шли в со­став от­дель­ных ди­ви­зио­нов ба­зо­вых СКР. Бое­вой путь «То­па­за» ока­зал­ся не­дол­гим: в ав­гу­сте 1941 г. он по­гиб во вре­мя Тал­линн­ско­го пе­ре­хо­да.

Кас­пий­ская фло­ти­лия

К ав­гу­сту 1942 г. про­изош­ло по­пол­не­ние ко­ра­бель­но­го со­ста­ва фло­ти­лии при­шед­ши­ми из Зе­ле­но­доль­ска вновь по­стро­ен­ны­ми БО: «Ар­тил­ле­рист», «Ми­нер» и «Тор­пе­дист». Позд­нее в ее со­став во­шли: «Боц­ман», «Зе­нит­чик», «Даль­но­мер­щик», «Про­жек­то­рист», «На­вод­чик» и «Ог­не­мет­чик».

27 ок­тяб­ря 1942 г. тан­кер «Аг­ма­лы ог­лы» (во­до­из­ме­ще­ние 800 т) дос­та­вил из Ба­ку на Ас­т­ра­хан­ский рейд го­рю­чее. В это вре­мя на­ле­те­ли са­мо­ле­ты про­тив­ни­ка. Од­на из бомб уго­ди­ла в мос­тик тан­ке­ра, на­чал­ся по­жар. Не­управ­ляе­мое суд­но се­ло на мель. В этот кри­ти­че­ский мо­мент на по­мощь тер­пя­ще­му бед­ст­вие тан­ке­ру по­дос­пе­ли во­ен­ные ко­раб­ли - БО «Ар­тил­ле­рист» и «Ми­нер», пла­ву­чие зе­нит­ные ба­та­реи. Ог­нем сво­их пу­шек и пу­ле­ме­тов рас­сея­ли вра­же­скую авиа­цию, унич­то­жив при этом один бом­бар­ди­ров­щик. За­тем на­ча­лось спа­се­ние тан­ке­ра, а «Ар­тил­ле­рист» и «Ми­нер» с 29 по 31 ок­тяб­ря не­сли ох­ра­ну по­вре­ж­ден­но­го суд­на и ве­ли ра­бо­ты по сня­тию его с ме­ли.

Ме­сяц спус­тя, 31 ок­тяб­ря, «Ми­нер» нес до­зор на две­на­дца­ти­фу­то­вом рей­де. В 16.15 сиг­наль­щик до­ло­жил о по­яв­ле­нии се­ми Ju-88. Они шли со сто­ро­ны за­хо­дя­ще­го солн­ца, мас­ки­ру­ясь в его лу­чах. Сбро­шен­ные бом­бы не при­чи­ни­ли ко­раб­лю вре­да, а один из са­мо­лё­тов был сбит ог­нем пу­ле­ме­тов.

15 но­яб­ря БО «Ар­тил­ле­рист» вме­сте с дву­мя пла­ву­чи­ми зе­нит­ны­ми ба­та­рея­ми кон­вои­ро­вал тан­кер «Ку­ли­бе­ков», на бук­си­ре по­след­не­го бы­ли зем­ле­сос и два мо­то­бо­та. Че­ты­ре Ju-88 ата­ко­ва­ли тан­кер, ко­то­рый от близ­ких раз­ры­вов бомб по­лу­чил серь­ез­ные по­вре­ж­де­ния и на­чал по­гру­жать­ся. На по­мощь по­до­шел «Ар­тил­ле­рист». С то­ну­ще­го суд­на бы­ло сня­то 43 че­ло­ве­ка. При от­ра­же­нии воз­душ­ной ата­ки уда­лось под­бить два са­мо­ле­та про­тив­ни­ка.

Онеж­ская фло­ти­лия

Боль­шой охот­ник за под­вод­ны­ми лод­ка­ми БО-107 («Мар­со­вый») 22 ию­ля 1943 г. во­шел в ка­че­ст­ве сто­ро­же­во­го ко­раб­ля в со­став Онеж­ской во­ен­ной фло­ти­лии, дис­ло­ци­ро­вав­шей­ся на Вы­тег­ру. К осе­ни ли­ния фрон­та про­хо­ди­ла по преж­ним обо­ро­ни­тель­ным ру­бе­жам, про­тив­ник про­дол­жал удер­жи­вать за­пад­ное по­бе­ре­жье Онеж­ско­го озе­ра от го­ро­да По­ве­нец до ре­ки Ош­та. 10 ок­тяб­ря ко­раб­ли фло­ти­лии, в том чис­ле БО «Мар­со­вый», при­ня­ли уча­стие в ар­тил­ле­рий­ском об­стре­ле со­ору­же­ний и пла­ву­чих средств про­тив­ни­ка в рай­оне де­рев­ни Ще­ли­ки. В 6.00 ут­ра боль­шой охот­ник и ка­те­ра вы­шли из устья Вы­тег­ры на мыс Сам­бо, где они долж­ны бы­ли стать на ог­не­вые по­зи­ции. Ве­тер был зюйд-вест 4 бал­ла, вол­на - 3 бал­ла, ви­ди­мость - 30 кбт. Го­лов­ным шел «Мар­со­вый», имея ход 17,5 уз.

При­быв в рай­он, ка­те­ра умень­ши­ли ход до 13 уз. и на­ча­ли ма­нев­ри­ро­вать, ожи­дая сиг­на­ла для на­ча­ла ар­тил­ле­рий­ско­го об­стре­ла. Пла­ву­чих средств про­тив­ни­ка у при­ста­ни Ще­ли­ки об­на­ру­же­но не бы­ло.

В 6.56 ко­раб­ли от­ря­да по­лу­чи­ли при­каз об от­кры­тии ог­ня и на­ча­ли при­стрел­ку по ви­ди­мым при­стан­ским со­ору­же­ни­ям в де­рев­не Ще­ли­ки. По­сле пер­во­го зал­па на при­ста­ни за­го­ре­лись де­ре­вян­ные строе­ния. Пе­ре­ме­нив ог­не­вую по­зи­цию, ка­те­ра на­ча­ли пе­ре­за­ряд­ку ус­та­но­вок ре­ак­тив­ных сна­ря­дов.

Че­рез 9 ми­нут ба­та­реи про­тив­ни­ка от­кры­ли огонь. Ос­кол­ка­ми сна­ря­да был по­вре­ж­ден тор­пед­ный ка­тер ТКА-83. В 7.38 «Мар­со­вый» на­чал пе­ре­стрел­ку с вра­же­ски­ми ба­та­рея­ми, стре­ляв­ши­ми с мы­са Сам­бо и от де­рев­ни Ще­ли­ки, ста­ра­ясь от­влечь их огонь от на­ших тор­пед­ных ка­те­ров. То­гда ба­та­рея, стре­ляв­шая с мы­са Ча­сов­ня, пе­ре­не­сла огонь на «Мар­со­вый», двух­ору­дий­ным зал­пом за­хва­ти­ла его в «вил­ку» и по­ве­ла стрель­бу на по­ра­же­ние. Ко­рабль, в свою оче­редь, уси­лил огонь по этой ба­та­рее, и она, вы­пус­тив 25 сна­ря­дов, за­мол­ча­ла. Про­дол­жая ма­нев­ри­ро­вать, «Мар­со­вый» вы­шел из зо­ны об­стре­ла.

Ве­тер све­жел, до­хо­дя до 6 бал­лов, и вол­на зна­чи­тель­но уси­ли­ва­лась. «Мар­со­вый» по­до­шел к ТКА-83 и взял его на бук­сир. В 8.30 с ко­манд­но­го пунк­та по­сту­пил сиг­нал о пре­кра­ще­нии об­стре­ла и воз­вра­ще­нии в ба­зу.

Все­го ка­те­ра вы­пус­ти­ли 96 сна­ря­дов, из них 38 ре­ак­тив­ных. При этом бы­ли по­дав­ле­ны не­при­ятель­ские ба­та­реи на мы­се Сам­бо и в рай­оне де­рев­ни Под­ще­лье, со­жже­на при­стань и раз­ру­ше­ны при­стан­ские со­ору­же­ния в де­рев­не Ще­ли­ки.

Под­во­дя ито­ги этой опе­ра­ции, ко­ман­дую­щий фло­ти­ли­ей, в ча­ст­но­сти, ука­зал: «Ре­ше­ние ко­ман­ди­ра ка­те­ра «Мар­со­вый» взять на бук­сир по­вре­ж­ден­ный ТКА-83 под ог­нем про­тив­ни­ка яв­ля­лось не­вер­ным, так как ско­п­ле­ние ка­те­ров об­лег­ча­ло про­тив­ни­ку вес­ти по ним со­сре­до­то­чен­ный огонь... Для по­ста­нов­ки ды­мо­вой за­ве­сы ды­мап­па­ра­ту­ра на ка­те­рах ис­поль­зо­ва­лась не пол­но­стью, а на «Мар­со­вом» со­всем не бы­ла за­ря­же­на».

25-26 ок­тяб­ря боль­шой охот­ник уча­ст­во­вал в вы­сад­ке раз­вед­чи­ков на по­бе­ре­жье, за­ня­тое про­тив­ни­ком. Опе­ра­ция про­шла ус­пеш­но. Этим бы­ли за­кон­че­ны бое­вые дей­ст­вия фло­ти­лии на озе­ре в 1943 г. На зи­му «Мар­со­вый» ос­тал­ся в Онеж­ском озе­ре для обо­ро­ны по­бе­ре­жья от де­сант­ных и ди­вер­си­он­ных сил про­тив­ни­ка.

К на­ча­лу бое­вых дей­ст­вий фло­ти­лии в 1944 г. «Мар­со­вый» вхо­дил в со­став 4-го от­ря­да сто­ро­же­вых ка­те­ров. В на­ча­ле ию­ня он уча­ст­во­вал в со­ста­ве от­ря­да ко­раб­лей под­держ­ки в раз­вед­ке рас­по­ло­же­ния ог­не­вых средств и ба­та­рей бе­ре­го­вой обо­ро­ны про­тив­ни­ка в рай­оне мыс Сам­бо-мыс Су­хой Нос. Ко­рабль оп­ре­де­лял ко­ор­ди­на­ты стре­ляв­ших не­при­ятель­ских ба­та­рей и дер­жал связь со шта­бом фло­ти­лии.

Ле­том 1944 г. «Мар­со­вый» при­ни­мал уча­стие в бое­вых дей­ст­ви­ях по из­гна­нию про­тив­ни­ка с Онеж­ско­го озе­ра: 20-21 ию­ня осу­ще­ст­в­лял раз­вед­ку в свя­зи с от­хо­дом не­при­ятель­ских войск на пра­вый бе­рег ре­ки Свирь, 25 ию­ня уча­ст­во­вал в по­ис­ке плав­средств про­тив­ни­ка у бухт Шок­ша и Де­ре­вян­ская, 27-28 ию­ня обес­пе­чи­вал вы­сад­ку де­сан­та на за­пад­ное по­бе­ре­жье озе­ра.

Со­глас­но цир­ку­ля­ру на­чаль­ни­ка Глав­но­го мор­ско­го шта­ба от 7 ию­ля сто­ро­же­вой ка­тер «Мар­со­вый» над­ле­жа­ло пе­ре­дать в со­став Чер­но­мор­ско­го фло­та. 8 ию­ля он при­был из Пет­ро­за­вод­ска на Вы­тег­ру, че­рез три дня от­пра­вил­ся по Ма­ри­ин­ской вод­ной сис­те­ме в Ры­бинск, а за­тем - в го­род Са­реп­ту.

Пе­ре­вод боль­ших охот­ни­ков на Чер­ное мо­ре. В хо­де Ве­ли­кой Оте­че­ст­вен­ной вой­ны бы­ла вы­пол­не­на опе­ра­ция по транс­пор­ти­ров­ке пя­ти боль­ших охот­ни­ков про­ек­та 122-а с од­но­го мор­ско­го те­ат­ра (Кас­пий­ско­го мо­ря и Онеж­ско­го озе­ра) на дру­гой (Чер­ное мо­ре). Вся опе­ра­ция по пе­ре­во­ду ко­раб­лей дли­лась с ок­тяб­ря 1943 по ав­густ 1944 г.

Из Ас­т­ра­ха­ни и Вы­тег­ры в Са­реп­ту под Ста­лин­гра­дом все ко­раб­ли при­шли сво­им хо­дом. Здесь на за­во­де №264 (быв­шая Крас­но­ар­мей­ская верфь) был пе­ре­обо­ру­до­ван слип, с по­мо­щью ко­то­ро­го БО бы­ли под­ня­ты на бе­рег. По пред­ва­ри­тель­но­му рас­че­ту, их вес не дол­жен был пре­вы­шать 157 т. При де­мон­та­же и раз­груз­ке с ко­раб­лей сни­ма­лись ар­тил­ле­рий­ские сис­те­мы, весь бое­за­пас, ды­мо­вая ап­па­ра­ту­ра, хи­ми­че­ское иму­ще­ст­во, якорь и якор­ные це­пи, мач­та, то­п­ли­во, все за­па­сы и т.д. За­вод­ка ко­раб­лей на кильб­ло­ки про­из­во­ди­лась вруч­ную на пень­ко­вых кон­цах. По­сле подъ­е­ма на бе­рег на трех те­леж­ках с ко­раб­лей сни­ма­лись так­же руль и греб­ные вин­ты. До­пол­ни­тель­но бы­ли про­ве­де­ны рас­че­ты на­пря­же­ний при об­щем из­ги­бе в кон­ст­рук­ци­ях кор­пу­са от дей­ст­вия опор­ных ре­ак­ций те­ле­жек, ко­то­рые не пре­вы­ша­ли до­пус­кае­мых. По­сле по­груз­ки на транс­пор­тер бы­ло ус­та­нов­ле­но, что дей­ст­ви­тель­ный вес БО (вви­ду не­пол­ной раз­груз­ки) пре­вы­шал рас­чет­ный и на­хо­дил­ся в пре­де­лах 170-187 т.

Да­лее они бы­ли по­гру­же­ны на 240-тонные транс­пор­те­ры и по же­лез­ной до­ро­ге дос­тав­ле­ны в Ка­лач-на­-Д­ону.

На бе­ре­гу До­на бы­ла вы­бра­на ни­зи­на, за­та­п­ли­вае­мая вес­ной, ку­да про­ло­жи­ли раз­гру­зоч­ный ту­пик, под­хо­дя­щий не­по­сред­ст­вен­но к уре­зу во­ды. На ко­раб­ли с по­мо­щью же­лез­но­до­рож­но­го кра­на ус­та­но­ви­ли ар­тил­ле­рий­ское воо­ру­же­ние и по­ста­ви­ли в фев­ра­ле 1944 г. один за дру­гим «в киль­ва­тер» в рас­че­те, что при по­ло­во­дье они всплы­вут. Од­на­ко во­пре­ки дол­го­вре­мен­но­му про­гно­зу в тот год ока­за­лось ма­ло во­ды вслед­ст­вие не­зна­чи­тель­но­го ко­ли­че­ст­ва осад­ков и ран­не­го тая­ния сне­га. Ко­раб­ли до се­ре­ди­ны ап­ре­ля не всплы­ли, и их при­шлось под­ни­мать на пон­то­нах, пе­ре­обо­ру­до­ван­ных из барж. За­тем охот­ни­ков на бук­си­ре пе­ре­ве­ли в Рос­тов-на­-Д­ону, где и пе­ре­да­ли Чер­но­мор­ско­му фло­ту. Че­рез Азов­ское мо­ре и Кер­чен­ский про­лив ко­раб­ли шли уже сво­им хо­дом.

Вто­рым пу­тем БО спе­ци­аль­ны­ми эше­ло­на­ми дос­тав­ля­лись по же­лез­ной до­ро­ге пря­мо до го­ро­да Ей­ска на Азов­ском мо­ре. Про­дол­жи­тель­ность пе­ре­воз­ки со­ста­ви­ла трое су­ток. Для спус­ка ко­раб­лей на во­ду в Ей­ском пор­ту в мае-и­ю­не 1944 г. бы­ло со­ору­же­но спе­ци­аль­ное спус­ко­вое уст­рой­ст­во, рас­по­ло­жен­ное в вос­точ­ной час­ти мо­ла на про­дол­же­нии подъ­езд­но­го же­лез­но­до­рож­но­го ту­пи­ка хлеб­но­го при­ча­ла. Спуск ко­раб­лей на во­ду был пре­ду­смот­рен без пе­ре­груз­ки пря­мо на же­лез­но­до­рож­ных плат­фор­мах, для че­го в во­ду бы­ло уло­же­но 110 м же­лез­но­до­рож­но­го пу­ти. В ав­гу­сте опе­ра­ция бы­ла ус­пеш­но за­вер­ше­на.

Чер­но­мор­ский флот

1 ию­ля 1944 го­да в 5.00 боль­шие охот­ни­ки 2-го ди­ви­зио­на (БО-102 «Ми­нер», БО-103 «Тор­пе­дист», БО-101 «Ар­тил­ле­рист», БО-104 «Зе­нит­чик», БО-105 «Боц­ман») вы­шли из Ей­ска в Та­мань. Там к ним при­сое­ди­нил­ся «Мар­со­вый», ко­то­рый то­же во­шел во 2-й Вар­нен­ский ди­ви­зи­он боль­ших охот­ни­ков Чер­но­мор­ско­го фло­та.

28 ав­гу­ста БО-103 и БО-106 осу­ще­ст­в­ля­ли ох­ра­не­ние ба­зо­вых траль­щи­ков на пе­ре­хо­де из Но­во­рос­сий­ска в Се­ва­сто­поль. На сле­дую­щий день эти охот­ни­ки вме­сте с дру­ги­ми ко­раб­ля­ми от­ря­да вы­шли из Се­ва­сто­по­ля в Одес­су, ку­да при­бы­ли 30 ав­гу­ста в 9.30. На ко­раб­лях на­хо­дил­ся 331 мат­рос для за­хва­чен­ных ру­мын­ских ко­раб­лей и 333 бой­ца 393-го от­дель­но­го ба­таль­о­на мор­ской пе­хо­ты. По­сле не­боль­шо­го от­ды­ха и мел­ко­го ре­мон­та 1 сен­тяб­ря боль­шие охот­ни­ки вы­шли из Одес­сы в Тен­д­ру и от­ту­да в Кон­стан­цу.

Се­вер­ный флот

На Се­вер­ном фло­те боль­шие охот­ни­ки 122-го про­ек­та за­ни­ма­лись буд­нич­ной во­ен­ной ра­бо­той, а ее хва­та­ло. Ос­ваи­вать но­вые ко­раб­ли, рай­он пла­ва­ния, бла­го­ус­т­раи­вать­ся в ба­зах бы­ло не­ко­гда, и это за­час­тую ска­зы­ва­лось на бое­вой служ­бе. В свя­зи с ак­ти­ви­за­ци­ей бое­вых дей­ст­вий вра­же­ских ПЛ в За­по­ля­рье ко­ман­до­ва­ние СФ уси­ли­ло обо­ро­ну мор­ских ком­му­ни­ка­ций. Бы­ли соз­да­ны Ио­каньг­ская и Кар­ская во­ен­но-мор­ские ба­зы, где ба­зи­ро­ва­лось не­сколь­ко БО. Те­перь су­да со­про­во­ж­да­лись спе­ци­аль­ны­ми про­ти­во­ло­доч­ны­ми ко­раб­ля­ми, имею­щи­ми на воо­ру­же­нии гид­ро­аку­сти­че­скую ап­па­ра­ту­ру и бом­бо­ме­ты.

БО-150 «Мо­то­рист» во­шел в со­став фло­та 4 но­яб­ря 1944 г., а 7 де­каб­ря уже за­дей­ст­во­ван в про­ти­во­ло­доч­ных опе­ра­ци­ях се­вер­нее Киль­ди­на. БО-141 «Ки­ро­вец» был сдан в се­ре­ди­не ле­та 1944 г., а в но­яб­ре шел в ох­ра­не­нии кон­воя ЮВ-5.

БО-142 15 сен­тяб­ря 1944 г. уча­ст­во­вал в ох­ра­не­нии кон­воя ДВ-2. Но из-за пло­хой по­го­ды (ве­тер 5-6 бал­лов, мо­ре 3-4 бал­ла, пас­мур­но, тем­пе­ра­ту­ра +3°С) и не­по­ла­док в ме­ха­низ­мах ко­рабль с раз­ре­ше­ния ко­ман­ди­ра кон­воя 16 сен­тяб­ря взял на об­рат­ный курс, на Дик­сон.

29 де­каб­ря БО-142 на­хо­дил­ся в ох­ра­не­нии траль­щи­ков Т-37 и Т-32. Пло­хая ра­бо­та ГАС при­ве­ла к то­му, что Т-37 был тор­пе­ди­ро­ван не­мец­кой ПЛ, ко­то­рая уш­ла из рай­она без­на­ка­зан­ной.

21 ап­ре­ля 1945 г. из пор­та Лии­на­хам­ма­ри вы­шел кон­вой ПК-9 в ох­ра­не­нии эс­кор­та в со­ста­ве че­ты­рех эс­кад­рен­ных ми­но­нос­цев, двух нор­веж­ских траль­щи­ков, шес­ти боль­ших охот­ни­ков и че­ты­рех тор­пед­ных ка­те­ров. Не­смот­ря на силь­ное ох­ра­не­ние, про­тив­ник все же пред­при­нял не­сколь­ко атак под­вод­ны­ми лод­ка­ми в 12 ми­лях се­вер­нее мы­са Цы­п-На­во­лок. Сна­ча­ла эс­ми­нец «Же­ст­кий» со­вме­ст­но с боль­шим охот­ни­ком БО-131 ата­ко­вал об­на­ру­жен­ную под­вод­ную лод­ку и со­рвал ее ата­ку. За­тем око­ло 7.00 эс­ми­нец «Дерз­кий» и БО-131 ата­ко­ва­ли дру­гую под­лод­ку глу­бин­ны­ми бом­ба­ми и на­ча­ли ее пре­сле­до­ва­ние. Бом­би­ли до тех пор, по­ка кон­вой не про­шел опас­ный рай­он.

Ти­хо­оке­ан­ский флот

До кон­ца 1946 г. за­вод №199 сдал Ти­хо­оке­ан­ско­му фло­ту шесть БО про­ек­та 122-а: «Свя­зист», «Ра­дист», «Сиг­наль­щик», «Аку­стик», «Те­ле­гра­фист» и «Гид­ро­аку­стик». 1 де­каб­ря 1952 г. из этих ко­раб­лей бы­ла сфор­ми­ро­ва­на 145-я бри­га­да охот­ни­ков за под­вод­ны­ми лод­ка­ми. В 1954 г. пять БО бы­ли пе­ре­да­ны КНР (По не­ко­то­рым дан­ным, Ки­таю был пе­ре­дан и шес­той ко­рабль, БО-127 «Гид­ро­аку­стик»).

Поделитесь с друзьями

**ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МПК ПР. 122БИС**

* **Водоизмещение (полное), т:**338
* **Размерения, м:**длина - 52,24; ширина - 6,55; осадка - 2,2
* **ГЭУ:**дизельные моторы 9Д (3х1100 л.с.)
* **Скорость хода, узлов:**18,7
* **Дальность плавания, миль:**3500 (при 12 узлах)
* **Вооружение:**артиллерийское - 1х1 85-мм АУ 90К, 2х1 37-мм АУ 70К, 2х2 12,7-мм пулемета; противолодочное - 2 РБУ, 2 бомбомета, 2 бомбосбрасывателя (30 малых и 30 больших ГБ)
* **Экипаж, чел.:** 54

***Главные размерения***

Длина по К.В.Л. (между перпендикулярами) — 49,50 м., длина наибольшая — 52,2 м., ширина расчетная — 6,20 м., ширина габаритная — 6,5 м., высота борта расчетная (при миделе) 3.60 м., высота надводная габаритная: с мачтой ок. 16,0 м, со склоненной мачтой ок. 9,0 м.

### Часть II Основные тактико-технические элементы и вооружение большого морского охотника пр. 122-6

##### *Тип и назначение корабля*

Мореходный, однопалубный, дизельный, трехвинтовой большой охотник за подводными лодками с надстройкой в носовой части. Предназначен: а) для поиска и уничтожения подводных лодок противника; б) для конвоирования транспортов на прибрежных коммуникациях. Кроме того, корабль может быть использован: а) для несения дозорной службы, службы наблюдения и связи; б) для первоначальной поддержки десанта; в) для постановки мин.

##### *Главные размерения*

Длина по К.В.Л. (между перпендикулярами) — 49,50 м., длина наибольшая — 52,2 м., ширина расчетная — 6,20 м., ширина габаритная — 6,5 м., высота борта расчетная (при миделе) 3.60 м., высота надводная габаритная: с мачтой ок. 16,0 м, со склоненной мачтой ок. 9,0 м.

##### *Водоизмещение и осадки*

Водоизмещение: а) порожнем — 258 т; б) стандартное — 302 т; в) нормальное — 319,0 т; г) полное — 336 т; д) наибольшее — 337 т; е) полное с "Б-1" — 341,0 т; ж) полное с минами — 351,0 т. Осадки средние: а) при водоизмещении порожнем — 1,92 м; б) при стандартном водоизмещении — 2,12 м; в) при нормальном водоизмещении — 2,20 м; г) при полном водоизмещении — 2,27 м; д) при наибольшем водоизмещении — 2,27 м; е) при полном водоизмещении с "Б-1" — 2,30 м; ж) при полном водоизмещении с минами — 2,35 м. Осадки для всех водоизмещении взяты без учета обтекателя "Тамир-II". При опущенном обтекателе "Тамир-II" осадки для всех водоизмещении увеличатся на 1,275 м.

##### *Форма корпуса и основные коэффициенты*

Корпус корабля имеет обводы согласно теоретическому чертежу № 1226-А96-2286сс. Коэффициенты полноты для нормального водоизмещения: водоизмещения — 6 = 0,465; ватерлинии — а = 0,73; миделя р = 0,806.

##### *Остойчивость и мореходность*

Начальная поперечная метацентрическая высота составляет при: стандартном водоизмещении — h1 = 0,48 м; нормальном водоизмещении — h6 = 0,54 м; полном водоизмещении — h3 = 0,62 м:

Остойчивость и мореходные качества корабля обеспечивают ему возможность использования всех видов оружия на полной скорости при состоянии моря до 3-х баллов включительно и при 4-х баллах — на пониженной скорости; безопасное плавание — без ограничения состояния моря.

##### *Непотопляемость, скорость, дальность плавания, поворотливость и маневренность*

Корабль остается на плаву при затоплении двух любых смежных отсеков с сохранением положительной начальной метацентрической высоты.

Наибольшая скорость хода при нормальном водоизмещении, на глубокой воде, при состоянии моря и ветра не свыше 3-х баллов и работе 3-х главных двигателей на полной мощности при ок. 600 об/мин. — 18,8-19,0 узлов.

При температуре воздуха на всасывании дизелей свыше +25 °C скорость корабля понижается соответственно снижению оборотов главных двигателей.

Дальность плавания при полном запасе топлива: а) экономическим ходом со скоростью 12 узлов при работе 2-х бортовых главных двигателей 3000 миль; б) полным ходом (наибольшим возможным) при работе всех трех двигателей — 1000 миль на топливе "Соляр" и 950 миль на топливе "ДС".

Диаметр циркуляции на переднем ходу не более 5-ти длин корабля.

##### *Автономность*

Полный запас топлива (соляра) — 31,5 т. Полный запас топлива (ДС) — 29,9 т. Полный запас смазочного масла — 2,0 т. Полный запас пресной воды — 14,7 т. Запас провизии — 2,34 т. Мертвый запас топлива — 0,56 т. Мертвый запас масла — 0,14 т. Мертвый запас воды — 0,45 т. Вышеуказанные запасы обеспечивают кораблю автономность 10 суток.

##### *Комплектация*

Табель комплектации личного состава: а) офицерский состав — 4 чел. б) старшинский состав — 25 чел. в) матросы — 31 чел. Всего личного состава — 60 чел. Личный состав размещается: а) офицеры — в одноместных и двухместных каютах; б) старшины и матросы в 3-х кубриках.

##### *Общее расположение*

Корабль имеет непрерывную верхнюю палубу, платформы в носовых и кормовых отсеках, 2-х ярусную носовую надстройку с мостиком.

По длине корпус корабля разделен 9-ю водонепроницаемыми переборками, доходящими до верхней палубы, на 10 отсеков.

Расположение вооружения, постов, устройств, жилых, служебных и санитарно-бытовых помещений выполняются в соответствии со следующими чертежами общих расположений: а) вид сбоку и силуэт № 1226-А96-4007; б) вид сверху и расположение в надстройках № 1226-А96-4008; в) продольный разрез № 1226-А96-4009; г) план трюма № 1226-А96-4015; д) поперечные разрезы № 1226-А96-4011.

##### *Артиллерия главного калибра*

**Установки**

85-мм корабельная полуавтоматическая универсальная артиллерийская установка типа "90-К" с броневым щитом установлена на главной палубе в диаметральной плоскости, на переборке № 23

**Боезапас и погреба**

Боезапас 85-мм пушки в количестве 230 унитарных патронов размещен: а) 21 шт. в кранце первых выстрелов; б) остальной боезапас в первом погребе боезапасов. Кранец первых выстрелов металлический, с внутренней частичной изоляцией и герметически закрывающейся дверкой, установлен под настилом банкета. В первом погребе боезапас хранится в сотовых стеллажах с наклонными алькледовыми лотками. Лотки снабжены упорами для установки патронов в положении "товсь". Нижняя часть стеллажа разборная.

Подача патронов из погреба ручная через 2 совка и люк на палубе у переборки на шп. № 28. Погрузка патронов в погреб ручная при помощи троса с мусингами, который хранится в погребе. Запасные индивидуальные принадлежности к артустановке системы "90-К" хранятся в первом погребе и под его платформой; свободная труба хранится на базе.

**Управление артиллерийским огнем**

Управление огнем производится с мостика при помощи телефонов, ревунов и переговорных труб. Наводка осуществляется с помощью автоматических прицелов, установленных на артиллерийской установке "90-К". Для определения дистанции предусмотрен заплечный дальномер "ЗДН". Дальномер крепится по-походному на ходовом мостике.

##### *Артиллерия зенитного калибра*

**Установки**

Две 37-мм зенитных автомата типа "70-К" с броневыми щитами установлены на главной палубе в диаметральной плоскости: а) один на поперечной переборке № 68; б) второй на поперечной переборке № 81.

**Боезапас и погреба**

Боезапас 37-мм автоматов общим количеством 2000 шт. унитарных патронов размещен: а) в первом погребе— 300 шт.; б) во втором погребе— 1460 шт.; в) в 3-х кранцах первых выстрелов на палубе в районе 62–63 шп. — 120 шт.; г) в 12-ти кранцах первых выстрелов под площадками орудий "70-К" — 120 шт.

Кранцы первых выстрелов расположены под площадками "70-К" (по 6 на каждое орудие), подвешены к подвижной платформе автомата со стороны казенной части.

В погребах боезапас зенитных автоматах хранится в штатных ящиках на стеллажах сварной конструкции. Емкость штатного ящика 15 патронов. Первый погреб оборудован стеллажами на 20 ящиков. Второй погреб оборудован стеллажами на 106 ящиков, что дает возможность принять в перегруз 8 ящиков.

Подача боезапаса из погребов к зенитным установкам ручная при помощи троса с мусингами. Трос с мусингами хранится в погребах.

Запасные индивидуальные принадлежности к зенитным автоматам системы "70-К" хранятся под платформой первого погреба; запасные стволы хранятся в погребе № 2.

**Управление артиллерийским огнем**

Управление огнем производится с мостика при помощи телефонов, ревунов и переговорных труб. Наводка 37-мм автоматов осуществляется с помощью автоматических прицелов, установленных на автоматах.

##### *Пулеметы и ручное оружие*

3 12,7-мм спаренных пулемета типа "2М-1" установлены: а) один — в носовой части корабля на банкете, в районе 30 шпангоута; б) два — на палубе по бортам в районе 59 шпангоута.

Боезапас к пулеметам общим количеством 12 000 шт. патронов, из расчета 2000 шт. на ствол размещен: а) в кранцах первых выстрелов — 3000 шт. б) во втором погребе боезапасов — 9000 шт.

Кранцы первых выстрелов металлические, в количестве 6 шт. размещены на палубе вблизи пулеметов. Во втором погребе боезапас хранится в ящиках заводской укупорки на 2-х металлических стеллажах сварной конструкции. Стеллажи могут вместить 60 ящиков, что дает возможность принять в перегруз 7 ящиков, емкостью по 170 патронов.

Ручное оружие предусмотрено: а) винтовок — 24 шт. б) пистолет-пулеметов — 15 шт. в) пистолетов для офицеров — 5 шт. Ручное оружие хранится в пирамидах в коридоре надстройки и погребах №№ 1 и 3.

##### *Противолодочное вооружение*

**Установки**

Для бомбометания на корабле установлены: а) 2 бомбомета модели "БМБ-1"; б) реактивная бомбометная установка "РБУ" из 2-х станков; в) 2 бомбосбрасывателя больших глубинных бомб.

Бомбометы "БМБ-1" установлены на главной палубе на переборке шп. 88 симметрично на оба борта. Два пусковых станка (из 4-х направляющих каждый) реактивной бомбометной установки "РБУ" расположены на главной палубе по бортам в районе 16–22 шп., в корму за волноломом.

Бомбосбрасыватели больших глубинных бомб (на 6 бомб каждый) установлены в кормовой оконечности главной палубы симметрично на оба борта.

**Боезапас и погреба**

На корабль нормально принимается: а) больших глубинных бомб "Б-1" — 30 шт.; б) реактивных малых глубинных бомб — 32 шт. Запас глубинных бомб размещается: реактивные глубинные бомбы для "РБУ": а) в первом погребе боезапаса— 12 шт.; б) во втором погребе боезапаса — 20 шт. Большие глубинные бомбы "Б-1": а) на 2-х бомбосбрасывателях — 12 шт.; б) на втором погребе боезапаса— 18 шт.

Хранение взрывателей "К-3" предусмотрено под платформой первого погреба в специальных герметических кранцах и в специальном шкафе, расположенном во втором погребе. Штоки и лотки для "Б-1" хранятся во втором погребе боезапаса.

Подача "Б-1" из второго погреба на палубу производится ручными лебедками, смонтированными на грузовых балках. Подача реактивных глубинных бомб из погребов на палубу ручная при помощи троса с мусингами.

В перегруз предусмотрен прием 40 шт. бомб "Б-1", с креплением их на минных путях. При этом снимаются с корабля и хранятся на базе: дымаппаратура "ДА-З", шлюпка с креплениями, растрблоками и шлюпбалками.

**Управление стрельбой**

Управление бомбометами "БМБ-1" дистанционное и ручное. Дистанционное управление электрическое и осуществляется из ходовой рубки. Управление бомбосбрасывателями — ручное. Управление огнем "РБУ" осуществляется системой "ПУСРБ", установленной в ходовой рубке.

##### *Химическое вооружение*

Химическое вооружение корабля состоит из: а) съемной дымаппаратуры "ДА-З". установленной на минных рельсовых путях в кормовой части корабля; б) дымошашек марки "МДШ" в количестве 10 шт., из которых: 8 хранятся в румпельном отделении и 2 шт. по бортам корабля в районе 81–84 шп.

Для установки дымошашек предусмотрены опрокидывающиеся корзинки, расположенные попарно с каждого борта в районе 81–84 шп. 4 шт. и на волноломе 2 шт. — по одной с каждого борта. В случае приема на корабль мин корзинки для дымошашек из района 81–84 шп. переносятся на бомбосбрасыватели. Индивидуальная защита личного состава корабля от отравляющих веществ состоит из противогазов, в количестве, превышающем списочный состав команды на 10 %. Противогазы хранятся в кубриках, на БП и КП.

Для дегазации корабль снабжен запасом хлорной извести, комплектами защитной одежды и прочими необходимыми для этого средствами. Хлорная известь в количестве 140 кг хранится в 4-х герметических кранцах, установленных у кожуха дымовой трубы и симметрично от ДП в районе 72–73 шп.

##### *Минное вооружение*

В перегруз на кораблях может быть принято: мин образца 1926 г. до 18 шт., или мин КБ в количестве до 12 штук, или до 16 шт. мин образца 1931 г.

Для размещения мин на корабле предусмотрены рельсовые пути, расположенные на главной палубе и оканчивающиеся в корме съемными скатами. Крепление мин по-походному предусмотрено с помощью палубных стаканов, стропов с талрепами и специальных седел. Ящики с ЗП, УП-ММ и другими деталями для снаряжения мин размещаются при наличии свободного места, во втором погребе боеприпаса. Специальных стеллажей не предусмотрено.

При приеме на корабль мин снимаются и хранятся на базе: дымаппаратура "ДА-З". шлюпка с креплениями, растрблоками и шлюпбалками и 12 больших глубинных бомб с бомбосбрасывателем.

На корабле предусмотрена возможность применения буксируемой мины, для постановки которой в кормовой части корабля предусмотрен стандерс для минбалки. В качестве минбалки используется одна из шлюпбалок. Предусмотрена возможность снабжения корабля имуществом подрывной команды 3-го разряда с хранением запалов первичных детонаторов в сейфе командира корабля.

##### *Средства внешней связи и наблюдения*

**Приемо-передающие радиостанции связи**

В радиорубке устанавливаются: а) 1 — К.В. передатчик типа "Р-644"; б) 1 — приемо-передатчик У.К.В. типа" Р-609";в) 1 —всеволновый приемник типа "Р-673"; г) 1 —коротковолновый приемник типа "Р-671"; д) 1 — радиотрансляция типа "МКТУ-3" (П-472); е) 1 — кварцевый гетеродин типа 528. На ходовом мостике и в ходовой рубке устанавливаются выносные посты связи радиостанции "Р-644" для связи командира с внешними корреспондентами и радистом.

Кроме перечисленных радиостанций на корабле предусмотрены: а) аварийная станция типа "Р-659"; б) десантная станция типа "Р-115".

**Антенны аппаратуры радиосвязи**

Предусмотрены следующие антенны: а) Г-образная однолучевая антенна для К.В. передатчика "Р-644" и приемников; б) штыревая антенна высотой h = 6 м для передатчика "Р-644" и приемников: в) штыревая антенна высотой h = 6 м для приемников — 2 штуки: г) симметричный вибратор для приемо-передатчика типа "Р-609"; д) бросательная антенна (аварийная) длиной 1= 15 м, хранящаяся в радиорубке. Радиолокационные станции наблюдения и обнаружения

В радиолокационной рубке установлены: а) радиолокационная станция обнаружения типа "Линь": б) аппаратура опознавания типа "Факел-М" (запросчик — "Факел-МЗ" и ответчик — "Факел-МО)":

Антенны, входящие в комплект радиолокационной станции и аппаратуры опознавания, устанавливаются: а) антенна "АУ" станции "Линь" — на топе мачты; б) антенна типа "АОК" аппаратуры "Факел-М" на топе мачты на кронштейне.

##### *Гидролокация*

В рубке гидролокации устанавливаются приборы гидролокационной станции типа "Тамир-II" и поворотно-выдвижное устройство. Приборы управления и контроля станции: измерительный пульт, рекордер — устанавливаются в ходовой рубке.

Командный пост и громкоговоритель устанавливаются на ходовом мостике.

Питание аппаратуры, перечисленной в п.п. 71,73 и 75, обеспечивается агрегатами и аккумуляторами, установленными в специальных помещениях.

##### *Посты наблюдения за морем и воздухом*

Для осуществления визуальной связи на корабле предусмотрены: а) 1 — пост сигнальщиков — на палубе надстройки II яруса, в районе мачты; б) 2 — площадки для сигнальщиков, в кормовой части крыльев мостика с обоих бортов; в) 1 —пост для вперед смотрящего, в носовой части корабля у гюйсштока.

**Средства визуальной и звуковой связи**

Визуальная связь корабля осуществляется при помощи сигнальных и семафорных флагов, фальш-вееров, сигнальных шаров, конусов и цилиндров, ракет, пистолета "Вери", прожекторов, а также сигнальных и отличительных огней. Звуковая связь корабля осуществляется при помощи воздушного тифона и сирены, ручных мегафонов, ручных свистков и корабельного колокола.

##### *Навигационное оборудование*

Два 127-мм магнитных компаса с котелком донного освещения на круглом нактоузе установлены: а) один на ходовом мостике, на высоком нактоузе — главный компас; б) один в ходовой рубке, на низком нактоузе — путевой компас. Шлюпочный 75-миллиметровый компас установлен в румпельном отделении.

Корабль снабжается штурманскими приборами и оборудованием согласно ведомости снабжения.

Для ручного лота в носовой части корабля на левом борту предусмотрена поворотная стрела лота.

##### *Водонепроницаемость*

Водонепроницаемость корпуса испытывается согласно "Схемы непроницаемых отсеков" и "Программы испытания непроницаемости корпуса", составленных в соответствии с нормами "Испытание непроницаемости стальных корпусов надводных кораблей и судов ВМС".

##### *Система набора корпуса*

Корпус корабля набран по поперечной системе и подкреплен продольными ребрами жесткости, расположенными по днищу на расстоянии между собой 300–400 мм, по борту 350–600 мм и по палубе 300–450 мм. Корпус сварной конструкции с максимальным применением секционной сборки.

Соединение съемных участков палубы с основным набором и настилом палубы выполнено сварное. Надстройка корабля клепаной конструкции с применением однорядной и двухрядной клепки дюралюминиевыми заклепками диаметром 5 мм.

**Балласт**

В районе 68–76 шп., между продольными ребрами жесткости "б" в днищевой части корабля, укладывается балласт в количестве 7 тонн, состоящий из литых чугунных балластин целых и колотых, заливаемых жидким раствором цемента или гудрона.

В районе 57–64 шп. на правом борту между продольными ребрами жесткости "б" и "в", укладывается дополнительный балласт в количестве 2,1 тонны.

**Форштевень и кили**

Форштевень наклонного типа состоит из 3-х частей: верхняя часть кованая, отделанная листовой сталью толщиной 6 мм, нижняя часть литая их 2-х частей, соединенных между собой при помощи сварки с установкой компенсационных книц в месте соединения.

Киль вертикальный, разрезной на поперечных переборках, проходит от 4 до 79 шп., причем между шпангоутами 28–31 разрезается шахтой прибора "Т-11", а на шп. 36–38, ввиду установки лага, прерывается и компенсируется спрингерами, установленными в плоскости ребра жесткости "а".

Наружные скуловые кили из листов толщиной 8 мм установлены в районе 32–72 шп. по обоим бортам. Свободные кромки скуловых килей обделаны трубой.

**Наружная обшивка**

Поясья наружной обшивки имеют следующие толщины: а) килевой пояс в районе от форштевня до 38 шп., от 46 до 81 шп. и по кормовому подзору от 94 шп. из листов толщиной 5 мм; от 38 до 46 шп. из листов толщиной 7 мм, от 81 до 88 шп. из листов 6 мм.

В районе баллера руля имеется утолщенный лист толщиной 10 мм; б) первый пояс на левом борту от форштевня до кормовой оконечности из листов: в нос от 68 шп. толщиной 5 мм, в корму толщиной 6 мм. В районе 38–47 шп. толщиной 7 мм.

На правом борту: от форштевня до 38 шп., в районе 47–54 шп. наружная обшивка из листов толщиной 5 мм, в районе от 68 шп. до кормовой оконечности из листов толщиной 6 мм, в районе 38–47 шп. и 54–68 шп. из листов толщиной 7 мм; в) второй пояс от форштевня до кормовой оконечности из листов: в носовой и кормовой оконечностях и в районе 38–46 шп. из листов толщиной 6 мм. в средней части из листов толщиной 5 мм, на правом борту в районе 54–68 шп. из листов толщиной 7 мм; г) третий пояс — от форштевня до кормовой оконечности из листов: в носовой части до 38 шп. и в районе 54–68 шп. правого борта толщиной 6 мм, остальные листы толщиной 5 мм; д) четвертый пояс (ширстрек) от форштевня до кормовой оконечности из листов: в районе 20–30 шпангоутов толщиной 5 мм, остальные — толщиной 4 мм. Утолщенные листы в районах установки вспомогательных дизель-генераторов (38–47 и 54–68 шп.) из стали 3 по ГОСТу 380-50.

**Поперечные переборки**

Поперечные водонепроницаемые переборки установлены на шпангоутах №№ 10,23,28,38,53,68,76, 81, 88. Нижние поясья переборок из листов толщиной 3, 4, 6 мм. Средние поясья из листов толщиной 2, 3,4 мм. Верхние поясья из листов толщиной 3,4 мм. Стойки жесткости из листов 3x80, Зх 100. Зх 120 и отделочных полос 4x60 и 6x60. Шельф по переборке № 10 состоит из листа 3x120 и отделочной полосы 6x60.

**Выгородки**

Для хранения топлива, воды и масла в корпусе корабля сделаны выгородки, образующие вместе с наружной обшивкой, платформами и переборками — топливные, водяные и масляные цистерны. Продольные и поперечные выгородки в офицерских помещениях выполнены из дюраля толщиной 2 мм, или из стали толщиной 1,5 мм.

Стенки и настил цистерн выполнены из листов толщиной 3–4 мм. Ребра жесткости цистерн Т-образного профиля из листов 3x80, 4х100 и 3х100 с полкой из полос 6x60 и 4x60. Дополнительные ребра жесткости из полос 4x40.

##### *Оборудование помещений*

**Оборудование жилых помещений офицеров**

Каюта командира оборудована: диваном с откидной спинкой, столом-бюро, шкафом для платья, местным мягким диваном, полумягким стулом, полкой для книг, вешалкой на три крючка, подвесным шкафом, зеркалом, двумя кронштейнами для занавесок, двумя занавесками к иллюминаторам, ковром, двумя ящиками-сейфами для запалов, ящиком-сейфом для секретных документов, кронштейном с портьерой над диваном, полочкой для графина, эмалированной плевательницей, пепельницей из пластмассы.

Две двухместные каюты офицеров оборудованы каждая: диваном мягким с подъемной спинкой, используемой в качестве подвесной койки, двумя шкафами для платья, одним местным мягким креслом, одним столом-бюро, полкой для книг, полумягким стулом, полкой для графина, кронштейном с портьерой на дверь, двумя кронштейнами для занавесок, двумя занавесками к иллюминаторам, вешалкой на 3 крючка, шкафом подвесным с зеркалом, ящиком-сейфом для секретных документов, пепельницей из пластмассы, эмалированной плевательницей, ковром.

Запасная каюта оборудована: столом, полумягким диваном с откидной спинкой, складным табуретом, полкой для туалетных принадлежностей, кронштейном с портьерой для двери, кронштейном с занавеской к иллюминатору, зеркалом, пепельницей из пластмассы, эмалированной плевательницей, двумя настенными ковровыми дорожками шириной 500 мм, полкой для графина и вешалкой на 1 крючок.

Ковры в офицерских помещениях — из ковровой дорожки шириной не менее 1000 м. В офицерских помещениях мягкая мебель снабжена чехлами.

**Оборудование жилых помещений команды**

Кубрик № 1 на 15 человек оборудован: пятью рундучными койками и соответственно над ними десятью подвесными койками, одним обеденным складным столом, двумя складными банками, двумя шкафами для личных вещей матросов, вешалкой на 15 крючков, зеркалом с полочкой, двумя шкафами для противогазов на 4 отделения каждый, лагуном для питьевой воды на 10 литров с поддоном, одним огнетушителем, двумя пепельницами из пластмассы, двумя эмалированными плевательницами, четырьмя кронштейнами для занавесок, четырьмя занавесками к иллюминаторам и плетеным матом у трапа.

В качестве входного тамбура в кубрике предусмотрена портьера из тяжелой материи, подвешенная к нижней кромке комингса входного люка. Кубрик № 2 на 24 человека оборудован: восемью рундучными койками и соответственно над ними шестнадцатью подвесными койками, двумя складными обеденными столами, столом на одной ножке, пятью пятиместными шкафами для личных вещей матросов, одним шкафом-аптечкой, двумя складными банками, двумя стол-шкафами подвесными, одним шкафом для противогазов на 12 отделений, вешалкой на 24 крючка, лагуном для воды на 10 литров с поддоном, двумя зеркалами с полками, одним складным табуретом, шестью кронштейнами для занавесок, шестью занавесками к иллюминаторам, одним огнетушителем, двумя пепельницами из пластмассы, двумя эмалированными плевательницами и плетеным матом у трапа.

Входной тамбур образуется переборкой № 76. двумя продольными и одной поперечной выгородками. Поперечная выгородка снабжена двухстворчатой дверью.

Кубрик № 3 на 15 человек оборудован: пятью рундучными койками, соответственно над ними десятью подвесными койками, двумя пятиместными и двумя двухместными и одним одноместным шкафами для личных вещей матросов, двумя складными обеденными столами, двумя складными скамьями-банками, вешалкой на 15 крючков, зеркалом, шкафом на 8 отделений для противогазов, четырьмя кронштейнами для занавесок, четырьмя занавесками к иллюминаторам, одним огнетушителем, двумя пепельницами из пластмассы, двумя эмалированными плевательницами, плетеным матом у трапа и лагуном для питьевой воды на 10 литров с поддоном. Входной тамбур в кубрике образуется переборкой № 76, двумя продольными выгородками и портьерой из тяжелой материи, подвешенной между выгородками.

**Оборудование кают-компании**

Кают-компания оборудована: буфетом, столом, двумя мягкими диванами, полкой для книг, шкаф-аптечкой, полкой для вентилятора, рамкой портретной, столиком, двумя полумягкими стульями, вешалкой на 6 крючков, полочкой для графина, пепельницей, плевательницей, ковром, двумя кронштейнами для занавесок, двумя занавесками к иллюминаторам, кронштейном с портьерой для двери (устанавливается с заказа 900) и зеркалом.

**Оборудование камбуза, душевых, раздевален, умывальных и гальюнов**

Помещение камбуза оборудовано: столом с мойкой, герметическим столом-шкафом для провизии, полкой для тарелок, кронштейном с крючками, вешалкой-вертушкой для полотенца, вешалкой на 1 крючок, электрическим камбузом, кубом для кипятка и поддоном для парового куба. С наружной стороны стенки камбуза установлен огнетушитель. Умывальная и гальюн офицеров оборудованы: зеркалом, полочкой для туалетных принадлежностей, вешалками на 1 и 2 крючка, угловым местным шкафом под умывальник, карманом для бумаги и подножными решетками.

Умывальник и душевая команды оборудованы: двумя зеркалами, тремя полочками для туалетных принадлежностей, вешалками на 1 и 2 крючка, угловым сидением, портьерой, кронштейном для портьеры и подножными решетками. Гальюн команды оборудован: двумя карманами для бумаги и вешалкой на два крючка и подножными решетками.

**Оборудование служебных помещений**

Коридор офицерских помещений оборудован: ковровой дорожкой шириной не менее 1000 мм, плетеным матом и одним огнетушителем. Румпельное отделение оборудовано: стеллажом для запчастей, шкафом для инструмента, стеллажами для дымошашек и огнетушителем.

Ходовой мостик оборудован: ящик для фальшвееров, кисой для сигнальных флагов на 64 гнезда, конторкой для сигнальщика, двумя кисами для биноклей, ящиком для головного телефона, шкафом для противогазов на 6 отделений, двумя шкафами для защитной одежды на 3 комплекта каждый и двумя шкафами для противогазов на одно деление каждый.

Коридор надстройки 1-го яруса оборудован: шкафом для ключей, шкафом для увольнительных знаков, доской для объявлений, пирамидой для винтовок, двумя плетеными матами и откидной полкой. Сушильный шкаф оборудован: двумя кронштейнами с крючками и металлической решеткой.

##### *Судовые устройства*

**Якорное устройство**

Корабль снабжен двумя становыми якорями Холла весом по 450 кг каждый. Якоря убираются в стальные втяжные клюзы, установленные в носовой части корабля.

Якоря снабжены якорными цепями с распорками, калибром 22 мм. Цепь правого якоря длиной 150 м (6 смычек), цепь левого якоря — 100 м (4 смычки). Каждая якорная цепь убирается в свой цепной ящик, расположенный в форпике под платформой. Для прохода цепей на палубе установлены стальные литые палубные клюзы, а между палубой и платформой — направляющие цепные трубы, сваренные из листовой стали. Коренной конец каждой якорной цепи посредством глаголь-гака крепится в жвакогалсовой смычке, которая, в свою очередь, крепится к обуху, приваренному к набору корпуса.

На корабле, на каждую якорную цепь предусмотрены стопора: а) стопор Легофа; б) цепной стопор для крепления якоря по-походному; в) цепной стопор для крепления цепи при стоянке корабля на якоре.

Для выбирания якорей, а также для швартовки в носовой части корабля установлен электроручной якорно-швартовый шпиль ШЭРЗД по ТУ 223-572-48, обеспечивающий на корабле: а) среднюю скорость выбирания якорной цепи — ок. 15 м/мин. б) скорость выбирания швартовов — ок. 18 м/мин.

**Рулевое устройство**

Управление кораблем обеспечивается одним подвесным балансирным рулем. Перо руля, площадью 2,0 м2 сварное пустотелое, обтекаемого профиля. Каркас пера руля состоит из рудер-писа с приварным фланцем, вертикальных и горизонтальных ребер жесткости. Обшивка пера руля выполнена из листовой стали, толщиной в 3 мм.

Полость пера руля заполнена смесью крошеной пробки с гудроном. Баллер руля — стальной кованый. В нижней части баллер имеет откованный заодно целое с ним фланец, к которому на болтах крепится перо руля. Баллер имеет две опоры: нижнюю — опорный подшипник скольжения с сальником и верхнюю — состоящую из опорного подшипника скольжения и упорного шарикоподшипника. К подшипникам подведена густая смазка с помощью колпачковых масленок.

Для управления рулем в румпельном помещении установлена электроручная машина "РЭР2" по ТУ 233-343-47, управление которой осуществляется с трех постов, из которых: два электрических, установленных на ходовом мостике и в ходовой рубке, и один ручной — установлен непосредственно на машине. Рулевая машина обеспечивает перекладку руля на угол ±35°, при работе одним электродвигателем за 30 секунд и при работе двумя электродвигателя ми за 20 секунд.

Кроме установленных на рулевой машине электрических путевых выключателей, рулевое устройство снабжено механическим ограничителем угла перекладки руля, а также клиновым колодочным тормозом.

**Швартовное устройство**

На 10-м, 53-м и 88-м шпангоутах, симметрично по обоим бортам, установлены шесть швартовых сварных наклонных кнехтов диаметром 150 мм. Для направления швартовов на 7-м. 51-ми 90-м шпангоутах, симметрично по обоим бортам установлены шесть стальных литых киповых планок длиной 600 мм.

В качестве швартовых корабль имеет три стальных оцинкованных троса диаметром 16,5 мм, длиной по 50 м каждый и два пеньковых смольных троса окружностью 75 мм, длиной по 50 м каждый.

Для хранения стальных швартовых и буксирного тросов на палубе установлены две вьюшки: одна в носовой части корабля на 28-м шпангоуте, другая — в кормовой части корабля — в районе 72–73 шп.

Операции швартовки в кормовой части корабля производятся вручную, в носовой части — при помощи электроручного якорно-швартовного шпиля ШЭВЗД. Для подвешивания мягких кранцев, на 23-м. 61-м и 84-м шпангоутах, симметрично по обоим бортам установлены шесть стальных уток. Для хранения мягких кранцев, на палубе в районах 24 шп. и 85–86 шп. установлены 4 корзины.

**Буксирное устройство**

Буксировка корабля в кильватер производится за фундамент носового орудия. Для буксировки других кораблей в кормовой части установлен битенг. Для направления буксирного троса в носовой и кормовой частях корабля установлены буксирные полуклюзы. В качестве буксирных тросов корабль снабжен двумя стальными оцинкованными канатами диаметром 22,5 мм, длиной по 150 м каждый.

**Шлюпочное устройство**

Корабль снабжен 4-х весельным ялом. Ял хранится на стальных сварных двухсторонних съемных ростр-балках, устанавливаемых на левом борту в районе 69–77 шп. В походном положении ял найтовится по штормовому посредством найтовых с винтовыми стяжками (талрепами). Для спуска яла на воду, а также для подъема его на борт имеются две съемные поворотные шлюпбалки, устанавливаемые в заваливающиеся, по-походному, стандерсы.

В качестве спасательных средств корабль снабжается четырьмя резиновыми лодками типа ЛГ-12 и шестью спасательными кругами диаметром 760 мм. На леерах надстройки второго яруса, банкета и в носу корабля имеются съемные парусиновые обвесы. В районах установки орудий и пулеметов (на 59 шп.) на леерном ограждении установлены съемные сетки ограждения.

##### *Рангоут и такелаж*

В носу корабля установлен съемный гюйсшток, несущий на себе штаговый и гюйсштоковый фонари. Башмак гюйсштока приварен к наметке носового буксирного полуклюза. В корме корабля установлен склоняющийся флагшток, несущий на себе гакобортный, якорный и кильватерный фонари. Флагшток снабжен флагфалом.

В кормовой части мостика установлена мачта из стальных труб, раскрепленная вантами из стального оцинкованного троса. Основание мачты закреплено на степсе на главной палубе. Мачта проходит через надстройки первого и второго ярусов и на палубе надстройки второго яруса имеет шарнирное фланцевое соединение, для склонения ее верхней части.

Мачта имеет три реи, гафель, площадку для обслуживания радиолокационной антенны, фонари сигнальных огней, радиоантенны, радиолокационную антенну, сигнальные фалы, струны для подъема сигнальных фигур. По длине мачты, с мостика до площадки установлен скоб-трап.

**Устройства для погрузки глубинных бомб**

Для погрузки больших глубинных бомб в погреб и для выгрузки их из погреба на палубу, у люков погреба установлены две (по одной на каждый люк) поворотные грузовые балки. снабженные ручными лебедками.