

которые в боевом положении располагались таким образом, что стрельба могла вестись при любом угле горизонтального наведения².

В боекомплекте батарей ТМ-I-180 имелись бронебойный, полубронебойный и осколочно-фугасный снаряды, а также дистанционная граната с трубкой ВМ-16, но стрельба из пушки велась в основном бронебойным и осколочно-фугасным снарядами образца 1928 года массой 97,5 кг с разрывными зарядами массой 1,95 и 7,97 кг соответственно. Масса метательного заряда составляла 37,5 кг.

Для повышения скрытности позиции во время стрельбы сотрудники морского научно-исследовательского полигона разработали беспламенные заряды, изготавливавшиеся из обычных зарядов с помощью специальных добавок (пламегасителей). Такие заряды не давали яркой вспышки при выстреле.

В 1938 году Артиллерийское управление выдало тактико-техническое задание на разработку 180-мм лёгкого фугасного и подкалиберного снарядов.

Проект лёгкого снаряда был разработан НИИ-24. Снаряд имел массу 70 кг при массе разрывного заряда 10,9 кг. Он снабжался двумя взрывателями: головным РГМ и донным МРД. Штатный метательный заряд обеспечивал снаряду начальную скорость, равную 1050 м/с, и максимальную дальность стрельбы 48 км.

Подкалиберный снаряд имел калибр 110 мм, массу (предположительно) — 18 кг, начальную скорость — 1550 м/с, максималь-

ную дальность стрельбы — 90 км. Партия этих снарядов была заказана промышленности на 1941 год, однако данных об их применении нет.

По конструкции транспортёр ТМ-I-180 являлся выдающимся достижением своего времени в области артиллерии и по тактико-техническим характеристикам превосходил зарубежные аналоги.

Первая установка ТМ-I-180 в декабре 1934 года успешно прошла испытания, и в 1936 году была сформирована батарея, вооружённая установками ТМ-I-180. Всего же к началу Великой Отечественной войны было выпущено 20 таких установок, сведённых в 5 батарей.

Батарея ТМ-I-180 состояла из четырёх транспортёров. За каждым из них было закреплено по два вагона-погреба вместимостью 102 заряда в одном и 204 полузаряда в другом³.

Тяжёлые железнодорожные артиллерийские установки в основном предназначались для борьбы с кораблями противника. Например, три 356-мм, три 305-мм и восемь 180-мм орудий совместно со стационарными береговыми батареями калибра 152—305 мм прикрывали огнём вход в Финский залив⁴.

Очевидно, командованию Красной армии также захотелось получить такое грозное оружие, поэтому в феврале 1938 года было выдано тактико-техническое задание на разработку тяжёлых железнодорожных артиллерийских установок нового поколения: 356-мм пушечной железнодорожной артиллерий-

ской установки ТП-1 и 500-мм гаубичной железнодорожной артиллерийской установки ТГ-1. Предполагалось, что новые установки одинаково эффективно будут бороться с «линейным флотом и с мониторами противника» и с его важными наземными целями, поскольку они проектировались для ведения огня с железнодорожной колеи и бетонного основания. Кроме того, установки должны были перебрасываться по стандартной железнодорожной колее СССР (1524 мм) со скоростью 50 км/ч и иметь возможность перехода на западную колею (1435 мм). К 1942 году планировалось изготовить 14 установок этого типа. Но работа над проектом шла с большим отставанием от плановых сроков, и к началу Великой Отечественной войны фактически был изготовлен лишь один универсальный транспортёр и заложен другой. Начавшаяся война похоронила проект⁵.

Тяжёлая железнодорожная артиллерийская система ТМ-III-12 успела принять участие в Советско-финляндской войне 1939—1940 гг. в составе 17-й отдельной железнодорожной артиллерийской батареи. Эти артиллерийские установки, перемещаясь по круговой ветке Белоостров — Сестрорецк, использовались для обстрела мощных защитных сооружений линии Маннергейма, а также Выборга⁶.

Действия 17-й отдельной железнодорожной артиллерийской батареи заслужили высокую оценку командования⁷. Хотя корректировка огня, как правило, не велась. Информацию об эф-

Железнодорожный транспортёр ТМ-III-12 с 305-мм пушкой



Железнодорожный транспортёр ТМ-I-180 со 180-мм пушкой

