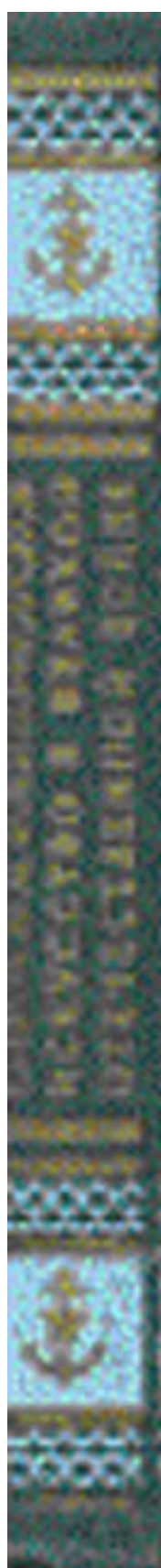


Б. И. АИРАТОВ + И. В. ДАШАСЫП

СОБЕТКОИ
НОБЕТРА
МАТРОК
МАТРОК



Ачкасов Василий Иванович, Павлович Николай Брониславович

Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне

Аннотация издательства: В предлагаемой читателю монографии прослеживается процесс развития форм и способов вооруженной борьбы на море. Авторы монографии анализируют основные боевые события на морских театрах Великой Отечественной войны в рамках оперативного искусства и тактики Советского Военно-Морского Флота. Книга рассчитана на офицеров, генералов и адмиралов Военно-морского Флота, курсантов военно-морских училищ, слушателей военных академий, а также на всех изучающих историю минувшей войны.

СО Д Е Р Ж А Н И Е

Предисловие
Введение
Глава первая. Военно-Морской Флот СССР в предвоенные годы и характер его стратегического использования во время Великой Отечественной войны
Глава вторая. Военно-морской флот фашистской Германии перед нападением на Советский Союз
Глава третья. Оборонительные минные заграждения
Глава четвертая. Оборона военно-морских баз
Глава пятая. Морские десанты
Глава шестая. Отражение морских десантов
Глава седьмая. Артиллерийская поддержка сухопутных войск
Глава восьмая. Действия на морских сообщениях
Глава девятая. Защита своих морских коммуникаций
Глава десятая. Повседневная боевая деятельность
Заключение
Примечания

Предисловие

Военно-морское искусство является составной частью советской военной науки, областью военно-морской теории. Оно включает в себя стратегическое использование ВМФ, его оперативное искусство и тактику.

Стратегическое использование ВМФ в рамках единой советской военной стратегии охватывает вопросы, связанные с определением задач ВМФ в вооруженной борьбе, состава необходимых для этого сил и их организации, с разработкой стратегических форм, способов и планов использования ВМФ для решения поставленных задач.

Оперативное искусство ВМФ, подчиненное задачам стратегического использования ВМФ, включает в себя теорию и практику подготовки и ведения самостоятельных операций оперативными объединениями или соединениями военно-морских сил, а также их совместных операций с объединениями или соединениями других видов Вооруженных Сил.

Кроме того, оперативное искусство ВМФ рассматривает вопросы, связанные с подготовкой и ведением систематических действий военно-морских сил, направленных на создание благоприятного оперативного режима на театре (систематическая разведка, наблюдение на определенных рубежах и в районах, все виды обороны на театре и т. п.).

Тактика ВМФ занимается вопросами теории и практики подготовки и ведения боевых действий соединениями, кораблями и частями каждого из родов военно-морских сил для [4] достижения целей, определенных оперативным искусством, и их совместных действий с соединениями и частями других видов Вооруженных Сил.

Единство основ советского военного и военно-морского искусства определяется прежде всего общностью их теоретической базы — марксизма-ленинизма, единым пониманием сущности войны и целей вооруженной борьбы.

Развитие военно-морского искусства происходит непрерывно как в военное, так и в мирное время, представляя собой сложный процесс последовательного изменения и постепенного отмирания старых и возникновения новых форм и способов вооруженной борьбы на море. Этот процесс протекает в соответствии с диалектической теорией развития, указывающей единственно правильный путь познания.

Во время войны темпы данного процесса возрастают, так как возникает необходимость быстрого изменения форм и способов ведения всех видов военных действий на море (исходя из конкретных задач сторон и обстановки), исключающих шаблон.

Отживающие формы и способы ведения военных действий на море, организации военно-морских сил и их подготовки уступают место более совершенным формам и способам, соответствующим требованиям современности.

Закон перехода количественных изменений в качественные позволяет объяснить причины, в результате которых способы и формы военных действий на море, организации военно-морских сил и их подготовки в процессе своего развития претерпевают качественные изменения. Так, например, возможность массированного использования подводных лодок и авиации против конвоев оказала серьезное влияние на формы и способы действий на

океанских и морских коммуникациях противника и при защите своих коммуникаций. Закон единства и борьбы противоположностей вскрывает источники развития способов и форм военных действий, внутренний импульс этого развития, двигательную силу, заключающуюся в противоположности средств удара и защиты, средств наступления и обороны.

Закон отрицания характеризует основное направление развития военно-морского искусства по восходящей линии, от простого к сложному, от низшего к высшему. Возникая из [5] недр предшествовавшего периода развития военно-морского искусства, новые формы и способы ведения военных действий содержат лучшие черты ранее существовавших.

Новые формы и способы военных действий на море становятся действительными лишь тогда, когда они фактически оказываются лучше старых, когда в них отрицание является подлинным условием развития, когда в них новаторство не служит самоцелью.

«Не голое отрицание, не зряшнее отрицание, не скептическое отрицание, колебание, сомнение, — указывал В. И. Ленин, — характерно и существенно в диалектике, — которая, несомненно, содержит в себе элемент отрицания и притом как важнейший свой элемент, — нет, а отрицание как момент связи, как момент развития, с удержанием положительного, т. е. без всяких колебаний, без всякой эклектики» [1]

Решение ряда крупнейших проблем в области боевой техники в течение нескольких последних десятилетий, оказавшееся возможным в результате достижений, связанных с научно-технической революцией, обусловило увеличение динамики вооруженной борьбы и потребовало коренного пересмотра всей системы взглядов на формы и способы ведения военных действий на море. Однако это не только не умалило значения опыта, полученного Военно-Морским Флотом Советского Союза во время Великой Отечественной войны, но и увеличило его ценность, так как он позволяет с достаточной определенностью выявить возможные основные направления дальнейшего развития военно-морского искусства.

Исследование накопленного опыта не может ограничиваться систематизацией фактов, составлением описаний кампаний, операций, боев и статистикой потерь. Необходим анализ боевых событий, позволяющий выявить последовательное развитие советского военно-морского искусства в Великой Отечественной войне. Нужно показать, как это было и почему было именно так. Таковую цель и преследовали авторы настоящего труда.

Объем опыта, полученного Военно-Морским Флотом СССР в Великой Отечественной войне, настолько велик и разносторонен, что вряд ли возможно в одном труде полностью исследовать развитие советского военно-морского искусства [6] в 1941-1945 гг. Поэтому в данной работе рассматривается развитие советского военно-морского искусства лишь в наиболее характерных видах военных действий Военно-Морского Флота СССР в минувшей войне. Фактический ход рассматриваемых боевых событий изложен в сжатом виде, в объеме, необходимом для частных и общих выводов. Оперативно-тактические термины, применяемые в труде, соответствуют терминологии, существовавшей в официальных руководящих документах предвоенных лет и периода Великой Отечественной войны.

Опыт военных речных флотилий, требующий вследствие особенностей в природе их действий отдельного исследования, в настоящем труде не отражен. [7]

Введение

Великая Отечественная война занимает в истории советского военно-морского искусства по целому ряду причин совершенно особое место. К наиболее важным из этих причин следует отнести характер основных задач, стоявших перед Военно-Морским Флотом СССР, особенности действий по их выполнению и, наконец, небывалую в отечественной истории напряженность этих действий на всех морских, озерных и речных театрах.

Масштабы и темпы борьбы, которую вели Советские Вооруженные Силы с наиболее мощной в мировой истории военной силой фашистской Германии, требовали от Военно-Морского Флота СССР одновременных усилий на Северном, Балтийском, Черноморском, а в конце войны и на Тихоокеанском театрах, на Ладоге, Чудском озере, Припяти, Днепре, Волге и Дунае. Такого напряжения русские и советские военно-морские силы не испытывали ни в одной из прежних войн.

При исследовании процесса развития советского военно-морского искусства во время Великой Отечественной войны следует считаться с влиянием на этот процесс ряда постоянно действующих факторов. Основными из них являлись военно-технический, военно-экономический и морально-политический факторы.

Существенное влияние оказывал первый — военно-технический, находивший свое выражение в фактическом составе Военно-Морского Флота Советского Союза на каждом из периодов войны, в оружии и боевой технике, которыми он располагал.

Гигантская по объему работа, выполненная в предвоенные годы советским народом, руководимым Коммунистической партией Советского Союза, обеспечила укрепление обороноспособности [8] страны, и в частности создание современного Военно-Морского Флота.

В результате постоянной заботы партии и правительства наш Военно-Морской Флот в течение двух первых пятилеток получил новые надводные корабли и подводные лодки. По мере дальнейшего развертывания судостроительной промышленности темпы и объем этого обновления в третьей пятилетке еще более возросли. Боевые корабли, построенные по программам первых трех пятилеток, вполне отвечали требованиям того времени и по своим качествам не уступали кораблям наиболее крупных иностранных флотов, а по некоторым оперативно-тактическим свойствам даже превосходили их.

В те же годы практически создавалась авиация Военно-Морского Флота. Благодаря усиленному вниманию к этому роду военно-морских сил самолетный парк авиации Военно-Морского Флота к началу войны насчитывал более 2500 самолетов [\[2\]](#).

В результате широко развернутого строительства береговых оборонительных сооружений, качественного и количественного роста материальной части береговой артиллерии и новых формирований ее частей и соединений с 1929 по 1941 г. возросла мощь береговой обороны. Одновременно шло успешное строительство новых баз и портов, а также модернизировались и расширялись ранее построенные.

Война показала, что взгляды на стратегическое и оперативно-тактическое использование сил и средств Военно-Морского Флота СССР, сформировавшиеся в предвоенный период, в основном были правильными.

Несмотря на исключительно высокие темпы перевооружения Советской Армии, равно как и строительства Военно-Морского Флота, процесс этот к моменту нападения фашистской Германии на СССР еще не был завершен.

Выявленные в начальный период войны недостатки в составе сил Военно-Морского Флота и его вооружении начали устраняться сразу же в меру имевшихся возможностей. Прежде всего это относилось к авиации Военно-Морского Флота, достаточно быстрое перевооружение которой новой материальной частью и последовательный рост самолетного парка благоприятствовали увеличению ее удельного веса в системе проводимых флотами операций и боевых действий. Значение авиации ВМФ как ударной силы в действиях на море начало сказываться с 1942 г. и достигло своего максимума в 1944-1945 гг.

В годы Великой Отечественной войны ВМФ пополнился рядом боевых кораблей и катеров преимущественно тех классов, в которых нужда была особенно велика (больших и малых охотников, [9] тральщиков, катеров-тральщиков, торпедных катеров, бронекатеров). Даже судостроительная промышленность в условиях блокированного Ленинграда построила для Краснознаменного Балтийского флота малые бронированные канонерские лодки, тральщики, охотники за подводными лодками, десантные тендеры.

Северный флот, несмотря на значительные трудности в маневрировании силами между морскими театрами, пополнился во время войны несколькими подводными лодками, лидером и двумя эскадренными миноносцами из состава Тихоокеанского флота.

Наконец, за время войны было заново создано боевое ядро Азовской, Волжской, Днепровской и Дунайской военных флотилий, состоявшее из боевых кораблей и катеров, построенных в военные годы.

Очень многое было сделано в период Великой Отечественной войны в области совершенствования и дальнейшего развития почти всех видов оружия и боевых средств флота. Суровая необходимость заставила сразу же с началом военных действий принять спешные меры по созданию неконтактных тралов и мин, более совершенных средств гидроакустики, радиолокации и некоторых других видов боевой техники.

В результате героических усилий советского народа, руководимого Коммунистической партией и Советским правительством, наши Вооруженные Силы, в том числе и Военно-Морской Флот, были полностью обеспечены всеми необходимыми средствами, и прежде всего оружием, боевой техникой и боеприпасами, притом отличными по качеству. Советское оружие в боевых условиях не давало отказов, как это случалось с германскими и американскими торпедами.

Таким образом, непрерывно возрастающее влияние военно-экономического фактора непосредственно сказывалось на развитии советского военно-морского искусства, открывая Военно-Морскому Флоту новые возможности в способах ведения военных действий.

Преимущества советского строя, вдохновляющая и организующая сила Коммунистической партии Советского Союза обусловили огромное положительное влияние на развитие советского военно-морского искусства морально-политического фактора.

Высокие моральные качества личного состава ВМФ благоприятствовали применению более действенных форм и способов боевых действий и более эффективному использованию оружия и боевой техники. Наиболее яркими примерами, показывающими значение морального фактора как мощного стимула использования более совершенных способов боевых действий могут служить: высадка десанта в Феодосии в конце декабря 1941 г.; прорывы подводных лодок Краснознаменного [10] Балтийского флота через противолодочный рубеж противника в Финском заливе; бой подводной лодки Северного флота «К-3» с кораблями вражеской противолодочной обороны 3 декабря 1941 г.; многочисленные случаи высадок разведывательных групп на побережье, занятое неприятелем, и т. д.

Влияние морально-политического фактора на действия оперативного масштаба нашло свое выражение в упорной обороне флотом своих баз, в последовательном наращивании силы ударов по противнику, в увеличении глубины и темпов наступательных операций. [11]

Глава первая.

Военно-морской флот СССР в предвоенные годы и характер его стратегического использования во время Великой Отечественной войны

Советские Вооруженные Силы были созданы Коммунистической партией для защиты завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции от посягательств международного империализма и внутренней контрреволюции. Строительство Вооруженных Сил Советского государства осуществлялось под руководством Центрального Комитета Коммунистической партии во главе с В. И. Лениным.

Уделяя большое внимание надежной обороне Советского государства не только на суше, но и на море, партия придавала большое значение строительству Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

Начало восстановлению и планомерному развитию Рабоче-Крестьянского Красного Флота положил X съезд Коммунистической партии. Принятое на нем специальное постановление по этому вопросу опиралось на реальные возможности промышленно-экономической базы Советского государства. Первый период строительства Военно-Морского Флота Советской державы, начавшийся после съезда и завершившийся в 1928 г., создал базу, позволившую перейти к постройке новых боевых кораблей. Решающую роль в восстановлении корабельного состава флота, его береговой обороны, авиации и баз сыграли моряки-коммунисты, моряки, пришедшие на флот по первым комсомольским наборам, и моряки, служившие в то время на кораблях и в частях РККФ.

Как известно, XIV съезд партии выдвинул в декабре 1925г. как центральную задачу социалистическую индустриализацию страны, обеспечивавшую хозяйственную самостоятельность Советского государства, укреплявшую его обороноспособность и создававшую необходимые условия для победы социализма в СССР.

После XIV съезда партии значительно возросли объем и темпы работ по восстановлению и введению в строй боевых [12] и вспомогательных кораблей РККФ, была начата разработка перспективной программы военного судостроения. Программа 1926 г. предусматривала достройку кораблей, заложенных в конце первой мировой войны, и постройку первых советских подводных лодок типа «Декабрист», сторожевых кораблей типа «Ураган» и торпедных катеров экспериментальных типов. Разработанная в соответствии с постановлением Реввоенсовета СССР в мае 1928 г. новая программа военного судостроения предусматривала постройку в течение первой пятилетки ряда новых боевых кораблей.

В 1930 г. в связи с возрастающей военной угрозой XVI съезд партии вновь подчеркнул необходимость дальнейшего укрепления обороноспособности СССР, мощи Красной Армии, Морского и Воздушного флотов {3}

Благодаря заботам Центрального Комитета партии и быстрому развитию промышленно-экономической базы Советского государства Вооруженные Силы Советского Союза в целом и Военно-Морской Флот в частности быстро оснащались новейшей боевой техникой. В 1932 г., по решению Центрального Комитета партии и Советского правительства началось создание новых судостроительных предприятий, в том числе на Дальнем Востоке и Севере. В том же году был создан Тихоокеанский флот, а в 1933 г. — Северный.

Последовательное развитие взглядов на стратегическое и оперативно-тактическое использование Военно-Морских Сил РККА во второй половине 20-х и в начале 30-х годов позволяло с большей определенностью обосновать требования к его строительству в течение второй пятилетки. В основу плана развития Военно-Морских Сил РККА на этот период была положена задача — надежная оборона границ Советского государства на четырех основных морских театрах.

Ведущая идея программы военного судостроения во второй пятилетке заключалась в необходимости строительства в первую очередь и главным образом подводных лодок, бомбардировочной и минно-торпедной авиации. Прогноз развития подводных лодок и авиации позволял сделать вывод, что в ближайшем будущем они приобретут еще большее значение в военных действиях на море. Однако фактический уровень технического развития подводных лодок и авиации не давал еще оснований считать, что они полностью заменят надводные корабли в качестве главной ударной силы флота. Особенно это касалось подводных лодок, возможности которых резко снижались на ограниченных по размерам морских театрах, в частности на Балтике, где условия благоприятствовали организации противолодочной обороны. Для обеспечения [13] действий подводных лодок нужны были надводные силы, и в частности корабли и катера противолодочной обороны. В то же время на ограниченных по размерам и относительно неглубоководных морских театрах, на которых значение минного оружия особенно возрастало, требовалось иметь в составе флотов значительное количество тральщиков и надводных минных заградителей (как больших, так и малых).

Программа военного судостроения на вторую пятилетку в какой-то мере учитывала все эти требования. Ею предусматривалась постройка некоторого числа крейсеров, эскадренных миноносцев и малых боевых кораблей. Что касается тральщиков, кораблей и катеров противолодочной обороны, то постройка их планировалась в недостаточном количестве, а постройка десантных кораблей не планировалась вообще.

Завершение в годы второй пятилетки технической реконструкции всего народного хозяйства, обеспечившее превращение СССР в государство передовой индустрии, способствовало осуществлению программы военного судостроения. Общий тоннаж боевых кораблей Военно-Морского Флота в течение двух первых пятилеток значительно увеличился. Одновременно развивалась морская авиация, усиливалась береговая оборона, расширялась система базирования ВМФ.

Во второй пятилетке резко увеличился самолетный парк авиации ВМФ, в частности число тяжелых бомбардировщиков и истребителей. Однако материальная часть авиации в последние годы второй пятилетки оказалась уже недостаточно современной. К тому же последовательное увеличение значимости авиации (заметно определившееся во время войны в Испании) и усложнение задач Военно-Морского Флота требовали большего количественного роста военно-воздушных сил.

Многое было сделано в годы второй пятилетки для строительства береговой обороны, прежде всего на Тихоокеанском театре. Однако существенным недостатком этого строительства являлось сравнительно малое внимание к подготовке сухопутных фронтов обороны военно-морских баз.

Обострение противоречий между крупнейшими капиталистическими государствами, их общая враждебность к Советскому Союзу и нескрываемая подготовка ко второй мировой войне вызвали в середине 30-х годов резкое усиление гонки вооружений, и в частности увеличение флотов этих государств. Больше половины общего тоннажа боевых кораблей, строившихся США, Англией, Германией, Японией и Италией, приходилось на новые линейные корабли и крейсера.

Учитывая возрастание военной угрозы, Центральный Комитет партии и Советское правительство предусмотрели широкое развертывание в течение третьей пятилетки строительства [14] морского и океанского советского военного флота. На XVIII съезде партии вновь была подчеркнута необходимость всемерного укрепления боевой мощи Красной Армии и Военно-Морского Флота.

Программа военного судостроения предусматривала постройку в годы третьей пятилетки первых советских линейных кораблей, превосходящих по своей мощи линейные корабли, строившиеся в то время в капиталистических государствах, тяжелых крейсеров, значительного количества крейсеров, эскадренных миноносцев и других надводных боевых кораблей, а также широкое строительство подводных лодок. Однако в этой программе, в отличие от судостроительной программы второй пятилетки, основной упор был сделан на строительство надводного флота для Балтийского, Черного и Баренцева морей.

Постройка больших артиллерийских кораблей обуславливалась усиленным вниманием к строительству таких кораблей нашими вероятными противниками, которые продолжали рассматривать их как ядро флота и основную ударную силу в борьбе на море. Однако именно на этом этапе развития военно-морского искусства авиация быстро приближалась к уровню, обеспечившему ей вскоре роль основной ударной силы почти во всех видах боевых действий на море.

Созданные в течение первой и второй пятилеток металлургическая, машиностроительная, приборостроительная, энергетическая, химическая и другие отрасли промышленности, а также развитие народного хозяйства в целом обеспечивали реализацию плана военного судостроения третьей пятилетки. Одно из важнейших требований к нему, имевшее

стратегическое значение, состояло в сокращении продолжительности постройки каждого из боевых кораблей. Выигрыш во времени давал выигрыш и в боевой мощи, так как построенный корабль дольше сохранял оперативно-тактические выгоды, предоставляемые современностью проекта. Результаты осуществления программы в течение 1939-1940 гг. говорили о том, что советская судостроительная промышленность может успешно выполнить это требование. О величине объема судостроения в третьей пятилетке можно судить по следующим показателям: если к концу второй пятилетки Советский Союз занимал шестое место по выпуску судостроительной продукции, то в 1942-1943 гг. он должен был занять одно из первых мест в мире.

Программа развития военно-морских сил в течение третьей пятилетки предусматривала перевооружение флотской авиации новой материальной частью и значительное увеличение численности самолетных парков каждого из флотов.

По масштабам и темпам осуществления увеличилось [15] строительство сооружений береговой обороны и системы базирования флотов.

В результате постоянной заботы Коммунистической партии и Советского правительства об укреплении обороноспособности нашей страны разнородные силы Военно-Морского Флота в течение 1929-1940 гг. были значительно усилены и почти полностью обновлены.

К началу Великой Отечественной войны Военно-Морской Флот СССР имел 3 линейных корабля, 7 крейсеров (из них 4 новых типа «Киров»), 61 лидер и эскадренный миноносец, 269 торпедных катеров, 218 подводных лодок, 22 сторожевых корабля, 80 тральщиков. Самолетный парк авиации ВМФ насчитывал 2581 машину различных типов {4}.

В наибольшей мере увеличение корабельного состава было характерно для Краснознаменного Балтийского флота. Боевые корабли, построенные в предвоенные годы, особенно в течение второй пятилетки, по своим качествам не уступали построенным в тот же период кораблям иностранных флотов, а по некоторым тактико-техническим свойствам превосходили их. Так, крейсера типа «Киров», будучи самыми быстроходными кораблями этого класса, обладали в то же время наиболее мощной артиллерией (девять 180-мм орудий). Правда, эти крейсера имели слабое бронирование (50 мм). Лидеры и эскадренные миноносцы, обладая очень высокой скоростью хода, располагали и сильным артиллерийским и торпедным вооружением. Подводные лодки типа «С» и «К» являлись наиболее современными лодками того периода.

Существенный недостаток предвоенных судостроительных программ состоял в диспропорции в классах боевых кораблей, которая выражалась в ограниченном, количестве боевых единиц, предназначенных для выполнения обеспечивающих задач. Так, например, было явно недостаточно намеченного числа тральщиков специальной постройки.

Военно-морская академия и Военный совет Краснознаменного Балтийского флота в свое время обращали внимание на этот недостаток программ. Но предложения, с которыми выступали в предвоенные годы профессор вице-адмирал Л. Г. Гончаров и контр-адмирал Ю. Ф. Ралль, о необходимости иметь на Балтике до 200 современных тральщиков, к сожалению, не принимались. Между тем основные потери Краснознаменного Балтийского флота в боевых и вспомогательных кораблях от неприятельских мин в годы войны явились прямым следствием нехватки тральщиков.

Крупным недостатком, обусловленным недооценкой другой серьезной опасности — подводных лодок, было ограниченное [16] строительство противолодочных кораблей и катеров. Строились они немногими десятками, а оказались нужны сотнями.

Наконец, к началу войны флот не имел ни одного десантного корабля, равно как и высадочных средств специальной постройки.

Конечно, все эти недостатки не были случайными, и вопрос об устранении их поднимался неоднократно. Но даже большие к тому времени возможности промышленности и экономики Советского государства не были безграничными, а потребности продолжали расти.

Как уже упоминалось, материальная часть авиации в целом, в том числе и авиации ВМФ, оказалась недостаточно современной. К сожалению, в результате ряда причин перевооружение авиации новыми типами самолетов началось с большим запозданием [5]. К весне 1941 г. 87,5% авиации ВМФ составляли самолеты устаревших типов. Только 23,8% самолетов флотской авиации являлись бомбардировщиками или торпедоносцами. Отставание флотской ударной авиации определялось, с одной стороны, качественными недостатками, вернее конструктивной устарелостью основных типов самолетов, а с другой — количественным несоответствием имевшихся самолетов ударной авиации задачам ВВС флотов на основных морских театрах. Так, треть бомбардировщиков и торпедоносцев находилась на Тихоокеанском театре, тогда как авиация Северного флота имела всего 11 таких самолетов. Пикирующие бомбардировщики в авиации ВМФ почти отсутствовали; самолеты типа Пе-2 стали поступать на флот уже после начала войны [6]. Не было к началу войны на флотах и штурмовиков Ил-2.

Одновременно со строительством кораблей, авиации, береговой обороны и развитием системы базирования Военно-Морского Флота велась усиленная работа по созданию наиболее совершенных образцов оружия и боевой техники флота.

Развитие морской артиллерии в Советском Союзе в предвоенные годы в основном шло в следующих направлениях:

— роста могущества орудий за счет перехода на более мощный порох, удлинения стволов орудий, повышения давления в канале ствола, увеличения начальной скорости, веса снарядов, использования в производстве орудий в целях повышения их живучести высоколегированных сталей;

— создания новых образцов орудий главного, вспомогательного и, в особенности, зенитного калибров, а также универсальных, [17] стабилизированных и многоствольных установок;

— совершенствования приборов управления огнем с применением гироскопов, новых оптических и электронно-оптических (теплореленгаторов) средств наблюдения.

С 1937 по 1941 г. морская артиллерия ВМФ пополнилась рядом новых образцов орудий и установок. Так, например, на вооружение поступили: 180/57-мм пушки — в трехорудийных башнях; 130/50-мм палубные установки Б-13; 100/56-мм универсальные палубные установки Б-34.

Лейнирование и применение глубоких нарезков, а также некоторые другие меры способствовали повышению живучести орудий всех калибров.

Недостаточные темпы развития корабельной зенитной артиллерии, наблюдавшиеся в ВМФ в середине 30-х годов, в ходе войны потребовали напряженных усилий для установки на кораблях зенитных орудий. Положительной оценки, безусловно, заслуживают качество боеприпасов советской морской артиллерии, а также приборы управления стрельбой [7].

Развитие торпедного оружия в течение 1928-1941 гг. в основном было подчинено требованиям увеличения скорости хода торпеды и ее дальности (для торпед надводных кораблей), повышения веса боевого заряда, усиления разрушительной способности взрывчатого вещества, надежности действия взрывающих приспособлений, обеспечения достаточной точности стрельбы. Возникла также проблема создания бесследных, циркулирующих, самонаводящихся торпед, неконтактных взрывателей и, наконец, устройств беспузырной стрельбы из торпедных аппаратов подводных лодок. В предвоенный период на всех флотах, в том числе и на советском, много внимания уделялось развитию авиационных торпед.

Как показал опыт Великой Отечественной войны, торпеды образцов 1933 и 1938 г., принятые на вооружение ВМФ, не уступали большинству иностранных торпед. Вместе с тем они не имели тех существенных недостатков, какие были присущи торпедам германского и американского флотов (большие отклонения по глубине хода, отказы неконтактных взрывателей).

Развитие минного оружия в ВМФ в предвоенный период шло в основном по следующим направлениям: дальнейшее увеличение глубины места постановки и скорости при сбрасывании мин, возрастание веса боевого заряда и усиление разрушительной силы взрывчатого вещества, достижение возможно большей живучести мин и противотральной устойчивости их.

Вместе с развитием мин заграждения, предназначенных для постановки с надводных кораблей и подводных лодок, [18] велась усиленная разработка новых образцов мин для постановки с самолетов, а также соответствующая модификация уже имевшихся мин.

Наиболее серьезным недостатком в минном вооружении ВМФ к началу Великой Отечественной войны явилось отсутствие неконтактных мин и трубчатых мин заграждения для вооружения подводных лодок. Такие мины появились только в 1943 г. Отставание в создании неконтактных мин в значительной мере обусловило и отставание в разработке неконтактных тралов, а это значительно усложнило борьбу с неприятельскими минами в начальный период войны.

До 30-х годов на вооружении Военно-Морского Флота СССР находились глубинные бомбы и буксируемые противолодочные мины времен первой мировой войны, оставшиеся от старого русского флота. Технические средства наблюдения за подводными лодками отсутствовали. Но уже с конца 20-х годов началась работа по созданию новых, более совершенных образцов противолодочного оружия и средств. В 1933 г. на вооружение ВМФ были приняты новые большая и малая глубинные бомбы и бомбосбрасыватель. Затем был разработан способ ступенчатого бомбометания и появились некоторые более совершенные образцы противолодочных средств. В конечном итоге перед началом Великой Отечественной войны по глубинным бомбам и некоторым другим разновидностям противолодочных средств наш Военно-Морской Флот не уступал ни флотам наших союзников, ни флоту фашистской Германии. Значительно хуже обстояло дело со средствами гидроакустического наблюдения. Причиной этого была относительная молодость советской гидроакустической техники, которая начала развиваться только во

время первых двух пятилеток. Ни один из образцов шумопеленгаторов и приборов подводной связи, которыми к началу Великой Отечественной войны были вооружены корабли отечественного производства, не отвечал в достаточной мере требованиям сколько-нибудь успешного наблюдения за подводными лодками.

К началу Великой Отечественной войны Военно-Морской Флот располагал вполне современными средствами радиотехнической связи, и в частности аппаратурой коротковолнового диапазона. Имелись некоторые достижения в области радиолокационного наблюдения (станции РУС-1 и РУС-2) и электрооптики (теплопеленгаторы), но в целом технические средства наблюдения развивались далеко недостаточными темпами. Более совершенные средства радиолокации, над созданием которых велись работы в течение предвоенных лет, появились только во время Великой Отечественной войны.

Вместе с ростом боевого состава флота и развитием его боевой техники во второй половине 20-х и в течение 30-х годов [19] особое внимание обращалось на качество подготовки всех категорий личного состава.

Принятый 1 сентября 1939 г. закон «О всеобщей воинской обязанности» увеличил продолжительность службы на флоте на один год, что способствовало повышению боевой обученности рядового и старшинского состава срочной службы. Особое значение имело положение о сверхсрочнослужащих ВМФ, осуществление которого обеспечивало флот необходимыми специалистами высокой квалификации. Краснознаменный Балтийский, Черноморский, Северный и Тихоокеанский флоты во второй половине 30-х годов располагали хорошо организованной системой школ и учебных отрядов, готовивших краснофлотцев-специалистов и старшин по всем специальностям. Благодаря этому рядовой и старшинский состав флота был хорошо подготовлен.

Военно-морские училища, специальные курсы командного состава и Военно-морская академия обеспечивали Военно-Морской Флот хорошо подготовленными командными и политическими кадрами по всем специальностям и категориям.

В действовавших в последние предвоенные годы важнейших документах, определявших стратегическое использование и регламентирующих оперативную и боевую деятельность Советских Вооруженных Сил, указывалось, что Военно-Морской Флот СССР, являвшийся их составной частью, предназначался для обеспечения неприкосновенности морских границ и морских сообщений. Он должен был находиться в готовности:

- к активным наступательным действиям в открытом море, в воздухе, у побережья и баз противника для достижения поставленных оперативных целей;
- к активной обороне своих укрепленных районов и военно-морских баз;
- к взаимодействию с сухопутными войсками и воздушными силами Рабоче-Крестьянской Красной Армии для обеспечения их операций в прибрежных районах;
- к обеспечению своих морских перевозок и нарушению коммуникаций противника.

В основу теоретических взглядов на стратегическое использование Военно-Морского Флота, а также на его оперативную и боевую деятельность на каждом из морских театров были положены требования тщательной координации его задач и действий с другими

видами Вооруженных Сил для достижения общей цели. Предусматривалось, что задачи, поставленные каждому из флотов на том или ином морском театре, могут выполняться в результате проведения ими как самостоятельных операций, так и совместных с сухопутными войсками. [20]

В предвоенное время предусматривались следующие самостоятельные операции флота: действия по уничтожению сил противника в море, действия на его морских сообщениях, обеспечение своих морских сообщений и борьба с морской блокадой противника, минно-заградительные, тральные и повседневные операции, обеспечивающие благоприятный оперативный режим на театре. Совместными операциями флота и армии считались: операции по поддержке флотом фланга армии, десантные и противодесантные, против баз и береговых объектов противника (в том числе и операции в шхерных районах) и операции в условиях ледостава.

С увеличением удельного веса надводных, и в частности больших артиллерийских, кораблей в годы третьей пятилетки такие корабли стали ядром советского флота. Неизбежность перерастания авиации из обеспечивающего рода сил в основную ударную силу признавалось далеко не всеми, хотя уверенность в ведущей роли больших артиллерийских кораблей в боевых действиях на море уже не была прежней, а с началом второй мировой войны окончательно поколебалась.

Опыт первого периода этой войны внес некоторые коррективы и в официальные взгляды. На совещании командующих советскими флотами в декабре 1940 г. высказывалось мнение, что вследствие возрастания угрозы для больших артиллерийских кораблей со стороны авиации, подводных лодок и мин заграждения их роль как основной ударной силы значительно уменьшилась. Наиболее универсальными кораблями признавались крейсера и эскадренные миноносцы.

Подводные лодки, которых к началу войны на всех флотах насчитывалось свыше двухсот, рассматривались как род военно-морских сил, предназначенный главным образом для действий на морских сообщениях. Дополнительно указывалось, что в тех случаях, когда действия на морских сообщениях являются главной задачей флота, подводные лодки следует рассматривать как основной род сил.

Авиация Военно-Морского Флота рассматривалась как род сил, предназначенный преимущественно для выполнения задач, связанных с обеспечением операций и повседневной боевой деятельности флота. Как уже отмечалось, вторая мировая война сразу выявила возросшую роль авиации почти во всех видах военных действий на море, ее способность действовать не только с другими родами сил флота, но и проводить самостоятельные операции.

Определившиеся в начале 30-х годов верные по своей сущности взгляды на развитие в первую очередь подводных лодок, тяжелобомбардировочной и минно-торпедной авиации не учитывали необходимой поправки на роль и возможности [21] подводных лодок на закрытых и ограниченных по размерам морских театрах и вместе с тем значимости на них авиации для борьбы на морских коммуникациях противника. Недостаточно критически рассматривался опыт действий русских подводных лодок во время первой мировой войны, в особенности на Балтике, тогда как результаты, достигнутые ими, были незначительны [8].

Действовавший в предвоенный период в Военно-Морском Флоте Боевой устав отражал взгляды глубокой тактики, отвечавшей изменившемуся характеру военно-морских сил, их

новым боевым и техническим средствам. Устав уделял достаточное внимание надводным, в особенности легким, силам флота, которые, однако, не рассматривались как основной род сил во всех случаях. Устав подчеркивал, что значение каждого рода сил определяется характером выполняемых задач и обстановкой. Опыт Великой Отечественной войны подтвердил правильность важнейших положений устава.

Наличие Боевого устава, наставлений и других оперативно-тактических документов обеспечило единство оперативных и тактических взглядов командного состава Военно-Морского Флота СССР.

В документах, отражавших официальные взгляды на оперативную и боевую деятельность ВМФ, большое внимание уделялось наступательным операциям и видам боевых действий. На первое место выдвигалась традиционная для флота операция по уничтожению сил противника в море. Способы ведения совместных оборонительных операций и боевых действий с сухопутными войсками, действующими на побережье, в этих документах освещались в значительно меньшей степени.

Отдельные недостатки официальных документов, регламентировавших оперативную и боевую деятельность Военно-Морского Флота, не умаляли правильности изложенных в них основных теоретических положений советского военно-морского искусства, целесообразность и современность которых подтвердилась опытом Великой Отечественной войны.

Военно-Морской Флот СССР располагал к началу войны рядом наставлений по боевой деятельности кораблей различных классов, в которых содержались развернутые указания по способам действия и типовым тактическим приемам при выполнении боевых задач, свойственных кораблям того или иного класса. [22]

В 1940-1941 гг. была разработана и введена в действие система оперативных готовности флотов и флотилий, целесообразность которой оправдалась в начале Великой Отечественной войны.

Географические условия не благоприятствовали в военное время маневрированию силами Военно-Морского Флота СССР между основными морскими театрами. Возможность маневра ограничивалась использованием некоторых речных систем и каналов и Северного морского пути. Близость Беломорско-Балтийского канала на всем его протяжении к враждебной в то время Финляндии делала проблематичным использование его для маневра силами между Балтийским и Северным морскими театрами.

Северный морской театр военных действий характеризовался большой протяженностью и громадным по размерам водным пространством, непосредственной связью с океаном, суровостью климатических и природных условий, сравнительной отдаленностью театра от внутренних районов страны, слабым оборудованием портов и стоянок.

Большая протяженность театра затрудняла надежную организацию основных видов обороны, облегчала противнику возможность использования подводных лодок и способствовала набеговым действиям его надводных сил. Захват немецко-фашистскими войсками северо-восточного побережья Норвегии, характеризующегося большой изрезанностью береговой черты, облегчал противнику использование морской коммуникации вдоль этого побережья. Кроме того, близость Мурманска и Полярного к границе с Норвегией благоприятствовала действиям фашистских ВВС против этих баз. Характерное для того времени бездорожье театра, отсутствие в восточных районах

аэродромов и посадочных площадок обусловило большую значимость наших морских коммуникаций и потребовало дооборудования театра с целью ограничения активности противника.

Вместе с тем ряд военно-географических условий театра благоприятствовал действиям сил Северного флота. Расположение Полярного, Ваенги и Мурманска в глубине Кольского залива способствовало их обороне с моря. Выдвинутое положение полуостровов Рыбачий и Средний облегчало Северному флоту контроль за Варангер-фьордом, ближними подходами к этой части побережья Кольского полуострова с моря, за Мотовским заливом и, наконец, обеспечивало устойчивость фланга сухопутных войск. Непосредственная связь театра с океаном давала возможность широко использовать внешние коммуникации, хотя в то же время- увеличивала напряжение сил Северного флота по их обеспечению.

Само собой разумеется, что на действия сил на Северном театре оказывали влияние и сезонные условия видимости [23] (полярные день и ночь), а в восточной части театра и ледовые условия.

К началу Великой Отечественной войны Северный флот (командующий контр-адмирал А. Г. Головкин, член Военного совета дивизионный комиссар А. А. Николаев, начальник штаба контр-адмирал С. Г. Кучеров) располагал относительно небольшими силами. В строю находилось 8 эскадренных миноносцев, из них 2 старых, 7 сторожевых кораблей, 15 подводных лодок, 15 сторожевых катеров типа «МО», несколько торпедных катеров и тральщиков. Авиация Северного флота насчитывала 116 самолетов, преимущественно устаревших типов [9]. Береговая оборона к этому времени располагала достаточным числом батарей с законченным или почти законченным инженерным оборудованием.

Главной базой Северного флота являлось Полярное, тыловой базой — Мурманск. Аэродромная сеть авиации Северного флота была развита очень слабо.

Основные задачи Северного флота перед началом войны: содействие флангу приморской группировки сухопутных войск, совместная с войсками Архангельского военного округа оборона побережья Белого моря, обеспечение своих морских коммуникаций, действия на коммуникациях противника.

Балтийское море характеризуется относительно небольшими размерами, сравнительно незначительными глубинами, шхерным характером побережья в ряде районов и своей замкнутостью (вследствие особенностей проливной зоны, соединяющей Балтику с Северным морем). Небольшие глубины, наличие островных и шхерных районов благоприятствовали использованию минного оружия и организации противолодочной обороны. Ограниченные размеры моря давали возможность авиации любой из сторон действовать на морских коммуникациях противника, в том числе и прибрежных.

Конфигурация Балтийского побережья СССР позволяла противнику действовать одновременно на двух важнейших направлениях (восточное побережье Балтийского моря и побережье Финского залива) с единой целеустремленностью (против Ленинграда). Разделенность и разобщенность отдельных районов театра облегчали противнику изоляцию каждого из них.

Северный берег Финского залива, район побережья между портами Турку и Стокгольм, западное побережье Финляндии и почти весь восточный берег Швеции прикрыты с моря несколькими тысячами малых островов, образующих шхеры. Ширина шхерной полосы от

материка достигает 10 миль (18 км), а местами 20-30 миль (37-55 км). Шхерный район [24] Финского залива, изобилующий большим количеством выходов и удобных стоянок, соединенных внутренними фарватерами, дает возможность скрытно разворачивать надводные корабли и подводные лодки, базирующиеся на финляндские базы.

Малая ширина Финского залива и небольшие его глубины при исключительной стесненности, обусловленной наличием большого количества подводных опасностей, отмелей и островов, создают особенно благоприятные, условия для использования минного оружия и организации эффективной противолодочной обороны, в том числе и всех видов позиционного противолодочного оборудования, а также создания плотной системы наблюдения и оповещения.

Белые ночи, продолжающиеся в Финском заливе около двух летних месяцев, не благоприятствуют скрытности проведения боевых действий.

В зимнее время заливы и прибрежные зоны Балтийского моря сковывает ледовый покров. Все порты Финского, Рижского и Ботнического заливов, как правило, замерзают.

Осенью и зимой частая низкая облачность сильно затрудняет действия авиации на Балтийском театре.

Краснознаменный Балтийский флот (командующий вице-адмирал В. Ф. Трибуц, член Военного совета дивизионный комиссар М. Г. Яковенко, начальник штаба контр-адмирал Ю. А. Пантелеев) к началу Великой Отечественной войны имел в своем составе 2 линейных корабля, 2 крейсера, 2 лидера, 21 эскадренный миноносец (в том числе 8 старых типа «Новик»), 65 подводных лодок, 6 надводных минных заградителей, 33 тральщика (из них только 18 новых типа «Фугас»), 7 сторожевых кораблей, 48 торпедных катеров, а также несколько десятков сторожевых катеров различных типов. Кроме того, флот располагал рядом учебных кораблей и значительным числом вспомогательных судов {10}.

Военно-воздушные силы Краснознаменного Балтийского флота состояли из 656 самолетов, преимущественно устаревших типов {11}. К началу войны ВВС КБФ находились в процессе перевооружения, устаревшие типы самолетов заменялись более современными. Береговая оборона Краснознаменного Балтийского флота к началу войны имела на вооружении свыше 300 орудий {12}, большая часть которых была установлена на батареях побережья восточной части Финского залива. Противовоздушная оборона КБФ располагала [25] почти сотней батарей, на которых было установлено свыше 350 орудий {13}.

Резкое увеличение протяженности морских границ Советского Союза на Балтийском море после окончания советско-финляндской войны и вступление в состав СССР Эстонии, Латвии и Литвы потребовали значительных усилий для расширения системы базирования флота применительно к новым условиям, строительства сооружений береговой обороны и развития аэродромной сети в новых районах театра. Объем всех этих работ был очень большим, а времени, как показали дальнейшие события, оставалось мало. Оборонительное строительство развернулось только во второй половине 1940 г. Поэтому к началу войны далеко не полностью были завершены работы по созданию обороны, в особенности сухопутной, Ливавы (Лиепая), островов Моонзунда и Рижского залива. Не было даже начато строительство сухопутного фронта обороны Таллина, ставшего главной базой КБФ, не завершилась постройка аэродромной сети на побережье к западу от меридиана о. Гогланд.

До осени 1939 г. задачами Краснознаменного Балтийского флота являлись: оборона Ленинграда со стороны моря, противодействие прорыву противника в Финский залив, недопущение высадки десанта на побережье СССР, содействие приморскому флангу Советской Армии, действия против флота противника в море, действия на морских коммуникациях противника.

Изменение военно-политической обстановки в целом, и на Балтийском море в частности, естественно, несколько изменило и конкретизировало задачи КБФ, но суть их осталась прежней.

Черное море — закрытый морской театр. Он характеризуется относительно небольшими размерами (расстояние между северным и южным берегом — 350 миль, между западным и восточным — 610 миль). Проход через проливы определялся конвенцией, заключенной в Монтре (1936 г.)^[14]. К побережью Черного моря непосредственно примыкают важные в промышленном и экономическом отношении районы Советского Союза.

К важнейшим особенностям Черного моря следует отнести его ограниченные размеры, облегчавшие оперативное развертывание сил флота и организацию их взаимодействия, центральное положение Крымского полуострова, позволявшее использование на любом из угрожаемых направлений сил, базировавшихся на его базы и аэродромы, большие [26] глубины (за исключением северо-западного района), слабую изрезанность побережья, незначительные расстояния между портами западного побережья, благоприятные метеорологические и навигационно-гидрографические условия, дававшие возможность использовать все рода сил флота в течение круглого года.

Ледовый покров образуется в зимнее время лишь в северо-западном районе Черного моря. Он имеет характер берегового припая и практически не влияет на действия боевых кораблей. Глубины Черного моря (порядка 1800-2400 м) ограничивали использование минного оружия того времени и позиционных средств противолодочной обороны, допуская его лишь в непосредственной близости к побережью и в северо-западной части моря, где глубины менее 100 м.

К началу войны Черноморский флот располагал развитой системой базирования (главная база Севастополь, военно-морские базы Одесса, Николаев, Новороссийск, Батуми).

Техническими средствами, обеспечивавшими потребности военного флота, в достаточной мере располагали только Севастополь и Николаев.

Одним из недостатков системы базирования Черноморского флота, которые в полной мере сказались в первые же месяцы войны, являлось отсутствие подготовленных опорных пунктов на Кавказском побережье. В значительной степени это объяснялось слабой изрезанностью Кавказского побережья, хотя неблагоприятное развитие обстановки в начальный период войны заставило использовать имевшиеся и найти новые пункты базирования сил флота.

Почти аналогичный недостаток имела и аэродромная сеть авиации Черноморского флота. Большинство аэродромов находилось в Крыму и западнее его. На Кавказском побережье аэродромов для колесной авиации почти не было.

Черноморский флот (командующий вице-адмирал Ф. С. Октябрьский, член Военного совета дивизионный комиссар Н. М. Кулаков, начальник штаба контр-адмирал И. Д. Елисеев) к началу Великой Отечественной войны располагал более чем 300 кораблями и

катерами различных классов, в том числе линейным кораблем, 5 крейсерами, 16 лидерами и эскадренными миноносцами, 47 подводными лодками, 15 тральщиками, значительным числом торпедных и некоторым количеством мореходных сторожевых катеров. ВВС Черноморского флота на 22 июня 1941 г. насчитывали в своем составе 626 самолетов различных типов {15}. Военно-морские базы Черноморского флота были надежно прикрыты со стороны моря береговой артиллерией, однако сухопутного фронта обороны [27] они не имели. Противовоздушная оборона Черноморского флота имела около 300 зенитных орудий.

Важнейшими задачами Черноморского флота на случай войны были: воспрепятствование активными минными постановками и действиями подводных лодок проходу флота противника в Черное море, воспреещение действиями на морских коммуникациях перевозок через Черное море войск и военных грузов в порты враждебных держав, недопущение высадок морских десантов противника на советское побережье, содействие приморскому флангу войск Советской Армии в их наступательных операциях, защита своих морских коммуникаций.

В состав флота входила и Дунайская флотилия (командующий контр-адмирал Н. О. Абрамов, начальник отдела политической пропаганды бригадный комиссар В. К. Беленков), сформированная в 1940 г. К началу Великой Отечественной войны она состояла из дивизиона мониторов (5 кораблей), дивизиона бронекатеров (22 бронекатера), отряда катеров-тральщиков (7 катеров) и некоторых других кораблей и катеров {16}. Кроме того, в состав флотилии входили части Дунайского сектора береговой обороны, а также авиаэскадрилья истребительной авиации.

Дунайская военная флотилия имела задачу не допустить форсирования противником Дуная на участке от устья р. Прут до Килийского гирла; не допустить прохода вражеских кораблей на участке Рени — Килийское гирло; содействовать сухопутным войскам в их операциях.

Дальневосточный морской театр военных действий, являющийся частью Тихоокеанского театра, включал северозападную часть Японского, южную часть Охотского морей и Татарский пролив. Наиболее характерная особенность этого театра — большая протяженность морской границы (от побережья Кореи до мыса Лопатка около 1500 миль) и его расчлененность.

Связь советского Приморья с полуостровом Камчатка возможна только по воздуху или через Татарский, Лаперуза, Сангарский и Курильские проливы, которые почти все находились в то время под контролем Японии. Под таким же контролем находились Корейский и Цусимский проливы, соединявшие Японское море с Желтым. В связи с этим, естественно, возникала трудность использования подводных лодок Тихоокеанского флота в Тихом океане. Вместе с тем большие глубины Японского моря благоприятствовали действиям подводных лодок в его пределах, но ограничивали возможность [28] минных постановок, допуская их лишь в непосредственной близости к берегу и в проливах. Охватывающее положение японских островов по отношению к материковому побережью Японского моря облегчало развертывание японского флота и действия японской авиации против военно-морских баз и портов, находившихся на этом побережье.

К началу Великой Отечественной войны Тихоокеанский флот (командующий вице-армирал И. С. Юмашев, член Военного совета корпусной комиссар С. Е. Захаров, начальник штаба контр-адмирал В. Л. Богденко) имел в своем составе около 300 кораблей и катеров различных классов и типов, в том числе 2 лидера, 12 эскадренных миноносцев,

6 сторожевых кораблей, 91 подводную лодку, 30 тральщиков, 8 надводных минных заградителей и около 200 торпедных, сторожевых и других катеров [\[17\]](#). В состав Тихоокеанского флота входила Северная Тихоокеанская флотилия (командующий контр-адмирал М. И. Арапов, член Военного совета бригадный комиссар Г. Ф. Быстриков), имевшая в своем составе подводные лодки, сторожевые корабли, тральщики, торпедные и сторожевые катера. Военно-морские базы и ближние подходы к ним со стороны моря были прикрыты системой береговой обороны. Самолетный парк военно-воздушных сил Тихоокеанского флота насчитывал 764 самолета различных типов [\[18\]](#).

К началу Великой Отечественной войны задачами Тихоокеанского флота были: содействие приморским флангам Советской Армии на побережье Северной Кореи и Татарского пролива, воспрепятствование высадке противником десанта на наше побережье, нарушение коммуникаций противника в Японском море, обеспечение своих прибрежных коммуникаций в Японском море и Татарском проливе.

В состав Военно-Морского Флота СССР входили также Краснознаменная Амурская, Каспийская и Пинская военные флотилии. Последняя была сформирована в 1940 г. на базе существовавшей ранее Днепровской военной флотилии.

Последовательное совершенствование организации и методики оперативной и боевой подготовки, систематически проводившейся на всех флотах в течение предвоенного двадцатилетия, обеспечило достаточно высокий уровень боевого обучения личного состава. Некоторые организационно-методические мероприятия в ходе второй половины 30-х годов, заключающиеся в дифференцированном проведении боевой подготовки кораблей и соединений по линиям в зависимости от уровней, достигнутых на каждом из предшествовавших [\[29\]](#) периодов обучения, в значительной мере устраняли недостатки прежней системы — сезонности подготовки, определявшей готовность флотов каждого из театров в целом лишь к концу годового цикла.

В оперативной и тактической подготовке Военно-Морского Флота были и некоторые недостатки. Так, например, наблюдалось повышенное внимание к отработке боя в море за счет подготовки к совместным действиям с армией; отсюда относительно мало внимания уделялось артиллерийским стрельбам по береговым целям. Совершенно недостаточно велась подготовка к противолодочной и несколько упрощенно — к противоминной обороне.

Оперативная подготовка большинства флотов не охватывала отдельных проблем, которые пришлось заново решать во время войны. Несмотря на все это, с началом войны действия Военно-Морского Флота СССР на всех основных морских театрах показали его высокую боеготовность и боеспособность. Нападение фашистской Германии не застало советский флот врасплох.

В решении задач, стоявших перед флотами и флотилиями, большую роль играли органы политической пропаганды, политработники, партийные и комсомольские организации. Прошедшие осенью 1940 г. партийные конференции показали, что коммунисты Военно-Морского Флота являются боевым отрядом партии. Накануне нападения гитлеровской Германии на Советский Союз на флоте насчитывалось 41400 членов партии и 15300 кандидатов [\[19\]](#).

Характер стратегического использования и задачи Военно-Морского Флота СССР во время Великой Отечественной войны определялись политическими и стратегическими целями, стоявшими перед Советскими Вооруженными Силами. Обстановка, сложившаяся

с началом войны, и дальнейшее развитие боевых событий сразу же выдвинули на первый план непосредственное содействие флота войскам Советской Армии и оборону с воздуха и с суши своих военно-морских баз, оказавшихся под угрозой ударов врага.

Непосредственное содействие войскам Советской Армии оставалось одной из важнейших задач Военно-Морского Флота в ходе всей войны. Вместе с тем в течение всей войны в стратегическом использовании Военно-Морского Флота продолжали сохранять важное значение морские коммуникации, озерные и речные пути сообщений, а следовательно, и задачи борьбы с противником на них и обеспечения их безопасности.

Кроме того, на протяжении всей войны сохраняли свою значимость многообразные задачи, связанные с повседневной [30] деятельностью Военно-Морского Флота. Их решение обеспечивало благоприятный оперативный режим в зоне действия каждого из флотов и флотилий. Сама природа этих задач, обстановка, складывавшаяся на театрах, и, наконец, состав военно-морских сил сторон определяли сущность и направленность действий наших флотов во время войны.

К важнейшим особенностям обстановки, определявшим стратегическое использование ВМФ СССР, следует отнести общий характер действий Вооруженных Сил Советского Союза в каждый из периодов войны; состав советских флотов на морских театрах и действовавших против них неприятельских военно-морских сил; военно-географические условия морских театров военных действий.

В основе официальных взглядов немецко-фашистского военного руководства лежала идея внезапного нападения и возможность быстрого достижения стратегических целей мощными упреждающими ударами.

В планах нападения на Польшу, Норвегию, Францию и Югославию гитлеровское командование предусматривало упреждающие удары по этим странам. Оно видело в них средство для достижения крупных стратегических целей в наиболее короткие сроки. В данных случаях фашистской Германии удалось осуществить свои разбойничьи намерения. Польша, Норвегия и Югославия были разгромлены в результате одной стратегической операции, а Франция, Бельгия и Голландия — в двух последовательных операциях.

В плане войны против Советского Союза ближайшая цель немецко-фашистского командования, определявшая, по существу, продолжительность начального периода войны, заключалась в уничтожении основных сил Советской Армии, находившихся западнее Днепра и Западной Двины, и в недопущении отхода сохранивших боеспособность советских войск во внутренние районы [20].

Однако гитлеровцам в начальный период войны против Советского Союза не удалось достигнуть этой цели и получить желаемую свободу действий. Но все же вследствие внезапности нападения фашистской Германии и того обстоятельства, что Советские Вооруженные Силы не успели закончить стратегического развертывания, Советская Армия оказалась вынужденной перейти к обороне и в трудных для нее условиях отходить на восток.

В результате сложившейся на сухопутном фронте обстановки Советскому Военно-Морскому Флоту пришлось [31] перестраиваться на оборонительные операции и боевые действия. Это и определяло в первый период войны, в особенности в ее начале, характер стратегического использования Военно-Морского Флота и направленность его действий на всех театрах. Нашему флоту приходилось содействовать оборонявшимся приморским группировкам сухопутных войск, защищать вместе с ними свои западные военно-морские

базы, одновременно защищать коммуникации и решать задачи по обеспечению своей повседневной боевой деятельности. Оставалась также свойственной природе ВМФ наступательная задача — борьба на коммуникациях противника.

Внезапность нападения фашистской Германии на СССР сказалась на Северном, Краснознаменном Балтийском и Черноморском флотах в очень незначительной степени, хотя полностью отрицать ее влияние нельзя. Безрезультатность внезапных действий неприятельской авиации против советских военно-морских баз можно объяснить двумя причинами: первая — заблаговременное рассредоточение сил советских флотов (за исключением Черноморского) и своевременное повышение их оперативной готовности, вторая — численное несоответствие вражеской авиации задачам, которые она выполняла. Для решения этих задач нужны были крупные силы авиации, а не малочисленные группы.

Постановки немецкими надводными силами минных заграждений в устье Финского залива, в проливах Созла-вьян (Созлозунд), Муху-вьян и Ирбенский, а также минных банок на подходах к Либаве (Лиепая) и Виндаве (Вентспилс) в известной мере усложнили движение кораблей и транспортов Краснознаменного Балтийского флота.

Содействие ВМФ СССР на Северном, Балтийском и Черноморском морских театрах флангу оборонявшихся приморских группировок войск Советской Армии в первый период войны выражалось в систематической и эпизодической артиллерийской поддержке приморских флангов сухопутных войск, высадке морских десантов, отражении десантов противника, наконец, в широком использовании флотской авиации для поддержки сухопутных войск. Авиация Северного флота, несмотря на свою малочисленность, совершила для выполнения такой задачи около 2500 самолето-вылетов, авиация Краснознаменного Балтийского флота — около 25000 самолето-вылетов, а авиация Черноморского флота — свыше 20000 самолето-вылетов.

Содействуя приморским флангам войск Советской Армии, Военно-Морской Флот способствовал их устойчивости и ни разу не допустил воздействия противника на них со стороны моря.

В первый период войны возникла необходимость упорной обороны флотом совместно с войсками Советской Армии [32] военно-морских баз: Мурманска, Либавы (Лиепая), Таллина, Ханко, островов Моонзундского архипелага, Одессы, Севастополя, Новороссийска и Туапсе. Упорно обороняя свои базы, Военно-Морской Флот тем самым способствовал замедлению продвижения противника на приморском направлении, что имело стратегическое значение, так как непосредственно влияло на срыв планов немецко-фашистского командования.

Северный флот, содействуя 14-й армии, оборонявшейся на мурманском направлении, в немалой степени помог ей сорвать наступление немецко-фашистской армии «Норвегия». Оборона Одессы в течение более двух месяцев сдерживала крупные силы румынской армии, а оборона Севастополя свыше восьми месяцев сковывала значительную группировку немецко-фашистских войск в Крыму, не дав использовать ее в весеннем наступлении на юге в 1942 г. Силы Черноморского флота в очень большой степени способствовали успеху оборонительных действий Советской Армии на Северном Кавказе. Крупную стратегическую роль сыграл Краснознаменный Балтийский флот в обороне Ленинграда, обеспечив, в частности, прочное удержание ораниенбаумского плацдарма.

В первом и втором периодах войны Военно-Морской Флот СССР вел борьбу на морских сообщениях, обусловленную возникшей с первых дней военных действий

необходимостью снабжения приморских группировок своих войск и пресечения перевозок в Германию стратегического сырья или эффективного противодействия им.

Определившаяся в начале войны непосредственная угроза военно-морским базам со стороны суши вынудила Краснознаменный Балтийский флот после оставления Таллина базировать свои основные силы на Кронштадт — Ленинград. На Черном море такая угроза потребовала смещения всей системы базирования флота на Кавказское побережье. Все это усложняло условия действий на дальних морских коммуникациях противника для сил Краснознаменного Балтийского и Черноморского флотов, вынуждало использовать в этих целях преимущественно подводные лодки. Особенно тяжелая обстановка сложилась для КБФ, поскольку выходы его подводных лодок на морские коммуникации противника были связаны с преодолением нарастающей по глубине и плотности системы вражеской противолодочной обороны. Вместе с тем действия балтийских подводных лодок на дальних морских коммуникациях противника заставили последнего увеличить напряжение сил противолодочной обороны.

Действиям Северного флота на морских коммуникациях противника у северного побережья Норвегии в 1941 г. в наибольшей [33] степени мешал ограниченный состав сил, но все же удары североморцев в этом районе ощутимо сказывались на подвозе подкреплений и снабжении немецко-фашистской армии «Норвегия», сковывали тем самым ее активность.

Силы Черноморского флота, действовавшие на дальних вражеских коммуникациях — между портами западного побережья, значительно усложнили противнику организацию перевозок, увеличили напряжение его сил, обеспечивавших движение транспортов. В 1942 г. корабли Черноморского флота срывали доставку снабжения и пополнения приморской группировке врага по прибрежным коммуникациям (Севастополь — Феодосия — Керчь — порты Азовского моря).

Надежное прикрытие своих преимущественно прибрежных морских коммуникаций и водных путей потребовало больших усилий от личного состава надводных кораблей и авиации Военно-Морского Флота. Из-за близости трасс перевозок от баз и аэродромов противника выполнение этой задачи в первом и втором периодах войны, особенно на Балтике и Черном море, было связано с преодолением ряда трудностей.

С осени 1941 г. и до конца войны Северный флот обеспечивал перевозки по внешним морским коммуникациям в пределах своей операционной зоны. Краснознаменный Балтийский флот в исключительно неблагоприятных условиях осуществлял войсковые и грузовые перевозки при эвакуации Таллина и полуострова Ханко, снабжение островов восточной части Финского залива, обеспечивал движение кораблей и транспортов между Ленинградом и Кронштадтом. Важное значение для обороны Ленинграда имели действия Ладожской военной флотилии по обеспечению войсковых и грузовых перевозок через Ладожское озеро.

Успешная организация Черноморским флотом войсковых и грузовых перевозок в осажденную Одессу и Севастополь, а затем в Феодосию, Керчь и в передовые военно-морские базы на Кавказском побережье способствовала устойчивости обороны этих баз и приморских группировок Советской Армии. Стратегическое значение имели народнохозяйственные перевозки по Каспию.

Необходимость создания благоприятного режима в операционных зонах Северного, Краснознаменного Балтийского и Черноморского флотов также требовала

систематического выполнения ряда задач, обусловленных повседневной деятельностью этих флотов, повлиявшей на ход военных действий на каждом морском театре.

В течение второго периода Великой Отечественной войны, характеризовавшегося переходом стратегической инициативы к Советским Вооруженным Силам, Военно-Морской [34] Флот содействовал приморским группировкам сухопутных войск в их наступательных операциях, активизировал борьбу с противником на его морских коммуникациях, обеспечивал безопасность движения на своих морских сообщениях, продолжал выполнять задачи повседневной боевой деятельности.

Содействие Краснознаменного Балтийского флота приморским группировкам сухопутных войск выражалось в активном участии его корабельной и береговой артиллерии, а также авиации в обороне Ленинграда и в прорыве его блокады. Удерживая острова восточной части Финского залива (Лавенсари, Пенисари и Сескар), КБФ надежно прикрывал подступы к Ленинграду со стороны моря.

В конце второго периода войны Краснознаменный Балтийский флот осуществил крупные войсковые перевозки на ораниенбаумский плацдарм, где сосредоточивались силы, которые в начале третьего периода нанесли главный удар приморской группировке немецко-фашистских войск. Ладожская военная флотилия продолжала обеспечивать войсковые и народнохозяйственные перевозки в Ленинград по озерной коммуникации. Авиация и торпедные катера КБФ систематически действовали на коммуникациях врага в восточной части Финского залива.

Совместно с Северо-Кавказским фронтом Черноморский флот в начале второго периода войны участвовал в наступательной операции, высадив морской десант в районах Южной Озерейки и Станички. Овладение плацдармом в районе Станички лишило гитлеровцев возможности использовать Новороссийский порт и создало благоприятные условия для изгнания врага из Новороссийска.

В сентябре 1943 г. войска Северо-Кавказского фронта и Черноморский флот провели Новороссийско-Таманскую операцию. Во взаимодействии с войсками 18-й армии флот осуществил Новороссийскую десантную операцию, которая завершилась освобождением Новороссийска. В дальнейшем Черноморский флот и Азовская военная флотилия содействовали войскам Северо-Кавказского фронта в полном освобождении Таманского полуострова. В результате Керченско-Эльтигенской десантной операции, проведенной совместно войсками фронта и флотом, в конце второго периода был захвачен плацдарм на Керченском полуострове.

Подводные лодки, авиация и надводные корабли Черноморского флота в конце 1942 и в 1943 г. действовали на морских сообщениях противника у Крымского побережья и в западной части моря.

Большое значение в стратегическом использовании Военно-Морского Флота имели действия Северного флота по [35] обеспечению безопасности движения конвоев на внешних и арктических коммуникациях. Во втором периоде войны силы этого флота участвовали в обеспечении переходов 16 союзных конвоев, состоявших из 236 транспортов. Значительно активизировались действия подводных лодок и авиации на морских сообщениях, еще более усложнившие противнику перевозки для армии «Норвегия» и доставку в Германию стратегического сырья из портов Варангер-фьорда. Трудности в снабжении и пополнении, вызванные нарушением коммуникаций, лишили армию «Норвегия» возможности вести какие-либо активные действия.

Каспийская военная флотилия в 1943 г. продолжала обеспечивать войсковые и народнохозяйственные перевозки.

Стратегическое использование Военно-Морского Флота в третьем периоде войны характеризовалось общим наступлением Советской Армии. Флоты и флотилии активно участвовали почти во всех наступательных операциях 1944-1945 гг.

Северный флот содействовал войскам Карельского фронта при наступлении в Заполярье в октябре 1944 г., поддерживая их огнем своей береговой и корабельной артиллерии, действиями авиации и высадками тактических десантов. Авиация, подводные лодки и торпедные катера Северного флота еще более активизировали свои действия на морских коммуникациях врага. Кроме того, силы Северного флота продолжали успешно обеспечивать проводку союзных конвоев в пределах оперативной зоны флота и движение своих транспортов и ледоколов на арктических и внутренних морских коммуникациях.

Краснознаменный Балтийский флот содействовал войскам Ленинградского фронта в разгроме врага под Ленинградом, используя в полосе наступления ударной группировки свою корабельную и береговую артиллерию и авиацию. В ходе Выборгской и Свирско-Петрозаводской операций он содействовал наступавшим войскам Ленинградского и Карельского фронтов огнем морской артиллерии, высадками тактических десантов на острова Бьёркезунда, Выборгского залива, в устье р. Тулокса и действиями своей авиации. В последующем КБФ совместно с войсками Ленинградского фронта участвовал в десантной операции по овладению островами Моонзундского архипелага и в наступательных операциях Советской Армии в Восточной Пруссии и Восточной Померании.

В этот период на первый план выдвинулись действия КБФ по пресечению путей отхода морем группировок противника, изолированных на приморском плацдарме, и срыву его перевозок в южной части Балтийского моря. В начале [36] третьего периода активно действовали на вражеских морских коммуникациях авиация флота, подводные лодки и в конце войны — торпедные катера.

Наиболее примечательными действиями Краснознаменного Балтийского флота по защите своих морских сообщений, отражавшими некоторые новые черты в его стратегическом использовании, являлись быстрая перевозка войск из Ораниенбаума на Лисий Нос и обеспечение народнохозяйственных перевозок из Швеции и Финляндии в Ленинград.

Черноморский флот и Азовская военная флотилия, а несколько позже созданная на ее базе Дунайская военная флотилия содействовали Отдельной Приморской армии и 4-му Украинскому фронту в освобождении Крыма. С этой целью они поддерживали своей артиллерией фланги наступавших войск, высаживали тактические десанты. Во время Яско-Кишиневской операции они поддерживали фланг наступавших войск 3-го Украинского фронта.

С предельным напряжением сил действовали на морских коммуникациях авиация, подводные лодки и торпедные катера Черноморского флота, стремившиеся воспрепятствовать эвакуации войск противника из Крыма. Эти действия позволили прийти к выводу, что использование крупных надводных сил могло привести к большому успеху. Но этому мешал ряд обстоятельств, прежде всего базирование таких сил на Кавказское побережье.

В течение третьего периода Черноморский флот, несмотря на ряд трудностей, вызванных главным образом минной опасностью, а также увеличением объема морских перевозок для наступавших сухопутных войск и народнохозяйственных грузов, возросшей протяженностью морских коммуникаций, успешно справился с обеспечением безопасности своих морских сообщений.

Существенное влияние на характер военных действий Военно-Морского Флота СССР оказывал состав военно-морских сил фашистской Германии. Противник стремился решать свои задачи на Северном, Балтийском и Черноморском театрах преимущественно легкими силами и некоторым количеством подводных лодок, использовал в тесных и островных районах значительное количество мин и позиционных средств. Он широко применял для боевого обеспечения самоходные десантные баржи и вспомогательные корабли как средства многоцелевого назначения.

Характерной особенностью организации вооруженных сил противника, оказывавшей влияние на способы действий немецких военно-морских сил, являлось отсутствие у последних своей авиации.

В отличие от первой мировой войны, когда стратегический маневр основным ядром германских военно-морских [37] сил ограничивался двумя театрами (Северное и Балтийское моря), во время Великой Отечественной войны альтернатива сосредоточения надводных сил на одном театре и ослабление их на другом стала совершенно иной. Новые стратегические направления — Атлантика и Баренцево море — заставляли немецко-фашистское командование выбирать не между двумя, а между четырьмя театрами; усиление надводных сил на одном из них неизбежно приводило к ослаблению этих сил на остальных. Наконец, гитлеровскому руководству войной на море приходилось серьезно считаться с появлением нового для них Черноморского театра, на который потребовалось выделить часть военно-морских сил.

В связи с особенностями состава немецко-фашистских военно-морских сил и стремлением их руководства не рисковать ценными боевыми кораблями (от эскадренного миноносца и выше) на морских театрах военных действий не произошло ни одного более или менее крупного столкновения между разнородными силами. Отдельные боевые столкновения между советскими и вражескими надводными кораблями и катерами по своему характеру и району действий преимущественно относятся к бою между легкими силами в прибрежном районе.

Несколько иначе обстояло дело с подводными силами. В начале войны противник направил на Балтийское море 8 подводных лодок, которые вследствие малой эффективности их действий по настоянию Деница были возвращены в подчинение командующего подводными силами [\[21\]](#). На Северном театре в начале войны действовало от 4 до 6 немецких подводных лодок, а в 1942-1945 гг. — от 9 до 30 [\[22\]](#).

Наличие на Северном морском театре, значительного числа подводных лодок противника, естественно, вызвало необходимость поиска новых форм и способов борьбы с ними.

Военно-географические особенности морских театров благоприятствовали накоплению Военно-Морским Флотом опыта военных действий на море в самых различных условиях, начиная от действий в тесных и мелководных районах (Финский и Рижский заливы, Куриш-Гаф, северо-западный район Черного моря) и кончая просторными смежными с океаном районами (Баренцево и Японское моря).

Характер Северного морского театра способствовал накоплению некоторого опыта военных действий в условиях Арктики.

Ход боевых действий на протяжении Великой Отечественной войны показал, что Военно-Морской Флот СССР [38] справился со всем комплексом своих задач. Он успешно содействовал войскам Советской Армии в проведении операций на приморских направлениях и осуществлял самостоятельные операции и систематические боевые действия по нарушению морских коммуникаций противника и защите своих коммуникаций. Достаточно сказать, что в течение войны советский флот обеспечил перевозку по морским, озерным и речным коммуникациям 9,8 млн. человек (войск и гражданского населения), более 94 млн. т воинских и народнохозяйственных грузов и уничтожил свыше 1600 боевых кораблей и судов противника [\[23\]](#). [39]

Глава вторая.

Военно-морской флот фашистской Германии перед нападением на Советский Союз

Война, развязанная фашистской Германией против Советского Союза, была подготовлена при прямом содействии империалистов западных стран, стремившихся уничтожить социалистическое государство и поработить советский народ. С этой целью еще задолго до начала второй мировой войны силы реакции, прежде всего империалисты США и Англии, всеми средствами поощряли возрождение экономического и военного потенциала Германии, вскармливали в ней фашизм для борьбы против СССР и международного рабочего движения. Для этого американские банки вложили в гитлеровскую экономику миллиарды долларов, дав, таким образом, в руки немецких фашистов оружие для осуществления агрессии.

Второй важнейшей предпосылкой развязывания фашистской агрессии являлась политика «умиротворения» гитлеровской Германии, политика отказа от системы коллективной безопасности Европы, которую проводили правящие круги Англии и Франции при содействии США. Западноевропейские государства отказались от предложенной Советским правительством организации коллективного отпора фашистской агрессии, ибо они проводили политику изоляции Советского Союза и направления гитлеровской агрессии на Восток, против СССР. Англо-французская политика «умиротворения» привела к серии уступок агрессору, облегчавших развязывание войны, — от ликвидации всех ограничений в росте вооруженных сил Германии, установленных Версальским договором, до позорного мюнхенского сговора.

После захвата Чехословакии фашистская Германия, убежденная в полной безнаказанности своей агрессивной политики, перестала даже формально скрывать свою подготовку к войне. Фактически эта подготовка началась сразу же после прихода фашистов к власти. Благодаря щедрой [40] экономической помощи, которую монополисты Англии, Франции и США оказывали фашистской Германии, темпы ее вооружений были исключительно высокими. Так, в течение пяти лет — с 1932 по 1937 г. — количество пехотных и танковых дивизий возросло почти в 5 раз, а к 1939 г. — в 15 раз.

13 марта 1935 г. фашистская Германия официально объявила о восстановлении германской военной авиации, продемонстрировав за три дня до этого свои бомбардировщики военным атташе Англии и Франции, показав тем самым, что решение это было принято давно.

16 марта того же года Германия объявила о введении в стране всеобщей воинской повинности. Английское правительство в ноте от 18 марта заявило по этому поводу протест, однако в то же время запросило о готовности германского правительства принять английских представителей для переговоров о соотношении сил флотов, которые закончились 18 июля 1935 г. англо-германским морским соглашением [{24}](#).

Антисоветскую направленность этого соглашения подтвердил Черчилль. Он заявил, что правящие круги Англии, подписывая этот договор, учитывали будущую силу немецко-фашистского военно-морского флота, который «хотя и составит всего треть английского, но будет даже в этих пределах хозяином Балтийского моря» [{25}](#).

После заключения англо-германского морского соглашения Германия могла совершенно беспрепятственно усиливать свой военно-морской флот.

В течение 1937-1938 гг. главное командование немецко-фашистского военно-морского флота разработало так называемый план «Z», предусматривавший создание в десятилетний срок мощного боевого флота, способного серьезно угрожать флоту Великобритании. Масштабы и темпы строительства германского флота определялись в этих условиях в основном возможностями германской судостроительной промышленности. Поэтому высшему немецкому руководству предстояло решить, какие корабли целесообразно строить в первую очередь [{26}](#).

После утверждения Гитлером плана «Z» в январе 1939г. главнокомандование немецко-фашистского военно-морского флота считало:

«Приоритетом пользуются линейные корабли [41] и подводные лодки — первые как ядро всего флота, которое может быть создано лишь длительным трудом, вторые как единственное эффективное средство ведения войны на море в период нашей слабости» [{27}](#).

Не касаясь событий, повлиявших на изменение в составе немецко-фашистского флота в течение первых полутора лет второй мировой войны, скажем, что к моменту нападения фашистской Германии на СССР в его составе находились линейный корабль «Гирпиц», 2 линейных корабля типа «Шарнгорст», тяжелый крейсер «Лютцов» [{28}](#), 2 тяжелых крейсера типа «Адмирал Хиппер», 4 легких крейсера, 9 эскадренных миноносцев типа «Леберехт Маас» и «Дитрих Редер», а также несколько миноносцев типа «Альбатрос» и «Т-1», сторожевые корабли типа «Ф», быстроходные тральщики типа «М-1», тральщики типа «М-50», катера-тральщики типа «Ф-1» и «Ф-17» и торпедные катера типа «В». В июне 1941 г. Германия располагала 146 подводными лодками (большими, средними и малыми) различных серий [{29}](#).

В составе немецко-фашистского флота, кроме того, к этому времени было 14 надводных заградителей, переоборудованных из торговых судов, несколько малых надводных заградителей (из числа бывших учебных заградителей), много вспомогательных тральщиков (траулеров, дрейфтеров), а также большое количество самоходных десантных барж типа «F» и паромов типа «Зибель».

Следует заметить, что к 22 июня 1941 г. линейный корабль «Тирпиц» еще не вступил в строй, но уже завершил испытания, а линейные корабли «Шарнгорст», «Гнейзенау» и крейсер «Принц Евгений» были заблокированы в Бресте. Тяжелый крейсер «Лютов» 13 июля 1941 г. был поврежден авиационной торпедой, а тяжелые крейсера «Адмирал Хиппер» и «Адмирал Шеер» находились в ремонте. Из четырех легких крейсеров только два могли выйти в море, а эскадренные миноносцы типа «Z-46» еще не были закончены постройкой.

Оружие, боевые и технические средства, которыми располагал немецко-фашистский военно-морской флот к началу второй мировой войны, были современными, при создании их тщательно учитывался опыт первой мировой войны. В наибольшей мере это относится к артиллерии, в особенности к минному оружию, в меньшей степени — к торпедному. [42]

Для суждения об основных тактико-технических элементах немецкой корабельной артиллерии, торпедного и минного оружия приводим нижеследующие таблицы.

Тактико-технические элементы торпед^[30]

Образец торпед	Калибр(мм)	Вес боевого заряда (кг)	Скорость (узлы)	Дальностьхода (метры)	Примечание
G-7a	533	300	41	6000	Для надводных кораблей и подводных лодок
			40	8000	
			30	14000	
G-6a	533	300	50	3500	Для подводных лодок и торпедных катеров
G-7e (электр.)	533	300	30	5000	Только для подводных лодок
G-7e (облегчен, электр.)	533	300	20	4500	Для малых подводных лодок
P-5в	450	240	38-40	2 800-3 000	Для самолетов

Тактико-технические элементы мин заграждения^[31]

Образцы мин	Общий вес (кг)	Вес боевого заряда (кг)	Допустимая наибольшая скорость постановки (узлы)	Наибольшая глубина постановки (М)	Примечание
EMA	876	150	20	-	Контактная, якорная, для надводных кораблей
EMB	955	220	20	-	"
EMC (Ант)	1150	300		200 + заданное углубл.	Контактная, антенная, для надводных кораблей
PMБ	217	20	25	120	Контактная, для надводных кораблей
ВМА	1100	825	Донная, магнитная		Для надводных кораблей
ТМВ	700-800	430-600	Трубчатая, донная, магнитная		Для подводных лодок
LMВ	1000	700	Донная, магнитная		Для самолетов

Следует [43] заметить, что до конца 1940 г. у торпед G-7a, G-6a и G-7e, имевших неконтактные взрыватели, наблюдались серьезные недостатки как в конструкции самих взрывателей, так и в устройстве управления горизонтальными рулями. К 1941 г. эти недостатки немцам удалось устранить.

Благодаря применению неконтактных взрывателей немцы достигли значительных успехов в развитии минного оружия.

В таблице показаны тактико-технические элементы лишь основных образцов мин, имевшихся на вооружении германского флота к 22 июня 1941 г. Кроме того, немецко-фашистский военно-морской флот располагал рядом других образцов мин, в числе которых были мины специального назначения (минные защитники, ловушки и др.).

Немцы располагали несколькими образцами контактных тралов, в большинстве представлявших собой модернизированные типы тралов конца первой мировой войны.

Вместе с тем они имели на вооружении и неконтактный (электромагнитный) трал, минные прерыватели, оборудованные специальными электромагнитными устройствами, игравшими роль своеобразных неконтактных фор-тралов {33}, а также [44] самолетами с кольцевыми электромагнитными устройствами, способными на бреющем полете уничтожать магнитные мины.

Средства противолодочной обороны германского флота в 1941 г. по своему тактико-техническому уровню немногим отличались от уровня 1918 г., о чем свидетельствует характер средств противолодочного оборудования, которые немцы использовали при организации противолодочного рубежа в Финском заливе.

Отставал немецко-фашистский флот и в области радиолокационного оборудования. Незадолго до начала второй мировой войны в Германии были созданы дециметровые радиолокационные установки для обнаружения самолетов. В 1940 г. там появилась первая радиолокационная станция орудийной наводки для зенитной артиллерии. Однако дальнейшее развитие средств радиолокации происходило медленно. В 1941 г. этими средствами были вооружены преимущественно большие корабли.

Одним из наиболее серьезных недостатков немецко-фашистского военно-морского флота было отсутствие у него своей авиации.

«Когда Гитлер возложил на своего товарища по партии капитана авиации Германа Геринга создание немецких военно-воздушных сил, то последний во всех вопросах, касавшихся морской авиации, не принимал во внимание разумно обоснованных возражений командования ВМС... Геринг был готов обеспечить авиацию для решения задач на море всем необходимым, однако, несмотря на настойчивые требования ВМС, это делалось лишь во вторую очередь» {34}.

Мнения руководства люфтваффе и главнокомандования флота расходились и по вопросам о наиболее эффективном использовании оружия авиации при ее действиях на море. Главнокомандование ВМС считало наиболее пригодными для действий против кораблей бомбы, а моряки — торпеды.

«Когда в ходе войны выяснилось превосходство торпед, было уже поздно наверстывать упущенное» {35}.

Ведомственный эгоизм Геринга, возглавлявшего люфтваффе, нанес германской морской авиации удар, который по своим результатам оказался, пожалуй, более значительным, чем удары вражеской авиации. В конце 1938 г. Геринг добился передачи ему руководства всеми операциями и боевыми действиями немецко-фашистской авиации на море. В ведении флота остались лишь несколько эскадрилий разведывательных самолетов и будущая авианосная авиация. [45]

Разработанная флотом донная, парашютная, неконтактная мина, предназначенная для авиации, долгое время оставалась неиспользованной и стала применяться только в 1940г.

В 1940 г., после окончания кампании на Западе, произошли некоторые изменения в организации немецко-фашистских военно-морских сил. Руководство войной на море (Oberkommando der Kriegsmarine — ОКМ) возглавлял гросс-адмирал Редер, начальником штаба руководства войной на море был вице-адмирал Шнеевинд. Военно-морские силы состояли из трех объединений: группа ВМС «Запад» (командующий генерал-адмирал Заальвахтер, флагманский командный пункт — Париж), группа ВМС «Север»

(командующий генерал-адмирал Карле, флагманский командный пункт — Вильгельмсгафен) и подводный флот (командующий адмирал Дениц, флагманский командный пункт — Париж).

Командующему каждой из групп ВМС подчинялись командующие надводными силами (флотом) данной группы, на них в свою очередь замыкались командиры надводных соединений, а также адмиралы, командовавшие на определенных направлениях (командующий во Франции, командующий в Норвегии, командующий на Балтике). Последним подчинялись командиры надводных соединений, предназначенных для систематического выполнения задач на этом направлении (сторожевые силы, транспортные соединения и т. д.)[\[36\]](#).

В 1941 г. командующий группой ВМС «Север» подчинил надводные силы на Балтийском театре командующему крейсерами вице-адмиралу Шмундту, который стал, таким образом, адмиралом, командующим на Балтике. Ответственность за действия в Финском заливе была возложена на командующего миноносцами капитана 1 ранга Бютова. Позднее, в ноябре 1941 г., была учреждена должность морского начальника в Прибалтике, на которую назначили вице-адмирала Бурхарди с местопребыванием в Таллине[\[37\]](#).

Немецко-фашистские военно-морские силы на Балтийском море базировались на Киль, Свинемюнде, Данциг, Пиллау, Копенгаген. Кильский канал давал возможность стратегического маневра силами между Балтийским и Северным морями.

Характер и направленность стратегического использования немецко-фашистских военно-морских сил был отражен в директиве № 1, изданной ОКБ (Oberkommando der Wehrmacht) 31 августа 1939 г., в которой флоту была поставлена следующая [\[46\]](#) задача:

«Военно-морской флот ведет войну против торговли, избрав в качестве центра тяжести Англию». В этой директиве указывалось также на необходимость «оградить Балтийское море от вторжения противника. Решение о том, следует ли для этого поставить мины у входа в Балтийское море, примет ОКМ»[\[38\]](#).

Во взглядах на стратегическое использование флота предвзято оценивался опыт действий немецких надводных кораблей на коммуникациях противника. Вторым несоответствием этих взглядов с действительностью являлся не только недостаточный для осуществления замысла действий фактический состав немецко-фашистских военно-морских сил к моменту начала второй мировой войны, но и запланированное количество подводных лодок (по плану «Z» — 267). Третье несоответствие — практическое отсутствие в составе германского флота ударной авиации и неготовность люфтваффе к началу войны выполнить в должном объеме задачи на море.

Наконец, обращает на себя внимание оторванность взглядов на стратегическое использование военно-морского флота от общего явно континентального характера планировавшейся войны в целом. Как это ни парадоксально, но взгляды на стратегическое использование военно-морского флота позволяют считать, что в континентальной войне, которую готовила фашистская Германия, не флоту надлежало обеспечивать действия сухопутной армии, а сухопутная армия должна была обеспечить действия флота.

Первая мировая война дала германскому флоту богатейший опыт и научила его руководящий состав очень многому, в том числе и скрытности содержания своей боевой подготовки в годы, предшествовавшие началу второй мировой войны. Сведения, появлявшиеся в периодической печати о ходе боевой подготовки германского флота,

содержали ряд данных о передвижении кораблей и некоторых их действиях. Но в целом по ним оказывалось очень трудно получить общее представление о направленности боевой подготовки.

Германский флот имел двухгодичный цикл боевого обучения. «Год одиночного обучения» был создан для кораблей, вновь вступавших в строй или закончивших длительный ремонт. Основное ядро флота обучалось по плану «маневренного года», в течение которого наряду с тактической подготовкой в составе соединений продолжалась также и подготовка одиночного корабля. Такая организация боевой подготовки позволяла постоянно удерживать боевую обученность основного ядра флота на должном уровне.

Германский флот в 30-х годах располагал рядом наставлений. Так, было известно, что он имел наставления по боевым [47] действиям надводных кораблей различных классов, по разведывательной службе и охранению. Боевого устава у немцев не было. В середине 30-х годов один из руководящих адмиралов германского флота, высказывая свой взгляд по данному вопросу, заявил, что боевая подготовка германского флота основана на боевых традициях и опыте войны. Боевого устава нет и не должно быть. Тактика флота определяется указаниями приказов, инструкций и наставлений. Устав может играть только отрицательную роль, способствуя шаблонным решениям.

Финские военно-морские силы, союзные Германии в войне против СССР, состояли из корабельного флота и береговой обороны. Возглавлял их командующий генерал-лейтенант Вальве. Вследствие того что советская военно-морская база Ханко разрезала коммуникации Финляндии и воспрещала, таким образом, оперативный маневр финских военно-морских сил, последние вынуждены были действовать в двух группировках на самостоятельных операционных направлениях.

В шхерный флот, составлявший группировку «А», входили броненосная, минная и тральная флотилии, а также конвойный отряд. Броненосная флотилия состояла из броненосцев береговой обороны «Вяйнемаянен» и «Ильмаринен» и охранной флотилии (4 канонерские лодки и 6 катеров). Минная флотилия состояла из 6 надводных заградителей. В тральной флотилии насчитывалось 15 тральщиков. В конвойный отряд входили конвойная флотилия (5 катеров, 1-я и 2-я флотилии вооруженных ледоколов по 4 ледокола в каждой) и подвижная база снабжения (3 плавбазы и 7 других судов). Шхерный флот базировался на Турку. Его возглавлял капитан 1 ранга Рахола, которому были подчинены 4, 5, 6 и 7-я береговые бригады, 14-й пехотный полк и 14-й легкий артиллерийский дивизион [39].

В отдельный отряд флота, составлявший группировку «Б», входили 1-я полуфлотилия торпедных катеров (5 катеров), флотилия подводных лодок (5 лодок), группа надводных заградителей (2 корабля), группа тральщиков (10 тральщиков), группы минных и сторожевых катеров (по 4 катера в каждой). Кроме того, в состав отряда были включены группа кораблей связи (2 корабля) и 2 плавучие базы. Отряд базировался на Хельсинки, Порвоо, Лависа и другие базы Финского залива. Возглавлял его командующий военно-морскими силами генерал-лейтенант Вальве.

Семь береговых бригад осуществляли оборону побережья Ботнического и Финского заливов и островов. Для траления [48] и охраны фарватеров этим бригадам придавались корабельные силы [40].

Следует подчеркнуть, что германские и финские военно-морские силы действовали самостоятельно, не имея на одном театре общей командной инстанции. Единство

оперативных целей и организация взаимодействия осуществлялись на основе взаимной договоренности командующих немецкими и финскими силами.

Фейерверк успехов, достигнутых фашистской Германией на Западе в течение апреля — первой половины мая 1940г., был неожиданным не только для ее противников, но и для самого гитлеровского высшего командования, которое не ожидало столь быстрой развязки военных событий и, по существу, не имело определенного плана последующих действий на этом театре. Вместе с тем удача во Франции приближала возможность осуществления заветного желания Гитлера — нападения на Советский Союз. Для этого ему нужно было возможно скорее окончательно развязать себе руки на Западе. Подсказанная гросс-адмиралом Редером в конце мая 1940 г. идея вторжения в Англию, о которой он еще раз напомнил Гитлеру в двадцатых числах июня, навела фюрера на мысль об использовании подготовки этого вторжения как средства давления на британский кабинет для принуждения его пойти на переговоры о перемирии. Но главным образом подготовка вторжения в Англию, по мнению Гитлера и его ближайших советников Кейтеля и Йодля, могла быть использована как мероприятие стратегической маскировки подготовки к нападению на Советский Союз. Решение о нападении фашистской Германии на СССР, как известно, было принято Гитлером в конце июня 1940 г. на совещании с Кейтелем и Йодлем. Считая после захвата Западной Европы свой тыл обеспеченным, а военно-экономическую и дипломатическую подготовку войны против СССР законченной, гитлеровское верховное командование приступило к разработке плана нападения на Советский Союз, известного под названием «Барбаросса».

Среди причин, определявших особенности военных действий на наших морских театрах во время Великой Отечественной войны, наиболее важной являлся ее континентальный характер. Конечные цели войны каждой из двух воюющих сторон могли быть достигнуты только в результате военных действий на суше. Поэтому роль военно-морских флотов определялась преимущественно тем, в какой мере они способствовали общему успеху военных действий своих вооруженных сил на сухопутном фронте. Характер войны, в которой основные задачи решались сухопутными силами, придавал особое значение всем видам непосредственного содействия флота флангам приморских группировок своих войск. Выполнение таких задач, естественно, было связано с устранением противодействия военно-морских сил противника, и, казалось, должна была бы возникнуть борьба военно-морских сил сторон за осуществление такого содействия.

Германское верховное главнокомандование, оценивая роль Военно-Морского Флота СССР в предстоящей войне, достаточно обоснованно считалось с возможностью его серьезного противодействия приморским флангам немецко-фашистских войск. В одном из основных документов о подготовке к нападению на Советский Союз главнокомандование немецко-фашистских сухопутных сил (ОКХ) утверждало:

«Русское командование будет придавать особое значение тому, чтобы по возможности дольше удерживать свои авиационные и морские базы в прибалтийских провинциях и сохранить примыкание своего южного фланга к Черному морю посредством использования крупных сил»^[41].

План «Барбаросса», отводя важное место ленинградскому направлению, придавал особенно важное значение ликвидации Краснознаменного Балтийского флота. Агрессор, вторгшийся в северо-западные пределы нашей Родины, не мог не считаться с наличием сильного флота в системе обороны Советского государства на этом направлении. Об этом достаточно убедительно свидетельствовал весь предшествовавший опыт борьбы на Балтийском морском театре и прилегающих к нему районах суши. Не случайно поэтому

гитлеровское верховное командование, учитывая опыт первой мировой империалистической войны 1914-1918 гг. и гражданской войны в СССР, в плане стратегического развертывания своих вооруженных сил специально поставило задачу по уничтожению Краснознаменного Балтийского флота. «Военно-морскому флоту в войне против Советской России предстоит задача, защищая собственное побережье, воспрепятствовать выходу неприятельских военно-морских сил из Балтийского моря. Ввиду того что по достижении Ленинграда русский Балтийский флот потеряет свой последний опорный пункт и окажется в безвыходном положении, следует избегать перед этим более значительных морских операций. После ликвидации русского флота задача будет состоять в том, чтобы полностью обеспечить снабжение северного фланга армии морским путем»^{42}. [50]

Своему флоту на Балтийском Морском театре противник в плане войны поставил ограниченные задачи: обеспечение снабжения через море войск в Прибалтике и Финляндии; оборона с моря побережья Германии; противодействие Балтийскому флоту в выходе из Финского залива в среднюю и южную часть Балтийского моря постановкой минных заграждений и ударами авиации по базам и кораблям.

По существу, третья задача должна была обеспечить выполнение двух первых посредством блокирования Краснознаменного Балтийского флота в его базах. По этому поводу гитлеровский гросс-адмирал Дениц на допросе 17 июня 1945 г. показал:

«Целью военных действий на Балтийском море было блокировать русский флот путем сильного минирования Финского залива»^{43}.

Таким образом, до уничтожения Краснознаменного Балтийского флота немецко-фашистское командование считало невозможной какую-либо активную поддержку силами своего флота приморского фланга сухопутных войск в ходе их наступления на ленинградском направлении. Для устранения противодействия Краснознаменного Балтийского флота приморскому флангу группы армий «Север» привлекалась авиация 1-го воздушного флота. Ей ставилась задача ударами по кораблям и постановкой донных неконтактных мин на подходах к военно-морским базам и портам содействовать сухопутным войскам, наступавшим вдоль морского побережья.

Задача воспрепятствования прорыву Краснознаменного Балтийского флота в шведские порты по своей сущности была такой же вздорной, как и планировавшаяся незадолго перед этим операция по захвату Исландии (операция «Икар») или овладению Гибралтаром (операция «Феникс»). Во всех этих замыслах ясно различается почерк Гитлера. Гитлер считал, что в случае удачного прорыва советских боевых кораблей в Швецию, он сумеет заставить шведское правительство выдать эти корабли Германии^{44}.

План «Барбаросса», таким образом, предусматривал уничтожение Краснознаменного Балтийского флота путем захвата его баз с суши и нанесения ударов с воздуха по кораблям в море и базах. Заманчивость этого плана определялась казавшейся простотой его осуществления при благоприятном развитии для гитлеровцев событий на суше.

Немецко-фашистское главнокомандование, уверенное в быстром захвате советских военно-морских баз не только на Балтийском, но и на Черном море, беспокоилось и о том, [51] чтобы боевые корабли Черноморского флота не ушли через проливы в Средиземное море.

4 февраля 1941 г. Редер в своем докладе Гитлеру изложил соображения о действиях флота исходя из тех задач, которые были поставлены ему в директиве № 21. Следует заметить, что Редер в этом докладе много внимания уделял обороне проливов, считая реальной попытку прорыва англичан в Балтийское море. На самом деле англичане серьезно и не думали об этом, так как в их оперативно-тактические традиции никогда не входил риск в интересах союзников, а тем более в интересах Советского Союза. По-видимому, и Редер серьезно не предполагал этого, но ему казалось полезным усложнить обстановку на Балтике в глазах фюрера, не особенно сведущего в военно-морских вопросах, чтобы застраховаться от более сложных задач военно-морскому флоту, которые, по существу, напрашивались сами собой.

С началом войны против СССР Редер предлагал прекратить все торговое судоходство на Балтийском море. При возникновении обстановки, требующей перевозки войск в южную часть Швеции, он намеревался использовать западный район Балтийских проливов. Использование переправы Засниц — Треллеборг считалось возможным лишь при благоприятном для немцев развитии событий. По мере продвижения на восток Редер считал возможным расширение судоходства. С целью воспрепятствования выходу сил Краснознаменного Балтийского флота в море Редер предложил постановку минных заграждений в устье Финского залива. Для постановки активных минных заграждений в Балтийском море он считал возможным использовать немецкие миноносцы, катера и подводные лодки. Минные постановки в Финском заливе, по его мнению, следовало поручить финскому флоту, обеспечив его запасом германских мин заграждения.

Военно-морские силы Финляндии совместно с немецкими должны были не допустить проникновения советских кораблей в Ботнический залив, оборонять Або-Аландский архипелаг и шхеры Финского залива, а также действовать против советских морских сообщений Кронштадт — Таллин, Таллин — порты Рижского залива, Таллин — Ханко {45}.

Редер предложил, далее, ударами с воздуха уничтожить шлюзы Беломорского канала, чтобы исключить возможность переходов кораблей Краснознаменного Балтийского флота на север.

После запланированного уничтожения советского Балтийского флота Редер считал необходимым развернуть тральные операции большого масштаба с целью обеспечения [52] безопасности судоходства. В этих операциях он рассчитывал на помощь Финляндии и Швеции и... на возможность использования для траления захваченных советских тральщиков.

Исходя из доложенных Гитлеру соображений о действиях против Военно-Морского Флота СССР Редер считал необходимым:

— поддержать действия немецко-фашистских ВМС авиацией, поставив ей задачи: нанесение внезапных ударов с воздуха по кораблям и базам советского флота на Баренцевом, Балтийском и Черном морях и разрушение шлюзов Беломорского канала;

— достичь соглашения с Финляндией в отношении участия финского флота и использования финских военно-морских баз;

— заручиться поддержкой Румынии и Болгарии в отношении обороны Дуная и Черноморского побережья;

— выяснить вопрос о намерениях Швеции в отношении обороны ее территориальных вод и возможности германского судоходства в них.

Несмотря на свои весьма оптимистические соображения о предстоящих действиях немецко-фашистских военно-морских сил, Редер высказывал все же опасения о возможно большой активности противника в минной войне и в использовании им подводных лодок {46}.

Гитлер одобрил предложения Редера, но подчеркнул значимость быстреего осуществления перевозок морем и связанных с ним тральных работ для обеспечения безопасности плавания от мин.

В основных исходных документах плана «Барбаросса» не содержалось прямых указаний о действиях против Северного и Черноморского флотов, однако это не означает, что такие действия во время подготовки войны против Советского Союза вовсе не планировались. Верховное главнокомандование фашистской Германии придавало большое значение захвату Черноморского побережья СССР. Это вызывалось соображениями о необходимости решения ряда военно-политических и экономических проблем, среди которых важнейшими для гитлеровцев являлись: удержание нефтеносных районов Румынии, последующий захват Крыма и Кавказского побережья для обеспечения доступа к кавказской нефти и, наконец, подготовка к реализации навязчивой идеи фюрера — поход через Иран на Индию.

Овладение военно-морскими базами Черноморского флота со стороны суши должно было, по мнению верховного немецкого главнокомандования, исключить для советских [53] кораблей возможность противодействия приморскому флангу немецко-фашистской армии, кроме того, помешать использованию морских коммуникаций для снабжения сухопутных войск и в то же время благоприятствовать снабжению морским путем южной группировки немецких и румынских войск.

Как видно из дальнейших директив ОКВ, относящихся к начальному периоду Великой Отечественной войны, овладение Крымом и территорией РСФСР до Дона являлось первоочередной задачей немецко-фашистских войск южного участка Восточного фронта {47}.

Гитлеровцы рассматривали Черное море как единственно надежную и ближайшую коммуникацию между европейской частью Советского Союза и Англией. Опасаясь, что в результате потери Черноморским флотом своих баз его боевые корабли и наиболее ценные суда торгового флота (особенно танкеры) могут уйти через проливы в английские порты Средиземного моря, они считали необходимым не допустить этого.

Гитлеровское руководство предполагало, что захват северного побережья Черного моря и находившихся на нем советских военно-морских баз может способствовать вовлечению Турции в войну с СССР на стороне Германии. Вероятность этого казалась особенно значительной в связи с событиями первой половины 1941 г. на Средиземном море, вызвавшими кризисное положение Великобритании на этом театре.

Предусматривались наступательные действия и против главной базы Северного флота. Захват этой базы немецкое командование предполагало осуществить силами горнострелкового корпуса, а затем армией «Норвегия», которой ставилась задача окружить Мурманск, являвшийся опорной базой для наступательных действий советских сухопутных, военно-морских и воздушных сил. В исходных документах по подготовке к

нападению на Советский Союз немецко-фашистским военно-морским силам не было предусмотрено задач по действиям на Северном морском театре, они определялись несколько позже. Характерным моментом в первом докладе Редера о действиях немецко-фашистского флота с началом войны против СССР было то, что, не излагая своих соображений о задачах подчиненных ему сил на Севере, он настаивал на действиях немецкой авиации против Полярного и Мурманска, объясняя это необходимостью помешать англичанам использовать эти базы.

Во время своих последующих докладов Гитлеру в марте — середине июня 1941 г. Редер неоднократно настаивал [54] на необходимости захвата Мурманска и Полярного с суши, а если возможно, и с воздуха, минирования Беломорско-Балтийского канала и разрушения его шлюзов посредством бомбовых ударов авиации. Минирование с воздуха Невы Редер считал нецелесообразным.

В мае — июне 1941 г. штаб руководства войной на море осуществлял мероприятия по подготовке к действиям по разработанному плану. В Румынию и Болгарию были доставлены материальная часть для береговой артиллерии, 2000 мин заграждения, тральное имущество, оборудование для строившихся румынских подводных лодок и торпедные катера (для Болгарии), построенные в Голландии. Предполагалась доставка в Румынию сухопутным путем нескольких малых подводных лодок, но вследствие трудности их транспортировки и недостаточного количества таких лодок у самих немцев ОКМ от этого мероприятия отказалось [{48}](#).

В марте 1941 г. немецкая военно-морская миссия в Румынии, возглавлявшаяся контр-адмиралом Флейшером, приступила к выполнению своих задач. Кроме того, штаб руководства войной на море направил в Румынию эксперта по минным заграждениям (капитан 1 ранга Гадов), по требованию которого затем была выслана необходимая материальная часть [{49}](#). В то же время из Германии на румынский флот прибыла группа специалистов различных родов оружия.

К началу Великой Отечественной войны гитлеровцы не имели на Черном море своих боевых кораблей, однако военно-морские силы Румынии и Болгарии фактически были в их полном распоряжении.

Военно-морские силы Румынии имели в своем составе 4 эскадренных миноносца, 3 миноносца, 3 канонерские лодки, надводный минный заградитель, подводную лодку, 7 речных мониторов, некоторое количество катеров различных типов и вспомогательных судов. Основные группировки береговой артиллерии были расположены в районах Констанцы и Сулина, а, кроме того, береговая артиллерия прикрывала Балчик и Мангалию. Непосредственно перед началом Великой Отечественной войны гитлеровцы значительно усилили румынскую береговую оборону. Главной базой румынских военно-морских сил служила Констанца. Военно-морские силы Болгарии, состоявшие из 4 старых миноносцев, 2 сторожевых кораблей, 5 сторожевых катеров и нескольких речных сторожевых катеров, базировались на Варну и Бургас, которые прикрывала береговая артиллерия. [55]

План «Барбаросса» предусматривал для военно-морских сил фашистской Германии ограниченные задачи, имевшие чисто оборонительный характер. Отсюда вытекал пассивный образ действий этих сил на весь период наступления немецко-фашистской армии вплоть до захвата ею баз Военно-Морского Флота СССР.

Содействие флота приморскому флангу немецко-фашистской армии при ее наступлении и взаимодействие с ней при захвате военно-морских баз предусмотрены не были. Приморские стратегические фланги армии оказались неприкрытыми с моря и находились под постоянной угрозой. Адмирал Ф. Руге по этому поводу проливает крокодиловы слезы:

«Однако армия не подумала о том, чтобы обеспечить выполнение своей трудной задачи путем использования моря и военно-морского флота. Со своей стороны флот при составлении планов оставался на оборонительной позиции»^[50].

Этот серьезный просчет в немецко-фашистском плане войны сказался на продвижении приморских флангов германской армии, что сыграло немаловажную роль в провале гитлеровской ставки на блицкриг.

Легкие успехи в польской и французской кампаниях утвердили высшее немецко-фашистское командование в возможности достижения победы методами «молниеносной» войны только на суше и повлекли за собой недооценку значения взаимодействия сухопутных войск с военно-морским флотом. [56]

Глава третья.

Оборонительные минные заграждения

Нарушив советско-германский договор о ненападении, фашистская Германия развязала войну против СССР. Военные действия начались на рассвете 22 июня 1941 г. ударами немецко-фашистской авиации по советским аэродромам и военно-морским базам и одновременным вторжением войск врага в пределы СССР.

Вероломное вторжение полностью отмотобилизованных и заблаговременно сосредоточенных на наших границах немецко-фашистских армий создало неблагоприятную обстановку на всем советско-германском фронте.

Неопределенность обстановки на море, неясность масштабов и характера вероятных действий военно-морских сил противника выдвинули с началом войны вопрос о постановке оборонительных минных заграждений.

На Северном морском театре планами предвоенных лет предусматривалась постановка оборонительного минного заграждения на Кильдинском плесе. Однако, учитывая сведения о составе сил противника в портах Северной Норвегии и некоторые гидрологические и климатические условия театра, командование Северного флота приняло решение отказаться от постановки мин не только на Кильдинском плесе, но и вообще на Северном морском театре. Несколько позже высшее командование Военно-Морского Флота все же настояло на постановке 23 и 24 июля оборонительных минных заграждений в горле Белого моря и 28 июля — в Кандалакшском заливе.

Решение о постановке оборонительных заграждений в горле Белого моря было вызвано действиями эскадренных миноносцев 6-й немецкой флотилии, которые в середине и в конце июля появились на морской коммуникации вдоль побережья Кольского полуострова. Постановка мин в Кандалакшском заливе, очевидно, определялась угрозой

дальнейшего [57] продвижения немецко-фашистской группировки, наступавшей от Рованиеми на Кандалакшу.

В Белом море оборонительные минные заграждения были поставлены эскадренными миноносцами «Сокрушительный» и «Грозный» и надводным заградителем «Канин», а в Кандалакшском заливе — эскадренным миноносцем «Грозный» и надводным заградителем «Канин». Однако эти оборонительные минные постановки не оправдали себя. Из-за гидрологических условий театра (приливо-отливных явлений) они доставляли много хлопот Беломорской военной флотилии.

В первой половине сентября в связи с некоторой активизацией действий немецких эскадренных миноносцев, а также из-за возникших предположений о возможной высадке неприятельского десанта на полуострова Средний и Рыбачий на подступах к ним с моря эскадренные миноносцы Северного флота поставили оборонительное минное заграждение.

Всего для постановки оборонительных заграждений в начальный период войны. Северный флот израсходовал около 1000 мин, большинство которых было бы целесообразнее использовать в активных минных заграждениях.

Наличие у противника базировавшихся на германские базы южного побережья Балтийского моря достаточно крупных надводных сил, которые могли появиться перед входом в Финский залив, заставляло высшее морское командование, а равно и командование Краснознаменного Балтийского флота торопиться с постановкой оборонительных минных заграждений, предусмотренных планом операций начального периода войны. Постановка таких заграждений требовала больших сил и средств, что мешало одновременному развертыванию встречных активных минных действий. Между тем противник активизировал постановку мин в устье Финского залива, в его средней части, в Ирбенском проливе и в проливе Созлавейн, чтобы помешать развертыванию сил КБФ.

Краснознаменный Балтийский флот оборудовал минно-артиллерийскую позицию в Финском заливе с целью преградить доступ противника в этот залив, прикрыть фланг и тыл советских войск, обеспечить безопасность морских сообщений и баз флота со стороны моря и развертывание своих сил для отражения попытки прорыва неприятельских крупных надводных сил и, наконец, чтобы блокировать германо-финские силы, находившиеся в финляндских портах к востоку от меридиана Ханко. Всего с 23 по 30 июня для постановки минного заграждения этой позиции было совершено шесть выходов, в каждом из которых участвовало 11-16 заграждающих кораблей различных классов (надводные заградители, лидеры, эскадренные миноносцы) и некоторое количество обеспечивающих кораблей и катеров. Во время первого выхода в устье Финского залива был выдвинут корабельный [58] отряд прикрытия. Последующие постановки прикрывали находившиеся в готовности береговые батареи военно-морской базы Ханко, батареи береговой обороны Балтийского района (БОБР) и главной базы флота. Корабли эскадры, находившиеся в Таллине, и 10-я авиабригада были готовы к немедленному выходу и вылету. Белые ночи почти исключали скрытность минных постановок. Тем не менее короткий промежуток темного времени мог быть использован для скрытного выхода и перехода к месту постановки или с целью обеспечения заграждающих кораблей от ударов немецкой авиации в момент постановки.

Все постановки прошли в основном успешно. Но понес значительные потери отряд прикрытия, выдвинутый во время первого выхода на постановку. 23 июня в районе маяка

Такхуна на минах противника подорвался эскадренный миноносец «Гневный». Привести его в базу на буксире оказалось невозможно, и «Гневный» пришлось затопить. Вскоре севернее о. Даго подорвался на mine крейсер «Максим Горький», но он остался на плаву и самостоятельно ушел в Моонзунд^{51}.

Ограниченный запас мин в главной базе и трудность быстрой доставки их из Кронштадта заставили значительно сократить масштабы постановки оборонительного минного заграждения центральной позиции. В основном это было заграждение против крупных кораблей противника. Линии мин, поставленные против подводных лодок, не служили для последних серьезным препятствием, так как при глубинах до 90 м они могли проникать под заграждением. Правда, сам факт постановки, о которой немцы не могли не знать, предельно ограничил их проникновение в Финский залив со стороны моря. Однако при желании противника это было все же возможно не только для его подводных лодок, но и для надводных кораблей, конечно, при достаточном обеспечении их тральщиками. Против мелкосидящих кораблей и тральщиков мин вообще поставлено не было, а количество минных защитников оказывалось совершенно недостаточным (около 16% от числа поставленных мин). Вряд ли можно признать удовлетворительной плотность заграждения. Вероятность встречи с миной для больших надводных кораблей была около 0,7, а для подводных лодок (в подводном положении) — около 0,24.

Постановка заграждения Центральной минной позиции заняла восемь дней. По сравнению с постановкой Центральной минной позиции Балтийским флотом в 1914 г. в течение 4,5 часа темпы постановки в июне 1941 г. нельзя признать высокими, [59] даже приняв во внимание, что в 1914 г. количество поставленных мин было в два раза меньше.

Важнейшими из причин невысоких темпов постановки минного заграждения в июне 1941 г. являлись: наличие только двух больших надводных заградителей; недостаточный минный запас, которым располагала главная база КБФ — Таллин; белые ночи, ограничивавшие продолжительность пребывания заграждающих кораблей в море (до сбрасывания ими мин).

Уместно заметить, что отдельные постановки, в особенности две первые, были вполне удовлетворительны по темпам — около 10 мин в минуту, тогда как в 1914 г. в среднем ставилось только 8 мин. Однако малое количество надводных заградителей и ограниченный промежуток темного времени не допускали разовой минной постановки, позволявшей предельно сократить ее общую продолжительность^{52}.

После окончания войны иногда возникало сомнение в целесообразности постановки заграждения Центральной минно-артиллерийской позиции. Предположения о прорыве немецкого флота в Финский залив некоторые скептики считали необоснованными и даже предвзятыми. Однако то, что кажется ясным после окончания войны, далеко не ясно в ее начале. В июне 1941 г. о намерениях противника можно было судить не задним числом, а исходя из конкретных сведений, позволявших считать, что немцы располагали достаточными силами для осуществления попытки прорыва в Финский залив. Сущность плана «Барбаросса» и роль, отведенная в нем немецко-фашистским военно-морским силам, стали известны значительно позднее.

Более сомнительной являлась целесообразность выдвижения 23 июня отряда прикрытия. Возможная глубина воздушной разведки практически исключала внезапность появления сколь-нибудь крупных надводных сил врага. К тому же вряд ли крейсер «Максим Горький» и четыре эскадренных миноносца смогли бы сдержать такие силы. По-видимому, среди причин выдвижения отряда прикрытия 23 июня важнейшими являлись:

оперативно-тактические каноны, возникшие на основе опыта первой мировой войны; дезинформация об истинной обстановке в районе устья Финского залива, вызванная донесением воздушной разведки, обнаружившей якобы в 5 час. 05 мин. 22 июня в районе банки Олег [60] линейный крейсер противника, эскадренные миноносцы и другие корабли.

После 23 июня отряд прикрытия не выдвигался, так как береговая артиллерия и находившаяся в готовности на аэродромах авиация могли служить более надежной гарантией от крупных надводных сил противника, чем крейсер и дивизион эскадренных миноносцев.

Наиболее серьезную угрозу для заграждающих кораблей представляли авиация противника и его мины. Следует прямо сказать, что только благоприятное стечение обстоятельств не повлекло за собой тяжелых последствий. Отсутствие противодействия постановке со стороны авиации можно объяснить громоздкостью организации взаимодействия между немецко-фашистскими военно-морскими силами и люфтваффе.

Обращает внимание и отсутствие тральной разведки в районе постановки, что могло повлечь крупные потери в заграждающих кораблях, если бы противник упредил нашу постановку своей.

Несмотря на некоторые серьезные недостатки как в замысле оборонительного минного заграждения Центральной минно-артиллерийской позиции, так и в действиях по его постановке, можно считать, что это заграждение сыграло свою положительную роль в течение всего начального периода войны.

Значительно хуже обстояло дело с постановкой оборонительного минного заграждения Ирбенской минно-артиллерийской позиции. Его планировалось произвести в течение первых пяти дней войны. Недосток в заграждающих кораблях и некоторые организационные промахи значительно замедлили темпы постановки. Первая минная постановка в Ирбене состоялась лишь 24 июня. Задержка объяснялась неосмотрительным снижением запаса топлива на эскадренных миноносцах отряда легких сил в дни, непосредственно предшествовавшие началу войны.

Следующий выход на постановку снова задержался до 27 июня. Мины ставили ночью, однако торпедные катера противника обнаружили эскадренные миноносцы на подходе к точке развертывания, атаковали их и повредили эскадренный миноносец «Сторожевой». Во время самой постановки эскадренные миноносцы вновь подверглись атаке торпедных катеров, которую они отразили артиллерийским огнем^{53}.

Неблагоприятное развитие событий на северо-западном направлении потребовало оборудования минно-артиллерийской позиции в восточной части Финского залива для преграждения доступа противника восточнее меридиана о. Гогланд. [61]

Решение о создании этой позиции было принято 27 июня, т. е. через пять суток после начала войны, а оборудование ее началось 2 июля. Несколькими днями позже возник вопрос о создании Тыловой позиции.

Существенной особенностью создания этих позиций была быстрота их подготовки и выполнения, вызванная динамикой событий начального периода войны. Вероятные темпы изменения обстановки в начале войны явно недооценивались в предвоенные годы.

После внезапного нападения фашистской Германии на Советский Союз неопределенность обстановки, свойственная, впрочем, началу каждой войны, сказывалась и на Черном море. Не исключалась возможность любых неожиданностей. Позиция Турции, которая, как тогда было известно, вела переговоры с Германией, критическое положение Англии на Средиземном море, где она после Критской операции «едва могла держать голову над водой», не исключали действий на Черном море турецкого и итальянского флотов [{54}](#).

Во второй половине дня 22 июня Народный комиссар ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов приказал Военному совету Черноморского флота немедленно приступить к постановке оборонительного минного заграждения в районе Севастополя; постановки в районах Одессы, Батуми, Поти, Новороссийска и Керчи производить по усмотрению командования флота [{55}](#).

Постановка оборонительного минного заграждения в районе Севастополя началась 23 июня и завершилась 25 июня 1941 г. Не касаясь вопроса о целесообразности этой постановки, так как между решением о выполнении ее в июне 1941 г. и суждениями об этом решении после войны существует огромное различие, остановимся лишь на некоторых аспектах этой постановки, учет которых может помочь дальнейшему развитию способов таких действий.

Постановка оборонительного минного заграждения была осуществлена крейсерами, эскадренными миноносцами и надводным заградителем. Она обеспечивалась воздушной разведкой, базовыми корабельными и дальними дозорами (последние на некоторых направлениях несли подводные лодки). Силы, выполнявшие постановку оборонительного заграждения, прикрывались кораблями эскадры, стоявшими в главной базе в трехчасовой готовности к походу, авиацией, дежурившей на аэродромах крымского узла, наконец, их могли прикрыть своим огнем береговые батареи. Такая организация прикрытия в сложившейся обстановке была целесообразна,

так [62] как расстояние между Севастополем и пунктами возможного базирования вражеских сил при достаточной глубине воздушной разведки исключало внезапное появление неприятельских надводных кораблей в районе главной базы.

Постановка оборонительного минного заграждения у Севастополя в июне 1941 г. заняла три дня. Такую продолжительность постановки в условиях, когда авиация приобрела значение основной ударной силы, вряд ли можно считать удовлетворительной. Опыт минных постановок у Севастополя показал необходимость более тщательного навигационно-гидрографического обеспечения безопасности движения своих кораблей и транспортов через заграждение. Это могло быть достигнуто как самой конфигурацией минного заграждения, так и расположением на нем линий мин и более удачной системой фарватеров на минной позиции.

Произведенные несколько позже постановки оборонительных минных заграждений в районах Керчи, Новороссийска, Туапсе, Батуми, о. Устричное были обусловлены повторными сведениями о подготовке противника к высадке десанта [{56}](#).

Как известно, план «Барбаросса» не предусматривал каких-либо значительных морских операций на Балтике. Не предусматривалось и сколь-нибудь значительное по масштабам использование немецких военно-морских сил на Севере; на Черном море их к тому времени вообще не было. Но все это стало ясным не 22 июня 1941 г., а значительно позже.

Сведения о силах, находившихся в северных портах Норвегии в начале войны, давали основание считать, что вряд ли противник попытается действовать против Полярного и Мурманска со стороны моря. Поэтому решение командования Северного флота об отказе от постановки мин на Кильдинском плесе в тот момент, несомненно, было правильным. В известной степени оправдывались и сомнения в целесообразности оборонительных минных заграждений в горле Белого моря, возникшие у командования флота в двадцатых числах июля 1941 г. в связи с настоятельными требованиями высшего командования ВМФ о постановке таких заграждений.

Однако вряд ли были основательными соображения о ненужности постановки мин на Северном морском театре вообще {57}. Глубины в прибрежных районах Баренцева моря от горла Белого моря до полуострова Рыбачий не превосходят 150 м. Действия подводных лодок и легких сил противника на прибрежной морской коммуникации вдоль побережья Кольского полуострова были достаточно вероятными, что вскоре и подтвердилось набегом 6-й флотилии немецких эскадренных [63] миноносцев, совершенном в июле. По-видимому, малые оборонительные минные заграждения, прикрывавшие хотя бы отдельные участки трассы этой коммуникации, могли бы служить острасткой для противника.

Война еще раз подтвердила, что минно-артиллерийская позиция может быть достаточно устойчивой лишь при надежном обеспечении ее сухопутных флангов. Выход противника на побережье Финского залива в районе губы Кунда, а затем и захват им Таллина обнажили левые фланги центральной позиции и позиций в восточной части Финского залива. Выход немецко-фашистских войск на южное побережье Ирбена сделал бессмысленным дальнейшую постановку минного заграждения в этом проливе.

Постановка оборонительных минных заграждений подтвердила необходимость реального учета перспективы боевого использования любых минных заграждений, которые при изменении обстановки могут обратиться против поставившей их стороны. Впоследствии так случилось с Центральной и Восточной позициями, заграждения которых немцы включили в позиционную систему своего противолодочного рубежа. Легофланговые линии минного заграждения Восточной позиции ограничивали возможную ширину полосы движения наших кораблей при подходе к о. Гогланд с запада. Противник учел это и, поставив между 8 и 26 августа минное заграждение «Юминда» (Д 10-33) {58}, еще более сузил полосу, сделав, по существу, весьма рискованным движение советских кораблей и судов южным фарватером.

Опасность использования врагом оборонительных минных заграждений против поставившей их стороны значительно возрастала в тесных, островных и малоглубинных районах. Оборонительные минные заграждения в начальный период войны почти повсюду ставились против надводных кораблей, главным образом больших. Предусматривавшиеся перед войной комбинированные заграждения против надводных кораблей и подводных лодок из-за недостатка средств были выставлены в весьма ограниченном количестве.

Опыт Черноморского флота позволяет прийти к выводу, что при постановке оборонительного минного заграждения на случай появления крупных надводных сил противника целесообразно до выяснения обстановки ограничиться постановкой наиболее мористых линий. Постановка Черноморским флотом заграждения на всю глубину позиции оказалась преждевременной и практически мешала движению своих кораблей и транспортов. В этом смысле было бы полезно учесть опыт 1914 г., когда в ноябре надводные заградители [64] русского Черноморского флота поставили оборонительное

минное заграждение у Севастополя значительно мористее поставленного ранее заграждения из мин инженерного ведомства. Следовало также учитывать и возможности быстрого выполнения постановки всего заграждения, для чего необходимо было иметь достаточное число заграждающих кораблей. А их, к сожалению, на всех флотах, в том числе и на Черноморском, не хватало. [66]

Глава четвертая.

Оборона военно-морских баз

По взглядам, существовавшим в Военно-Морском Флоте СССР перед Великой Отечественной войной, оборона военно-морских баз с моря, воздуха и суши должна была носить активный характер и осуществляться в тесном взаимодействии военно-морских сил с сухопутными войсками и авиацией. Основной задачей военно-морских сил в этом случае считалось отражение нападения на базу с моря и воздуха.

Допускалась возможность не только попыток прорыва противником минно-артиллерийской позиции, прикрывавшей базу, нападения его на корабли, находившиеся в ней, и на ее береговые объекты, но и высадка десанта в пределах операционной зоны базы.

Оборона военно-морской базы с суши возлагалась на сухопутные войска. Устойчивость сухопутной обороны военно-морской базы должна была обеспечиваться заблаговременной подготовкой ее фронта. Предусматривалось создание многополосной, достаточно глубоко эшелонированной оборонительной системы, способной к отражению наступления крупных механизированных сил противника. Однако такие взгляды, подтвержденные опытом русско-японской и первой мировой войн, по существу, оставались лишь взглядами. Хотя и признавалось, что военно-морские базы наиболее уязвимы с сухопутных направлений, захват их с этой стороны считался маловероятным.

Этот своеобразный оперативно-стратегический парадокс возник в результате двух различных как будто, но по существу родственных причин: общей направленности оперативно-стратегических взглядов, существовавших до начала второй мировой войны, в основе которых лежала идея предстоявшей [66] борьбы с наиболее сильным морским противником, и убежденность, что с началом войны военные действия будут перенесены на территорию врага. Из-за этого военно-морские базы к началу Великой Отечественной войны не имели подготовленных в инженерном отношении сухопутных фронтов обороны (за исключением Ханко и отчасти левого фланга оборонительной системы Кронштадтской военно-морской базы). Оборонять же их пришлось только от сухопутных и военно-воздушных сил противника.

Как уже отмечалось, задача обороны военно-морских баз с суши возлагалась на сухопутные войска, которые должны были взаимодействовать с корабельной артиллерией и силами береговой обороны флота. Несмотря на эти, казалось бы, правильные взгляды, единства в организации командования силами, совместно действующими при обороне базы, перед началом войны достигнуто не было.

На Черном море командиры военно-морских баз и укрепленных секторов в отношении обороны побережья в пределах своих границ находились в оперативном подчинении командующих соответствующими военными округами. На Балтике и на Севере четкости в организации командования не было ни перед войной, ни в ее начале. Это сказалось сразу же при возникновении непосредственной угрозы Либаве и Мурманску, когда буквально в считанные часы перед началом войны пришлось заняться организацией взаимодействия флота с сухопутными войсками.

Неподготовленность сухопутных фронтов обороны баз являлась очень серьезным, но, к сожалению, не единственным недостатком в организации обороны военно-морских баз. Ощущался недостаток сил и средств ПВО, и в частности зенитной артиллерии — как по количеству орудий, так и по качеству некоторых их образцов. В первые же недели войны выявилась необходимость усилить мощь зенитной артиллерии путем увеличения калибра орудий и числа автоматических пушек, некоторого изменения применявшихся бесприборных методов стрельбы и т. д. Наконец, у некоторых передовых военно-морских баз, в частности Либавы, отсутствовали запасы, достаточные для обеспечения длительной обороны в условиях окружения.

Однако, несмотря на все эти существенные недостатки, упорная оборона военно-морских баз силами Военно-Морского Флота и Советской Армии значительно снижала темпы продвижения неприятеля на приморских флангах сухопутного фронта.

Широкий диапазон задач, которые стояли перед силами обороны, и разнообразие условий их осуществления способствовали развитию советского военного и военно-морского искусства,

Участие Военно-Морского Флота в обороне баз выражалось:

— в систематической поддержке оборонявшихся сухопутных войск огнем корабельной и береговой артиллерии;

— в содействии оборонявшимся войскам высадками морских десантов на флангах противника;

— в действиях авиации ВМФ на сухопутных направлениях в интересах оборонявшихся сухопутных войск;

— в прикрытии баз с воздуха силами ПВО ВМФ;

— в прикрытии подступов к военно-морским базам со стороны моря;

— в обеспечении морских сообщений, осажденных с суши военно-морских баз, а также в перевозках морем на боевых кораблях сил и средств усиления оборонявшихся войск и всех видов их снабжения, эвакуация раненых и гражданского населения;

— в повседневной боевой деятельности, направленной на создание благоприятного оперативного режима в пределах операционной зоны базы.

Военно-Морской Флот сыграл также решающую роль при эвакуации военно-морских баз, обеспечивая отход сухопутных войск и наземных частей военно-морских сил, погрузку и посадку их на транспортные средства и переход морем. Кроме того, на всех театрах в наиболее трудные месяцы первого периода войны Военно-Морской Флот помогал

приморским группировкам Советской Армии, выделив для их усиления значительные формирования морской пехоты, которая сыграла видную роль в обороне военно-морских баз с суши. Наконец, Военно-Морской Флот оказывал широкую помощь взаимодействовавшим с ним сухопутным войскам средствами и запасами.

В задачи настоящего труда не входит историческое описание боевых событий, поэтому в данной главе речь пойдет лишь о частных и общих выводах по обороне Либавы, Таллина, Ханко, Одессы и Севастополя. Эти выводы основаны на наиболее существенных фактах, относящихся к подготовке и осуществлению обороны этих баз.

Оборона военно-морской базы Либавы (Лиепая) началась с первых часов нападения фашистской Германии на Советский Союз и продолжалась до 27 июня, когда части 67-й стрелковой дивизии и наземные части военно-морской базы по приказу командующего 27-й армией и командующего КБФ [\[59\]](#) начали прорыв к Виндаве (Вентспилс).

Бойцы, старшины, командиры частей и подразделений базы и воины 67-й стрелковой дивизии, защищая Либаву, проявили высокую доблесть и отвагу. В упорных и кровопролитных [\[68\]](#) боях с превосходящим в силах противником они сумели задержать продвижение приморского фланга немецко-фашистских войск на пять дней, что в условиях тяжелой для нас и быстро менявшейся обстановки начала войны было очень важно.

Оборона Либавы была непродолжительной, но это ни в малейшей мере не снижает доблести ее защитников — причины захвата этой базы врагом совсем иного порядка.

Опыт непродолжительной обороны Либавы, вскрывший ряд ошибок и просчетов оперативно-тактического и организационного характера, позволил сделать ряд полезных выводов. Прежде всего нельзя пройти мимо необоснованного решения об организации военно-морской базы в Либаве — в непосредственной близости к германской границе. Об угрозе захвата Либавы с суши свидетельствовал опыт первой мировой войны с той лишь разницей, что скорость возможного продвижения противника к этой базе по суше в 1914 г. была значительно меньшей. Существование такой базы в непосредственной близости к границе с Германией, которая все время оставалась потенциально враждебной СССР, могло быть в какой-то степени оправдано лишь крайней необходимостью, связанной с военно-географическими особенностями театра. Но на восточном побережье Балтийского моря и в Рижском заливе имелись другие, более подходящие пункты, которые могли служить передовыми базами. Во всяком случае, решение о создании передовой военно-морской базы в какой-то степени оправдывалось бы лишь при наличии мощного и развитого в глубину сухопутного приграничного укрепленного района. Не исключалась и необходимость создания полукругового сухопутного фронта обороны военно-морской базы. Однако ни того, ни другого не было.

Явственно определившаяся угроза войны заставила поставить вопрос о замене Либавской базы большей по размерам Прибалтийской военно-морской базой. Но времени оставалось мало, и это организационное мероприятие к началу войны оказалось незавершенным.

67-й стрелковой дивизии предстояло взаимодействовать с силами Либавской военно-морской базы в обороне морского побережья. Между тем до 2 час. 22 июня такое взаимодействие организовано не было. Только за два часа до нападения фашистской авиации командир дивизии генерал-майор Н. А. Дедаев встретился в штабе базы с ее командиром капитаном 1 ранга М. С. Клевенским и договорился о некоторых принципиальных вопросах взаимодействия. Было решено: командир военно-морской

базы, подчиняясь командиру 67-й дивизии как старшему по званию, будет руководить внутренней обороной Либавы и обороной ее с моря, а командир дивизии — обороной базы с суши. Само собой разумеется, запоздалый [69] контакт командира дивизии с командиром базы, а также расположение сил дивизии в районе Руцавы, в 40 км от Либавы, отрицательно повлияли на организацию совместных действий с началом обороны.

Следует отметить, что устойчивости обороны Либавской военно-морской базы ни в коей мере не способствовали разноречивые приказания, которые получил ее командир в течение трех суток. 23 июня силам базы было приказано отходить в случае отхода частей Советской Армии, 25 июня — Либавы не сдавать, а 26 — немедленно отходить. Эти приказы отражают прежде всего неустойчивость сухопутного фронта в то время и неясность дальнейшего развития боевых событий. Быстрый отход 8-й и 11-й армий на Ригу и Полоцк привел к окружению Либавы, и поэтому ее оборона с суши носила импровизированный характер.

Береговая и зенитная артиллерия, активно противодействовавшая вражеским войскам и авиации, израсходовала 1300 снарядов 130-мм орудий и 4000-76,2-мм зенитных пушек, но вследствие того, что они имели весьма ограниченный боезапас (один комплект для береговой артиллерии, два — для зенитной), к вечеру 25 июня у береговых батарей оставалось по 10 снарядов на пушку, а у зенитных — 30-35% от имевшегося ранее количества. Это был большой просчет, тем более что одновременно в Либаве находились неоправданно большие запасы мин, минных защитников, глубинных бомб и других средств.

Наконец, следует подчеркнуть сомнительную целесообразность дислокации военно-морского училища противовоздушной обороны в приграничной военно-морской базе. В конечном счете это привело к потере в первые же дни войны ценных кадров ПВО, недостаток в которых особенно остро ощущался на флоте.

Оборона Таллина хотя и была относительно кратковременной, однако имела большое значение для защиты Ленинграда в кризисные дни второй половины августа 1941 г.

С выходом немецко-фашистских войск 7 августа 1941 г. на южное побережье Финского залива в районе мыса Юминда к прежнему значению Таллина как главной базы Краснознаменного Балтийского флота добавилось его нависающее положение с тыла над приморским флангом группы армий «Север» (18-й немецкой армией).

Противник упорно рвался к Таллину, так как Гитлер торопил своих генералов покончить с Краснознаменным Балтийским флотом [\[60\]](#).

Руководство обороной Таллина, который Верховное Главнокомандование приказало защищать до последней возможности, [70] было возложено на Военный совет КВФ. Отрезанный от 8-й армии 10-й стрелковый корпус (22-я мотострелковая, 10-я и 18-я стрелковые дивизии) 14 августа был подчинен Военному совету КВФ, а командир корпуса генерал-майор Н. Ф. Николаев назначен заместителем командующего флотом по сухопутной обороне Таллина [\[61\]](#).

Для непосредственной обороны Таллина с суши в течение 22 июля — 15 августа по инициативе командования КВФ и под руководством инженерного отдела флота была оборудована главная оборонительная полоса общей протяженностью около 50 км, а все мосты заминированы. После этого началось оборудование тыловой оборонительной

полосы, закончить которое не удалось из-за сильного артиллерийского противодействия врага.

Глубина наскоро созданной системы сухопутной обороны базы оказалась недостаточной. Дальность стрельбы немецкой 77-мм полевой пушки равнялась примерно 13 км, 105-мм пушки — около 14-15 км, тяжелой 150-мм пушки — свыше 20 км. Таким образом, с подходом противника к главному оборонительному рубежу, выдвинутому на 9-12 км от города, район обороны простреливался вражеской артиллерией на всю глубину. Само собой разумеется, увеличение глубины сухопутной обороны было связано с увеличением ее протяженности по фронту, на что не хватало ни людей, ни средств, а самое главное — времени на оборудование. С 25 августа внутри города с целью обеспечения отхода войск к пунктам посадки на суда были созданы укрепления баррикадного типа. Сухопутные части 10-го стрелкового корпуса оборудовали передовую оборонительную полосу в радиусе 40 км от города.

Вследствие того что значительная часть аэродромов находилась в непосредственной близости к фронту, использование их оказалось невозможным. Инженерный отдел КБФ оборудовал три посадочные площадки для самолетов.

План обороны Таллина предусматривал использование для стрельбы по береговым целям корабельной и береговой артиллерии (4 305-мм, 9 180-мм, 12 152-мм, 35 130-мм, 17 102-мм, 20 100-мм орудий^{62}), которая с началом боев за город действовала весьма интенсивно и сыграла большую роль в его обороне^{63}. К участию в обороне привлекались также 3-й и 4-й зенитные артиллерийские полки флота и две отдельные батареи^{64}. Кроме того, Военный совет КБФ выделил на сухопутный фронт до 16 тыс. человек с кораблей, из частей и [71] управлений флота. На аэродромы Эстонии базировалась 10-я авиабригада КБФ (33 самолета-истребителя типа И-15, И-16, И-153, 13 — типа МБР-2). В обороне Таллина некоторое время участвовал 38-й истребительный авиаполк (16 самолетов) из состава 4-й воздушной дивизии фронта. Состав сил, выделенных для обороны, был явно недостаточным. Так, например, протяженность одного из участков фронта, который оборонял батальон морской пехоты, достигала 18 км^{65}.

В 6 час. 20 августа противник после интенсивной артиллерийской и минометной подготовки начал наступать на Таллин с суши. Упорные оборонительные бои велись до 27 августа включительно. С прорывом 25 августа сухопутной обороны Таллина на ее восточном участке угроза продвижения врага и обстрела им кораблей и транспортов стала очевидной. Дальнейшее пребывание кораблей и судов на рейде и в гавани Таллина в создавшихся условиях грозило ослаблением боевого ядра флота, необходимого для защиты ближних подступов к Ленинграду с моря.

26 августа Военный совет Северо-Западного направления на основании указаний Ставки Верховного Главнокомандования разрешил флоту начать отход из Таллина. С этого момента начался, пожалуй, наиболее трудный заключительный этап обороны главной базы КБФ — эвакуация войск 10-го стрелкового корпуса, флотских наземных частей обороны и тыла, а также их боевой техники и материальной части.

Опыт обороны Таллина и прорыва основных сил Краснознаменного Балтийского флота в Кронштадт представляет особый интерес, тем более что он, по существу, не был еще в достаточной мере исследован. Оборона Таллина по своей продолжительности, конечно, не может идти в сравнение с обороной Одессы и Севастополя, но тем не менее ее стратегическое и оперативное значение достаточно велико. Не следует забывать, что в

наиболее критические дни борьбы за Ленинград главная база КБФ приковала к себе основные силы вражеской 18-й армии. Наспех созданная под Таллином и далеко не совершенная система сухопутной обороны позволила задержать превосходящие силы врага, рвавшиеся к Ленинграду, и нанести им большой урон.

Отвлечение основных сил 18-й армии и задержка их под Таллином по крайней мере на полмесяца, к сожалению, недооценивались в исследованиях по обороне Ленинграда, тогда как это явилось немаловажным фактором, помешавшим первому наступлению врага на город.

Следует учесть, что задача обороны Таллина с сухопутного направления, поставленная Военному совету КБФ, была [72] совершенно несвойственна флоту, который не располагал для этого ни необходимыми силами, ни средствами. К тому же задача эта была поставлена слишком поздно, хотя обстановка, складывавшаяся на северо-западном направлении, не оставляла места для оптимистических прогнозов. Оборудование сухопутных оборонительных рубежей на непосредственных подходах к Таллину задержалось по крайней мере на две недели, тогда как исход оборонительного сражения на северо-западном направлении вызывал тревогу за безопасность Таллина с суши уже в начале июля.

Серьезной трудностью для КБФ при обороне Таллина, а затем при переходе основных сил в Кронштадт — Ленинград являлась крайне ограниченная возможность использования своей авиации, действовавшей в это время против сухопутного противника.

Исключительно неблагоприятное влияние на ход обороны оказывала бедность аэродромной сети на южном побережье Финского залива. Все это отрицательно сказалось на продолжительности обороны Таллина, которая при наличии на ближних аэродромах достаточного количества самолетов могла бы быть более устойчивой. Нужно воздать должное 10-й авиационной бригаде ВВС КБФ, оказавшей в тяжелых для нее условиях немалую помощь оборонявшимся войскам и нанесяшей существенный урон немецкой авиации (авиация и зенитная артиллерия КБФ сбили 25 вражеских самолетов) [\[66\]](#).

Правильным решением Военного совета КБФ явилось быстрое выделение с кораблей и береговой обороны личного состава и формирование из него подразделений и частей морской пехоты. Это важное решение, принятое за два дня до получения приказа о возложении на командование флота руководства обороной Таллина, дало положительные результаты. Хотя вновь сформированные части не имели специальной подготовки для действий на суше, их бойцы своим упорством и отвагой в бою помогли задержать врага у стен Таллина, чем снискали заслуженную славу, как и моряки, защищавшие Одессу, Севастополь и Мурманск.

Из-за поздней постановки Военному совету Краснознаменного Балтийского флота задачи по обороне Таллина единое командование обороной было создано за два дня до ее начала. За девять дней (с 5 по 14 августа) организация командования силами, защищавшими Таллин, изменялась дважды.

К сожалению, в начале войны нередко проявлялась тенденция к частым организационным изменениям. Однако в дни, непосредственно предшествовавшие началу боев на оборонительных рубежах, и во время боев темпы и действенность [73] решений, преимущественно тактических, не отставали от динамически развивавшейся обстановки. Правда, известны импровизированные и совершенно необоснованные предложения отдельных лиц о сосредоточении на Ханко всех оставшихся в тылу врага наземных флотских частей и соединений и прорыве их вдоль побережья Финляндии к советской

границе или оставлении Ханко и островов Рижского залива для усиления их гарнизонами сил обороны Таллина. Однако эти предложения, естественно, приняты не были.

Следует отметить исключительную оперативность, с которой был разработан план сухопутной обороны Таллина с приходом туда 10-го стрелкового корпуса, а также быстрое реагирование огнем и маневром на непрерывное изменение обстановки и очень гибкое и умелое использование морской артиллерии.

Весьма положительный пример гибкого управления силами дают решения командования Краснознаменного Балтийского флота на эвакуацию тыловых служб, отход и посадку войск 10-го стрелкового корпуса, флотских береговых соединений и частей на транспорты и на последующий прорыв основных сил флота в восточные базы. Заслуживает высокой оценки подготовительная работа штаба флота и штабов соединений по реализации этих решений.

Несмотря на безусловно ценный опыт эвакуации Ладожской военной флотилией 168-й стрелковой дивизии из-под Сортавала, который директива Военного совета Северо-Западного направления от 26 августа 1941 г. рекомендовала использовать при эвакуации 10-го стрелкового корпуса, нельзя было не считаться с тем, что масштабы этих операций были несравнимы. К этому нужно добавить, что обстановка в районе Таллин, о. Гогланд была совершенно иной, чем в районе Сортавала и на Ладожском озере.

Командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц отчетливо представлял, что в данной обстановке приходится две задачи (эвакуацию частей и соединений флота и прорыв боевого ядра флота и транспортных средств в восточную часть Финского залива) решать как одну в условиях возросшей минной опасности, угрозы с воздуха и под фланкирующими ударами противника с обоих берегов залива.

Опыт эвакуации тыловых служб главной базы и посадки на транспорты войск 10-го стрелкового корпуса и береговых флотских соединений и частей заслуживает высокой оценки. Как известно, до войны наиболее трудной операцией всегда считалась высадка десанта, причем обычно добавлялось, что обратная посадка отходящих войск еще труднее. Именно этим обстоятельством англичане оправдывали (и продолжают оправдывать до сих пор) результаты Дюнкерка. Масштабы [74] обратной посадки войск, завершившей оборону Таллина, конечно, были несравненно меньшими, чем у Дюнкерка, но зато относительные результаты оказались совершенно иными. Несмотря на всю сложность обстановки на последнем этапе обороны Таллина, потери при отходе оборонявшихся войск к пунктам посадки и во время ее были сравнительно ничтожными, а это в сложившихся условиях являлось значительным успехом. Нельзя не отметить, что этому способствовало умелое использование корабельной артиллерии.

Чтобы объективно оценить опыт перехода основного ядра боевых кораблей Краснознаменного Балтийского флота, его транспортов и вспомогательных кораблей, остановимся лишь на отдельных наиболее важных факторах обстановки, оказавших влияние на его конечные результаты. К ним, по нашему мнению, относятся мины противника, его авиация и торпедные катера.

На результатах перехода существенно сказалась значительная минная опасность в тесных, островных и мелководных районах. Значение ее теоретически признавалось в нашем Военно-Морском Флоте всегда. Но это признание не подкреплялось практическими

действиями — не хватало, как уже отмечалось, тральщиков, в том числе и эскадренных, отсутствовали современные уничтожающие и неконтактные тралы.

В своем боевом приказе на переход командующий КБФ правильно оценивал минную опасность как главную. Но 44 тральщика, имевшиеся в Таллине, из которых больше половины были катерными, не могли обеспечить надежное противоминное охранение. Значительное число тральщиков было недостаточно приспособлено для траления и даже для уничтожения плавающих мин, так как не имело малокалиберных пушек.

Даже самый простой расчет показывал, что наличного количества тральщиков было явно недостаточно для тральной разведки и надежной проводки за тралами кораблей и транспортов, походный порядок которых растянулся почти на 15 миль. Отряд главных сил шел головным, за ним 1-й конвой, затем отряд прикрытия, 3-й и 4-й конвои; 2-й конвой шел параллельным курсом несколько к северу от 3-го и 4-го конвоев. Учитывая длину кильватерных колонн каждой из групп боевых кораблей и четырех конвоев, а также возможную величину сноса, для надежного прикрытия двумя рядами тралов требовалось по крайней мере вдвое больше тральщиков, отвечавших требованиям того времени. Наконец, минная опасность на переходе усложнялась малой сплаванностью боевых кораблей с тральщиками, самих тральщиков друг с другом, а также отсутствием каких-либо навыков в сплаванности у капитанов транспортов и вспомогательных кораблей. [75]

Темное время, хотя и весьма непродолжительное, также усложнило борьбу с минной опасностью. В темноте многие боевые корабли и транспорты подорвались на подсеченных тральщиками плавающих минах. Сказывалось отсутствие необходимых для ночного перехода сетевых тралов. Кроме того, пришлось столкнуться с явлением, недостаточно учитывавшимся в предвоенной боевой подготовке. Параваны-охранители при движении с уменьшенной скоростью оказывались не охранителями, а «улавливателями» мин, которые они подтаскивали к борту корабля. Это обстоятельство, а также увеличение прочности минрепов у неприятельских мин явилось толчком к переоценке имевшихся образцов параванов-охранителей.

Однако и при наличных тральных силах потери от подрыва на минах могли быть намного меньшими. Командование КБФ знало, что противник заградил минами район между островами Кери и Вайндло, но мало что сделало для определения границ минного поля и уничтожения его. К тому же оно переоценило опасность, грозившую флоту на переходе со стороны вражеских надводных и подводных сил. Между тем было известно, что германский надводный флот находится вне пределов Финского залива и проявляет пассивность, боясь форсировать минно-артиллерийскую позицию Ханко — Осмуссар, и что восточнее этой позиции, в базах Финляндии, имеется небольшое количество малых боевых кораблей и торпедных катеров. Если бы границы минного заграждения были определены, то выяснилось бы, что, проложив маршрут перехода на опасном участке всего на 7-10 миль севернее, можно было резко уменьшить потери от подрыва на минах, а угроза ударов торпедных катеров, подводных лодок и береговых батарей от этого значительно не возросла. Существовал еще южный прибрежный фарватер. Командование флота отказалось от использования его, учитывая близость занятого врагом побережья и опасность со стороны его береговой артиллерии; оно выбрало центральный фарватер. Но такой выбор обусловил форсирование минного заграждения в лоб — в его самом широком и плотном месте, а огневые средства противника на занятом им побережье, как выяснилось при прорыве, не представляли серьезной опасности для сильного флота.

Следующую по значимости опасность для основных сил КБФ на переходе представляла вражеская авиация. Сил, которыми располагало командование флота, явно не доставало

для обеспечения безопасности 200 кораблей и транспортов с войсками и грузами от ударов авиации, подводных лодок и торпедных катеров противника. Поэтому командование КБФ просило Военный совет Северо-Западного направления: силами фронтовой авиации нанести совместно с авиацией флота [76] с рассветом 28 августа бомбовый удар по аэродромам противника; 28 и 29 августа на возможно больших расстояниях от Кронштадта и Ленинграда прикрыть корабли на переходе самолетами-истребителями, оснащенными подвесными баками; с рассветом 28 августа развернуть для противокатерной и противолодочной обороны вдоль фарватера от маяка Кери до о. Гогланд 16 катеров «МО», вызвав их на время с Ладожского озера {67}.

Просьба в отношении фронтовой авиации была удовлетворена, а вместо 16 катеров выделили 8 {68}.

Опасность с воздуха могла стать главной, но два обстоятельства уменьшили ее значимость. Первое — в течение даже короткого промежутка темного времени бомбардировочная авиация противника не могла действовать эффективно. Подчеркиваем — бомбардировочная, а не торпедоносная, которую гитлеровцы не сумели использовать в наиболее благоприятный для нее момент. Второе, и, пожалуй, самое главное, — громоздкая организация использования немецко-фашистской авиации на море, обусловленная структурой люфтваффе в целом.

Отсутствие истребительного прикрытия на участке маршрута перехода от Таллина до о. Гогланд и совершенно недостаточное число самолетов-истребителей, прикрывавших корабли и самолеты на участке к востоку от о. Гогланд, казалось бы, сулило немецко-фашистской авиации исключительные возможности. Однако попытка германского командования уничтожить силами авиации основное ядро боевых кораблей КБФ, связанных обороной конвоев в тесном и островном районе моря, оказалась безуспешной. Это прежде всего обусловила хорошая подготовка расчетов зенитной артиллерии, умелое управление огнем, а также искусное маневрирование боевых кораблей при уклонении от атак и бомб противника. Небезынтересно вспомнить, что при постепенной эвакуации кораблями войск с о. Крит 27 мая — 1 июня 1941 г. англичане потеряли от ударов немецкой авиации три крейсера и шесть эскадренных миноносцев и в то же время два линейных корабля, шесть крейсеров и семь эскадренных миноносцев были повреждены {69}.

Обнаружив большое число мин, видя гибель на них ряда кораблей и транспортов, наконец, непрерывно получая доклады о потерях в отряде прикрытия и арьергарде, командующий КБФ в ночь на 29 августа приказал кораблям и транспортам встать на якорь в районе Мохни, Вайндло. Решение [77] это было вызвано трудностью форсирования минных заграждений между меридианами 25 и 26° в. д. Приходилось выбирать меньшую из двух опасностей — столкновение с минами в темноте или удары немецкой авиации в светлое время суток. Опасность потерь транспортов и кораблей от мин была очень велика. Вероятность потерь от ударов авиации, особенно боевых кораблей, была значительно меньше.

С рассветом 29 августа корабли продолжили движение и прибыли днем в Кронштадт, успешно отразив многочисленные воздушные атаки противника. Из 60 кораблей, составлявших боевое ядро КБФ, погибло 3 новых корабля и 13 устаревших кораблей и катеров. Более тяжелыми оказались потери среди транспортов. Из 34 транспортов и мелких транспортных средств, не дошедших в Кронштадт и Ленинград, от ударов немецкой авиации погибло 50%, от мин — почти 30% и в результате атак торпедных катеров — около 7%.

С началом интенсивных воздушных ударов по транспортам специально сформированный по решению Военного совета КБФ отряд прикрытия, базировавшийся на о. Гогланд, оказывал помощь терпящим бедствие судам.

Опыт использования истребительной авиации в целях обеспечения боевых кораблей и транспортов на этом переходе подсказывал необходимость организации посадочных площадок для самолетов-истребителей на островах Гогланд и Лавенсари, что и было сделано несколько позже.

Анализируя обстановку, в которой осуществлялся переход кораблей боевого ядра КБФ, его транспортов и вспомогательных кораблей из Таллина в Кронштадт, следует рассмотреть и действия военно-морских сил противника в этом районе.

Как известно, в планах немецко-фашистского главнокомандования, как верховного, так и военно-морского, относившихся к начальному периоду войны с Советским Союзом, почти навязчивой идеей проходит опасение прорыва боевого ядра КБФ из его восточных баз в шведские порты с целью интернирования или прорыва через Балтийские проливы на запад. Немецко-фашистское командование намеревалось противодействовать этому захватом военно-морских баз КБФ с суши и блокированием его сил в Финском заливе. Силами и средствами блокады могли быть надводные корабли, подводные лодки, авиация и мины заграждения. Надводных кораблей, способных действовать против КБФ, у гитлеровцев было мало, а использование их в бою грозило серьезными потерями. Многочисленные подводные лодки, которыми в это время они располагали, вели борьбу на океанских коммуникациях; кроме того, немецко-фашистское командование сознавало, что в условиях Финского залива одними подводными лодками задачу блокады выполнить трудно. Наиболее реальными силами и средствами для решения этой задачи, как [78] признавали сами немцы, являлись авиация и мины заграждения [70]. Однако решающих результатов можно было добиться лишь при массовом минировании Финского залива на всю его глубину и при использовании очень крупных сил не только бомбардировочной, но и миноносной и торпедоносной авиации.

Признавая значение мин, немецко-фашистское и финское командование к 23 августа дополнительно осуществило в средней части Финского залива 19 минных постановок с надводных минных заградителей (средних и малых) и катеров [71]. Эти постановки сыграли значительную роль в противодействии прорыву основных сил КБФ из Таллина, но они не могли решить задачу полностью. Решающую роль в создавшихся условиях могли сыграть маневренные минные постановки немецкой авиацией на пути советских кораблей и транспортов по всему маршруту их движения. Слабость истребительной авиации КБФ, о чем гитлеровцы знали, исключала какую-либо серьезную помеху таким постановкам. Однако немцы осуществить их в то время не могли, поскольку военно-морской флот фашистской Германии своей авиации не имел (не считая отдельных незначительных подразделений).

Недооценка руководством люфтваффе миноносной (в 1941 г. она была способна ставить лишь небольшие минные банки) и торпедоносной авиации явилась, пожалуй, основной причиной, значительно ослабившей противодействие прорыву сил КБФ. Впрочем, ошибки гитлеровцев в немалой степени повторили англичане, не сумевшие воспрепятствовать прорыву немецких линейных кораблей «Шарнгорст», «Гнейзенау» и крейсера «Принц Ойген» через Канал в феврале 1942 г.

Немецко-фашистское командование, как уже отмечалось, опасаясь потерь при форсировании минно-артиллерийской позиции Ханко — Осмуссар, не решилось, а точнее,

не собиралось использовать свои артиллерийские корабли и эскадренные миноносцы для нанесения удара КБФ при его выходе из Таллина. Подтверждением этому служит запоздалое формирование им так называемого «Балтийского флота» (линейный корабль «Тирпиц», тяжелый крейсер «Адмирал Шеер», легкие крейсера «Кельн» и «Нюрнберг», 3 эскадренных миноносца типа «Z», 5 миноносцев других типов и флотилия торпедных катеров)^{72}. Даже после оставления нами Таллина и во время боев за острова Рижского залива этот флот оставался в Аландских шхерах с задачей перехватить боевое ядро КБФ в случае его прорыва в шведские порты. [79]

Не использовало немецко-фашистское командование и всех возможностей двух флотилий торпедных катеров, перебазируемых в Турку и Хельсинки накануне войны. Немногочисленные и разрозненные атаки этих катеров без труда отражались эскадренными миноносцами. А между тем возможность маневра вдоль опушки шхер благоприятствовала их массированному использованию и нанесению повторных ударов почти на всем маршруте перехода. Некоторый успех торпедных катеров противника, атаковавших советские транспорты, объясняется слабостью или даже полным отсутствием у последних к этому моменту походного охранения. Бездействовали финские броненосцы береговой обороны.

Оборона Таллина имела важное значение в ходе оборонительного сражения в Прибалтике. Оттянув на себя крупные силы противника, она способствовала срыву его наступления на Ленинград.

Краснознаменный Балтийский флот оборонял главную базу до последней возможности. В условиях воздействия артиллерии и авиации врага флот успешно эвакуировал из города большое количество сухопутных частей, тыловых служб и часть населения.

В результате беспримерного по трудностям и опасностям перехода кораблей и транспортов из Таллина в Кронштадт было сохранено боевое ядро Краснознаменного Балтийского флота. Доставленный флотом в Ленинград 10-й стрелковый корпус явился значительным пополнением сил обороны города.

Оборона военно-морской базы Ханко вошла в историю советского военно-морского искусства как пример героической и умелой борьбы в шхерно-островном районе. Вместе с ней вошли в историю военно-морского искусства не менее героические и не менее искусные действия сил Краснознаменного Балтийского флота по эвакуации гарнизона этой базы.

С началом войны перед военно-морской базой Ханко (командир базы генерал-майор С. И. Кабанов, военком бригадный комиссар А. Л. Расскин) была поставлена задача обороны северного фланга Центральной минно-артиллерийской позиции и самой базы с суши, моря и воздуха^{73}. Для отражения морского и воздушного десанта территория базы была разбита на два боевых участка, контролируемых маневренными группами сухопутных войск^{74}.

Сухопутную оборону базы составляли система заграждений на границе арендованной зоны, два оборудованных оборонительных рубежа и два рубежа непосредственной обороны [80] самого города Ханко, один из которых был обращен фронтом к морю и фактически являлся рубежом противодесантной обороны. Размеры территории базы исключали возможность достижения достаточной глубины всей оборонительной системы, но позволяли создать значительную плотность обороны.

На полуострове к началу войны находилась 8-я стрелковая бригада, усиленная артиллерийским полком, зенитным артиллерийским дивизионом, танковым и саперным батальонами, а также батальоном связи.

Сектор береговой обороны располагал несколькими железнодорожными и стационарными батареями с орудиями калибром от 305 до 45 мм. Противовоздушная оборона базы состояла из 12 76-мм батарей и авиаэскадрильи (11 самолетов И-156 и И-15). В охране водного района базы имелось 3 сторожевых катера «МО-4» и несколько малых катеров. Общая численность гарнизона базы составляла 25300 человек^{75}.

В финском плане войны, согласованном с планом «Барбаросса», захват Ханко рассматривался как особая задача финских вооруженных сил, для выполнения которой была создана ударная группа «Ханко», состоявшая из 17-й финской пехотной дивизии с частями усиления и сильной артиллерийской группировки с орудиями калибром до 305 мм (всего 103 орудия)^{76}.

Финская авиация сама по себе не представляла серьезной угрозы, но наличие в Финляндии большого количества аэродромов и посадочных площадок создавало возможность широкого использования против базы немецких самолетов. Само собой разумеется, из глубины шхер и на опушке их могли действовать финские канонерские лодки и катера.

Действия против Ханко финны начали 29 июня. На следующий день они пытались прорвать оборону на перешейке (сухопутная граница базы), но были отброшены в исходное положение и понесли большие потери. В последующем, согласуя свои действия с наступлением немецко-фашистских войск на Ленинград, финны неоднократно, но так же безуспешно пытались различными способами прорвать фронт обороны Ханко, а гитлеровцы — овладеть о. Осмуссар.

Противник рассчитывал до начала зимы ослабить оборону базы, чтобы с наступлением ледостава захватить полуостров.

После ухода основных сил КБФ из Таллина в условиях приближавшегося зимнего периода Центральная минно-артиллерийская позиция теряла свое прежнее оперативное значение. [81] Надвигавшийся ледостав мог сделать сухопутный фронт обороны Ханко круговым. Для организации обороны его база не имела достаточных сил и средств.

Все это, вместе взятое, а также нецелесообразность обороны в сложившейся обстановке устья Финского залива предопределило решение Ставки Верховного Главнокомандующего об эвакуации гарнизона Ханко^{77}.

Оборона военно-морской базы Ханко характерна некоторыми особенностями. Быстрая ликвидация военно-морской базы Ханко предусматривалась планом стратегического развертывания противника, так как она, препятствуя сквозным сообщениям в Финском заливе, заставляла дробить и без того незначительные военно-морские силы Финляндии на две части. К тому же база оттягивала на себя значительное количество сухопутных частей. С момента организации на протяжении всего существования базы противник угрожал ей с севера, северо-востока и северо-запада. Именно это и послужило причиной заблаговременного оборудования сухопутного фронта обороны Ханко, что не было сделано ни у одной из других передовых баз.

Относительно ровная, местами лесистая местность позволяла противнику средствами оптического наблюдения с наблюдательных вышек и постов непрерывно просматривать территорию базы на значительную глубину.

Географические и навигационно-гидрографические особенности района военно-морской базы Ханко определили и формы ее обороны, свойственные шхерно-островной позиции. Увеличение глубины обороны шхерных флангов такой позиции было достигнуто захватом группы островов к востоку и северо-западу от Ханко (всего 19 островов). В меру возможностей путем постановки минных заграждений был стеснен маневр неприятельских кораблей на шхерных фарватерах. Все это помешало финнам использовать несомненные преимущества, обусловленные характером шхерного района. Потратив время на неудачные попытки штурмом овладеть наиболее устойчивой сухопутной позицией базы, они упустили иные возможности и позволили советским морякам захватить инициативу на наиболее уязвимых шхерных флангах обороны. Подрыв на советском минном заграждении финского броненосца береговой обороны «Ильмаринен» заставил противника остерегаться огневого воздействия на береговые батареи базы со стороны шхер.

Обороне Ханко благоприятствовало сохранение на полуострове аэродрома. Даже относительно небольшое число самолетов-истребителей и разведчиков, которыми располагало [82] командование военно-морской базы, в значительной степени способствовало успешности стрельбы береговой артиллерии, высадкам десантов на острова и отражению самолетов противника.

Исключительная роль принадлежала береговой артиллерии, которая, по существу, являлась основой обороны военно-морской базы. Надводные силы, базировавшиеся на Ханко, выполняли задачи, связанные с повседневной боевой деятельностью в пределах границ базы.

Все эти обстоятельства и высокий боевой дух защитников Ханко благоприятствовали активным действиям сил обороны. Они сумели вырвать инициативу из рук противника и продолжительное время удерживали ее.

После неудачных попыток наступления командование финской ударной группы «Ханко» убедилось, что имевшимися в его распоряжении силами оно не сможет захватить советскую военно-морскую базу. Обстановка, складывавшаяся под Ленинградом и на Севере, не позволяла ему рассчитывать на подкрепление. Борьба за Ханко приняла позиционный характер для финнов, которые в течение предвоенного двадцатилетия готовились к активным действиям в шхерных районах. Овладение Ханко оказалось не такой простой задачей, как это предполагало финское командование.

Воздавая должное успешным активным действиям гарнизона Ханко, нельзя не сказать о неудачной высадке десанта на о. Бенгшер, которая привела к гибели десанта, разрушению маяка, служившего удобным ориентиром для советских кораблей, и имела отрицательные последствия для обороны базы. По-видимому, успешные высадки предшествовавших десантов послужили причиной недооценки сил и возможностей противника. Близлежащие к Бенгшеру острова оказались вне воздействия сил военно-морской базы Ханко, тогда как противник использовал их для блокирования и уничтожения высаженного десанта.

Некоторая недооценка значения миноносной авиации для постановки активных минных заграждений в шхерных районах, существовавшая у нас в 30-х годах, с одной стороны, и вынужденное использование авиации КБФ на сухопутных направлениях — с другой,

помешали реализации потенциальных возможностей надежно засорить минами шхерные фарватеры и узлы. Такое засорение (преимущественно против малых кораблей) могло предельно снизить активность финских военно-морских сил в Финском заливе и пресечь их минную деятельность.

В целом действия разнородных сил, оборонявших Ханко, свидетельствуют о высоком уровне боевой подготовки, отваге, самоотверженности и стойкости личного состава военно-морской базы, показавшего в исключительно трудной обстановке [83] свою беспредельную преданность социалистической Родине и Коммунистической партии. Почти полгода силы этой передовой базы вели упорную борьбу на дальних подступах к Ленинграду с моря, немало способствуя устойчивости его обороны.

Героические действия Краснознаменного Балтийского флота при эвакуации гарнизона Ханко неразрывно связаны с обороной этой базы.

В основу замысла эвакуации гарнизона и некоторых средств военно-морской базы Ханко был положен последовательный вывоз личного состава и ценных грузов. Скрытность отхода войск и доставки их средств к пунктам посадки на корабли обеспечивалась рядом маскировочных мероприятий, в том числе и мерами активной маскировки (перемежение «часов молчания» с контрбатареистой стрельбой при попытках активных действий противника). Осуществлению замысла эвакуации способствовала обстановка на сухопутном фронте обороны базы, создавшаяся со второй половины октября, когда противник оказался вынужденным перебросить часть своих сухопутных сил для усиления войск на Карельском перешейке.

Менее благоприятно складывалась обстановка на море, где противник, используя свои возможности, безнаказанно производил минные постановки в средней части Финского залива (в западной части Гогландского плеса и в районе Юминда), наращивая прежние и выставляя новые заграждения с малых надводных заградителей и катеров. Широкие возможности, которыми в то время располагал противник в Финском заливе, позволяют утверждать, что минная опасность в этом районе, учитывая его навигационные и гидрографические особенности, была наибольшей за все время Великой Отечественной и второй мировой войн.

Однако не только минная опасность определяла исключительную сложность обстановки на море. Организуя эвакуацию гарнизона Ханко, Военному совету КБФ приходилось серьезно считаться с береговой артиллерией противника, которая имела возможность обстреливать корабли на нескольких участках возможных маршрутов при переходе от Ханко до о. Гогланд. Не менее серьезную угрозу советским кораблям и транспортам представляла и немецкая авиация. Ночью опасность противодействия береговой артиллерии и авиации уменьшалась, но возрастала минная угроза, вследствие трудностей ночного траления. Природные и навигационно-гидрографические особенности района перехода, наступивший период штормовой погоды и появление в заливе льда также усложняли обстановку на море.

Все эти неблагоприятные факторы, а также крайне ограниченное число транспортов и полное отсутствие сколь-нибудь [84] современных десантнотранспортных средств или хотя бы быстроходных транспортов малого тоннажа резко затрудняли осуществление эвакуации. Однако задача эта была решена, и трудности, которые пришлось преодолевать, выполняя ее, делают операцию эвакуации военно-морской базы Ханко одним из примечательных боевых событий на море, заслуживающих особого места в истории советского военно-морского искусства.

Одна из характерных особенностей этой операции состояла в том, что войсковые перевозки морем осуществлялись преимущественно на боевых кораблях. Закономерность такой формы войсковых перевозок в сложных условиях, предусматривавшаяся советскими военно-морскими теоретиками в предвоенные годы, подтвердилась. Вместе с тем опыт эвакуации гарнизона Ханко показал необходимость иметь в составе Краснознаменного Балтийского флота специальные десантно-транспортные корабли, построенные для действий в тесных и мелководных районах.

Другой особенностью этой операции являлось вынужденное повторение переходов конвоев, которое скрыть было невозможно. Это обстоятельство влекло за собой ряд последствий, и прежде всего дальнейшее увеличение минной опасности, поскольку противник ставил дополнительные минные банки на выявленных им маршрутах движения конвоев. Между тем некоторые конвои, в особенности первые, хотя промежутки времени между ними составляли около десяти суток, двигались почти одинаковыми маршрутами.

Третья особенность операции по эвакуации гарнизона Ханко, не имевшей прецедента в истории военно-морского искусства, состояла в переходе последних конвоев в ледовых условиях под проводкой ледокола «Ермак». Практически это еще более усиливало минную опасность, так как ледовая обстановка исключала противоминное охранение, затрудняла маневр для уклонения от воздушных атак, равно как и противоартиллерийский зигзаг. На переходах морем от мин, навигационных и других причин конвои потеряли несколько боевых кораблей, транспортов и разных катеров. Погибло 4987 человек, не считая личного состава экипажей погибших и поврежденных кораблей {78}. Можно было бы ожидать более интенсивных и энергичных ударов противника с воздуха, но, как свидетельствует один из зарубежных авторов, «германо-финская сторона, по-видимому, недооценивала русских» {79}.

Объективно оценивая эти потери, конечно, нельзя не признать, что они были большими, но условия, в которых протекали [85] переходы конвоев, могли повлечь еще более крупные потери.

Успешному проведению операции способствовали серьезные просчеты командования противника, не допускавшего, видимо, и мысли о возможности эвакуации гарнизона Ханко морем в обстановке, сложившейся в то время в Финском заливе.

Оборона Одессы, продолжавшаяся почти два с половиной месяца, вписала ряд ярких страниц в историю Великой Отечественной войны и обогатила советское военно-морское искусство.

Отход во второй половине июля 1941 г. советских войск за Днестр, дальнейшее отступление их в начале августа, прорыв немецко-фашистских войск севернее Тирасполя создали непосредственную угрозу Одесской военно-морской базе со стороны суши. 4 августа Народный комиссар Военно-Морского Флота приказал командованию Черноморского флота организовать ее оборону с сухопутного направления, а на следующий день Ставка Верховного Главнокомандования предписала:

«Одессу не сдавать и оборонять до последней возможности, привлекая к делу Черноморский флот» {80}.

19 августа был создан Одесский оборонительный район во главе с командиром Одесской военно-морской базы контр-адмиралом Г. В. Жуковым. В состав района вошли силы Одесской военно-морской базы и Приморская армия (25-я и 95-я стрелковые дивизии,

ранее входившие в 9-ю армию, 1-я кавалерийская дивизия и незначительные части усиления). Командующий этой армией генерал-лейтенант Г. П. Сафонов был назначен заместителем командующего Одесским оборонительным районом^{81}.

Оборона Одессы с моря осуществлялась 42-м и 44-м отдельными артиллерийскими дивизионами береговой обороны, располагавшими 54 орудиями калибром от 203 до 45мм. На ближних подходах к Одессе с моря в начале войны было поставлено оборонительное минное заграждение. Силы базы несли службу базового дозора, вели поиск подводных лодок и воздушную разведку.

Для поддержки сухопутных войск был сформирован отряд кораблей Северо-Западного района.

С воздуха Одессу прикрывали зенитная артиллерия флота и Приморской армии, авиация этой армии (около 20 самолетов) и истребительный авиационный полк ВВС Черноморского флота (40 самолетов).

К 19 августа под Одессой было подготовлено три оборонительных рубежа. Первый находился в 20-25 км от [86] города, второй — главный — в 15 км от Одессы и третий — тыловой — был создан почти у городской черты. Весь сухопутный фронт обороны Одессы разделялся на три оборонительных сектора: восточный, западный и южный^{82}.

Строительство оборонительных рубежей явно отставало от развития обстановки. Оборудование передового рубежа вчерне завершилось лишь с началом обороны, причем готовность его по некоторым видам работ была в пределах 40%. Удаление передового рубежа от Одессы обеспечивало город и порт от обстрела дивизионной и корпусной артиллерии противника. 25-я стрелковая дивизия Приморской армии занимала оборону на фронте около 25 км, 95-я — на фронте 20 км. На 1 км фронта приходилось 5-6 орудий. Благодаря использованию в целях сухопутной обороны береговой и корабельной артиллерии плотность огневой системы обороны на важнейших направлениях удалось довести до 50 орудий среднего и малого калибра на 1 км фронта. Командовал всей артиллерией один артиллерийский начальник — командующий артиллерией Одесского оборонительного района.

13 августа войска 4-й румынской армии, выделенной для захвата Одессы, вышли к побережью Черного моря в районе Сычавки, завершив тем самым охват города с суши. 15 августа они предприняли первую попытку наступления на Одессу в направлении Сычавки и Булдинки, но она закончилась безуспешно. Через три дня румынские войска развернули наступление по всему сухопутному фронту и в результате трехдневных ожесточенных боев к 20 августа вышли в район Карсталь, Выгода. В дальнейшем противник сумел несколько продвинуться и, заняв Гильдендорф и Александровку, стал с 27 августа обстреливать своей корпусной и армейской артиллерией город, порт и подходы к последнему с моря.

Получив подкрепления, противник 12 сентября нацелил свой главный удар на Дальник. Выход врага в район между населенными пунктами Гросс-Либенталь и Клейн-Либенталь, а также к западному берегу Сухого лимана создал прямую угрозу морским перевозкам в Одессу и, кроме того, увеличивал возможности обстрела города.

22 сентября 421-я и 157-я стрелковые дивизии и морской десант (3-й полк морской пехоты), поддержанные авиацией и огнем корабельной и береговой артиллерии, нанесли контрудар с целью окружения и уничтожения левофланговой группировки противника в

районе Дофиновка, Александрова. Высадкой морского десанта у Григорьевки предполагалось развить наступление в общем направлении на Свердлово. [87]

В результате контрудара противник оказался вынужденным перейти в конце сентября к обороне на всем фронте под Одессой. Однако ситуация, сложившаяся к этому времени на южном крыле советско-германского фронта, была такова, что дальнейшее удержание военно-морской базы становилось все менее целесообразным. 30 сентября Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение об эвакуации Одесского оборонительного района, которая и была проведена 1-16 октября 1941 г.

Оборона Одессы, начавшаяся примерно одновременно с обороной Галлина, имела некоторые отличительные особенности. К ним прежде всего следует отнести несравнимо более благоприятные условия морских сообщений Одессы с другими черноморскими базами и более широкие возможности использования авиации. Первое обстоятельство, непосредственно связанное с характером черноморского театра и составом военно-морских сил противника, позволило в течение всей обороны вести войсковые и грузовые перевозки морем в интересах оборонявшихся войск и активно действовать на вражеских флангах надводными силами, выполнявшими задачи не только артиллерийской поддержки и высадки морского десанта, но и огневого нападения с моря на уязвимые пункты неприятельского расположения.

Запаздывание руководства люфтваффе в создании достаточного запаса авиационных неконтактных мин в значительной мере сказалось на результатах действий вражеской авиации на морских коммуникациях. Между тем северо-западный район Черного моря благоприятствовал использованию минного оружия.

Отсутствие у противника сколь-нибудь значительных надводных и подводных сил для минных постановок, которые могли бы блокировать Одессу с моря, естественно, заставило переложить эту задачу на немецкую авиацию. 14 сентября она пыталась «заминировать» Одесский порт и выход из него, сбросив 15 мин, из которых только 5 упало в воду. Столь ничтожная по масштабу постановка мин с воздуха в известной мере характеризует взгляды немецкого воздушного и морского командования на минные постановки авиацией, которыми в большинстве случаев гитлеровское командование стремилось напугать противника, а не создать для него массивную минную преграду.

Немецкая авиация не смогла стеснить действия надводных сил советского Черноморского флота.

Более широкие возможности использования нашей авиации при обороне Одессы, особенно до оставления советскими войсками Николаева и Очакова, объяснялись тем, что под Одессой и в Таврии имелось 1 сухопутных и 4 морских аэродрома. [88] Один из морских аэродромов был оборудован на Хаджибеевском лимане.

Относительная близость аэродромов, на которые могли базироваться бомбардировочная и штурмовая авиация в начальный период обороны Одессы, благоприятствовала использованию ее в интересах оборонявшихся войск. После оставления Николаева и Очакова трудности в использовании ударной авиации возросли. Раздельное базирование бомбардировочной авиации (на аэродромы крымского узла) и прикрывавших ее истребителей, конечно, сильно затрудняло организацию тактического взаимодействия, вызывало исключительное напряжение незначительного количества истребителей, находившихся в Одессе.

Весьма важным обстоятельством, способствовавшим использованию самолетов одесской авиагруппы до эвакуации Одессы, являлось быстрое оборудование нового аэродрома, после того как Школьный аэродром, на который она ранее базировалась, оказался под огнем артиллерии противника.

Типовыми задачами, выполнявшимися авиацией Черноморского флота при обороне Одессы, являлись удары по скоплениям живой силы и техники противника, прикрытие базы и морских сообщений с воздуха, непосредственная поддержка сухопутных войск ударами по вражеским танкам и мотопехоте, разведка на морском и сухопутном направлениях.

Использованию авиации Черноморского флота в интересах обороны базы благоприятствовало то, что с 22 августа руководство ее действиями осуществлял один начальник — заместитель командующего ВВС флота генерал-майор В. В. Ермаченков, находившийся на командном пункте в районе Красной Знаменки^[83].

При оценке значимости авиации при обороне Одессы следует особенно выделить ее роль в защите базы от ударов с воздуха. Несмотря на недостаточное количество истребителей, защита базы от ударов с воздуха обеспечивалась ими до конца обороны. Достаточно сказать, что самолеты одесской авиагруппы с 23 августа по 15 октября 1941 г. сделали 3780 самолето-вылетов^[84], большинство которых приходится на долю истребительной авиации.

Особенно напряженными были действия истребительной авиации Одесского оборонительного района в период проведения погрузочно-разгрузочных работ в порту. Их успех прямо зависел от того, как надежно прикрывали порт самолеты-истребители и зенитная артиллерия (73-й зенитный артиллерийский [89] полк, 16-й и 53-й зенитные артиллерийские дивизионы, пулеметный и прожекторный батальоны).

Сеть постов ВНОС поначалу была удалена от Одессы примерно до 30 миль (морской сектор). Напряжение истребительной авиации Одесского оборонительного района увеличивалось и тем обстоятельством, что ей приходилось обеспечивать вход и выход прибывавших и выходивших конвоев и одиночных транспортов, прикрывать их при движении в светлое время суток. Задача эта решалась патрулированием в воздухе одной или двумя парами истребителей (в последнем случае первая пара на высоте 500-600 м, вторая — на высоте 1000-1500 м). Такого количества истребителей для обеспечения даже средних по величине конвоев оказалось явно недостаточно, но иного выхода не было. Характерно в этой обстановке приказание командирам самолетов-истребителей не увлекаться погоней за уходящими самолетами врага, которые могли специально отвлекать советские истребители.

Весьма высокой оценки заслуживают действия зенитной артиллерии, батареям которой в наиболее трудные дни и недели обороны приходилось находиться в немедленной боевой готовности по 17 часов в сутки, а суточный расход боезапаса на 76,2-мм зенитную пушку достигал 78 снарядов.

К особенностям обороны Одессы следует также отнести контрудар по левому флангу врага, подготовленный командованием Одесского оборонительного района и осуществленный 22 сентября. В этом контрударе важная роль принадлежала кораблям Черноморского флота, высадившим десант в районе Григорьевки. Контрудар благоприятно сказался на эвакуации войск и значительной части населения Одессы, так как противник не решился активно ей противодействовать.

Эвакуация обеспечивалась силой и скрытностью. В начале основное внимание уделялось скрытности, которая достигалась не только пассивной, но и активной маскировкой. Меры, осуществлявшиеся в целях обеспечения скрытности подготовки и проведения эвакуации, должны были создать у противника ложное представление об обстановке. Так, 2 октября, т. е. на второй день после начала эвакуации, войска Одесского оборонительного района начали наступление в западном и южном секторах обороны. На отдельных участках они вклинились в расположение противника на 4 км. Это создало у румын впечатление о готовящемся новом контрударе. Дальнейшие активные действия утвердили противника в предположении о намерении советского командования длительно оборонять город. Поэтому увеличение интенсивности движения советских транспортов противник расценивал как подвоз подкреплений и грузов. [90]

Однако если скрытность самого факта подготовки и проведения операции достигалась преимущественно мерами активной и пассивной маскировки, то действия по осуществлению самой эвакуации, независимо от того, как расценивал их противник, требовали обеспечения силой. Как известно, наиболее сложным этапом всякой эвакуации, равно как и обратной посадки десанта, является отрыв от противника и посадка на суда последнего эшелона и арьергарда отходящих войск. Активные действия сухопутных войск на фронте обороны дезориентировали противника об истинных их намерениях и обеспечили отход в течение ночи на 16 августа последнего эшелона, насчитывавшего 35 тыс. бойцов и офицеров. Прикрывали отход выделенные каждой дивизией арьергардные батальоны, усиленные артиллерийскими подразделениями со старой материальной частью, подлежащей уничтожению в последний момент. Огневое прикрытие осуществляли три стационарные береговые батареи, которые также предстояло взорвать. С моря отход и посадку на транспорты последних частей обеспечивала артиллерия двух крейсеров и четырех эскадренных миноносцев. В последний момент они должны были принять на борт арьергардные батальоны и эскортировать транспорты с последним эшелонам войск в Севастополь.

Избранные огневые позиции позволяли кораблям вести огонь по всему сухопутному фронту обороны Одессы с помощью заранее размещенных наблюдательных и корректировочных постов. Наибольшая плотность огня корабельной артиллерии предусматривалась на флангах обороны, чтобы исключить попытки противника захватить Одесский порт и тем сорвать отход последнего эшелона. Заслуживает внимания решение командования Одесского оборонительного района не беспокоить противника без необходимости огнем корабельной артиллерии, так как самый факт начала стрельбы мог вызвать у него подозрение. Разрешалось ведение огня лишь в исключительных случаях — при попытках противника наступать [85]. Целесообразность этого решения была несомненной и находилась в соответствии с основной замысла действий при эвакуации — всемерного достижения ее скрытности.

Отход войск последнего эшелона и арьергардных батальонов, как и посадка-погрузка их, не встретили противодействия противника.

Вот как оценивал один из послевоенных буржуазных авторов действия советских сил при обороне Одесской военно-морской базы:

«Оборона Одессы во всех отношениях была очень удачно организована русскими. Подвозу довольствия [91] и позднее эвакуации морским путем мешала лишь немецкая авиация. Одесса месяцами сковывала большую часть румынской армии и мешала ей, таким образом, оказать помощь в их наступлении на Крым и дальше на восток.

Своевременная эвакуация Одессы показала, что русские не боялись в случае необходимости проводить операции, которые могли повлиять на их престиж»^{86}.

К этому можно добавить, что немецкая авиация все же не смогла предельно затруднить подвоз подкреплений и средств в осажденную Одессу, а затем и эвакуацию сил Одесского оборонительного района.

Оборона главной базы Черноморского флота — Севастополя, продолжавшаяся с 30 октября 1941 г. по 4 июля 1942 г., обогатила советскую военную историю незабываемыми подвигами личного состава кораблей, авиации, частей Черноморского флота и войск Приморской армии, внесла крупный вклад в развитие военно-морского искусства.

К началу Великой Отечественной войны Севастополь был подготовлен к отражению нападения противника с моря и с воздуха. Береговая оборона главной базы располагала развитой системой береговых батарей с орудиями калибром от 305 до 45 мм. Противовоздушная оборона Севастополя осуществлялась истребительной авиацией, 61-м зенитным артиллерийским полком и зенитно-пулеметным батальоном. Сухопутного оборонительного рубежа перед Севастополем к началу войны не было, хотя приказом Народного комиссара ВМФ от 16 декабря 1940 г. предусматривалось проведение спешных мероприятий по созданию сухопутной и противодесантной обороны Севастополя.

После проведенных Черноморским флотом и Киевским Особым военным округом в марте 1941 г. больших учений, которые выявили серьезные недостатки в обороне Севастополя с суши, Военный совет флота вынес специальное решение о строительстве оборонительного рубежа^{87}. Однако до 22 июня 1941 г. был определен лишь рубеж обороны базы в 5-8 км от города. Строительство сухопутных рубежей обороны вокруг Севастополя началось по решению Военного совета Черноморского флота лишь 4 июля. В середине августа для обороны Крыма была развернута 51-я отдельная армия, состоявшая из четырех стрелковых и двух кавалерийских дивизий.

В результате ожесточенных боев немецко-фашистским войскам удалось прорвать нашу оборону, занять Перекоп и преодолеть Татарский вал. 18 октября противник возобновил наступление и 25-го прорвал позиции, на которых до [92] этого дня удалось задержаться 51-й армии. Ее части отходили на Керчь. Приморская армия после боев в районе Воронцовки отходила по бездорожью на Алушту и Ялту, чтобы затем выйти к Севастополю.

После прорыва немецко-фашистскими войсками Ишуньских позиций угроза захвата Севастополя с суши стала совершенно реальной.

Как уже отмечалось, 4 июля 1941 г. началось оборудование основного и тылового рубежей обороны Севастополя с суши. Основной рубеж проходил в 5-10 км от города, тыловой — в 2-3 км. Первый из них имел протяженность 35 км и глубину порядка 200-300 м; протяженность второго составляла 19 км. В сентябре началось строительство передового оборонительного рубежа в 12-15 км от города протяженностью около 50 км и глубиной 1,5-2 км. Затем в октябре было принято решение о создании нового передового оборонительного рубежа, выдвинутого от Севастополя на 25-30 км, но строительство его осуществить не удалось.

30 октября танки и мотопехота противника вошли в боевое соприкосновение с береговой батареей № 54, расположенной между Евпаторией и Севастополем. Началась 250-дневная оборона Севастополя.

Гарнизон Севастополя к концу октября состоял из 2-го и 3-го полков морской пехоты, батальона моряков Учебного отряда, двух батальонов курсантов Черноморского высшего военно-морского училища и Севастопольского училища береговой обороны и батальона моряков Дунайской флотилии. 30 октября в Севастополь из Новороссийска на кораблях была доставлена 8-я бригада морской пехоты.

Противник, подошедший 31 октября к передовому оборонительному рубежу, в течение 3-9 ноября безуспешно пытался овладеть Севастополем с ходу. Ему удалось лишь несколько продвинуться в направлении Черкез-Кермена и Дуванкоя. К этому времени основные силы Приморской армии вышли к городу, и благодаря этому силы его сухопутной обороны увеличились. В начале ноября был создан Севастопольский оборонительный район (СОР) во главе с командующим Черноморским флотом вице-адмиралом Ф. С. Октябрьским. Его заместителем по сухопутной обороне был назначен командующий Приморской армией генерал-майор И. Е. Петров^[88]. [93]

Выход немецко-фашистских войск к передовому оборонительному рубежу Севастополя, естественно, заставил пересмотреть вопрос о возможности дальнейшего базирования здесь основных сил флота. С приближением врага увеличивалась угроза ударов по ним не только немецкой авиацией, но и дальнобойной артиллерией. Поэтому в ночь на 31 октября основное ядро эскадры Черноморского флота перешло в базы Кавказского побережья. В Севастополе для артиллерийской поддержки сухопутных войск остались два крейсера и три эскадренных миноносца. Несколько позже эти корабли, усиленные еще одним крейсером и двумя эскадренными миноносцами, образовали постоянный отряд артиллерийской поддержки, сыгравший очень важную роль при обороне Севастополя.

Севастопольский оборонительный район был разделен на четыре сектора, каждый из которых располагал выделенными войсковыми соединениями и частями, а также приданными частями береговой артиллерии главной базы.

Немецко-фашистское командование, сосредоточившее в начале ноября под Севастополем 4 пехотные дивизии с частями усиления, около 150 танков и 300-350 самолетов, утром 11 ноября начало наступление. 21 ноября, незначительно продвинувшись в глубину обороны, преимущественно в четвертом и третьем секторах, войска противника в результате тяжелых потерь оказались вынужденными прекратить наступление, так и не достигнув своей цели. На керченско-феодосийском направлении обстановка складывалась неблагоприятно, так как 51-й армии не удалось удержать Керченский полуостров, из-за чего положение Севастополя стало более сложным.

Получив значительные подкрепления, противник 17 декабря начал новое наступление, намереваясь в течение четырех дней овладеть Севастополем. Однако и на этот раз он не достиг цели. Большую роль в срыве 16-суточного наступления врага сыграла Керченско-Феодосийская десантная операция, проведенная в конце декабря 1941 г. Черноморским флотом и войсками Закавказского фронта. Эта операция вынудила противника на четыре с лишним месяца отказаться от активных действий на севастопольском направлении.

Поддерживаемые корабельной и береговой артиллерией и флотской авиацией, войска Севастопольского оборонительного района в течение января — марта значительно улучшили свои позиции, что способствовало усилению системы сухопутной обороны. К началу июня 1942 г. плотность артиллерийских и пулеметных огневых точек на сухопутном фронте обороны увеличилась больше чем в 4 раза (17 огневых точек на 1 км фронта, тогда как в декабре приходилось [94] лишь около 4 огневых точек). Корабли

Черноморского флота одновременно с артиллерийской поддержкой войск СОР обеспечивали перевозки морем в интересах обороты базы.

8 мая немецко-фашистские войска начали наступление на Керченский полуостров и к 25 мая захватили его. Это поставило Севастополь в исключительно трудное положение. С 20 мая вражеская авиация и артиллерия резко увеличили свою активность в действиях против Севастополя. 7 июня противник начал новое наступление на город, направив основные усилия на участок Камышлы, Бельбек и стремясь выйти к восточной оконечности Севастопольской бухты. Несмотря на ожесточенные атаки, продолжавшиеся в течение 11 суток, противнику не удалось достигнуть желаемых результатов. Однако 18 июня он сумел прорваться к Севастопольской бухте с севера. Защитники Севастополя, поддерживаемые морской артиллерией, упорно обороняли побережье бухты и лишь 23 июня отошли на ее южный берег.

Стремясь расколоть фронт обороны, неприятель с 23-го числа и до конца июня вел ожесточенное наступление на Инкерман с северо-востока и на Новые Шули с юго-востока. В ночь на 29 июня противник под прикрытием дымовой завесы совершил переправу на южный берег бухты и безуспешно пытался высадиться на мыс Фиолент. На рассвете 29 июня гитлеровцы начали наступление на город из района Федюхинских высот и с. Новые Шули в северо-западном направлении. 30 июня им удалось прорваться к городу. Основные наземные силы обороны отошли к мысу Херсонес, где еще несколько суток вели ожесточенные бои.

Защита Севастополя дала исключительно большой опыт всех видов боевых действий Военно-Морского Флота СССР при обороне своих баз. Опыт обороны Севастополя ценен и тем, что в нем в значительной мере учитывались результаты действий по обороне морских баз в начальный период войны.

Прежде всего это нашло отражение в подготовке сухопутного фронта обороны главной базы Черноморского флота. Необходимость создания такого фронта, как отмечалось, признавалась примерно за полгода до начала войны и подтвердилась опытом учений, проведенных в апреле 1941 г. Решение командования Черноморского флота о создании рубежа сухопутной обороны, принятое уже после начала войны, на первый взгляд представляется запоздалым. Однако такое решение, как бы это ни звучало теперь парадоксально, следует считать своевременным и, несомненно, правильным. Нельзя забывать, что Военный совет Черноморского флота принял его почти на две недели раньше, чем началось строительство оборонительных рубежей перед Таллином, тогда как обстановка в Прибалтике в июле 1941 г. развивалась [95] значительно более динамично, чем на Южном фронте.

Глубина основного и тылового оборонительных рубежей оказалась совершенно недостаточной, так как она позволяла даже дивизионной артиллерии противника вести огонь по базе. Опыт Одессы заставил принять решение об увеличении глубины обороны и создании передового оборонительного рубежа в 16-17 км от базы. Между тем пушки корпусной артиллерии противника имели дальность стрельбы порядка 20 км, поэтому принятое в октябре новое решение предусматривало создание передового рубежа в 25-30 км от базы. Но это решение запоздало: противник начал свое наступление на Севастополь.

Само собой разумеется, увеличение глубины оборонительной системы базы со стороны суши требовало соответствующего увеличения количества огневых средств для создания достаточной плотности огня. Передовой и тыловой оборонительные рубежи Севастополя обеспечивались огнем береговых батарей, кроме того, Черноморский флот выделил для

усиления огневой системы сухопутных оборонительных рубежей некоторое количество морских орудий калибром от 130 до 45 мм, не считая 30 орудий калибром 152-102 мм, ранее установленных на временных основаниях на перекопских и чонгарских позициях [89](#).

Таким образом, решение о создании передового рубежа, удаленного на 25-30 км от базы, хотя и было принципиально правильным, но вряд ли этот рубеж мог быть своевременно обеспечен необходимым количеством орудий.

Опыт обороны Одессы был использован и в организационном отношении. Был создан Севастопольский оборонительный район. Такая организация командования оказалась вполне целесообразной и теоретически предусматривалась еще до войны. Так, например, Военно-морская академия считала, что силы, оборонявшие пункт или определенный участок побережья, должен возглавлять командующий тем родом их, который в данном случае выполняет основную задачу. При обороне Севастополя основную задачу, складывавшуюся из комплекса ударных и обеспечивающих задач, как и при обороне Одессы, выполняли силы Черноморского флота.

По существу, опыт второй мировой войны и, в особенности, Великой Отечественной войны подтвердил возникшую после русско-японской войны мысль о необходимости организации в интересах устойчивой обороны не «базы-точки», [96] а «базы-площади». Дальнейшее развитие оружия и боевой техники, прежде всего развитие авиации, подтвердило это положение. Появилась необходимость оборонять район, а не точку, подверженную массированному воздействию артиллерии и авиации противника.

По опыту обороны Одессы сухопутный фронт был разделен на четыре сектора и централизовано управление артиллерией (за исключением корабельной) в руках командующего артиллерией Приморской армии. Такая централизация управления давала возможность своевременно массировать огонь на любом направлении.

Исключительно большое влияние на устойчивость обороны Севастополя оказали его морские сообщения с Новороссийском и другими военно-морскими базами. Надежное обеспечение Черноморским флотом морских сообщений Севастополя с этими базами позволяло систематически доставлять силы и средства, необходимые для обороны [90](#).

Можно считать бесспорным, что береговая и корабельная артиллерия являлась основой огневой системы Севастополя в наиболее напряженные периоды его обороны [91](#).

Большая потребность в огне береговой артиллерии быстро вызвала ее перенапряжение. В наиболее трудные для обороны дни каждое орудие береговой артиллерии выпускало от 125 до 300 снарядов, что привело к быстрому изнашиванию стволов. Поэтому в дальнейшем возникла необходимость ограничений в использовании крупных и средних калибров береговой артиллерии. Стрельба из орудий крупных калибров производилась лишь с ведома коменданта береговой обороны, а из средних — начальника артиллерии береговой обороны.

Благоприятно на устойчивости обороны Севастополя, как уже отмечалось, сказалась Керченско-Феодосийская десантная операция.

Не говоря пока об ее опыте, остановимся на тактических десантах, высаженных в интересах наступления советских войск.

В начале января 1942 г. командующий Кавказским фронтом, которому к этому времени был подчинен Черноморский флот, настаивал «а высадках тактических десантов в районе Мамашай, Кача и в южной части Евпаторийского залива. Он считал, что такие десанты, являющиеся составной частью наступательной операции советских войск в Крыму, [97] могут оказаться весьма полезными для ее развития. Несмотря на доводы командования Черноморского флота о множественности задач, возложенных на надводные силы, и нехватке боевых кораблей вследствие медленного ремонта поврежденных, задача высадки тактических десантов была оставлена в силе. Десантам надлежало действовать только по ближним тылам противника, а на второй или третий день наступления присоединиться к своим войскам [92]. Характер задач тактических десантов был почти аналогичен задачам таких десантов, осуществленных Краснознаменным Балтийским флотом осенью 1941 г. на побережье Невской губы и в феврале 1944 г. у Меррикюля. Успешность выполнения подобных частных задач при наступательных операциях на побережье всегда находилась в прямой зависимости от четырех важнейших условий: внезапности высадки, быстроты ее выполнения, устойчивости противодесантной обороны противника на участке высадки и от темпов развития фронтального наступления войск на приморском фланге.

Первая из таких высадок была произведена 5 января 1942 г. На причалы Евпаторийского порта в условиях штормовой погоды высадился батальон морской пехоты, являвшийся передовым отрядом полка морской пехоты, который предполагалось высадить в ночь на 6 января. Командующий Кавказским фронтом поставил перед десантом задачу — овладеть исходным плацдармом для наступления на Севастополь.

Во время высадки батальон понес значительные потери, но при поддержке партизан Евпаторией овладел и героически сражался с превосходящими силами врага.

Другим подразделениям полка морской пехоты высадиться в ночь на 6 января не удалось из-за сильного огневого противодействия неприятеля и штормовой (погоды). Не перешли 6 января в наступление, как это намечалось, войска Крымского фронта.

16 января в Судак высадился 226-й горнострелковый полк с задачей захватить судакскую долину и пересечь дороги на Алушту, Старый Крым и Отузы, что должно было способствовать наступлению 44-й и 51-й армий. При этой высадке не было достигнуто ни одно из условий, способствующих успеху тактического десанта.

В самом деле, высадка осуществлялась немногим больше чем через две недели после завершения Керченско-Феодосийской десантной операции, т. е. в обстановке, когда внимание противника к противодесантной обороне удерживаемого им района Крымского побережья, естественно, было усилено. Больше того, поскольку в ночь на 5 января в районе Судака [98] высадилось подразделение 226-го горнострелкового полка, противник, несомненно, о высадке десанта знал. Таким образом, на оперативную внезапность высадок новых десантов рассчитывать сие приходилось. Трудно было надеяться и на тактическую внезапность высадки в Судак 226-го горнострелкового полка, так как она предварялась 40-минутной артиллерийской подготовкой.

Как известно, внезапность требует не только скрытности начала действий, но и быстроты их выполнения. Скрытность отсутствовала, быстрота действий — тоже, ибо полк (1750 человек и 4 горные 76-мм пушки) высаживался более пяти часов. Продолжительность высадки обуславливалась нехваткой высадочных средств. Тихоходной канонерской лодке «Красный Аджаристан», достаточно быстро высадившей 580 человек и горные орудия, пришлось подойти к крейсеру «Красный Крым», на котором находилась другая половина десанта, принять ее на борт и затем снова идти к берегу для высадки. Само собой

разумеется, что противнику хватило времени подтянуть подвижные резервы к участку высадки. 226-й горнострелковый полк был прижат к берегу и не смог продвинуться в глубину побережья.

В ночь на 25 января на побережье Судака был высажен 544-й горнострелковый полк для усиления 226-го горнострелкового полка, героически удерживавшего занятый им прибрежный участок. Погода неблагоприятствовала, высадка протекала медленно и не была полностью завершена [93]. Наступление 44-й и 51-й армий не получило развития, 226-й и 544-й горнострелковые полки были изолированы противником и затем уничтожены.

Таким образом, ни один из высаженных в Крыму тактических десантов не достиг цели, причем важнейшим из неблагоприятствовавших условий во всех случаях оказывалось либо запаздывание фронтального наступления, либо его неудача. Горечь потерь во время этих десантов несколько смягчалась тем, что сам факт неоднократных высадок на побережье, занятое противником, вынуждал гитлеровцев выделять значительные силы для противодесантной обороны и почти полгода держал их в большом напряжении.

Анализ опыта боевых действий при обороне Севастополя был бы далеко неполным без кратких выводов о роли авиации Черноморского флота. Как известно, развитие боевых событий на Южном фронте и в Крыму осенью 1941 г, вынудило коренным образом изменять систему базирования авиации Черноморского флота. В силу сложившейся обстановки ее аэродромная сеть отодвинулась к юго-востоку, на Кавказское [99] побережье. Это обстоятельство не могло не Отразиться на действиях авиации Черноморского флота в интересах обороны Севастополя. Значительное удаление даже передовых аэродромов от СОР, строго говоря, исключало систематическое авиационное содействие ему основными силами авиации флота. В то же время оставалась возможность мощного эпизодического содействия. Так, для отражения массированных атак противника или для ударов по крупным вражеским группировкам и важным целям вызывалась авиация с кавказских аэродромов. В частности, с 6 ноября по 16 декабря 1941 г. авиация Черноморского флота произвела 1112 самолето-вылетов, в том числе около 300 на штурмовые действия и около 400 для нанесения бомбовых ударов. В период второго вражеского наступления на Севастополь авиация Черноморского флота произвела 1090 самолето-вылетов, из них около 500 для бомбоштурмовых ударов.

Некоторая часть авиации Черноморского флота (около 100 самолетов), составившая 3-ю особую авиагруппу СОР, базировалась в районе Севастополя. Непосредственно в пределах СОР было оборудовано несколько аэродромов. Авиация, базировавшаяся на них, систематически содействовала силам СОР, выполняя ряд задач, которые в основном сводились к ведению систематической воздушной разведки в море и секторах сухопутной обороны, уничтожению живой силы и техники противника перед передним краем обороны, на ближних подступах и на дорогах к Севастополю, нанесению ударов по передовым аэродромам противника, прикрытию кораблей и наиболее важных оборонительных объектов с воздуха.

Темпы и масштабы боевых действий авиации противника на протяжении осады Севастополя с суши не всегда были одинаковы. В начале осады неприятельская авиация располагала 300-350 самолетами, которые при подготовке и проведении первого, ноябрьского, штурма действовали с максимальным напряжением преимущественно против береговых батарей и кораблей, находившихся в севастопольских бухтах или на ближних подходах к базе. Таковую же активность проявляла вражеская авиация и во время второго, декабрьского, штурма Севастополя. После Керченско-Феодосийской десантной

операции и возникновения в Крыму нового направления немецко-фашистская авиация значительно снизила активность своих действий против СОР.

В начале мая 1942 г. противник выделил для усиления блокады Севастополя группу из более чем 150 самолетов — бомбардировщиков, торпедоносцев и штурмовиков. Такое усиление немецкой авиации не могло не отразиться на безопасности морских сообщений с Севастополем, а также на подготовке [100] и проведении третьего штурма, когда противник мог использовать свыше 600 самолетов (из них 280-300 бомбардировщиков и около 120 истребителей)[\[94\]](#). В течение июня 1942 г. противник осуществил 17141 самолето-вылет бомбардировщиков на Севастополь[\[95\]](#).

Немецко-фашистское командование всемерно стремилось погасить противодействие авиации СОР ударами по ее аэродромам. Так, в период июньского штурма на аэродромах СОР разорвалось около 13 тыс. артиллерийских снарядов и почти 2500 авиабомб, уничтоживших 30 и повредивших 36 самолетов[\[96\]](#).

По мере усиления действий неприятельской авиации истребителям и зенитной артиллерии СОР становилось все труднее и труднее противодействовать ей. Борьбу с воздушной разведкой истребительная авиация вследствие своей малочисленности почти не вела. Преимущественно она отражала бомбардировочные налеты и сопровождала свои бомбардировщики и штурмовики. С воздуха база прикрывалась непрерывным патрулированием в трех зонах: Херсонесский маяк — Балаклава, Херсонесский маяк — Кача, Балаклава — Бельбек. На аэродромах в готовности № 1 находились три группы истребителей, имевших задачу отражать налет основной группы бомбардировщиков противника[\[97\]](#).

Вынужденное ослабление противодействия противнику силами истребителей позволило его самолетам постепенно снизить высоту бомбометания с 5000-7000 м до 800-1000 м. Превосходство противника в воздухе, начавшее с особой силой сказываться с мая 1942 г., сильно затрудняло выполнение всех видов оборонительных действий и их обеспечение.

Оборона Севастополя, продолжавшаяся 250 дней, сковывала крупную группировку немецко-фашистских и румынских сухопутных сил, что в значительной мере способствовало срыву плана германского командования по захвату Кавказа осенью 1941 г. и благоприятствовало контрнаступлению советских войск под Ростовом в ноябре 1941 г. Для овладения Севастополем немецко-фашистскому командованию пришлось сосредоточить в мае — начале июня 1942 г. свыше 11 пехотных, легких и горнострелковых дивизий, усиленных артиллерией резерва главного командования, танками и авиацией. К началу июньского штурма противник имел под Севастополем 208 батарей, т. е. в среднем примерно 24 ствола на 1 км фронта, не считая нескольких зенитно-артиллерийских полков. Однако сам» гитлеровцы признают, что, [101] пока советский военно-морской флот действовал в районе крепости, штурм ее не мог закончиться успешно. Лишь массированные наступательные действия немецкой авиации заставили советские корабли отойти, в результате чего крепость осталась изолированной[\[98\]](#). Действительно, постепенное затухание артиллерийской поддержки, оказываемой кораблями эскадры Черноморского флота, и несомненное превосходство противника в воздухе сыграли решающую роль при третьем штурме Севастополя, который вряд ли удался бы противнику, если бы не было этих обстоятельств.

Оборона Севастополя лишней раз подтвердила решающее значение морального фактора во всех видах военных действий. Даже злейшие враги Советского Союза вынуждены были признать выносливость и невероятную стойкость советского солдата.

Преимущество в моральном факторе обеспечивало не только длительную устойчивость сил обороны в исключительно трудных условиях борьбы, но и применение более смелых и гибких способов действий.

Предусмотренная гитлеровским планом «Барбаросса» стратегическая цель действий в начале войны достигнута не была. Противнику удалось проникнуть на территорию Советского Союза на значительную глубину, но уничтожить основные силы Советской Армии, находившиеся западнее линии Днепр — Западная Двина, он не смог.

Не были достигнуты им в начале войны и частные стратегические цели, предусматривавшие захват Мурманска и Полярного, уничтожение Краснознаменного Балтийского флота путем овладения системой его базирования с суши и стеснение свободы действий основных сил Черноморского флота посредством засорения минами выхода из Севастополя. Не удалось и достижение поставленной несколько позже цели — захвата Крыма, чему гитлеровцы придавали огромное значение для обеспечения поставок нефти из Румынии.

Гитлеровское руководство, разрабатывая план «Барбаросса», не смогло оценить такие факторы, как прочность социалистической системы, крепость советского государственного строя, организующая и мобилизующая роль Коммунистической партии Советского Союза, морально-политическое единство народов СССР, неограниченные возможности экономики нашей страны.

Немецко-фашистское верховное главнокомандование явно переоценило значение внезапности. Могущество средств поражения и даже относительно высокая мобильность вооруженных [102] сил фашистской Германии к началу 40-х годов еще не давали оснований для быстрого достижения успеха в борьбе против СССР. Просчеты плана «Барбаросса» были обусловлены опытом легких кампаний на западе и юго-востоке Европы. Эти просчеты не замедлили сказаться в начальный период войны против СССР.

Внезапность нападения противника и динамичность развития обстановки на сухопутном фронте с первых же дней Великой Отечественной войны совершенно не соответствовали суждениям и взглядам о начальном периоде войны, существовавшим в Военно-Морском Флоте СССР. Обстановка вынуждала к коренному пересмотру их, определяла необходимость поиска форм и способов действий, соответствовавших новым задачам и условиям.

С первых же дней войны внезапно возникшая со стороны суши угроза военно-морской базе Либавы (Лиепая) и быстрое распространение этой угрозы на другие западные базы Краснознаменного Балтийского флота, появление к концу июня опасности захвата с суши Мурманска сильно сказывались на деятельности Краснознаменного Балтийского и Северного флотов. В конце июля определилась угроза захвата с суши военно-морской базы Одессы.

В связи с быстрым продвижением противника на сухопутном фронте задача Военно-Морского Флота по обеспечению устойчивости приморских флангов частей Советской Армии, оборонявшихся на побережье Баренцева, Балтийского и Черного морей, приобретала исключительно важное значение. Успех выполнения этой задачи находился в прямой зависимости от степени взаимодействия флота и сухопутных войск, сущность которого заключалась в действенной помощи флота войскам со стороны моря и столь же действенной помощи сухопутных войск флоту в надежной защите его военно-морских баз со стороны суши.

Устойчивость обороны этих баз со стороны моря была вполне надежной, с воздуха — в несколько меньшей степени, главным образом из-за недостатка в истребителях типа МиГ-3, которых ВВС КБФ к началу войны имели 38, ВВС ЧФ — 16, а на Севере их не было вовсе. Со стороны суши оборона западных военно-морских баз, по существу, была совершенно необеспеченной [99].

Характер и многообразие задач, выполнявшихся Военно-Морским Флотом при обороне военно-морских баз, ясно показывали, что эта оборона представляла собой сложную и [103] длительную операцию, осуществлявшуюся флотом совместно с войсками Советской Армии и складывавшуюся из ряда систематических и эпизодических боевых и обеспечивающих действий.

Таким образом, развитие советского военно-морского искусства по опыту обороны военно-морских баз прежде всего определялось последовательным совершенствованием форм и способов каждого из видов действий, составлявших подобную операцию. В то же время это не исключало самостоятельного развития форм и способов ведения такой операции в целом, которое характеризовалось:

- тесным взаимодействием всех сил обороны базы (сухопутных войск, флота и авиации) и родами каждого из видов вооруженных сил (морской и сухопутной артиллерии, артиллерии с пехотой и танками, авиации с кораблями и наземными силами и т. д.);
- целесообразной организацией сил и управления ими, в наибольшей мере способствовавшей такому взаимодействию и непрерывному его поддержанию (так, например, организация Одесского, Севастопольского, Новороссийского и затем Туапсинского оборонительных районов);
- единством командования силами обороны и централизованным управлением ими;
- степенью активности действий сил обороны, направленных на срыв намерений противника упреждающими ударами, на улучшение или восстановление своих позиций;
- большим удельным весом корабельной и береговой артиллерии в огневой системе сухопутной обороны баз и ее особенным значением в борьбе с дальнобойной артиллерией противника;
- степенью активности флотской и сухопутной авиации в интересах сил обороны;
- особой значимостью сохранения аэродромов, позволявших своей авиации действовать на любом направлении обороны и прикрывать базу с воздуха;
- широким использованием своих морских сообщений для подвоза в обороняемую базу войсковых усиления и доставки необходимых средств и грузов.

Тесное взаимодействие сухопутных войск с флотом при обороне военно-морских баз с суши предусматривалось всеми предвоенными важнейшими документами, регламентировавшими боевую деятельность Советских Вооруженных Сил. Однако основная направленность предвоенных взглядов на перенос военных действий с началом войны на территорию противника, естественно, отодвигала на второй план организационные вопросы взаимодействия сухопутных войск с флотом при обороне. Проведенные в 1940-1941 гг. совместные учения приморских округов и Черноморского флота, [104] а также специальные учения по противовоздушной и противодесантной

обороне баз показали недостаточную подготовленность их обороны с воздуха и суши. Но результаты этих учений не стимулировали в достаточной мере разработку конкретных мероприятий, обеспечивавших своевременную организацию взаимодействия сухопутных войск и флота при обороне военно-морских баз. Начавшаяся война показала, что в составе наших баз, за исключением Ханко и с некоторой натяжкой — Либавы (Лиепая), не было сухопутных частей, выделенных специально для их обороны с суши. 10-й стрелковый корпус отошел к Таллину лишь в результате его отрыва от 8-й армии; 25-я и 95-я стрелковые дивизии, составившие ядро Приморской армии, оборонявшей Одессу, являлись левофланговыми в 9-й армии, отрезанными от ее основных сил после прорыва врага севернее Тирасполя. Таким образом, взаимодействие флота с сухопутными войсками в интересах обороны военно-морских баз практически организовывалось заново, в спешном порядке. К чести наших флотских и сухопутных командиров, они быстро справились с этой задачей в самые трудные дни и сумели в дальнейшем совершенствовать организацию такого взаимодействия как в оперативном, так и тактическом масштабе.

При организации взаимодействия в любых масштабах с особенной определенностью сказывалась необходимость взаимозависимости действий флота, сухопутных войск и авиации. Соблюдение этого требования оказывалось нужным не только тогда, когда флоту, сухопутным войскам и авиации приходилось совместно выполнять ту или иную ударную задачу, как, например, высадку десанта или артиллерийскую поддержку, но и при выполнении задач, связанных с обеспечивающими мероприятиями. Так, в результате наступления, предпринятого в начале сентября, противник, вышедший на побережье между Аджалыкскими лиманами, получал возможность обстреливать Одессу, ее порт и корабли при входе-выходе из порта. Естественно, это усложнило артиллерийскую поддержку кораблями и затруднило движение транспортов, обеспечивавших подвоз войскам подкреплений и необходимых видов снабжения. Контрударом сил обороны 22 сентября 1941 г. район побережья между Аджалыкскими лиманами был очищен от врага.

Нарушение целесообразной взаимозависимости действий сил по каким бы то ни было причинам обычно приводило к неудаче. С особенной ясностью это подтвердил опыт высадок тактических десантов осенью 1941 г. на побережье Невской губы и в январе 1942 г. в Крыму. Все они не достигли цели вследствие либо неудачного развития наступления сухопутных войск на приморском фланге, либо из-за несвоевременного его начала. [105]

Опыт обороны военно-морских баз, подтвердив необходимость единства командования всеми совместно действующими силами, выявил целесообразность организации оборонительных районов, возглавлявшихся командованием того рода сил, который в данном случае являлся основой обороны. Так, например, командование Одесским и Севастопольским оборонительными районами, где основу обороны составляли силы Военно-Морского Флота, осуществлялось флотскими командирами, тогда как во главе созданного в середине августа 1942 г. Новороссийского оборонительного района стоял командующий 47-й армией генерал-майор Г. П. Котов, а его заместителем по морской части являлся командующий Азовской флотилией контр-адмирал С. Г. Горшков.

Важность активности действий сил обороны, направленных на срыв намерений противника, улучшение и восстановление своих позиций, убедительно подтверждается опытом обороны Ханко, Одессы и Севастополя. Овладение силами военно-морской базы Ханко рядом островов на фланге шхерной позиции увеличило глубину системы ее обороны на этом направлении. В результате активизации сил Одесского оборонительного района в двадцатых числах сентября 1941 г. противник, по сути дела, потерял уверенность в успехе и начал готовиться к зимней кампании под Одессой. Действия сил

Севастопольского оборонительного района после Керченско-Феодосийской операции вынудили противника свернуть свою активность с января по май 1942 г. Как показывает опыт обороны этих баз, действенным средством снижения темпов наступательных усилий противника являлись морские десанты как оперативного, так и тактического масштаба.

Устойчивость обороны военно-морских баз с суши всегда находилась в прямой зависимости от глубины и плотности системы инженерного оборудования их сухопутного фронта, насыщенности последнего огневыми средствами и минными заграждениями. Опыт обороны каждой из военно-морских баз «е только подтвердил, но и дал все основания для развития этого положения. Цифры, характеризующие глубину системы обороны Мурманска, Таллина, Одессы и Севастополя, уже приводились. Для обороны Новороссийска были созданы передовой рубеж (по левому берегу р. Кубань) в 40-50 км от города, основной рубеж — в 25-30 км и тыловой рубеж — в 10-15 км от города. Для обороны Туапсе — внешний рубеж в 20 км от базы, внутренний — в 5 км. Кроме того, в ходе боев за эти базы были созданы рубежи непосредственной обороны на окраинах города. Все рубежи были оборудованы сооружениями полевой фортификации [106] (доты предохраняли от 105-мм снарядов, дзоты — от 75-мм).

В связи с быстрым изменением обстановки эта глубина была вполне оправданной, так как инженерное оборудование сухопутных фронтов обороны военно-морских баз велось уже во время войны в условиях ограниченных средств и времени.

Вместе с тем нельзя не отметить, что даже корпусная артиллерия противника, ее говоря об артиллерии армейского и фронтового командования, располагала пушками и гаубицами большой мощности. Так, пушки и гаубицы корпусной артиллерии имели дальность стрельбы 15-20 км, а пушки и гаубицы артиллерии армейского командования — порядка 23-30 км. Как известно, под Севастополем противник использовал не только 190-мм пушки, но и гаубицы и мортиры 305-, 350- и 420-мм калибра, а также два специальных 600-мм орудия и 800-мм пушку «Дора» [100]. Эта пушка, предназначавшаяся для борьбы с долговременными фортификационными сооружениями линии Мажино, фактически имела калибр 813 мм, весила 1488 т (общий вес установки) и при начальной скорости 700 м/сек обладала дальностью стрельбы 25 км, хотя по проектному заданию она должна была стрелять на 40 км. Пушка имела бронебойный снаряд весом 6800 кг (вес взрывчатой начинки в нем — 4%) и фугасный весом около 4000 кг (вес взрывчатого вещества — 14%). Для транспортировки «Доры» использовалось несколько железнодорожных установок. Доставка орудия и установка его на огневой позиции в районе Дуванкоя была вызвана неудачами двух первых штурмов Севастополя.

Однако боевое использование «Доры» не принесло ожидаемого эффекта. Тщательное изучение немцами результатов стрельбы из этой пушки заставило их прийти к выводу, что эффективность стрельбы из нее была по меньшей мере сомнительной: удалось зафиксировать лишь одно удачное попадание, якобы вызвавшее взрыв склада боеприпасов, находившегося на расстоянии 27 км. Следы падений большинства 813-мм снарядов показывали, что последние проникали в грунт на глубину 12 м [101]. Как признают сами немцы, все сверхтяжелые орудия имели больше пропагандистское, нежели боевое значение [102]. [107]

Оборонительные сооружения могли быть серьезно повреждены только при прямом попадании в них, вероятность чего была очень мала.

Опыт обороны военно-морских баз, в особенности опыт обороны Севастополя и Одессы, как и опыт обороны Ленинграда, позволяет утверждать, что искусно созданная даже

средствами полевой фортификации и инженерными заграждениями система инженерного оборудования сухопутного фронта базы, а также целесообразно организованная огневая система и высокие моральные качества личного состава позволяют рассчитывать на длительную устойчивость ее обороны против превосходящих сил врага. Подтверждением этому могут служить следующие цифры: при подготовке к третьему штурму Севастополя противник сбросил на его защитников и систему оборонительных рубежей около 45 тыс. авиабомб весом 100, 250 и 1000 кг и выпустил до 126 тыс. артиллерийских снарядов крупных калибров. На избранном направлении главного удара он выпустил до 1,5 т металла на каждый квадратный метр площади участка {103}. Естественно, что такое огневое воздействие не могло оказаться безрезультатным. На оборонительных рубежах за это время было разрушено много дотов и дзотов {104}, но все же для дальнейшего преодоления глубины обороны противнику понадобилось 25 дней {105}.

При стрельбе из орудий ствольной и реактивной артиллерии окончательный вывод из строя дотов и дзотов был возможен при прямом попадании в цель относительно ограниченных размеров. Вероятность же такого попадания оказывалась незначительной. Поэтому возникла необходимость длительного огневого воздействия орудиями тех калибров, попадания одиночных снарядов которых обеспечивали вывод из строя того или иного сооружения полевой фортификации.

Опыт обороны Одессы и, главным образом, Севастополя показал, что использование против сооружений долговременной фортификации тяжелых и сверхмощных орудий относительно малоэффективно и недостаточно целесообразно в тех случаях, когда наступающий может использовать в соответствующих масштабах свою бомбардировочную авиацию, и в частности пикирующие бомбардировщики. Следует заметить, что устойчивость бронеконкретных оборонительных сооружений долговременной фортификации под огнем мощных орудий лишней раз подтвердилась при операции американцев против Шербура и Бреста в 1944 г.

Боевой опыт обороны военно-морских баз с суши свидетельствовал [108] о необходимости значительного увеличения глубины каждого из оборонительных, заблаговременно подготовленных рубежей и их системы в целом. Это позволяло в наибольшей мере увеличивать устойчивость оборонительной системы и вместе с тем обеспечивать возможность использования в интересах обороны своей авиации, а также корабельной ствольной артиллерии. Конечно, увеличение глубины сухопутного фронта обороны военно-морской базы имело свои пределы. Эти пределы определялись дальностью тактического использования оружия.

Среди факторов, способствовавших устойчивости обороны всех военно-морских баз, видное место принадлежит корабельной и береговой артиллерии, выполнявшей не только задачи, связанные с артиллерийской поддержкой сухопутных войск в позиционной обороне, но и задачи огневого нападения на тылы противника или занятые им прибрежные пункты в районах, находившихся поблизости от расположения неприятельских сил, которые осаждали базу с суши.

Типовыми задачами морской артиллерии, как правило, являлись подавление живой силы и танков атакующего противника, отсечение неподвижным заградительным огнем определенных рубежей для воспрепятствования продвижению неприятельских наземных сил, борьба с неприятельской артиллерией, поражение обнаруженного в глубине вражеского расположения скопления живой силы и техники противника. Вместе с тем при активных действиях войск, оборонявших ту или иную военно-морскую базу, задачи

морской артиллерии, естественно, целеустремлялись на подготовку и сопровождение их наступления.

Чисто сухопутный характер действий врага против советских военно-морских баз, по существу, исключил для береговой артиллерии выполнение основной задачи — стрельбы по неприятельским кораблям. Однако для береговых батарей Таллина и Ханко в течение почти всей обороны этих баз продолжала оставаться задача противодействия возможным попыткам прорыва противником минно-артиллерийской позиции Ханко — Осмуссар.

Превосходство немецко-фашистской авиации в воздухе на протяжении всего первого периода войны в очень большой степени усложнило для артиллерийских кораблей выполнение задач огневого содействия. Вначале это выражалось в необходимости перехода от стрельбы по береговым целям на якоре, бочке или в положении «на стопе» к стрельбе на ходу, маневрируя в ограниченном пространстве рейдов и бухт. Это обстоятельство в значительной мере снижало успешность стрельб по береговым целям. Кроме неприятельской авиации активное противодействие кораблям оказывала [109] дальнобойная артиллерия противника, с которой особенно приходилось считаться при обороне Одессы и Севастополя.

Дальнейшее увеличение в светлое время суток активности противника в воздухе и противодействие его дальнобойной артиллерии стреляющим по берегу кораблям вынудило перейти от систематической артиллерийской поддержки к эпизодической, принимавшей в основном форму огневых нападений. Вместе с тем противодействие врага вызвало увеличение количества стрельб в темное время суток. Последнее обстоятельство, связанное с трудностями наблюдения за результатами падений снарядов, резко увеличило число стрельб, проводившихся по площади, без корректировки. Так, за период обороны Севастополя корабельной артиллерией было проведено около 75% таких стрельб.

Опыт боевого применения береговой артиллерии в обороне баз с суши показал очень высокую эффективность ее огня в любых условиях обстановки. При обороне баз с суши на береговую артиллерию возлагались задачи: борьба с артиллерией противника; разрушение важных и особо прочных целей в глубине расположения противника, его опорных пунктов, узлов дорог; подавление и уничтожение скоплений неприятельской живой силы и техники; участие вместе с сухопутной артиллерией в артиллерийской контр-подготовке; участие вместе с сухопутной артиллерией в отражении наступающей вражеской пехоты и танков.

Береговые батареи сыграли важную роль в качестве опорных пунктов для оборонявшейся пехоты. Так, при втором и третьем штурме Севастополя, когда пехота под натиском превосходящих сил противника была вынуждена отойти в район береговых батарей, последние дали возможность организовать там устойчивые узлы сопротивления и приостановили или задержали дальнейшее продвижение неприятеля.

Опыт показал большое значение своевременного обнаружения подхода и развертывания осадной артиллерии противника. Для борьбы с ней привлекались наиболее дальнобойные и мощные калибры стационарной береговой артиллерии.

Железнодорожная береговая артиллерия в наибольшей мере применялась при обороне Ленинграда, во время которой она выполняла следующие задачи: борьба с дальнобойной артиллерией противника; огневое воздействие на его пути сообщения, железнодорожные узлы, аэродромы и другие важные объекты в ближнем тылу; нанесение ударов по скоплениям живой силы и техники врага. Кроме того, железнодорожная береговая

артиллерия выполняла все прочие задачи артиллерийской поддержки своих войск, однако основной из них на протяжении всей обороны Ленинграда [110] оставалась борьба с неприятельской дальнобойной артиллерией.

Массированное использование противником авиации, которая вместе с артиллерией составляла основу его огневой мощи, вызвало исключительное напряжение сил и средств противовоздушной обороны военно-морских баз, необходимость рассредоточения кораблей и войск, тщательной маскировки и надежной защиты наиболее важных объектов. Возникла потребность в рассредоточенном хранении боеприпасов, топлива и других видов снабжения, запасы которых представляли особую ценность в условиях обороны.

Некоторое представление о степени воздушной угрозы могут дать следующие цифры: на военно-морские базы и объекты, находившиеся в пределах границ их ПВО, авиация противника на Северном морском театре произвела 15372, на Балтийском — 20629 и на Черном море — 37307 самолето-налетов. Цифры потерь, понесенных противником при этих налетах (на Северном морском театре — 773 самолета, на Балтике — 1214, на Черном море — 1070), позволяют утверждать, что решающей противодействующей силой оказывались истребители, на долю которых приходится 1690 неприятельских самолетов, т. е. свыше 50% от общего количества указанных выше потерь.

Опыт использования истребительной авиации при обороне военно-морских баз, изолированных с суши, показал, что действия этой авиации в интересах противовоздушной обороны возможны только при наличии подземных аэродромов.

С началом Великой Отечественной войны, а точнее даже раньше — к середине 1940 г., вскрылось некоторое отставание корабельных и наземных средств ПВО от достигнутого к этому времени уровня развития авиации. В середине 1941 г. Военно-Морской Флот располагал следующими калибрами корабельной и береговой зенитной артиллерии: 100 мм — Б-34, 76 мм — 34-К, 76 мм (Системы Лендера), 45 мм (полуавтоматы), 12,7 мм (пулеметы ДШК). Незадолго до начала войны на вооружение поступили 37-мм автоматы.

В начале войны взаимодействие зенитной артиллерии и истребительной авиации, прикрывавшей базу, осуществлялось без учета фактического соотношения этих сил ПВО. Зенитная артиллерия, опасаясь поражения своих же истребителей, не всегда своевременно открывала огонь, хотя численность самолетов-истребителей, находившихся в воздухе, ясно показывала, что их противодействие в данном конкретном случае не может оказаться эффективным.

Нормы удаления огневых позиций от объектов обороны в начале войны определялись с учетом того, что бомбардировочные удары будут производиться большими массами неприятельской авиации, с больших высот и на горизонтальном [111] полете. Фактически пришлось столкнуться с рядом последовательных атак, относительно небольшими группами самолетов-бомбардировщиков, значительную часть которых составляли пикировщики.

В основу взаимодействия самолетов-истребителей и зенитной артиллерии на втором году войны был положен принцип предоставления широкой инициативы истребительной авиации, но лишь в тех случаях, когда соотношение ее сил с силами противника обеспечивало возможность успеха. В других случаях инициатива оставалась за зенитной артиллерией.

Силы и средства ПВО баз в течение первого периода войны нанесли противнику значительный урон. Но он мог быть гораздо большим, если бы к началу войны флотская истребительная авиация располагала достаточным числом самолетов-истребителей новых типов, а зенитная артиллерия — более современными образцами орудий и приборов управления зенитным огнем. В первый период войны заметно сказывалось несовершенство средств обнаружения неприятельских самолетов и организации оповещения о них. Низкие тактико-технические данные станций радиообнаружения и малое количество постов ВНОС не обеспечивали в начале войны обнаружение противника на дальних подступах к базам. Время получения донесений хотя и позволяло привести зенитную артиллерию в готовность № 1, но оказывалось обычно недостаточным для своевременного подъема истребителей с целью ведения боя на дальних подступах к угрожаемому объекту. Разумеется, по мере сокращения глубины наблюдения в связи с уменьшением площади обороняемой зоны этот недостаток все более и более давал о себе знать,

Наконец, децентрализованное управление силами ПВО и отсутствие единого командования ими не способствовало их эффективному использованию в начале войны. Все эти недостатки к концу первого периода войны были либо вовсе устранены, либо в значительной степени уменьшены.

Взгляды на то, что военно-морские базы обычно берутся с суши, сформировались давно и были подтверждены опытом наиболее крупных войн второй половины XIX и первой половины XX столетия. Опыт обороны военно-морских баз во время Великой Отечественной войны снова подтвердил это положение, но вместе с тем выявил огромное значение их морских сообщений с другими базами и портами для увеличения устойчивости обороны при осаде с суши. Использование морских сообщений обеспечило быстрое усиление сухопутных войск, оборонявших Одессу, и питание сил оборонительного района. По существу, это позволяло рассчитывать на длительную оборону базы и Одесского оборонительного района, представляющую собой один из блестящих [112] примеров операций подобного вида. Морские сообщения Севастополя с Новороссийском и базами на Кавказском побережье до весны 1942 г. в еще большей мере обеспечили устойчивость сил Севастопольского оборонительного района. В то же время опыт обороны Таллина, Ханко и последней трети обороны Севастополя показывает, что возникновение трудностей по обеспечению безопасности морских сообщений с осажденными базами непосредственно сказывается на продолжительности их обороны. Обстановка на трассах Таллин — Кронштадт и Ханко — Кронштадт начиная с середины августа 1941 г., по существу, исключила возможность усиления гарнизонов Таллина и Ханко морским путем, так как перевозка сколь-нибудь крупных войсковых соединений и частей в условиях минной опасности, основной на этих трассах, была сопряжена с риском больших потерь. [113]

Глава пятая.

Морские десанты

Среди основных видов совместных действий Военно-Морского Флота СССР с войсками Советской Армии во время Великой Отечественной войны особое значение приобрели десанты различных масштабов. Их результаты оказывали прямое и косвенное влияние на развитие обстановки не только на приморских участках сухопутного фронта, но и в более обширных его прибрежных районах. Возможности, которыми располагали силы Северного и Черноморского флотов в течение всей войны, в основном благоприятствовали проведению десантных операций и высадок тактических десантов в интересах оборонявшихся и наступавших войск, действовавших на приморских флангах. Обстановка, сложившаяся в Прибалтике в начальный период войны, позволяла Краснознаменному Балтийскому флоту до 1944 г. осуществлять лишь высадки тактических десантов, которые способствовали оборонявшимся войскам в проведении частных наступлений для улучшения позиций. Некоторым исключением явилась попытка высадки тактического десанта на о. Соммерс 8 июля 1942 г. для овладения им. Всего в течение Великой Отечественной войны Военно-Морской Флот высадил свыше ста десантов различных масштабов, в том числе несколько оперативных в районах: Керчь — Феодосия, Южная Озерейка — Станичка, Керчь — Эльтиген.

В первом периоде войны большинство тактических десантов имели цель сковать или замедлить продвижение наступавшего вдоль побережья противника и тем обеспечить войскам Советской Армии возможность задержаться на оборонительных рубежах. Кроме того, высадка десантов, даже сама угроза их, вынуждала противника отвлекать часть сил для обороны побережья. Так, например, угроза высадки советских десантов на южном побережье Мотовского залива [114] или на побережье Крыма заставляла немецко-фашистское командование усиленно охранять эти участки, держать наготове подвижные резервы.

В конце 1941 г. была проведена Керченско-Феодосийская десантная операция — одна из наиболее крупных во время Великой Отечественной войны.

Целью большинства десантных операций второго периода войны являлось содействие войскам Советской Армии в прорыве сильно укрепленных прибрежных районов на приморских флангах противника, захват плацдармов для наступательных операций, овладение портами, неприятельскими базами и опорными пунктами.

Десантные операции третьего периода войны преследовали те же цели; некоторые из них осуществлялись для отсечения отхода войск противника,

В официальных документах, действовавших со второй половины 30-х годов и регламентировавших оперативную и боевую деятельность Военно-Морского Флота, морские десанты в зависимости от их цели и количества высаживаемых сил разделялись на стратегические, оперативные, тактические и диверсионные.

Считалось, что целью стратегического десанта является создание нового фронта борьбы и оказание тем самым влияния на ход войны в целом. В частных случаях такие десанты могли осуществляться для окружения неприятельской военно-морской базы и захвата ее с суши. Масштаб сил, высаживаемых в стратегическом десанте, — корпус специального назначения и выше.

Целью оперативного десанта являлось нанесение удара в тыл противнику и совершение глубокого обхода его расположения в интересах сухопутных войск, осуществляющих операцию на данном направлении. Предусматривались оперативные десанты и в операциях против баз неприятеля, а также для захвата определенного приморского участка его территории. Масштаб высаживаемых в таких десантах сил — до дивизии специального состава.

Тактические десанты предназначались для обхода с моря и нанесения удара во фланг или ближний тыл противника. Силы тактического десанта, содействующие общевойсковому соединению на побережье, могли состоять из стрелкового полка с частями усиления.

Высаживаемые скрытно и внезапно диверсионные десанты имели конечной целью осуществление диверсионных действий в тылу врага.

Официальные документы предусматривали и сочетание морских десантов с воздушными десантами.

Высадка морских десантов осуществлялась по схеме «берег — транспорты — высадочные средства — берег». [115]

По предвоенным взглядам, десантная операция слагалась из следующих основных этапов: подготовка операции, посадка десанта, переход его морем, бой за высадку, выполнение десантом своей задачи на берегу.

Важнейшим этапом десантной операции являлся бой за высадку. Его цель — преодоление охранения и заграждений противника на воде, разведка пунктов высадки, захват их и базы высадки, овладение высадившимися войсками плацдармом высадки. Как и всякий бой, бой за высадку, по взглядам того времени, в свою очередь слагался из ряда тактических этапов, которые определялись последовательностью действий сил высадки для выполнения поставленной им общей задачи. Основные этапы боя за высадку: развертывание сил высадки, высадка головного эшелона, высадка последующих ударных эшелонов, составляющих основные силы десанта, высаживающегося на данном участке в этом бою, бой на берегу для овладения плацдармом высадки.

В тех случаях, когда выполнение главной задачи морского десанта достигалось непосредственно боем за высадку, высаживаемые вслед за головным эшелоном десанта ударные эшелоны являлись главными силами; заключительным этапом боя за высадку была высадка их тылов.

Непрерывно накапливавшийся в течение войны опыт в проведении морских десантов позволил последовательно развить формы и способы их подготовки и выполнения. Одной из наиболее характерных черт этого опыта явилось то, что он дал возможность вскрыть абстракцию прежних, преимущественно оперативных, взглядов на десантные операции в условиях ограниченных по пространству морских театров военных действий, в которых излишне теоретизировались нормы размещения войск и средств десанта на транспортах, требования к району высадки, условия достижения внезапности и т. п.

Суровые требования боевой действительности заставляли существенным образом корректировать довоенные взгляды на нормы размещения десанта на транспортных средствах исходя не из теоретических предположений, частично опиравшихся на чужой опыт, а на основе конкретных возможностей и реальной обстановки. В еще большей мере это относилось к выбору района, участков и пунктов высадки. Обстановка неоднократно

заставляла отказываться от поиска необороняемых районов или участков высадки и высаживаться непосредственно «в лоб» неприятельской обороны (Феодосия в 1941 г., Новороссийск в 1943 г., Петсамо в 1944 г.).

Несколько по-иному обстояло дело со взглядами на бой за высадку. Опыт высадок десантов в основном оправдал существовавшие принципиальные положения, но, конечно, [116] заставил внести в них значительные коррективы исходя из возраставшего значения авиации как ударной и обеспечивающей силы и повышавшейся устойчивости системы противодесантной обороны.

При оценке тех или иных боевых событий, независимо от их характера и масштабов, нельзя подходить к ним безотносительно, с одними лишь мерками оперативной или тактической теории. Нельзя не учитывать конкретной обстановки и причин, оказывавших прямое и косвенное влияние на результаты оцениваемых событий, и тех обстоятельств, которые вызвали возникновение этих причин.

Эти соображения следует учитывать при оценке высадок десантов в первый период Великой Отечественной войны, в особенности в его начале. Как известно, обстановка на приморских флангах сухопутного фронта в первом военном полугодии была исключительно напряженной, временами даже угрожающей. В такой обстановке фактор времени и, в частности, предельно быстрое реагирование на действия противника приобретали особенное значение. Поэтому естественно, что у советского командования неоднократно возникала идея высадки десантов (преимущественно тактических) на флангах и в ближнем тылу врага в качестве ответных действий. Некоторым исключением по масштабам явилась Керченско-Феодосийская десантная операция.

Тактические десанты, как действия наиболее динамичные, должны были быть весьма чувствительными для противника, поскольку они наносили удары на тех участках расположения вражеских сил, которые были трудно или вовсе недоступными для советских войск с фронта. Первыми тактическими десантами, не считая высадок сил военно-морской базы Ханко в шхерном районе, преследовавших иные цели, явились высаженные кораблями Северного флота десанты в районе Западной Лицы. Их характерная черта — быстрота подготовки, перехода и высадки, обеспечивавшая достижение внезапного воздействия на фланг противника. Успеху их способствовало прежде всего взаимодействие десантов с частями фланговой 52-й стрелковой дивизии. Благодаря синхронности действий дивизии и десантов было достигнуто необходимое в таких случаях сложение боевых усилий. Оно и обеспечило успех.

К числу успешных тактических десантов, высаженных в течение первого периода войны, несомненно следует отнести высадку 3-го Черноморского полка морской пехоты, в районе дер. Григорьевка. Высадка этого десанта и одновременное наступление 157-й и 421-й стрелковых дивизий на левый фланг противника преследовали цель разгрома неприятельских войск и восстановления рубежа обороны в восточном секторе Одесского оборонительного района. [117]

Высадка была произведена в ночь на 22 сентября, что само по себе было необычно. В предвоенный период рекомендовалось высаживать десант на рассвете, чтобы использовать утренние сумерки для движения высадочных средств к берегу и не подвергать десант случайностям, которые могли возникнуть в условиях ближнего боя на берегу при малой видимости. Кроме того, высадка в темноте вызывала большие трудности в организации ее огневого обеспечения корабельной артиллерией и авиацией. Однако в обстановке, сложившейся к этому времени под Одессой, успех десанта в очень

большой степени зависел от скрытности подхода и развертывания отряда высадки. В еще большей мере он зависел от скрытности движения высадочных средств к берегу, так как противник в светлое время обладал на этом фланге большими огневыми возможностями. Наконец, приходилось считаться с превосходством противника в воздухе. Поэтому решение о высадке в темное время суток было, безусловно, правильным, хотя и не лишенным риска. Последний обуславливался главным образом тем, что спешно сформированный 3-й полк морской пехоты не был подготовлен к высадке, особенно в условиях ночи. Даже учитывая напряженную обстановку в районе Одессы, советское командование поступило разумно, отложив по этой причине высадку на пять суток. Как свидетельствовал накопленный к тому времени опыт, поспешная организация тактических десантов приводила обычно к неудачам.

План высадки предусматривал размещение десанта на крейсерах «Красный Кавказ» и «Красный Крым», а затем пересадку его в районе развертывания на суда отряда высадочных средств. Последний находился в Одессе и должен был присоединиться к основным силам в 0 час. 22 сентября в назначенной точке рандеву, обозначенной специально выставленным светящимся бумом. Казалось, все было правильно. Размещение десанта на крейсерах и отдельное движение их от тихоходных средств высадки обеспечивало быстроту перехода морем. Вместе с тем достаточное количество высадочных средств и близость их от района Григорьевки позволяли своевременно и быстро начать высадку. Посадка десанта была произведена в Севастополе утром 21 сентября, и все дальнейшие действия протекали по плану вплоть до 0 час. 22 сентября, когда отряд высадочных средств должен был присоединиться к основным силам. С этого момента начало сказываться действие случайной причины — тяжелого повреждения днем 21 сентября самолетами противника эскадренного миноносца «Фрунзе», на котором следовали в Одессу для согласования плана действий командир высадки контр-адмирал Л. А. Владимирский и начальник оперативного отдела штаба Одесского оборонительного [118] района капитан 1 ранга С. Н. Иванов. У последнего находились все документы на бой за высадку. Одной из первых вражеских бомб капитан 1 ранга Иванов был убит (при этом погибли и документы по высадке десанта), а все находившиеся на мостике, включая командира высадки контр-адмирала Л. А. Владимирского, ранены. С большим трудом [106](#) контр-адмиралу Владимирскому все же удалось к вечеру прибыть в Одессу. Вследствие всего этого отряд высадочных средств не смог выйти своевременно и только в 2 часа 40 мин. 22 сентября подошел к крейсерам, которые уже в 1 час 30 мин. начали высадку со своих катеров и гребных судов. Все это, конечно, отразилось на темпах высадки — вместо одного часа, как планировалось, она продолжалась более трех с половиной часов. Однако, несмотря на трудности, возникшие из-за перевозки десанта на гребных судах, высадка прошла успешно. Поддержанный огнем эскадренных миноносцев и 69-м истребительным авиаполком ВВС Черноморского флота, десант к 18 час. 22 сентября вышел на рубеж Чебанка, Старая Дофиновка и утром 23-го соединился с частями 421-й стрелковой дивизии [107](#).

Артиллерийская подготовка участка высадки началась в 1 час 21 мин. 22 сентября с дистанции до берега порядка 15-20 каб. в темную, безлунную ночь. Условия малой видимости вынудили применить осветительные снаряды. Но стрельбу ими вскоре пришлось прекратить, так как осветительные снаряды демаскировали не только высадочные средства, двигавшиеся к берегу, но и стрелявшие корабли.

Одной из примечательных черт высадки в районе дер. Григорьевка явилась выброска в районе дер. Шицли с самолета ТБ-3 парашютного десанта — одного из первых советских воздушных десантов в Великой Отечественной войне. Неожиданное приземление в тылу противника позволило даже очень небольшой десантной группе (23 человека) выполнить

свою задачу — дезорганизовать проводную связь неприятеля и частично нарушить управление его силами. Воздушный десант присоединился затем к своим войскам.

Высадка тактического десанта у Григорьевки безусловно заслуживает положительной оценки как по своему замыслу, так и по выполнению, способствовавшему достижению цели. Успех высадки и действий десанта на берегу в наибольшей мере обусловили своевременное инициативное решение [119] контр-адмирала С. Г. Горшкова начать высадку на корабельных барказах, не дожидаясь отряда высадочных средств, и синхронные действия наступавших на фронте стрелковых дивизий и высадившегося десанта.

Вместе с тем опыт этой высадки явственно свидетельствовал об архаичности использования барказов как высадочных средств, а также о том, что превосходство авиации противника в районе высадки делает, по существу, невозможной высадку десанта в светлое время суток.

Другой пример крупного тактического десанта во время войны дает высадка 12-й отдельной бригады морской пехоты в районе мыса Пикшуев 28 апреля 1942 г. По замыслу командующего Карельским фронтом войска 14-й армии во взаимодействии с десантом, высаженным Северным флотом на приморском фланге противника, должны были одновременными ударами окружить и уничтожить группировку противника на Западной Лице. План, разработанный совместно штабами 14-й армии и Северного флота, предусматривал высадку на необорудованное и слабо обороняемое противником побережье Мотовского залива в районе мыса Пикшуев 12-й отдельной бригады морской пехоты (6065 человек) и разведотряда (170 человек). Десанту был придан олене-лыжный отряд для перевозки грузов по бездорожью. На переходе десант планировалось разместить на тральщиках и сторожевых кораблях, а в районе высадки перегрузить на сторожевые катера, катера-тральщики и мотоботы. Первые броски десанта, состоявшие из разведывательных отрядов, должны были доставляться к месту высадки сторожевыми катерами. Высадка намечалась на утренние сумерки, т. е. между 0 час. и 2 час. 30 мин. 28 апреля.

В течение нескольких дней части десанта провели необходимую тренировку. Накануне высадки была осуществлена аэрофотосъемка побережья, в порту Владимир организован передовой пункт питания, располагавший 10-суточным запасом продовольствия и тремя комплектами боезапаса.

Высадка, произведенная в четырех пунктах, прошла в соответствии с намеченным планом. Противник оказал сопротивление только в губе Кислая и у мыса Пикшуев, но оно было быстро подавлено. Примерно через пять часов после высадки десант захватил намеченный плацдарм, а к исходу дня 28 апреля продвинулся на 11 км и соединился с демонстративным десантом, который был высажен на участке северо-восточнее Титовки. Казалось бы, обстановка благоприятствовала дальнейшим действиям десанта, однако наступление 14-й армии не имело успеха, что позволило немецко-фашистскому командованию подтянуть резервы и 2 мая остановить в районе губы р. Большая Западная Лица наступление 12-й отдельной бригады морской пехоты, вынудить [120] ее перейти к обороне в условиях изоляции от сухопутного соседа. Обстановку усугубило отнюдь не случайное, а скорее непредусмотренное обстоятельство — резкое ухудшение погоды, вполне вероятное в этот период на Северном морском театре. Пурга, мороз и снегопад, естественно, мешали действиям 12-й бригады, не имевшей теплого обмундирования. Из-за этого просчета бригада понесла потери не столько убитыми и ранеными, сколько

обмороженными. 13 мая бригада была снята с северного побережья губы р. Большая Западная Лица и перевезена в район Малой Западной Лицы.

К сожалению, далеко не все тактические десанты, высаженные в первый период войны, были успешными. В ряде случаев вследствие сомнительной целесообразности высадки тактических десантов малого масштаба, слишком поспешной подготовки их, несоответствия выделенных сил и средств поставленной задаче, отсутствия поддержки высадившихся частей корабельной артиллерией и авиацией и, наконец, неудовлетворительного управления силами даже успешно высаженные десанты в конечном счете терпели неудачу. Примерами таких высадок могут служить десанты на острова Лункулунсари и Мантинсари 24 и 27 и куш 1941 г. Перед ними стояла задача задержать продвижение правого фланга финских войск на Видлицу [{108}](#). Для достижения этой цели командующему морской обороной Ленинграда и озерного района (МОЛиОР) выделялись Ладожская военная флотилия (2 канонерские лодки, 2 бронекатера, 2 сторожевых катера типа «МО-4» и несколько катеров типа «КМ» и «Р»), авиагруппа (5 МБР-2, 6 СБ, 6 И-15 бис) и 4-я отдельная бригада морской пехоты (4 батальона) [{109}](#).

В исключительно сложной обстановке под Ленинградом в те дни бригада не имела возможности подготовиться к выполнению столь ответственной задачи. Динамичные темпы развития военных действий на северо-западном направлении явились одной из причин, препятствовавших организации оперативного взаимодействия МОЛиОР не только с южной группой войск генерал-лейтенанта В. Д. Цветаева, в интересах которой высаживался десант, но и с 7-й армией в целом, а также с действовавшими на западном побережье Ладожского озера 28-й армией и 19-м стрелковым корпусом. План высадки был составлен в спешном порядке и вовсе не предусматривал ее огневого обеспечения. Воздушная разведка не обнаружила на о. Лункулунсари береговую батарею, хотя исходные данные о ней уже имелись. С неоправданным [121] оптимизмом были оценены результаты ночной разведки острова, произведенной наземными разведгруппами. Тот факт, что одна из разведгрупп не возвратилась, давал основание для вывода о наличии на острове неприятельских сил. Наличие дамбы, связывавшей о. Лункулунсари с материковым побережьем, занятым противником, позволяло последнему в короткое время усилить оборону острова.

Малочисленность приданной авиации не позволила организовать надежную поддержку десанта с воздуха.

Ход действий в светлое время суток как при высадке на о. Лункулунсари 24-го, так и на о. Мантинсари 27 июля не вызывал сомнений в их успехе. С наступлением темноты обстановка стала быстро меняться. Еще опыт первой мировой войны свидетельствовал о том, что, если задачи десанта не решены в основном в светлое время суток, наступившая ночь может стать для высадившихся войск критической вследствие усиления противника, а также из-за усложнения условий огневой поддержки десанта или вообще невозможности ее осуществления. Так случилось и при высадке на острова Лункулунсари и Мантинсари.

Десанты на эти острова успеха не имели, однако сам факт их высадки создал реальную угрозу флангу и тылу приозерной группировки противника. Десанты оттянули на себя часть вражеских сил, чем помогли войскам группы генерал-лейтенанта Цветаева в самый критический для них момент обороны.

Штаб Ладожской военной флотилии тщательно проанализировал подготовку и ход высадки на острова Мантинсари и Лункулунсари, учел их опыт. Месяц спустя флотилия

успешно перебросила через озеро окруженные соединения и части 19-го стрелкового корпуса из района Кильпола и Рауталаhti.

Обстановка на Ленинградском фронте во второй половине сентября — начале октября 1941 г., как известно, была исключительно напряженной. В тех условиях особо важное значение приобретали умение ценить фактор времени и предельно быстрая реакция на действия противника. Поэтому не случайно у командования Ленинградского фронта неоднократно возникала идея высаживать в качестве ответных действий тактические десанты на приморских флангах или в ближнем тылу врага. Такие действия теоретически считались наиболее динамичными и вместе с тем чувствительными для противника.

В основе замысла всех десантов, высаженных на побережье Невской губы и в районе Шлиссельбурга осенью 1941 г., лежала внезапность их высадки, наиболее свойственная действиям такого рода. Но достижение только скрытности и быстроты подготовки высадки, равно как и ее выполнения, [122] оказались недостаточными для обеспечения успеха. Преодоление всей глубины противодесантной обороны противника и подавление его подвижных резервов, выдвинутых на участки высадки, требовали сил не только для действий на берегу, но и для их боевого обеспечения с моря (озера) и с воздуха, синхронности воздействия на противника и, наконец, соответствующей подготовки всех сил высадки, в особенности самого десанта, к бою за берег и на берегу. К сожалению, ни одно из этих условий ни в одном из десантов, высаженных в районе Шлиссельбурга и на побережье Невской губы, в силу сложившейся обстановки соблюдено не было. Во всех перечисленных выше случаях состав сил десанта не превосходил усиленной роты — батальона, что не позволяло сковать противника, оттянуть его войска с других направлений. Артиллерийскую поддержку десантов, высаженных на побережье Невской губы, могли осуществлять корабли и береговые батареи, но громоздкая организация управления ими мешала их эффективному использованию. Заявки на огневую поддержку десантов штаб Ленинградской военно-морской базы должен был давать в штаб начальника артиллерии фронта. Это, а также отсутствие предварительной взаимодоговоренности с десантом, потеря связи с ним после высадки сделали артиллерийскую поддержку бесполезной. Ни командир Ленинградской, ни командир Кронштадтской военно-морских баз в своем оперативном подчинении не имели авиации и при необходимости должны были подавать заявки в штаб ВВС КБФ, который выделял столько самолетов, «сколько мог», и притом «когда мог». Так, заявку Ленинградской военно-морской базы на авиационное обеспечение высадки в ночь на 8 октября 1941 г. штаб ВВС КБФ просто не принял, поскольку все его самолеты действовали на сухопутных направлениях. Планы высадок в Невской губе предусматривали лишь предварительное авиационное обеспечение посредством бомбоштурмовых ударов по району высадки.

Опыт почти всех высадок десантов, произведенных силами КБФ в начальный период войны, показал, что темпы их подготовки имеют свои пределы. Форсирование их, не обеспеченное расчетом, приводило к неуспеху высадки в целом. Предельно короткие сроки подготовки почти не допускали своевременной предварительной разведки в интересах высадки и действий десанта. Из-за скудности или почти полного отсутствия сведений о противнике в районе Новый Петергоф, Стрельна первые десанты практически высаживались «вслепую». Конечно, обстановка, складывавшаяся в то время на этом участке советско-германского фронта, в ряде случаев вынуждала идти на определенный риск. И все же опыт первых десантов на побережье Невской губы должен [123] был заставить командование Ленинградского фронта, настаивавшее на высадке последующих десантов, сделать выводы о сильной противодесантной обороне с фальшивым передним краем, рассчитанной на подавление высадившегося десанта на берегу.

По существу, десантными действиями руководило командование Ленинградского фронта, которое ставило задачи десанту по действиям на берегу, а командир Ленинградской военно-морской базы выполнял функции командира отряда высадки. Сроки подготовки высадки исключали возможность какой-либо серьезной подготовки выделенных сил и организации взаимодействия. Так, например, батальон 20-й стрелковой дивизии НКВД, высаженный на участке Стрельнинского парка, был сформирован за сутки до высадки. Ленинградской военно-морской базе днем 1 октября была поставлена задача высадить усиленную роту 6-й бригады морской пехоты в ночь на 2 октября. Между тем эта бригада находилась на фронте, и ее роту не представлялось возможным перебросить к месту посадки в назначенный срок.

Опыт достаточно ясно показывал, что в данной обстановке расчет на успех небольшого по составу тактического десанта (даже удачно высаженного на приморском фланге), упреждающего фронтальное наступление на крупную группировку противника, — проблематичен. Однако это положение осознавалось далеко не всеми общевойсковыми командирами.

Наиболее крупная по цели и масштабам десантная операция первого периода Великой Отечественной войны — Керченско-Феодосийская была проведена Закавказским фронтом и Черноморским флотом 25 декабря 1941 г. — 2 января 1942 г. Ее целью являлось освобождение Керченского полуострова, создание на нем плацдарма для ослабления блокады Севастополя и для дальнейших действий по освобождению Крыма.

Замысел операции предусматривал высадку десантных сил на широком фронте от Ак-Моная на северном побережье Керченского пролива до Коктебеля и отсечение охватывающими ударами Керченского полуострова. Главным направлением было избрано феодосийские, вспомогательным — северное и восточное побережье Керченского пролива. В Феодосии предполагалось высадить соединения и части 44-й армии общей численностью 23000 человек, 34 танка, 133 орудия и миномета; на побережье Керченского пролива — около 13000 человек из состава 51-й армии; в районе горы Опук — около 3000 человек из состава 44-й армии^[110]. После высадки в Феодосии планировалась высадка тактического десанта с целью захвата железнодорожной станции Сарыголь и воспрещения [124] тем самым противнику подвоза резервов, а также высадка диверсионного десанта в районе Коктебеля для перехвата дороги между Феодосией и Алуштой.

Высадку в Феодосии было решено произвести непосредственно в ее порту, что давало возможность сократить ее продолжительность. Поэтому передовой отряд десанта размещался на боевых кораблях, которым предстояло прорваться в гавань или ошвартоваться у наружной стенки Широкого мола. Захват причальной линии порта и обеспечение этим подхода к ней боевых кораблей с передовым отрядом возлагался на специальные штурмовые группы, размещенные на сторожевых катерах. Последующие эшелоны десанта, находившиеся на транспортах, предполагалось высадить с помощью высадочных средств.

Для высадки в Феодосии был организован отряд высадки «А», в который входили отряд артиллерийской поддержки (2 крейсера и 3 эскадренных миноносца), два отряда транспортов (9 судов) и отряд высадочных средств (12 сторожевых катеров и 2 тральщика)^[111]. Силами высадки в Феодосии командовал командир отряда легких сил Черноморского флота капитан 1 ранга Н. Е. Басистый.

Высадку частей 51-й армии на северное побережье Керченского полуострова планировалось произвести силами Азовской военной флотилии на пяти участках (Ак-

Монай, мыс Зюк, мыс Тархан, мыс Хрони, Еникале), для чего было создано пять десантных отрядов, сведенных в три отряда высадки. Основной группировкой считался отряд высадки, в который входили десантные отряды, предназначавшиеся для высадки у мысов Зюк, Хрони и Тархан. Руководил высадкой на северное побережье Керченского полуострова командующий Азовской флотилией контр-адмирал С. Г. Горшков. Высадка десанта на восточное побережье Керченского полуострова возлагалась на силы Керченской военно-морской базы. Ей предстояло высадить части 51-й армии на участке Старый Карантин, Камыш-Бурун и Эльтиген, для чего сформировали три отряда высадки. Для высадки 105-го горнострелкового полка в районе горы Опук был сформирован отряд высадки «Б».

При подготовке операции было известно, что противник после захвата им Крыма создавал глубоко эшелонированную противодесантную оборону, уделяя особое внимание обороне Керченского полуострова, и в частности его восточного побережья. Немецко-фашистское командование имело на полуострове 46-ю пехотную дивизию и два танковых батальона. В районе Севастополя находились 4-я румынская [125] горная бригада, которая могла быть использована о качестве подвижного резерва, и 8-я румынская кавалерийская бригада, охранявшая восточное побережье Крыма{112}.

Сведения о противнике давали некоторые основания предполагать, что его подвижные резервы могут подойти к Керчи через 12 часов после высадки там советских войск, а к Феодосии — через 6 часов.

Подготовка Керченско-Феодосийской десантной операции началась в первых числах декабря. Она была тщательно продумана и хорошо организована. Ряд обстоятельств вынудил внести некоторые коррективы в разработанный план действий. Обстановка, сложившаяся в середине декабря в районе Севастополя, заставила перебросить для усиления его обороны 345-ю стрелковую дивизию и 79-ю бригаду морской пехоты. Понадобилось взамен их спешно выделить для десанта в Феодосию другие части. Пришлось внести существенные изменения в принятое ранее решение о сроках высадки и ее одновременности, что затем сказалось на общем ходе действий. В новых условиях было решено высаживать десанты в разное время: на северное и восточное побережье Керченского полуострова — 26 декабря, в Феодосии — 29-го.

Не останавливаясь на деталях подготовки и проведения всей операции, скажем, что 26 декабря состоялась высадка десантов Азовской флотилии на участке мыс Зюк (1378 человек, 3 танка, 4 орудия, 9 минометов) и мыс Хрони (1452 человека, 3 танка, 4 орудия). На других участках высадка оказалась невозможной главным образом вследствие штормовой погоды и отчасти из-за сопротивления противника. В это же время на восточном побережье Керченского полуострова Керченская военно-морская база высадилась: в Эльтигене — 19 человек, севернее Эльтигена — около 500 человек, у Камыш-Буруна — свыше 1600 человек, у Старого Карантина — 55 человек. Штормовая погода, еще более ухудшившаяся к вечеру 26 декабря, до 28 декабря препятствовала дальнейшему усилению высаженных десантов, которым удалось закрепиться на берегу. Азовская флотилия и Керченская военно-морская база к 30 декабря довели общую численность высаженных войск 51-й армии до 12525 человек, что создало угрожающее положение для немецкого 46-го армейского корпуса.

Ночью 29 декабря отряд высадки «А» подошел к Феодосии и начал артиллерийскую подготовку. В течение 18 минут он вел огонь по Феодосийскому порту. В 4 часа 03 мин. сторожевые катера типа «МО» с находившимися на них штурмовыми отрядами вошли в гавань, не встретив противодействия врага, который открыл огонь лишь через [126] 14

минут после этого. В 4 часа 26 мин. в гавань последовательно вошли эскадренные миноносцы и тральщик с частями передового отряда десанта, а около 5 час. начал швартовку к наружной стенке Широкого мола крейсер «Красный Кавказ». В 9 час. 15 мин. высадка передового отряда (251-й горнострелковый и 633-й стрелковый полки) с боевых кораблей была закончена. К концу дня 29 декабря части десанта, поддержанные огнем крейсеров и эскадренных миноносцев, овладели портом и городом Феодосия и прилегающими к нему высотами. В течение 29-31 декабря в Феодосийском порту были высажены остальные эшелоны десанта.

Высадка отряда «Б» на участке горы Опук вследствие ряда причин, в том числе ошибок, допущенных командованием отряда, а затем из-за плохой погоды, не состоялась. В конце концов 105-й горнострелковый полк был высажен на участке Камыш-Бурун, где перед этим высадился десант Керченской военно-морской базы.

Для воспреещения отхода керченской группировки противника по Арабатской стрелке 31 декабря в районе Арабата был выброшен с самолетов ТБ-3 воздушный десант в составе парашютного батальона [{113}](#).

Угроза окружения, возникшая перед немецким 42-м армейским корпусом после высадки советского десанта в Феодосии, заставила командира этого корпуса принять решение о спешном отходе, несмотря на категорическое приказание командующего 11-й немецкой армией, плохо представлявшего обстановку на Керченском полуострове, сбросить десант в море [{114}](#).

Высидившиеся в течение 26-31 декабря войска 51-й и 44-й армий вышли на рубеж Киет-Новопокровка, Сент-Эли, Карагоз, Изюмовка, Отузы, но дальше продвинуться не смогли.

Говоря о значении Керченско-Феодосийской операции, позволившей устранить угрозу вторжения противника через Керченский пролив на Таманский полуостров и вынудившей 11-ю немецкую армию перейти к обороне под Севастополем, командующий последней в своих воспоминаниях вынужден был признать:

«...Никто еще не мог предвидеть, удастся ли вообще справиться со смертельной опасностью для 11-й армии, возникшей в результате десантных операций у Керчи и Феодосии» [{115}](#).

Действительно, высадка 51-й и 44-й армий на побережье Керченского полуострова, последующее усиление этих армий в результате перевозок, осуществленных кораблями Черноморского флота, и содействия флангу 44-й [127] армии огнем корабельной артиллерии и тактическими десантами создавали самую благоприятную обстановку для вытеснения гитлеровцев из Крыма и освобождения Севастополя. К сожалению, ряд причин помешали осуществлению этого замысла.

Керченско-Феодосийская десантная операция дала весьма ценный опыт в подготовке и осуществлении подобных операций в условиях сильного противодействия противника на побережье и в воздухе.

Весьма важным при планировании операции в целом был вопрос о выборе срока начала действий, их последовательности и времени высадки на каждом из участков. Декабрьское наступление немецко-фашистских войск на Севастополь, казалось бы, обуславливало необходимость начать операцию, однако подготовка ее требовала значительного времени. Излишняя поспешность и связанное с нею увеличение вероятности неуспеха в данном

случае могли отрицательно сказаться на устойчивости Севастопольского оборонительного района. Необходимость отсрочки начала высадки, вызванная переброской в Севастополь 79-й морской стрелковой бригады и 345-й стрелковой дивизии, не вызывает сомнений. Несколько иное суждение вызывает лишь отказ от одновременной высадки на всех направлениях, которая, как показали дальнейшие события на суше, обеспечила бы большие темпы наступления войск 51-й и 44-й армий и, по-видимому, большую его глубину.

Не вызывает сомнений и выбор момента начала высадки (за два часа до наступления рассвета), так как преимущество противника в авиации, базировавшейся к тому же на крымские аэродромы, заставляло максимально использовать темное время суток на первом этапе боя за высадку. При организации такого крупного десанта особенно остро ощущалось полное отсутствие специальных десантнотранспортных и высадочных средств, о которых много говорилось перед войной, но которые так и не были созданы. Такие средства были крайне необходимы при высадке на мелководное северное побережье Керченского полуострова. Практически Азовская военная флотилия располагала для перевозки десанта и его высадки 7 транспортными средствами (3 парохода, 3 самоходные шаланды, землесос), 3 баржами с буксирами, 33 сейнерами и большим числом рыбацких лодок. Керченская военно-морская база имела для этих же целей примерно 50 сейнеров и мелких плавсредств. Для высадки передовых частей десанта она располагала торпедными и сторожевыми катерами. Использование для транспортировки и высадки десанта подручных средств, конечно, оказывало существенное влияние на организацию и осуществление перехода и боя за высадку. При высадке на северное [128] побережье Керченского полуострова вследствие разницы в скорости хода у различных типов судов, различия их мореходных качеств ни один из отрядов не прибыл к назначенным участкам высадки вовремя, и она началась фактически в светлое время суток.

Совершенно недостаточным для огневого обеспечения высадки на северное побережье Керченского полуострова было количество кораблей артиллерийской поддержки (3 канонерские лодки Азовской военной флотилии, располагавшие слабой артиллерией).

Все это затрудняло высадку, проводившуюся к тому же в условиях штормовой погоды. Поэтому ценность успеха, достигнутого благодаря героизму личного состава, весьма велика. При высадке на восточное побережье Керченского полуострова десанту пришлось столкнуться с устойчивой противодесантной обороной противника, подготовленной на этом направлении более тщательно и располагавшей значительными силами. Вместе с тем нельзя сбрасывать со счетов то, что Керченская военно-морская база располагала большими возможностями, так как могла поддержать высадку мощным огнем береговой и сухопутной артиллерии. Несмотря на относительно незначительное удаление пунктов посадки десанта от участков высадки, десантные отряды Керченской военно-морской базы по ряду причин (опоздание посадки, вынужденное изменение скорости хода вследствие срыва штормом ограждения в Керченском проливе) к участкам высадки прибыли с опозданием. Это обстоятельство отрицательно сказалось на результатах высадки на всех участках, за исключением Камыш-Буруна.

При высадках на северное и восточное побережье Керченского полуострова в некоторой мере была использована возможность маневрирования пунктами высадки, т. е. перенацеливания десантных отрядов в случае невозможности их высадки в одном пункте в другие. По существу, такой способ действий в бою за высадку не был новым, но в данной операции впервые после начала войны сказались значимость своевременности и

быстроты такого маневра в условиях возросшей устойчивости противодесантной обороны.

Ухудшение погоды, вынудившее к вечеру 26 декабря прекратить высадку последующих эшелонов десанта, создало до 28 декабря кризисное положение для высадившихся частей, которое противник мог выгодно использовать. К вечеру 26 декабря на Керченский полуостров высадилось около 5000 человек, располагавших лишь несколькими танками и орудиями и при этом еще не соединившимися вместе. Однако если командир немецкого 42-го армейского корпуса не сумел оценить обстановку, сложившуюся в первую ночь после высадки десантов Азовской военной флотилией и Керченской [129] военно-морской базы, то командующий 11-й немецкой армией генерал Манштейн не понял до высадки в Феодосии угрозы для его армии, созданной советскими десантами. Он продолжал ставить уже бесцельными атаки Севастополя, отказывая командиру 42-го корпуса в резервах, которые он просил.

Высадка десанта в Феодосии с боевых, и в частности больших артиллерийских, кораблей не была нова. Теоретически такая форма высадки десанта исследовалась в некоторых трудах, возможность ее осуществления предусматривалась в действовавшем тогда уставе. Практически 22 сентября 1941 г. у Григорьевки большая часть десанта высадилась с боевых кораблей. Совершенно новой для Военно-Морского Флота СССР явилась высадка десанта с боевых кораблей непосредственно на берег, получившая затем название «берег — берег». В этом отношении высадка десанта с крейсера, трех эскадренных миноносцев, сторожевых катеров и тральщика непосредственно на причальные линии Феодосийского порта совершенно заслонила опыт высадки англичанами десанта в Зеебрюгге в апреле 1917 г. Следует также отметить первую во время Великой Отечественной войны высадку диверсионного десанта подводной лодкой «Д-5» в районе Коктебеля, произведенную в ночь на 30 декабря. Действия этого десанта оказались безуспешными, однако сам факт его высадки с подводной лодки в системе проводимой операции достаточно примечателен.

Огневое обеспечение высадки на северное побережье Керченского пролива осуществлялось тремя канонерскими лодками Азовской военной флотилии, имевшими слабое артиллерийское вооружение. Высадку на восточное побережье пролива обеспечивали батареи береговой и сухопутной артиллерии, расположенные на Таманском полуострове в 100 каб. от пунктов высадки, и в некоторой мере артиллерия и пулеметы сторожевых и торпедных катеров, которые могли оказывать лишь непосредственную поддержку высаживающемуся десанту. Наиболее мощным артиллерийское обеспечение высадки было в Феодосии. План боя за высадку здесь предусматривал сосредоточение в период артиллерийской подготовки огня корабельной артиллерии на территории порта и города, а с началом высадки — на окраине города и прилегающих дорогах. Каждому кораблю был определен сектор, в котором ему надлежало подавлять огневые точки врага и вести огонь по целям, указанным одним из четырех корректировочных постов, высаженных с первым броском десанта [\[116\]](#). [130]

Вызывает сомнение целесообразность артиллерийской подготовки в условиях скрытного перехода кораблей к участку высадки. Огневое противодействие врага с началом высадки свидетельствовало о том, что артиллерийская подготовка не дала существенных результатов. Сказалось, видимо, то, что корректировочные посты в это время еще не были высажены, а условия видимости не благоприятствовали наблюдению. Да и 450-500 выпущенных по площади снарядов не могли достичь требуемых результатов. Высадка передового отряда десанта проходила под сильным артиллерийско-минометно-пулеметным огнем противника. Кораблям пришлось вести рассредоточенный огонь всеми

калибрами по многочисленным вражеским огневым точкам. С наступлением рассвета корабли вели огонь, маневрируя в заранее определенном для этого районе. Вследствие коротких дистанций до берега отдельные вражеские снаряды и мины попали в корабли.

Авиационного обеспечения высадки практически не было. Высадка воздушного десанта, планировавшаяся в районе станции Владиславовка, не состоялась. Корабли отряда «А» успешно отразили 29 декабря 14 атак, произведенных группами (по 3-5) неприятельских бомбардировщиков.

Следует отметить, что предварительная разведка, осуществленная при подготовке Керченско-Феодосийской десантной операции, дала ряд ценных сведений об аэродромах, оборонительных сооружениях и огневых средствах неприятельской противодесантной обороны. Предварительная разведка выполнялась авиацией Черноморского флота, в Керченском проливе — разведывательными группами, высаживавшимися с катеров, а в районе Феодосии — подводной лодкой, которой кроме решения прочих разведывательных задач надо было выявить наличие боковых и сетевых преград у входа в Феодосийский порт. Правда, донесение лодки о наличии бона, закрывающего вход в гавань, оказалось ошибочным. Восточная часть бона была открыта.

Керченско-Феодосийская десантная операция, особенно высадка в Феодосии, стала славной страницей в боевой летописи советского флота. Ее опыт не потерял значения для последующего развития советского военно-морского искусства.

В течение второго периода Великой Отечественной войны Северный и Краснознаменный Балтийский флоты высаживали в основном небольшие разведывательные диверсионные десанты. Черноморский флот и входившая в его состав Азовская флотилия высадили в 1943 г. ряд тактических и оперативных [131] десантов, значительное количество небольших разведывательных и диверсионных групп.

4-9 февраля 1943 г. Черноморский флот совместно с Черноморской группой Закавказского фронта высадил оперативный десант в районе Станичка, Южная Озерейка. Эта десантная операция была одной из составляющих в системе операции, которая проводилась войсками Северо-Кавказского и Черноморской группы Закавказского фронтов по окружению и уничтожению 17-й немецкой армии, отступавшей на Таманский полуостров. Морской десант, высаженный в районе Южной Озерейки, должен был во взаимодействии с войсками 47-й армии, вышедшими в район станции Верхне-Баканская, овладеть Новороссийском [117].

В состав десанта выделялись две бригады морской пехоты, стрелковая бригада, противотанковый артиллерийский полк, танковый и пулеметный батальоны, для высадки на вспомогательном направлении (на участке Станички) — батальон морской пехоты. Планировалась и демонстративная высадка десанта на участке Варваровка, долина р. Сукко (побережье между Анапой и станицей Благовещенская).

Силы высадки состояли из отрядов транспортов и высадочных средств, отряда охранения и отряда корабельной поддержки. Отряд огневого содействия, который, по сути дела, являлся отрядом прикрытия высадки, имел также задачу ее артиллерийской подготовки. Авиационное обеспечение высадки возлагалось на авиагруппу (137 самолетов) из состава ВВС Черноморского флота и 30 самолетов 5-й воздушной армии. За 15 минут до начала артиллерийской подготовки высадки у Южной Озерейки авиация Закавказского фронта должна была выбросить парашютный десант (80 человек) [118] с задачей нарушения связи и дезорганизации тыла противника.

Подготовка операции была проведена весьма тщательно. План операции предусматривал высадку десанта после прорыва войсками 47-й и 51-й армий вражеской обороны. Однако наступление этих армий, начатое 27 января, развивалось медленно. Командующий Северо-Кавказским фронтом принял решение высадить десант, не ожидая прорыва неприятельской обороны войсками 47-й армии, в 2 часа 4 февраля. Начало предшествовавшей высадке артиллерийской подготовки было назначено на 1 час 4 февраля [{119}](#).

Развертывание сил высадки с утра 3 февраля происходило из Батуми (отряд кораблей прикрытия), Туапсе (отряд [132] транспортов со вторым эшелоном десанта и отряд кораблей охранения) и Геленджика (отряд высадочных средств с первым эшелоном десанта и отряд кораблей артиллерийской поддержки). В 0 час. 14 мин., когда отряд прикрытия уже подходил к Южной Озерейке, его командир получил извещение о запаздывании отряда высадочных средств на полтора часа, в связи с чем командир высадки просил соответственно перенести начало артиллерийской подготовки. Командир отряда прикрытия донес об этом командующему Черноморским флотом, руководившему десантной операцией в целом, но ответа о переносе начала действий не получил.

В соответствии с планом авиация в 0 час. 45 мин. 4 февраля нанесла удар по объектам противника на участке высадки и выбросила в районе деревень Васильевка и Глебовка парашютный десант. Командир отряда прикрытия вице-адмирал Л. А. Владимирский, правильно оценив обстановку, решил отложить артиллерийскую подготовку на полтора часа и дал указание кораблям отряда маневрировать перед участком высадки.

Артиллерийская подготовка продолжалась с 2 час. 31 мин. до 3 час. 05 мин. В 3 часа 45 мин. на участке Южной Озерейки началась высадка первого эшелона десанта, которая проходила при сильном огневом противодействии. Канонерские лодки после ряда попыток высадили 1427 человек и выгрузили 16 танков несколько западнее Южной Озерейки. На рассвете 4 февраля из-за возросшей угрозы со стороны вражеской авиации высадка здесь прекратилась.

Значительно удачнее развивались действия на вспомогательном направлении — у Станички. Высадка на этом участке, подготовленная огнем береговой артиллерии Новороссийской военно-морской базы, была выполнена в намеченное планом время. В течение ночи 4 февраля здесь высадилось около 900 человек. Оценив создавшуюся обстановку, командующий Черноморским флотом перенацелил основные силы десанта на вспомогательное направление. 6 февраля 2 канонерские лодки, 4 тральщика, 2 катера-тральщика и 7 сторожевых катеров высадили на участке Станички части 255-й стрелковой бригады. Десант понес большие потери при высадке и на берегу, что грозило срывом всей операции. 18-я армия выделила в распоряжение флота для наведения причалов на Суджукской косе 2 саперных батальона, которые, несмотря на потери, свою задачу выполнили. К 15 февраля у Станички было высажено 17 тыс. человек. Десант захватил плацдарм протяженностью около 7 км по фронту и 4 км в глубину, но развить успех для захвата Новороссийска не смог. К концу марта общая численность [133] войск 18-й армии на плацдарме, получившем название Малой земли, достигла 40 тыс. человек, а площадь плацдарма — 45 кв. км.

Таким образом, десантная операция не достигла цели, во имя которой она проводилась. Однако в результате ее были созданы благоприятные условия для освобождения Новороссийска в сентябре 1943 г.

Следует признать, что одной из причин неуспеха высадки у Южной Озерейки являются некоторые просчеты в организации управления силами в операции. При выходе отрядов сил высадки из различных пунктов вследствие тихоходности и малой мореходности высадочных средств рассчитывать на своевременное прибытие их в назначенную точку развертывания можно было лишь при условии организации дополнительного навигационного обеспечения их движения. Без этого нельзя было обеспечить необходимую взаимозависимость их действий.

Кроме того, противник, «разбуженный» бомбардировочными ударами авиации и обстрелом побережья между Анапой и Благовещенской, произведенным в 1 час. 4 февраля эскадренным миноносцем «Бойкий», командир которого не получил приказаний о переносе артиллерийской подготовки, имел достаточно времени для приведения своей противодесантной обороны в немедленную готовность.

Двухчасовое маневрирование в темное время суток кораблей отряда прикрытия в ожидании начала артиллерийской подготовки не могло не сказаться на точности счисления. По этой причине, усугубленной отсутствием корректировки {120}, стрельба крейсеров и эскадренных миноносцев по береговым целям не могла быть эффективной при избранном к тому же методе стрельбы по берегу (на ходу и по площади). Корабли отряда прикрытия выпустили 2292 снаряда калибром от 180 до 100 мм, тогда как в данных условиях для поражения огневых точек и оборонительных объектов противника, расположенных на значительной площади и частично на обратных склонах возвышенностей, требовалось 18-20 тыс. снарядов различных калибров. Опыт этой операции подтвердил давно известное положение о нецелесообразности использования кораблями на ходу артиллерии для обстрела площадей. Кроме того, опыт этой стрельбы показал, что для поражения целей на обратных склонах возвышенностей требуется не ствольная корабельная артиллерия, [134] а либо бомбардировочная или штурмовая авиация, либо минометы, установленные на кораблях с осадкой, позволяющей подходить возможно ближе к берегу.

Не были полными разведывательные данные о противодесантной обороне противника на участке Южной Озерейки, в частности о возможностях огневого противодействия противника. Последний тщательно скрывал места своих огневых точек и позиции артиллерийских батарей. Даже во время артиллерийской подготовки он не отвечал на огонь кораблей, но с подходом катеров с первым броском десанта открыл по ним интенсивный артиллерийский, минометный и ружейно-пулеметный огонь, используя для освещения целей осветительные снаряды и прожекторы. Характерная и, несомненно, положительная черта десантной операции — перерастание вспомогательного направления высадки на участке Станички в главное. Однако решение о перенацеливании основных усилий на этот участок следовало принять значительно раньше, так как уже к 4 час. 30 мин. 4 февраля стало ясно, что высадка на участке Южной Озерейки не удалась. Тогда можно было бы до рассвета перебросить к Станичке хотя бы часть высадочных средств с головными частями десанта. Благодаря героическим усилиям батальона морской пехоты, которым командовал майор Ц. Л. Куников, гитлеровцам не удалось сбросить в море высаженный в Станичке десант. Действия батальона в немалой степени способствовали внезапности высадки (немецкая противодесантная оборона в районе Станички оказалась застигнутой врасплох {121}), некоторое продвижение частей, овладевших Южной Озерейкой и вышедших к дер. Глебовка, а также действия парашютного десанта в районе дер. Васильевка.

Опыт высадки на участке Станички показал значительные возможности береговой артиллерии как наиболее надежного средства огневого обеспечения высадки десанта в узкостях на всех этапах боя за высадку.

Опыт десантной операции у Южной Озерейки и Станички был широко использован во время Новороссийской десантной операции 9-16 сентября 1943 г. Ее замысел предусматривал нанесение охватывающих ударов с суши по новороссийской группировке противника силами 18-й армии с востока и с плацдарма у Мысхако и одновременную высадку морского десанта в Новороссийском порту. Общее руководство Новороссийской операцией осуществлял командующий Северо-Кавказским фронтом генерал-полковник И. Е. Петров, непосредственно руководил десантной операцией командующий Черноморским флотом вице-адмирал Л. А. Владимирский. Для высадки на участке мыс Любви, [135] Электростанция выделялись бригада и отдельный батальон морской пехоты и два стрелковых полка, которые должны были высаживаться со сторожевых катеров, катеров-тральщиков, мотоботов, мотобарказов, рейдовых катеров и гребных барказов (130 единиц). Из этих высадочных средств сформировали три отряда. Первому эшелону десанта предстояло высаживаться непосредственно на причальные линии порта. Три группы торпедных катеров должны были обеспечить высадку нанесением ударов по огневым точкам противника на восточном и западном молах, на мысе Любви и стенках набережной в пунктах высадки.

Разрушение боно-сетевого заграждения возлагалось на» специально сформированную группу из четырех рейдовых катеров, а огневое обеспечение высадки и действий десанта, на берегу — на береговую артиллерию Новороссийской военно-морской базы (47 орудий калибром от 152 до 76 мм), артиллерию 18-й армии (161 орудие калибром от 200 до 76 мм) и авиагруппу ВВС Черноморского флота (148 самолетов). План артиллерийского обеспечения предусматривал короткую артиллерийскую подготовку (15 минут) до начала высадки, затем перенесение огня на вторую полосу неприятельской обороны, после чего переключение на контрбатареиную стрельбу для подавления вражеских батарей и ведение огня по вызову высадившихся частей [\[122\]](#). Был предусмотрен и отряд артиллерийской поддержки из трех эскадренных миноносцев, однако от использования его отказались.

Тщательная предварительная разведка участка высадки; выявила силы противодесантной обороны, места артиллерийских батарей и огневых точек врага, плотность его огневой системы на различных участках и характер инженерных заграждений в намеченных для высадки пунктах. Условия местности позволили произвести с горы Маркхот при помощи оптических средств командирскую разведку участка высадки. Такая разведка не производилась до того ни в одной из предшествовавших десантных операций на Черноморском и других флотах [\[123\]](#).

Всестороннее навигационно-гидрографическое обеспечение перехода отрядов сил высадки позволило им успешно справиться с минной опасностью в Цемесской бухте и достигнуть необходимой точности движения к пунктам высадки по времени.

Высадка десанта, произведенная в ночь на 10 сентября, прошла успешно, однако для продвижения в глубину обороны [136] противника от высадившихся войск требовались очень большие усилия. Основные силы второго эшелона высадились в ночь на 11 сентября. Борьба за расширение плацдарма высадки практически вылилась в ряд ожесточенных боев каждого из отрядов десанта, которым удалось соединиться вместе лишь 14 сентября. К 10 час. 16 сентября в результате совместных усилий войск 18-й армии и морского десанта город и порт Новороссийск были освобождены от врага.

Наиболее характерными чертами, определявшими особенности форм и способов действий сил высадки в Новороссийской десантной операции, являются военно-географические условия района высадки, организация тесного взаимодействия сил высадки с 18-й армией, превосходство в воздухе и огневой мощи наступающей стороны.

Военно-географические условия района позволяли производить высадку десанта «с берега на берег», использовать Геленджик как пункт оперативного развертывания сил высадки, что предельно сокращало продолжительность их перехода морем, а также давало возможность повторно использовать высадочные средства для перевозки последующих эшелонов десанта. Наконец, военно-географические условия благоприятствовали использованию в полной мере береговой артиллерии Новороссийской военно-морской базы и артиллерии 18-й армии для огневого обеспечения высадки на всех ее этапах, а также организации разведки, навигационно-гидрографического и материально-технического обеспечения.

Части артиллерии 18-й армии, выделенные для этой цели, и береговая артиллерия базы образовали группу артиллерийской поддержки десанта, разделенную по числу пунктов высадки на три подгруппы. Минометные части 18-й армии (пять полков и одна бригада) составляли отдельную подгруппу поддержки десанта. Руководил действиями артиллерии и минометных частей поддержки десанта командующий артиллерией 18-й армии.

Относительная близость армейских и флотских командных пунктов облегчала организацию взаимодействия между 18-й армией и силами высадки, в значительной мере способствовала решению задач артиллерийской поддержки. Успех ее был обеспечен детальной договоренностью между армейскими и флотскими командирами, хорошо проведенной подготовкой и, в частности, целесообразно организованной артиллерийской разведкой и наблюдением. На всех этапах боя за высадку артиллерийско-минометная группа выпустила 8354 снаряда 208-76-мм калибра и 3363 реактивных снаряда. Такой масштаб артиллерийской поддержки позволил достичь необходимой плотности поражения обстреливаемых [137] площадей. На первом рубеже она составляла 470 снарядов на гектар, на втором — 250. Заслуживает внимания тот факт, что во время этого боя артиллерии было отдано лишь два приказа: об открытии огня на рубеже № 1 и о продлении огня на три минуты на рубеже № 2. Все остальные действия артиллерии выполнялись по заранее разработанному плану [\[124\]](#).

Несмотря на значительные силы, привлеченные к артиллерийской поддержке десанта, и успешное выполнение ими поставленных задач, противник оказал сильное огневое противодействие не только при высадке, но и в бою на берегу. Опыт этой операции весьма убедительно показал, что возросшая огневая мощь противодесантной обороны требует очень большого напряжения всех сил и средств огневого обеспечения десанта — корабельной и береговой ствольной и реактивной артиллерии, бомбардировочной и штурмовой авиации.

Один из характерных моментов огневого обеспечения высадки — стрельба торпедами с торпедных катеров по огненным точкам противника, расположенным на молах и причальных стенках гавани, — обусловливался необходимостью быстро и со стопроцентной вероятностью уничтожить эту едва ли не главную помеху высадочным средствам у пунктов высадки. Относительно малые размеры целей и большая устойчивость (огневые точки представляли собой бетонированные сооружения) делали маловероятным поражение их артиллерийским огнем в короткий промежуток времени. Решить такую задачу в то время можно было только ударом торпеды, обладавшей достаточным весом заряда.

Торпедным катерам, несмотря на опасность поражения их артиллерийским огнем при сближении с целью, удалось уничтожить несколько огневых точек.

Большую роль в Новороссийской десантной операции сыграла авиагруппа. Основные действия штурмовой авиации начались с момента высадки первого эшелона и развертывания боя на берегу. В непосредственной авиационной подготовке высадки штурмовая авиация участвовать не могла, поскольку высадка происходила в темное время суток, а предварительная подготовка накануне высадки была признана нецелесообразной [{125}](#).

К особенностям Новороссийской десантной операции, несомненно, следует отнести высадку непосредственно в порт и связанную с этим борьбу за овладение плацдармом в самом [138] городе и его предместьях, которые противник оборонял достаточно крупными силами — во много раз большими, чем это было при высадке в Феодосии. Данное обстоятельство в значительной мере мешало быстрому продвижению десанта вперед, но вместе с тем способствовало закреплению его передовых частей на достигнутых рубежах. Медленное продвижение десанта для захвата плацдарма высадки сказалось на темпах перевозки последующих эшелонов, так как артиллерийский огонь противника исключал возможность переходов высадочных средств в светлое время суток.

Пожалуй, наиболее крупная десантная операция, проверенная Военно-Морским Флотом в годы Великой Отечественной войны, — Керченско-Эльтигенская — была осуществлена силами 56-й и 18-й армий, Черноморского флота и Азовской военной флотилии.

Проводилась она с целью создания благоприятных условий для последующего освобождения Крыма войсками 4-го Украинского и Северо-Кавказского фронтов [{126}](#). Замысел операции предусматривал одновременную высадку на трех участках: десант из состава войск 56-й армии предполагалось высадить на двух участках — северо-восточнее и восточнее Керчи (из состава 56-й армии с задачей овладеть северным выступом Керченского полуострова и Керчью). Десант 18-й армии планировалось высадить у Эльтигена с ближайшей задачей овладеть плацдармом Камыш-Бурун, Малый Такиль. Последующая задача десантов — нанесение охватывающих ударов, целеустремленных на овладение восточной частью Керченского полуострова, включая порты Керчь и Камыш-Бурун. Главным направлением высадки считался северный выступ полуострова, т. е. участки высадки 56-й армии. Расстояние между возможными пунктами посадки десантов обеих армий и минная обстановка в проливе допускали высадку лишь с малых высадочных средств и при непременном тщательном обеспечении их от мин противника — главной опасности на переходе.

Огневое обеспечение высадки возлагалось на артиллерию Северо-Кавказского фронта (612 орудий калибром от 203 до 76 мм и 90 гвардейских минометов РС), береговую артиллерию Потийской, Керченской, Туапсинской и Новороссийской баз (55 орудий 152-76-мм калибра) [{127}](#), авиагруппу ВВС Черноморского флота (389 самолетов), авиагруппу 4-й воздушной армии и штурмовую авиадивизию этой армии (всего около 600 самолетов). Высадку предполагалось осуществить [139] в ночь на 28 октября 1943 г. с расчетом начать движение высадочных средств к берегу с линии их непосредственного развертывания перед участками высадки в 2 часа.

Во второй половине октября, в период интенсивной подготовки к десантной операции, много внимания уделялось всем видам разведки, целеустремленной прежде всего на выявление огневой системы противодесантной обороны противника, пунктов сосредоточения его подвижных резервов, наличия авиации на вражеских аэродромах и выявление новых минных заграждений. Собранные разведкой данные говорили о том, что

войскам придется преодолевать достаточно мощную противодесантную оборону, значительно усиленную противником в 1943 г., а также противодействие ее маневренных сил — артиллерийских барж типа «Ф» и сторожевых катеров. Последнее обстоятельство требовало организации корабельных дозоров в северной и южной частях Керченского пролива и непосредственного охранения отрядов высадочных средств на переходе десанта через пролив.

Шторм заставил перенести высадку на 1 ноября, но погода продолжала оставаться неблагоприятной не только для высадки, но и для посадки десанта на маломореходные высадочные средства в малозащищенных от волнения пунктах. Все это, конечно, сказывалось на точном соблюдении графика каждого из этапов операции. К тому же шторм вывел из строя часть высадочных средств Азовской военной флотилии, и высадку 56-й армии северо-восточнее Керчи пришлось отложить до 2 ноября. Таким образом, вместо одновременной высадки в двух районах пришлось осуществлять ее последовательно, так как срок высадки 18-й армии к югу от Камыш-Буруна изменен не был.

Керченско-Эльтигенская десантная операция — пример морской переправы крупных сил в условиях заблаговременно подготовленной противником противодесантной обороны. Несмотря на неблагоприятные условия, в которых происходила операция, особенно на первых этапах, ее цель в основном была достигнута. Плацдарм для последующего наступления на крымскую группировку немецко-фашистских войск был создан, но глубина его и протяженность по фронту оказались меньшими, чем предусматривалось, а это затруднило последующие наступательные действия Отдельной Приморской армии и перевозки через пролив, для осуществления которых сохранились прежние трудности.

Керченский выступ, являвшийся одним из наиболее удобных направлений для высадки десанта, в то же время был удобен и для организации глубокой противодесантной обороны. Но ряд обстоятельств, в том числе отсутствие достаточно [140] мореходных и быстроходных высадочных средств для высадки крупного десанта «с берега на берег», осенняя погода, сложная минная обстановка в Керченском проливе (особенно в его южной части), а также сосредоточение в Крыму большого числа немецко-фашистских войск и авиации (около 700 самолетов), практически исключали возможность высадки в других, более отдаленных от наших баз районах или на более широком фронте в пределах восточного побережья Керченского полуострова.

Первоначальное решение об одновременной высадке на участке Эльтигена и северо-восточнее Керчи, несомненно, являлось целесообразным, так как противнику пришлось бы сразу рассредоточить оборонительные усилия на двух направлениях. Правда, незначительное расстояние между участками высадки позволяло немецко-фашистскому командованию маневрировать своими подвижными резервами, находившимися в этом районе. Последовательная высадка частей 18-й и 56-й армий создала для частей первой из них критическое положение и вызвала излишние потери. Отдавая должное отважным действиям частей 18-й армии на участках Эльтигена и коммуны «Инициатива» в эти кризисные для них первые сутки, необходимо подчеркнуть, что устойчивость их в значительной мере была обеспечена огнем береговой и сухопутной артиллерии с Таманского полуострова и косы Чушка и действиями штурмовой авиации, сопровождавшейся истребителями.

Опыт использования береговой и сухопутной артиллерии в интересах огневого обеспечения морской переправы свидетельствует о том, что при артиллерийской подготовке высадки и на первых этапах боя на берегу стрельба этой артиллерии, не

связанной нормами расхода боезапаса в такой степени, как корабельная, очень эффективна. Но по мере продвижения десанта в глубину берега условия для действий поддерживающей его береговой и сухопутной артиллерии, находившейся на восточном побережье пролива, постепенно усложнялись, так как из-за увеличения расстояния она уже не могла выполнить задачу непосредственной поддержки десанта. С этой задачей могла справиться корабельная артиллерия.

Мощная и развитая огневая система противодесантной обороны противника на выступе Керченского полуострова, зона которой распространялась на весь район высадки и на всю ширину пролива, требовала предварительного хотя бы частичного, но все же основательного подавления. Противник, как показала разведка, имел на западном, побережье 2 210-мм, 30 150-мм, 9 105-мм и 4 75-мм артиллерийские, 11 минометных и 23 зенитные батареи. В создавшейся к половине октября обстановке немецко-фашистское [141] командование не могло не ожидать высадки крупного советского десанта на побережье Керченского полуострова. Более того, минная обстановка в южной части пролива позволяла с достаточно большой вероятностью предполагать, что высадка наиболее вероятна именно на северной половине восточного побережья Керченского полуострова. Предварительная и достаточно продолжительная артиллерийская подготовка, нацеленная главным образом на подавление огневой системы противодесантной обороны, вряд ли помешала бы скрытности подготовки высадки, которую гитлеровцы и без того ожидали с часу на час. Поскольку артиллерия противника не была подавлена ни перед высадкой, ни после нее, она сыграла немаловажную роль в отсечении высадившегося у Эльтигена десанта в наиболее кризисное для него время. Кроме того, она способствовала действиям своих торпедных катеров и артиллерийских барж, так как прикрывала их базирование в ближайших опорных пунктах, препятствуя уничтожению их советскими легкими силами.

По-иному обстояло дело с артиллерийской поддержкой десанта, высадившегося на участке Еникале, Маяк. Более короткие дистанции позволяли советской береговой и сухопутной артиллерии, в особенности батареям, расположенным на мысе Чушка, выполнять задачи артиллерии как дальнего действия, так и непосредственной поддержки десанта. Попытка противника отсечь высадившиеся главные части десанта от восточного берега пролива успеха не имели.

Опыт Керченско-Эльтигенской операции весьма убедительно показал возросшую роль авиации как средства непосредственной поддержки десанта в бою за высадку. Ее действия особенно сказались в бою на участке Эльтигена. Штурмовая авиация помогла отразить здесь в течение 1-3 ноября 37 контратак пехоты и танков противника. Военный совет 18-й армии направил по этому случаю командующему ВВС Черноморского флота телеграмму с выражением благодарности летчикам штурмовой авиации. В эти дни группы по 8-10 самолетов-штурмовиков почти непрерывно действовали против огневых точек, живой силы и танков врага {128}. Только в течение 1 ноября штурмовая авиация флота совершила около 600 самолето-вылетов для поддержки высадившихся частей 18-й армии. Транспортная авиация доставляла им боеприпасы и продовольствие, что также явилось новой для Военно-Морского Флота СССР формой использования авиации в десантной операции.

Всего в период Керченско-Эльтигенской операции авиация Черноморского флота и 4-й воздушной армии совершила [128] 4411 самолето-вылетов и предприняла 17 групповых бомбардировочных ударов {129}.

Одной из значительных трудностей при организации, подготовке и главным образом при высадке десанта являлся недостаток транспортных и высадочных средств. Отсутствие десантновысадочных средств специальной постройки по-прежнему обуславливало необходимость производить высадку либо со сторожевых и рейдовых катеров, либо с сейнеров, рыболовных мотоботов, мотобарказов и т. п. Пестрота в типах высадочных средств, различная вместимость их, скорость хода и мореходность усложняли организацию десантных отрядов, требовали соответствующего дооборудования плавсредств для обеспечения быстрой высадки и выгрузки живой силы и техники десанта. Наконец, такие плавсредства увеличивали продолжительность движения десанта к берегу и сам процесс высадки и выгрузки.

Однако благодаря героическим усилиям личного состава 18-й и 56-й армий, морской пехоты, экипажей кораблей Черноморского флота, Азовской военной флотилии, самолетов морской и сухопутной авиации и личного состава береговой артиллерии Керченско-Эльтигенская десантная операция прошла успешно.

Среди десантов, проведенных советским Военно-Морским Флотом во втором периоде Великой Отечественной войны, особого внимания заслуживают тактические десанты Азовской военной флотилии, особенно осуществленные в 1943 г.

В конце августа 1943 г. Азовская флотилия, содействуя наступлению войск Южного фронта, успешно высадил два диверсионных десанта в районе Безымяновки и Веселого с целью не дать немецко-фашистским войскам, отходившим из Таганрога, использовать прибрежную дорогу. Затем был высажен десант в районе села Ялта ^{130} с задачей нарушить прибрежные сообщения противника между Мариуполем и Осипенко. В ночь на 10 сентября флотилия высадил десант в районе Мелекино. В результате боя на берегу десант занял Мариупольский порт, способствовал прорыву немецкой обороны на р. Кальмиус и освобождению Мариуполя. 17 сентября был высажен десант в районе г. Осипенко с целью освобождения последнего и отсечения противнику путей отхода по дороге Осипенко — Ногайск ^{131}. Этот десант высаживался одновременно на трех участках: Лиски, Луначарск (основные силы десанта), порт Осипенко (штурмовая группа), маяк Нижне-Бердянский (демонстративная группа). К 4 час. 17 сентября высадка на всех участках закончилась, и к 7 час. Головные [143] части десанта вошли в город. Для выполнения всех поставленных ему задач десанту потребовалось пять часов. В ночь на 25 сентября Азовская флотилия высадил десант в районе Темрюка на участке Голубицкая, Чайкино с задачей перерезать дорогу Темрюк — Пересыпь и тем дезорганизовать отход вражеских частей, нарушить оборону противника на Перекопской косе, западной окраине Темрюка и в порту. Все эти задачи были успешно выполнены, что значительно способствовало освобождению 28 сентября города и порта Темрюк войсками Советской Армии.

Характерной чертой десантов Азовской флотилии, проведенных в конце августа и в сентябре 1943 г. в интересах наступающих советских войск, является мобильность их подготовки и выполнения. Несмотря на очень большое оперативное напряжение сил флотилии, которые в это же время выполняли ряд других ударных и обеспечивающих задач, все десанты были высажены в назначенные сроки и успешно выполнили поставленные им задачи. Успешности высадки и действий десантов на берегу в значительной мере способствовала хорошо организованная разведка и мероприятия, целеустремленные на достижение скрытности подготовки и перехода сил высадки к намеченным участкам.

В этом отношении тактические десанты Азовской флотилии выгодно отличаются от таких же десантов, проведенных нашими флотами и флотилиями на некоторых других театрах в течение первого и второго периодов войны.

Десантные операции третьего периода войны проводились с целью содействия наступающим войскам Советской Армии и овладения с моря некоторыми важными районами и опорными пунктами противника. Из большого числа десантов различных масштабов, осуществленных нашими флотами в этот период, ниже кратко рассматриваются лишь те, что в наибольшей мере оказали влияние на развитие советского военно-морского искусства.

К таким десантам можно отнести высадку в порт Лиинахамари 12-13 октября 1944 г., произведенную с целью содействия наступлению 14-й армии и для того, чтобы не допустить уничтожения противником объектов в этом порту. Десант, состоявший из 349-го отдельного пулеметного батальона и подразделения 125-го полка морской пехоты (всего 658 человек), сосредоточился в губе р. Большая Волоковая, где разместился на 8 торпедных и 2 сторожевых катерах.

Для подрыва торпедами боковой преграды у входа в фьорд Петсамовуоно было выделено 2 торпедных катера. Значительная облачность ограничивала действия авиации в интересах высадки десанта, но все же 2 ночных бомбардировщика нанесли удары по немецким береговым батареям [144] на мысах Ристиниеми, Нумерониemi и Нейтаниemi и в то же время создали звуковой фон, маскировавший шумы моторов торпедных катеров. Проникновению торпедных катеров в фьорд значительно способствовали и действия разведывательного отряда Северного флота, благодаря которым исключалась помеха нашим катерам со стороны 88-мм зенитной батареи противника, расположенной на мысе Ристиниеми, и 150-мм батареи, стоявшей восточнее этого мыса.

Поддерживаемый огнем береговой артиллерии, высаженный десант сразу же повел наступление на 210-мм береговую батарею, которая, несмотря на неоднократные контратаки противника, к середине дня 13 октября была захвачена. К концу этого дня десант, поддерживаемый авиацией Северного флота, овладел портом Лиинахамари. Усиление десанта 14 и 15 октября обеспечило захват им вражеских батарей, оборонительных объектов и дальнейшее наступление на Петсамо.

Быстрота организации и осуществления десанта обеспечила достижение внезапности, столь необходимой при любой высадке, но особенно важной, когда она производится «в лоб» обороны противника. Захват разведывательным отрядом Северного флота 88-мм и 150-мм немецких батарей на мысе Ристиниеми и восточнее его дал пример удачной комбинации действий для обеспечения прорыва десантного отряда в губу Петсамовуоно на принципе скрытности, скорости и силы.

Все десанты Краснознаменного Балтийского флота в третьем периоде Великой Отечественной войны, кроме десанта у Мерекюля 14 февраля 1944 г., в котором повторились отдельные ошибки, присущие десантам первого периода, прошли успешно.

Как известно, в Выборгской наступательной операции, начавшейся 10 июня 1944 г., перед Краснознаменным Балтийским флотом стояла задача находиться в готовности к высадкам тактических десантов для овладения островами Финского залива и на побережье Ладожского озера. 21 июня войска 21-й армии Ленинградского фронта штурмом овладели Выборгом, после чего продолжили свое наступление в межозерном дефиле. Однако противник все же удерживал острова Бьёркезунда (Бьёрке, Торсары, Пийсары) и

Выборгского залива, находившиеся на фланге наступавших войск 21-й армии. Командование Ленинградского фронта, которому в оперативном отношении был подчинен Краснознаменный Балтийский флот, приказало ему захватить острова Бьёркезунда, а затем и Выборгского залива.

Командующий Краснознаменным Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц решил высадить на острова Бьёркезунда 260-ю бригаду морской пехоты (2 батальона, разведывательная [145] рота, 2 артиллерийских дивизиона — всего около 1500 человек и 30 45-76-мм орудий). В состав сил высадки были выделены 4 канонерские лодки, 2 сторожевых корабля, 8 бронекатеров, 12 торпедных и 16 сторожевых катеров, 28 тендеров, 24 катера-дымзавесчика и 28 катеров-тральщиков. Артиллерийскую поддержку с берега должны были оказывать 12 орудий калибром 85-122 мм. Прикрытие десанта с воздуха и поддержка высадки вменялись в задачу авиации КБФ. Командование силами в проводимой операции возлагалось на вице-адмирала Ю. Ф. Ралля^{132}.

По данным разведки, противник вывел из района Сейвастё, Койвисто свои сухопутные войска, оборонявшие побережье, но на о. Бьёрке имелась развитая система противодесантной обороны.

Правильно оценив, что о. Пийсари является ключом неприятельской шхерно-островной позиции в Бьёркезунде, вице-адмирал Ю. Ф. Ралль решил высадить на этот остров десант и захватить плацдарм севернее дер. Харвойя. Высадка должна была обеспечиваться бомбоштурмовыми ударами авиации и артиллерийским огнем с берега. После захвата плацдарма высаженным основным силам десанта предстояло овладеть Пийсари, а затем островами Бьёрке, Торсари и малыми островами Бьёркезунда. Сковывание неприятельских батарей на островах Бьёрке и Торсари возлагалось на канонерские лодки.

Силы высадки сосредоточивались в районе Майсала, Харкюля (западная оконечность полуострова Койвисто), скрытность сосредоточения их в значительной мере затруднялась белыми ночами и тем, что противник имел возможность просматривать не только движение в Бьёркезунде, но и подходы к нему.

В ночь на 20 июня силы Островной военно-морской базы захватили о. Нерва, контролировавший подходы к Выборгскому заливу. Торпедные катера, поддерживавшие высадившийся десант, уничтожили немецкий миноносец «Т-31».

К 20 июня в заливе Хумалиоки удалось сосредоточить лишь ограниченное количество высадочных средств и кораблей поддержки. На побережье залива прибыли подразделения морской пехоты, входившие в состав первого броска десанта.

Вице-адмирал Ю. Ф. Ралль приказал произвести в ночь на 21 июня разведку боем, высадив на о. Пийсари, севернее дер. Харвойя, разведывательную роту. Движение десантного отряда, на котором размещалась эта рота (3 тендера в охранении 4 сторожевых бронекатеров), маскировалось демонстративным выходом другой группы, якобы направлявшейся [146] в Кронштадт, а затем было прикрыто дымовыми завесами. В 4 часа 40 мин. десант без потерь высадился на о. Пийсари, захватил участок шириной 400 м и глубиной 300 м и перешел к круговой обороне. Подтянув силы, противник безуспешно пытался сбросить роту, высадка которой переросла в действия передового отряда. К 0 час. 22 июня удалось высадить стрелковую роту с 45-мм пушкой, доставленную в район Майсала, Харкюля на автомашинах из Оллолахти. Обстановка настоятельно требовала дальнейшего усиления десанта, который из разведывательного явно перерос в тактический. Но для этого нужно было быстро сосредоточить в районе Майсала, Харкюля

основные силы 260-й бригады морской пехоты и высадочные средства. Противник, понимавший опасность, имел возможность энергично противодействовать движению высадочных средств вдоль Бьёркезунда, поэтому высадочным средствам и обеспечивавшим их катерам предстояло совершить фланговый марш под огнем неприятеля.

В течение дня 21 июня противник продолжал безуспешные попытки сбросить высадившиеся подразделения 260-й бригады морской пехоты. В 15 час. 40 мин. в Бьёркезунд с севера вошли две неприятельские артиллерийские самоходные баржи типа «Ф», два десантных парома типа «Z» и два бронекатера и открыли огонь по участку высадки. Вначале на их огонь могли отвечать бронекатер, находившийся перед участком высадки, и единственная 45-мм пушка, которой располагал десант. Через некоторое время огонь подошедших к этому району трех батарей и артиллерийского взвода батальона морской пехоты заставил самоходные баржи и катера отойти в Выборгский залив. К концу дня противник ослабил контратаки десанта, но, получив усиление с о. Бьёрке, после полуночи возобновил их. К утру обстановка вновь усложнилась.

Авиация Краснознаменного Балтийского флота в течение 21 июня наносила удары по вражеским батареям на островах Бьёрке и Торсари, самоходным баржам и катерам, отошедшим в Выборгский залив, переправам между островами Бьёрке и Пийсари, а с утра 22 июня и по войскам на Пийсари, где она подожгла дер. Харвойя.

Части 260-й бригады морской пехоты сосредоточились в районе Майсала, Харкюля, куда прорвались два морских бронекатера, восемь тендеров и восемь катеров-дымзавесчиков, а вскоре и остальные высадочные средства и катера поддержки. Это обстоятельство, по существу, обеспечивало дальнейший успех высадки.

В 17 час. 22 июня все выделенные части высадились на о. Пийсари и начали наступление для овладения им. Противник пытался помешать наступлению огнем 152-мм батареи с о. Торсари и двух канонерских лодок, появившихся на [147] короткое время у мыса Альватиниеми, но отогнанных бронекатерами и 122-мм полевой батареей. Действия десанта на о. Пийсари поддерживала штурмовая авиация флота. Противник оставил острова Бьёрке и Торсари, не дожидаясь захвата их десантом, который считал неизбежным.

25 июня был высажен десант на о. Тупурунсари, который был занят после короткой перестрелки. В ночь на 27 июня десант овладел и о. Руонти.

Высадка на острова Бьёркского архипелага, произведенная силами КБФ, представляет значительный интерес тем, что она была выполнена в сильно укрепленном шхерном районе противника, обладавшем очень большой противодесантной устойчивостью. Одним из характерных моментов ее подготовки являлось то, что командующему выделенными силами был задан лишь район, в котором следовало высадить десант, а участок высадки выбирал он сам. Это обстоятельство имело огромное значение. Лобовые удары в противодесантную оборону неприятеля, как показал опыт ряда войн, обеспечивали успех лишь при достижении полной внезапности, стремительности высадки и быстроты последующих действий десанта (Зеебрюгге в апреле 1917 г.; Феодосия в декабре 1941 г.; Маттивоуно и Петсамо в октябре 1944 г.). Во всех предыдущих высадках, когда участки их определялись высшей командной инстанцией (командованием фронта или армии), маневр силами десанта практически исключался. В данном же случае командующий силами, не связанный решением о месте высадки, правильно оценил значение северного и северо-восточного побережья о. Пийсари как наиболее уязвимого участка

противодесантной обороны и направил удар именно на него, а не на ближайшие участки на южном и юго-восточном побережье о. Бьёрке, где имелаась сильная противодесантная оборона. Выбор северо-восточного побережья о. Пийсари как участка высадки был обусловлен необходимостью флангового марша высадочных средств и катеров поддержки вдоль Бьёркезунда, простреливаемого в условиях белых ночей огнем противника круглые сутки.

Конечно, это было рискованно, но в данном случае возможность использования дымовых завес и воздействия авиации по неприятельским батареям, мешавшим прорыву, являлась достаточно веским аргументом для решения о прорыве высадочных средств.

Высадка десантов на острова Бьёркского архипелага отличалась от предыдущих десантов КБФ несравненно большей обеспеченностью высадки со стороны моря. Положительным фактом является и то, что после двухлетней позиционной войны, которую силы КБФ вели в Финском заливе, были предусмотрены (и не зря) действия надводных [148] сил и авиации для устранения помехи со стороны надводных сил противника.

К положительным моментам десантных действий в Бьёркском архипелаге нужно отнести и умелую организацию предварительных мероприятий противоминной обороны, проведение которых исключило возможные в данных условиях потери.

В некоторых описаниях десантов на названные острова подчеркивается факт использования роты морской пехоты, высаженной на о. Пийсари с целью разведки, в качестве передового броска десанта. Однако следует признать, что в десантах второй половины минувшей войны такое явление было вполне закономерным. Возросшая маневренность сил противодесантной обороны сводила на нет прежние понятия о возможном разрыве по времени между разведкой боем участка высадки и высадкой первого броска. В этом смысле узким местом в реализации решения на высадку разведывательной роты на о. Пийсари оказалось промедление в сосредоточении 260-й бригады морской пехоты и достаточного количества высадочных средств в районе Майсала, Харкюля. Успеху всего десанта способствовали героические усилия разведывательной роты по удержанию захваченного участка высадки. При иных обстоятельствах события могли развиваться менее благоприятно, так как замысел, положенный в основу действий, требовал соответствующей динамики их. Фактически темпы действий после высадки роты оказались далеко недостаточными: основные силы 260-й бригады морской пехоты были высажены лишь к 17 час. 22 июня, т. е. через 36 часов.

Оборона островов Бьёркского архипелага могла бы быть более устойчивой, если бы противник располагал более подвижными средствами для перевозки подкреплений, а не только рейдовыми катерами. Высадка на о. Пийсари показала, что недостатки в строительстве наших береговых батарей, вскрытые в начальный период войны, были присущи и противнику. Крупнокалиберные батареи о. Бьёрке не могли стрелять на обратных директрисах (главным образом вследствие плохой организации наблюдения и корректировки огня). Огневая система противодесантной обороны укрепленного района Бьёрке не была круговой, какой ей надлежало быть в шхерном районе.

С выходом войск Ленинградского фронта на восточное побережье Выборгского залива возникла необходимость овладения всеми его островами. Для этой цели командующий Ленинградским фронтом 29 июня выделил 59-ю армию, поставив перед ней задачу во взаимодействии с силами Краснознаменного [149] Балтийского флота овладеть островами Выборгского залива, высадиться на материк, нанести удар по приморскому флангу и тылу

выборгской группировки противника и соединиться с войсками 21-й армии, наступавшими на Выборг {133}. Для совместных действий с 59-й армией Краснознаменный Балтийский флот выделил бригаду шхерных кораблей, 64 катера и тендера (в качестве высадочных средств) и бригаду железнодорожной артиллерии (орудия 130-180-мм калибра). На авиацию флота возлагалась поддержка этих сил при освобождении островов Выборгского залива {134}. Командование этими силами возлагалось на вице-адмирала Ю. Ф. Ралля, назначавшегося одновременно заместителем командующего 59-й армией по морской части. Командиром высадки был назначен командир бригады шхерных кораблей контр-адмирал Н. Э. Фельдман.

Расценивая острова Тейкарсари и Суонисари как ключ островной позиции противника, командующий 59-й армией решил захватить их в первую очередь. В 4 часа 50 мин. 1 июля, преодолев сильное сопротивление врага, десант (батальон 185-го стрелкового полка и разведывательная рота 260-й бригады морской пехоты) высадился на южную часть о. Тейкарсари. Высадке предшествовала артиллерийская подготовка, действия десанта поддерживали штурмовая авиация, корабельная и береговая артиллерия.

Командование противника, понимая значение внешних островов Выборгского залива для устойчивости своего правого фланга, подготовило маневренные группы для усиления гарнизонов на этих островах и необходимые транспортные средства {135}. Поэтому вскоре после высадки десанта на о. Тейкарсари оно сумело быстро перебросить на него подкрепления и рядом контратак вынудить десант к обратной посадке. Эти неудачи были обусловлены прежде всего недостаточными темпами действий после высадки первого эшелона десанта и плохой организацией связи с ним (командир высадки имел связь с десантом только через посыльных). Характер противодействия противника при высадке и по мере продвижения десанта, а также близость острова к юго-западному побережью Выборгского залива с достаточной определенностью свидетельствовали о необходимости спешного усиления десанта вторым и даже последующим эшелонами. [150]

Неудача с захватом о. Тейкарсари заставила более реально оценить противодесантные возможности противника. Командующий 59-й армией, подтвердив свое решение о захвате в первую очередь островов Тейкарсари и Суонисари, считал необходимым захватить одновременно с ними и о. Равенсари. Он учел необходимость осуществления более крупных десантов и приказал после массированной артиллерийской и авиационной подготовки высадить силами и средствами флота по одному полку на каждый из первых двух островов. Артиллерии и штурмовой авиации надлежало обеспечить также развертывание сил, их высадку и продвижение десантов в глубь Тейкарсари и Суонисари. Для захвата о. Равенсари выделялся еще один стрелковый полк, высадку которого должны были обеспечить инженерные части 59-й армии, так как мелководье на подходах к острову исключало возможность использования средств флота.

Для высадки десантов в бухтах южного побережья Выборгского залива к 3 июля были сосредоточены высадочные средства (27 сторожевых катеров, 28 катеров-дымзавесчиков, 30 тендеров, 2 паромы), силы поддержки и прикрытия высадки (13 бронекатеров и 8 торпедных катеров) {136}. К этому времени 224-я стрелковая дивизия, воспользовавшись близостью некоторых островов к юго-восточному (материковому) берегу Выборгского залива, заняла их. Это позволило использовать в качестве маневренного района в бою за высадку на острова Тейкарсари и Суонисари Транзундский рейд и, конечно, облегчило высадку на о. Равенсари, сведя ее к переправе с о. Урансари. Учитывая опыт предыдущего десанта на о. Тейкарсари, командир высадки имел резерв из штурмового батальона и 10 катеров.

В 9 час. 4 июля силы высадки, выйдя на Транзундский рейд, начали развертывание. После артиллерийской и авиационной подготовки участков высадки в 11 час. десант высадился на острова, преодолев сильное сопротивление противника. К западу от мыса Пулиниemi был выдвинут отряд прикрытия, состоявший из 9 сторожевых и 10 торпедных катеров. Прикрытие с воздуха осуществлялось истребительной авиацией.

В 16 час. 50 мин. острова Суонисари и соседний с ним Эссисари были полностью очищены от врага. Сложнее складывалась обстановка на о. Тейкарсари, расположенном вблизи от юго-западного материкового берега залива, откуда противник смог быстро перебросить подкрепления. 160-й стрелковый полк, которому удалось вскоре после высадки выйти на противоположный берег острова, нес большие потери. Перейдя в наступление, противник выбил 160-й полк [151] с острова, оценив обстановку, командир высадки отказался от высадки резервного штурмового батальона [\[137\]](#).

Около 17 час. на подходе к Выборгскому заливу с юго-запада были обнаружены 4 канонерские лодки, 3 торпедных и 8 сторожевых катеров, 6 артиллерийских самоходных барж противника, пытавшихся прорваться в район высадки. Отряд прикрытия, штурмовая авиация и береговая артиллерия отогнали их. На следующий день, утром 5 июля, на о. Тейкарсари было высажено 5 стрелковых батальонов 124-й стрелковой дивизии со средствами усиления (4 танка Т-26). Попытки противника перебросить на остров подкрепления на этот раз энергично пресекались авиацией и бронекатерами. Дважды были сорваны попытки вражеских надводных сил прорваться в район высадки.

5 июля 1944 г. все острова Выборгского залива были очищены от противника, благодаря чему создались благоприятные условия для дальнейших наступательных действий советских войск.

Десанты по овладению (островами Бьёркского архипелага и Выборгского залива сходны не только из-за близости районов и времени их осуществления, но и по характеру форм и способов выполнения, так как они относятся к действиям в шхерных и островных районах, имеющих свои специфические особенности.

Опыт этих десантов показывает исключительно важное значение правильной оценки шхерно-островной противодесантной позиции. Такая оценка позволяла найти в позиции наиболее уязвимый участок, овладение которым или в крайнем случае нейтрализация его нарушала бы целостность всей системы противодесантной обороны противника, а затем обеспечивала окончательное подавление ее. В зависимости от положения наиболее уязвимого участка оказывался возможным либо фланговый, либо фронтальный удар по системе противодесантной обороны.

При высадке на острова Бьёркского архипелага был избран фланговый удар, успех которого обеспечивало положение о. Пийсари — левого фланга противодесантной обороны этого района. Высадка на фланге неприятельской обороны, как правило, сужает возможности ее огневой системы, стесняет противнику маневр резервами и позволяет высаживающемуся уничтожить силы обороны по частям. Вместе с тем ошибочный выбор фланга вражеской противодесантной обороны, нарушение внезапности или, что еще хуже, недостаточные темпы высадки и дальнейших действий десанта могут привести к неудаче всего предприятия. Промедление с высадкой усиления десанта на о. Пийсари грозило срывом [152] выполнения задачи. Только стойкость и отвага подразделений 260-й бригады морской пехоты помогли преодолеть кризис операции.

При высадке на о. Тейкарсари 1 июля был избран, по существу, фронтальный удар, так как к этому времени еще не были взяты острова восточной части Выборгского залива, а правым флангом шхерно-островной позиции являлось материковое побережье на участке мыса Хярянпяниemi. С овладением о. Тейкарсари эта позиция раскалывалась, и остальные острова, изолированные от юго-западного побережья Выборгского залива, можно было взять без особых усилий. Однако фронтальный удар требовал не только высадки на избранном участке достаточно сильного десанта, но и ряда обеспечивающих ударов с целью нейтрализации огневой системы соседних островов и создания угрозы высадки на других участках. Высадка десанта на о. Тейкарсари 1 июля лишилась не только тактической, но и оперативной внезапности, причем основной причиной этой неудачи был не выбор направления высадки, а недостаточность сил десанта. Если бы 1 июля на о. Тейкарсари был высажен не батальон, а стрелковый полк, то он овладел бы островом. Не обоснованная расчетами экономия в силах десантов, высаженных на этот остров 1 и 4 июля, привела к излишним потерям. По существу, необходимый для решения задачи состав десанта был не рассчитан, а нащупан командованием 59-й армии только к 5 июля (батальон, полк, 5 батальонов и 4 танка).

Не была должным образом учтена и подтвердившаяся опытом возможность быстрого усиления противником угрожаемого участка. Отсечение переправы неприятельских резервов 1 и 4 июля на о. Тейкарсари с материкового побережья проводилось недостаточно энергично.

Выявленная во время действий по овладению островами Бьёркского архипелага тенденция противника мешать высадке ударами надводных сил с моря была в полной мере учтена при планировании операции выделением специального отряда прикрытия и достаточного числа самолетов ударной авиации.

Крупную роль в десантах на острова Выборгского залива сыграла авиация Краснознаменного Балтийского флота, сделавшая за время операции более 7500 самолетовылетов, в том числе и против надводных сил противника, пытавшихся помешать высадке и действиям десантов на берегу. Именно она явилась основной силой подавления огневой системы противника, так как ненадежная связь десантов с взаимодействующими кораблями и береговыми батареями не обеспечивала должной успешности действия их артиллерии.

Почти одновременно с действиями сил Краснознаменного Балтийского флота в Бьёркском архипелаге была проведена [153] еще одна десантная операция — Тулоксинская. Осуществила ее Ладожская военная флотилия.

Наступление войск Карельского фронта вдоль восточного побережья Ладожского озера потребовало от Ладожской военной флотилии выполнения в конце июня 1944 г. ряда задач по содействию флангу наступающих войск. Оценив обстановку, сложившуюся к этому времени на Ладоге, командующий Ладожской военной флотилией контр-адмирал В. С. Чероков принял решение высадить в тылу противника, в районе оз. Линдоя, устье р. Тулокса, десант для нарушения важнейших сухопутных коммуникаций противника и лишения его тем самым возможности подвоза резервов на приозерный участок фронта. Высадка десанта в этом районе должна была создать угрозу окружения олонекской группы финских войск и вынудить их бросить против высадившихся сил свои части с других участков фронта.

Высадку предполагалось осуществить двумя эшелонами, с интервалом между ними в четыре — шесть часов.

Для высадки выделялись силы: отряд корабельной поддержки (5 канонерских лодок, 2 сторожевых и 2 торпедных катера); отряд охранения (6 катеров типа «МО», 2 бронекатера и быстроходная десантная баржа); отряд транспортов (3 парохода, 2 шхуны, 2 тральщика и вспомогательное судно); отряд высадочных средств (катера «КМ», мотоботы); 70-я отдельная бригада морской пехоты из состава Карельского фронта. Прикрытие высадки десанта возлагалось на части авиации КБФ, а действий десанта на берегу — на 3 штурмовых и 2 бомбардировочных авиационных полка Карельского фронта. Командиром высадки был назначен капитан 1 ранга Н. И. Мещерский, операцией руководил контр-адмирал В. С. Чероков.

Одновременно Ладожская военная флотилия готовилась к обеспечению форсирования 7-й армией Карельского фронта р. Свирь.

Одним из моментов, характеризующих подготовку к этой десантной операции и выгодно отличающих ее от подготовки десантов первого периода войны, являлась организация систематической и правильно нацеленной разведки. Это обстоятельство положительно сказалось как на высадке, так и на действиях десанта, устранило неожиданности, с которыми обычно встречались высаживаемые прежде десанты.

Десант у р. Тулокса был высажен утром 23 июня. Высадка оказалась неожиданной для противника, и части 70-й бригады, выйдя на шоссе, атаковали расположившееся на отдых артиллерийское подразделение врага, разгромили его и захватили 3 орудия, 2 тягача, 8 автомашин и боеприпасы [\[138\]](#). [154]

Противник, подтянув ближайšie к участку высадки резервы, стал оказывать ожесточенное сопротивление. Десант, достигнув середины перешейка у оз. Линдоя на севере и шоссе и железной дорог на юге, был вынужден перейти к обороне. Во второй половине дня 23 июня и в течение ночи на 24 июня противник яростно атаковал обороняющуюся 70-ю бригаду, которая к утру 24 июня стала испытывать недостаток в боеприпасах. Вместе с тем воздушная разведка доносила, что с севера к участку высадки движется много неприятельских автомашин. К полудню 24 июня создалось кризисное положение. Неприятель, подтянув людские резервы (около двух пехотных полков и резервный батальон), артиллерию и минометы, перешел в решительную атаку, намереваясь сбросить десант в озеро.

По приказанию командующего флотилией десанту был передан боезапас, которым располагали корабли, одновременно последние предельно усилили артиллерийскую, поддержку 70-й бригады. Однако и в этих условиях сил у бригады было явно недостаточно, чтобы сдержать натиск врага. Трудная для десанта ситуация была ликвидирована дополнительной высадкой своевременно вызванной 3-й отдельной бригады морской пехоты.

Усиление десанта резко изменило обстановку в районе оз. Линдоя, устье р. Тулокса. К вечеру 24 июня противник оказался вынужденным перейти к обороне, а на исходе следующего дня начать отход. Вскоре после полуночи 27 июня десант соединился с войсками 7-й армии Карельского фронта, и обе бригады морской пехоты, выполнив свою задачу, приняли участие в наступлении на Видлицу и Пограничные Кондуши.

Успех Тулоксинской десантной операции явился результатом тщательной и продуманной подготовки к ней, организованной командующим Ладожской военной флотилией контр-адмиралом В. С. Чероковым и штабом флотилии, а также командиром сил высадки капитаном 1 ранга Н. И. Мещерским. Расчет, положенный в основу планировавшихся

действий, исключил какую-либо импровизацию. Выбор района, участка и пунктов высадки, количества высадочных и транспортных средств, кораблей артиллерийской поддержки, походных порядков, организации самого процесса высадки и возможной оборачиваемости высадочных средств, наконец, учет ряда моментов морской практики, имеющих исключительно важное значение при высадках, выгодно отличали подготовку этой операции от ряда других, ей предшествовавших.

Следует лишь отметить известный просчет в определении сил самого десанта, который при меньшей мобильности действий Ладожской военной флотилии мог привести к нежелательным последствиям. Выделяя в десант на участок, [155] располагавшийся в 35 км от линии фронта, одну бригаду морской пехоты, командуемый Карельским фронтом, видимо, не учел того, что в эпоху моторизованных армий противник мог перебросить в угрожаемый район подкрепления через полтора-два часа после начала высадки. К счастью, противник запоздал с этим примерно на восемь — десять часов, позволив тем самым 70-й бригаде высадиться полностью. Тулоксинская десантная операция еще раз подтвердила необходимость иметь в составе сил десанта мобильный резерв, способный к быстрому маневру как на воде, так и на суше после высадки.

Отсутствие помех со стороны надводных сил неприятеля, относительно слабое противодействие его авиации и, наконец, незначительное вначале сопротивление его частей на суше облегчали выполнение первых действий десанта на берегу. Но по мере усиления противника десант стал нуждаться в поддержке огнем корабельной артиллерии. С этой задачей отряд корабельной поддержки справился хорошо, быстро подавив вражеские батареи в начале высадки и действуя в кризисные для десанта моменты боя на берегу (с 12 до 16-17 час. 24 июня) как артиллерия поддержки пехоты.

Успеху действий отряда корабельной поддержки способствовала правильная для данных условий организация использования корабельной артиллерии, выразившаяся в разделении отряда на огневые группы, поддерживавшие каждый из батальонов 70-й бригады.

В сентябре 1944 г. вся материковая часть Эстонии была очищена от противника. Войска немецко-фашистской группы армий «Север» под ударами Советской Армии отошли. К концу сентября в районе Риги сосредоточилось около 33 дивизий врага. Германское верховное главнокомандование, оценивая острова Моонзундского архипелага как последние опорные пункты, обеспечивавшие использование морских сообщений для питания своих войск в районе Риги, решило удерживать их любой ценой. В середине сентября для обороны этих островов оно перебросило из Риги 23-ю пехотную дивизию, с которой должна была взаимодействовать 9-я дивизия охраны водного района (база в Виндаве). В непосредственное подчинение командира 23-й пехотной дивизии была передана 24-я десантная флотилия [{139}](#).

Советское Верховное Главнокомандование, стремясь ускорить отсечение немецко-фашистской группы армий «Север» [156] от Восточной Пруссии, освободить Ригу и очистить от противника Курляндский полуостров, решило, как известно, нанести удар силами трех Прибалтийских фронтов. На войска Ленинградского фронта возлагалась задача провести совместно с Краснознаменным Балтийским флотом десантную операцию и овладеть островами Моонзундского архипелага.

Основная трудность для Краснознаменного Балтийского флота при выполнении этой задачи заключалась в невозможности использовать из-за сложной минной обстановки в Финском заливе крупные артиллерийские корабли и миноносцы. В этих условиях, чтобы овладеть островами, требовалось сосредоточить в ряде пунктов на материковом

побережье Эстонии в Рижском заливе (Хаапсалу, Рохукюла) и о. Виртсу торпедные катера и высадочные средства, но это можно было сделать, лишь овладев о. Вормси. 27 сентября морские пехотинцы, высаженные с торпедных катеров, освободили о. Вормси от врага.

В Хаапсалу, Рохукюла и на о. Виртсу сосредоточились бригада торпедных катеров (30 катеров), бригада охраны водного района (13 сторожевых катеров, 13 катеров-тральщиков, 20 различных катеров), Отдельный дивизион морских бронекатеров (8 катеров). Общий состав десантновысадочных средств — 106 катеров и судов {140}. Для овладения островами Рижского залива были выделены войска 8-й армии. Командование сухопутными силами в операции возлагалось на командующего 8-й армией генерал-лейтенанта Ф. Н. Старикова, а морскими силами — на контр-адмирала И. Г. Святова.

В первую очередь предполагалось овладеть о. Моон, отделенным от материкового берега проливом шириной около 3 миль, во вторую очередь — о. Даго и, наконец, в третью — о. Эзель, оборонявшимся наиболее крупными силами. В соответствии с решением о направлениях и порядке высадки десантов войска 8-й армии и морские силы, выделенные для операции, были сведены в два отряда: северный — для высадки на о. Даго и южный — для высадки на о. Моон.

К 26 сентября силы, выделенные для высадки на о. Моон, сосредоточились в районе Виртсу.

Силы противодесантной обороны противника на о. Моон состояли из трех батальонов 67-го пехотного полка с некоторыми частями усиления. На о. Даго находились батальон, две батареи, железнодорожная рота и отряд пограничной охраны. Основные силы 23-й пехотной дивизии располагались на о. Эзель.

В ночь на 29 сентября с Виртсу была высажена на Моон, севернее пристани Куйвасте, разведывательная группа, которая [157] встретила слабое сопротивление. На основе полученных от нее данных, подтвержденных воздушной разведкой, командование решило высадку на о. Моон начать не на рассвете 30-го, а вечером 29 сентября, сразу же после прихода торпедных катеров, вышедших днем из Рохукюла.

Немецко-фашистское командование ожидало высадку на о. Моон. Пристрелка, которую произвели советские сухопутные батареи 26 сентября, утвердила его в этом предположении. Высадка частей 8-й армии с торпедных катеров и автомашин-амфибий началась в 20 час. 30 мин. 29 сентября. Основные силы первого эшелона десанта были высажены по обе стороны пристани Куйвасте. При активной поддержке сухопутной артиллерии, расположенной на о. Виртсу, противодействие гитлеровцев (артиллерийский, минометный и пулеметный огонь) вскоре было подавлено. Десант теснил врага к северному побережью о. Моон, стремился одновременно возможно скорее выйти к дамбе, соединяющей острова Моон и Эзель, чтобы отрезать противнику пути отхода. Около 22 час. 30 мин. очередные части десанта высадились в бухте Суурлайд, создав тем самым для врага угрозу окружения.

На о. Моон перебрасывались новые советские части, артиллерия, боеприпасы, для перевозки которых через Моонзунд использовались не только высадочные средства флота, но и саперные понтоны. Противник некоторое время оказывал упорное сопротивление на подходах к переправе, но затем отошел на о. Эзель, взорвав дамбу в нескольких местах. К 18 час. 30 сентября о. Моон был полностью очищен от врага. Быстрая потеря о. Моон произвела в высших немецко-фашистских военных инстанциях впечатление разорвавшейся бомбы.

«На Эзель были направлены следователи военного трибунала для обнаружения виновных. Но кроме того, в Куресааре прибыли морским путем первые части 218-й пехотной дивизии» [\[141\]](#).

Быстрый захват о. Моон создавал благоприятную обстановку для перехода к действиям против о. Даго, как это предусматривалось планом. В оперативно-тактическом отношении было выгодно начать высадку на Даго возможно скорее, однако этому мешали характер и недостаточное количество высадочных средств, а также осенняя погода.

Высадку на о. Даго планировалось провести в 6 час. 1 октября на двух участках у мыса Хельтермаа и мыса Тяхванина. Развить успех предполагалось ударом в тыл обороняющемуся противнику частью сил бригады морской пехоты, высаженной на участке Кэрдель. Погода не благоприятствовала [\[158\]](#) проведению высадки, и ее пришлось перенести на 2 октября.

Но в ночь на 2 октября торпедным катерам не удалось высадить у Хельтермаа разведывательную группу из-за сильного артиллерийского и пулеметного огня противника. Утром удар по вражеским батареям нанесла вызванная для этого штурмовая авиация. В 8 час. 30 мин. торпедные катера южной группы, преодолев огневое сопротивление врага, подошли к пристани Хельтермаа и высадили на нее первый бросок десанта, который сумел быстро овладеть ею. Немедленно северная группа высадочных средств высадила на этот участок десант, который предполагалось высадить у мыса Тяхванина. Затем сюда же был направлен и весь первый эшелон десанта. Оттеснив силы противодесантной обороны, высадившиеся части начали при поддержке штурмовой и бомбардировочной авиации наступление в западном и юго-западном направлении. К вечеру 2 октября после упорного сопротивления гитлеровцы отошли к дамбе на о. Кассар и к бухте Орьяку и в ночь на 3 октября эвакуировали свои основные силы на о. Эзель. На Даго до 12 час. 3 октября противник удерживал небольшой участок у Сору (на южной оконечности острова). К 13 час. весь остров был очищен от врага [\[142\]](#).

Освобождение о. Эзель явилось задачей значительно более трудной, чем освобождение о. Даго, так как после освобождения советскими войсками о. Моон, как уже отмечалось, его гарнизон был усилен 218-й пехотной дивизией, сюда же переправились части с островов Моон и Даго. Немецко-фашистские войска на острове располагались таким образом, что могли действовать на любом из возможных направлений высадки. Наиболее десантнодоступные пункты побережья прикрывались оборонительными сооружениями.

После освобождения островов Моон и Даго на первом из них был сосредоточен эстонский корпус, а в районе Рохукюла — остальные сухопутные силы и высадочные средства. Было решено высадить десант на северном и северо-восточном побережье о. Эзель, одновременно форсируя пролив Вяйкевэйн и Орисарскую дамбу с о. Моон силами эстонского корпуса. В юго-восточной части о. Эзель предполагалось произвести демонстрацию высадки.

Артиллерийская подготовка десанта, поддержка его при высадке и в бою на берегу возлагалась на сухопутную артиллерию, так как катера не могли выполнять задачи огневого обеспечения. [\[159\]](#)

На авиацию КБФ возлагались задачи нанесения бомбо-штурмовых ударов по кораблям и транспортам противника в пунктах их сосредоточения у о. Эзель и на подходах к нему, прикрытия с воздуха пунктов сосредоточения сил в Рижском заливе, авиационного

обеспечения высадки десанта на всех этапах боя за высадку и, наконец, предварительной разведки системы противодесантной обороны на о. Эзель.

Географические условия высадки в наибольшей мере приближали действия десанта «прыжками с острова на остров» к действиям при переправах через водные преграды.

Бой за высадку на о. Эзель начался в 5 час. 48 мин. 5 октября непосредственной артиллерийской подготовкой и форсированием пролива Вяйкевэйн на 70 автомашинах-амфибиях. Успех высадки первого броска второго десантного отряда благоприятствовал быстрому захвату базы высадки на участке Таалику. В силу этого было решено высадить там весь десант. Высадка на широком фронте, по словам самих же немцев, связала такое большое количество их войск, что резервов для перехода во встречное наступление у них не оставалось.

8 октября противник, отошедший к перешейку на полуострове Сворбе, организовал здесь упорную оборону. Освобождение этого полуострова стало задачей другой операции, проведенной войсками Советской Армии совместно с Краснознаменным Балтийским флотом позже, в октябре 1944 г.

Десантная операция по освобождению островов Моонзундского архипелага осенью 1944 г. была по масштабам самой большой из проведенных Краснознаменным Балтийским флотом во время Великой Отечественной войны. Она внесла существенный вклад в развитие военно-морского искусства, обогатив опыт действий в условиях тесного островного района. Ее опыт может быть сопоставлен и сравнен с опытом аналогичных действий в 1917 и 1941 г.

В некоторых послевоенных трудах немецких авторов высказываются суждения о том, что освобождение островов Моонзундского архипелага советскими вооруженными силами осенью 1944 г. не имело решающего значения для их последующих действий. Чтобы придать хоть какую-то объективность этому утверждению, немецкие авторы заявляют, будто захват гитлеровцами этих островов, находившихся осенью 1941 г. в глубокой изоляции от основных советских сил, не мог оказать тогда сколь-нибудь серьезного влияния на ход операции на Востоке [{143}](#).

На самом деле захват гитлеровцами островов Моонзундского архипелага осенью 1941 г. открывал, как известно, их [160] надводным кораблям свободный доступ в Финский и Рижский заливы, в значительной мере снижал возможность противодействия их прибрежным морским перевозкам в средней части Балтийского моря, а также угрозу ударов по Берлину и другим важным объектам Германии советской авиацией.

Освобождение островов Моонзундского архипелага осенью 1944 г. с чисто военной точки зрения обеспечивало советским силам контроль над входами в Финский и Рижский заливы, создавало непосредственную угрозу левому флангу немецко-фашистских армий в один из критических для них моментов, наконец, благоприятствовало действиям КБФ на коммуникациях противника в средней и южной части Балтийского моря.

Взаиморасположение этих островов между собой и материковым побережьем Эстонии, с одной стороны, обстановка, сложившаяся к концу сентября 1944 г. на сухопутном фронте в Прибалтике, — с другой, благоприятствовали использованию если не принципиально новой, то во всяком случае не вполне обычной формы десантной операции — морской переправы.

Основным способом действий в этой операции явились «прыжки с острова на остров». Данный способ давал возможность использовать для высадки почти любые типы высадочных средств, в том числе и маломореходные и даже переправочные средства саперных частей. Относительно узкие проливы, разделявшие острова, позволяли использовать автомашины-амфибии, а также решить трудную для сил КБФ, находившихся в Рижском заливе, задачу огневого обеспечения высадки. Эта задача при всех трех высадках в основном решалась батареями сухопутной артиллерии, выдвинутыми на огневые позиции перед участками высадки.

Авиационное обеспечение высадок на острова Моон и Даго фактически было слабое, так как время проведения операции совпало с перебазированием соединений и частей авиации КБФ. Во время высадки на о. Эзель и действий частей на берегу авиационное обеспечение стало значительно более мощным. Однако нельзя не заметить, что высадка воздушного десанта в центре острова 5 и 6 октября могла бы исключить возможность отхода врага на полуостров Сырве и благоприятствовать быстрому его разгрому.

Положительной чертой, характеризующей проведение операции в целом, является быстрота действий сил на всех ее этапах. Это обстоятельство имело решающее значение, так как после высадки на о. Моон только свежая погода 1 октября дала врагу сутки передышки. Быстроту действий советских сил вынужден был признать и противник:

«Советский флот и сухопутные силы в удивительно короткий срок подготовили переправу из Эстонии на Моон... Советскому командованию [161] удалось очень быстро усилить наступающие части тяжелым оружием, артиллерией и танками, так что немецким частям не оставалось ничего иного, как отступить на Эзель»[{144}](#).

«Высадка десантов на Балтийские острова и завершающие бои, — читаем в другом труде, — были проведены советскими войсками необычайно быстро, энергично, с подъемом»[{145}](#).

Действительно, о. Моон через 21 час 30 минут после высадки был очищен от противника, о. Даго — через 28 часов 30 минут и о. Эзель (исключая полуостров Сырве) — менее чем через 60 часов. Само собой разумеется, что такие темпы операции не оставляли времени для продолжительной подготовки к очередной высадке и действиям по ее обеспечению. Возникла необходимость изыскания таких форм и способов ускоренной подготовки соединений, частей и подразделений флота и армии, которые исключали бы путаницу и неразбериху, присущие спешке. В целом достигнуть этого удалось, отдельные недостатки не оказали серьезного влияния на ход действий. Правда, высокие темпы операции в некоторых случаях сказывались на материально-техническом обеспечении. Так, например, намечавшаяся планом высадка десанта в бухте Кейгусте не могла быть осуществлена из-за отсутствия горючего для торпедных катеров.

Значительным достижением при такой ускоренной подготовке операции явилась чрезвычайно быстрая и четкая организация взаимодействия сил флота и сухопутных войск. В этом отношении операция по освобождению островов Моонзундского архипелага осенью 1944 г. очень выгодно отличается от всех предшествовавших десантных операций.

На всех этапах операции по освобождению Моонзундского архипелага надежно и достаточно четко работала связь, обеспечивавшая управление силами и непрерывное их взаимодействие.

Существенным недостатком операции было почти полное отсутствие предварительной разведки участков высадки десанта (за исключением высадки разведгруппы на о. Моон). Вредных последствий это, к счастью, не дало, поскольку противник заблаговременно не создал противодесантную оборону на восточном побережье островов, что, несомненно, является его крупным просчетом.

Выбор высадочных средств из-за отсутствия судов специальной постройки на КБФ практически представлял собой вынужденную импровизацию. Правда, флот располагал некоторым количеством десантных тендеров, однако вследствие малой мореходности и незначительной скорости хода их трудно было своевременно перебросить в Рохукюла. [162]

Высадка первых бросков десанта с торпедных катеров в какой-то мере была обусловлена необходимостью быстрого перехода к пунктам высадки, что способствовало достижению внезапности. Вместе с тем нельзя не заметить, что использование торпедных катеров как высадочных средств являлось мерой героической. В то время Краснознаменный Балтийский флот имел их не так уж много, а моторесурс у находившихся в строю был невелик. Развитие обстановки на Балтийском морском театре уже тогда позволяло рассматривать торпедные катера как единственный класс надводных сил, способный в создавшихся условиях к ударным действиям на морских коммуникациях противника в средней и южной части Балтийского моря.

В известной степени была обоснована высадка стрелковых подразделений с легким оружием с так называемых сторожевых (а на самом деле рейдовых) катеров типа «КМ», войсковых подразделений с более тяжелыми средствами — с тральщиков типа «Ижорец» и даже с моторно-парусных шхун. Вынужденной импровизацией являлось, конечно, использование для высадки переправочных средств саперных частей и автомашин-амфибий.

Таким образом, на развитие форм и способов десантных операций в целом и боя за высадку в годы Великой Отечественной войны в самой большой степени оказывали влияние непрерывный рост значения авиации как ударной и обеспечивающей силы, последовательное увеличение устойчивости противодесантной обороны.

Влияние первого фактора сказывалось на всех этапах операции и в боях за высадку. Воздушная разведка противника затрудняла достижение внезапности высадки, вызывала необходимость организации мер борьбы с нею, а равно и со всеми другими техническими средствами наблюдения. Повышение ударной мощи вражеской авиации потребовало значительного увеличения масштабов обеспечивающих мероприятий, в особенности прикрытия с воздуха пунктов сосредоточения транспортов, высадочных средств и сил десанта, его погрузки-посадки и перехода морем.

В то же время весь опыт войны показал, что бомбардировочная и штурмовая авиация является основной ударной силой, обеспечивающей успех боя за высадку на всех его этапах. Количественный и качественный рост ВВС Военно-Морского Флота СССР во время войны и освобождение флотской авиации от выполнения задач на сухопутных направлениях позволили эффективно использовать ее в ряде десантных операций начиная со второй половины 1943 г. и до конца войны. Вместе с нею в большинстве десантных операций, проведенных [163] в это время, в очень крупных масштабах использовалась фронтовая авиация. Так, в Новороссийской десантной операции в сентябре 1943 г. кроме 148 самолетов ВВС Черноморского флота принимали участие и самолеты 4-й воздушной армии, в Керченско-Эльтигенской операции участвовало 389 самолетов авиации

Черноморского флота и 612 самолетов Северо-Кавказского фронта. Во время высадок десантов на острова Выборгского залива в общей сложности использовалось 782 самолета ВВС Краснознаменного Балтийского флота и Ленинградского фронта. Наконец, в операции по освобождению островов Моонзундского архипелага осенью 1944 г. принимала участие авиация КБФ и 13-й воздушной армии. Если бомбардировочной авиации принадлежала наиболее важная роль в предварительной подготовке высадки, то в непосредственном авиационном обеспечении высадки десанта и его действий на берегу постепенно возросло значение штурмовой авиации, которая во втором периоде войны стала действовать даже ночью.

Рост удельного веса авиации в десантных операциях дал основание считать, что высадка достаточно крупных воздушных десантов на наиболее уязвимых участках расположения противника может способствовать успеху проводимой операции в целом, а высадка воздушных десантов тактического масштаба — успеху в бою за высадку.

Все это, вместе взятое, показывало, что успех десантной операции находится в прямой зависимости от степени достижения превосходства в воздухе, в особенности в бою за высадку. Отдельные удачи, как, например, высадка в Феодосии 29 декабря 1941 г., во время которой корабли и десант не имели прикрытия с воздуха, говорили либо о недостаточной активности авиации противника, либо о невозможности ее использования по условиям погоды. Нужно сказать, что и до войны уделялось много внимания роли авиации в десантных операциях, однако характер и масштабы ее боевого использования представлялись несколько иными.

Последовательно возрастающая во время войны глубина противодесантной обороны, насыщение ее огневыми средствами, возможность быстрого позиционного оборудования средствами полевой и даже полудолговременной фортификации, инженерными заграждениями и, наконец, увеличившаяся мобильность маневренных сил обороны значительно повысили ее устойчивость. Это обстоятельство вызывало необходимость предельного усиления ударной мощи десанта, в том числе и его головного эшелона, обеспечивавшей возможность преодоления передовой оборонительной полосы противника и вместе с тем увеличения мобильности сил высадки, позволяющей им осуществлять быстрый маневр направлениями для переноса усилий на наиболее уязвимый у неприятеля участок. [164]

Существенное влияние на организацию таких этапов десантной операции, как переход морем и развертывание сил в целом, а в бою за высадку — развертывание сил в районе высадки и высадка головного эшелона десанта, оказывал рост минной опасности и возрастающая трудность борьбы с нею в результате быстрого развития минного оружия.

Некоторые особенности в составе сил высадки на всех морских театрах (в основном малые боевые корабли, катера и в большинстве случаев подсобные высадочные средства), географические и метеорологические условия отдельных районов высадок десантов (восточная часть Финского залива, Выборгский залив, Керченский пролив, Мотовский залив), а также характер использования противником своих подводных лодок на Черном море в течение всей войны, а на Балтике до второй половины 1944 г. предельно облегчали организацию противолодочной обороны десантных отрядов на переходах морем. Однако в других условиях эта опасность могла бы оказаться очень большой.

Накопленный опыт в проведении десантных операций и боев за высадку говорил о необходимости:

- увеличения объема всех видов обеспечения (в частности, оперативного, боевого и специального) основных сил, выделенных для выполнения задач на всех этапах;
- предельного увеличения темпов операции, начиная с этапа сосредоточения для нее сил и средств в пунктах оперативного развертывания;
- усиления головного эшелона десанта для возможно более быстрого прорыва им первой укрепленной полосы противника на берегу и захвата базы высадки;
- мощной артиллерийской и авиационной подготовки участков высадки и последующей активной поддержки и сопровождения десанта, ведущего бой на берегу, артиллерией и бомбоштурмовыми ударами авиации;
- выброски воздушных десантов в ближнем тылу противника или на флангах обороняемого им района с целью отсечения путей подхода его резервов и стеснения подвижности маневренных сил неприятельской противодесантной обороны;
- предельного сокращения продолжительности высадки, в особенности головного эшелона десанта, чтобы ограничить возможность перегруппировки подвижных сил неприятельской противодесантной обороны и их маневра для нанесения контрудара до закрепления высадившихся частей на берегу;
- гибкого и быстрого маневрирования направлениями высадки для усиления воздействия на противника на тех участках (или в пунктах), решающее значение которых выявилось в процессе ведения операции или боя за высадку. [165]

Требование увеличения объема всех видов обеспечения сил в операции и в бою было, конечно, общим для всех видов военных действий на море в минувшую войну. Однако в десантной операции, во время которой основные силы (десант) на протяжении всех ее этапов до момента высадки являются лишь объектом возможного упреждающего неприятельского воздействия, всестороннее обеспечение их становилось все более важным, так как развитие боевой техники увеличивало вероятность такого воздействия.

Значительные трудности в достижении внезапности высадки вследствие повысившихся возможностей воздушной разведки и радиотехнических средств наблюдения, а также возросшая мощь всех видов огневого противодействия силам высадки настойчиво требовали поиска путей, обеспечивавших устранение этих трудностей или во всяком случае снижения их вредного влияния. Возникла необходимость надежного радиопротиводействия, как одного из важных видов оперативного и боевого обеспечения. Все это к концу войны оказалось вполне возможным, но все-таки являлось полумерой, так как с момента непосредственного оптического контакта с силами высадки противник располагал достаточным промежутком времени для осуществления мощного огневого противодействия и перегруппировки своих сил. Опыт многих десантов, в особенности черноморских, подтверждает это. Несмотря на слабую организацию противником наблюдения за подходами со стороны моря к побережью тех районов или участков, на которых была возможна высадка, огневое противодействие врага десанту с момента установления оптического контакта с ним обычно оказывалось весьма интенсивным.

Уменьшение огневого противодействия противника на первом этапе боя за высадку могло быть достигнуто предварительной и непосредственной авиационной и артиллерийской подготовкой, выбором темного времени для осуществления высадки первого эшелона десанта и быстротой действий наступающего.

Предварительная и непосредственная авиационная и артиллерийская подготовка высадки могли обеспечить значительный эффект, но для этого требовалось достаточно длительное и притом массированное воздействие на огневую систему врага на избранных участках высадки. Предварительная артиллерийская и авиационная подготовка, естественно, вскрывала для противника район или участок высадки. Поэтому при решении о проведении ее требовалось взвесить влияние результата нарушения внезапности и вероятность влияния успешного выполнения огневых задач на успех операции в целом. [166]

Короткая огневая подготовка вряд ли могла обеспечить эффективное подавление артиллерии, минометов и пулеметов противника, расположенных в заранее оборудованных оборонительных сооружениях. В особенности это относилось к подготовке, осуществляемой средствами корабельной артиллерии. Об этом достаточно убедительно говорит опыт непосредственной артиллерийской подготовки кораблями эскадры Черноморского флота перед высадкой у Южной Озерейки 4 февраля 1943 г. Простой расчет показывал, что для надежного подавления огневой системы противника требовалось во много раз большее количество снарядов. Несомненно, комбинированная артиллерийская и авиационная непосредственная подготовка участков высадки могла оказаться значительно более эффективной. Но осуществление ее затрудняло темное время суток, снижавшее точность бомбометания по огневым точкам противника на переднем крае его обороны в еще большей степени, чем точность стрельбы по ним артиллерии. К тому же в этих условиях добавлялись трудности, связанные с использованием штурмовой авиации. Вместе с тем даже короткая огневая подготовка способствовала подходу высадочных средств к участкам и пунктам высадки, так как если и не устраняла полностью, то во всяком случае частично мешала артиллерийскому, минометному и ружейно-пулеметному огню противника.

К концу войны в связи с появлением ракетного оружия определилась необходимость использования его для подавления огневой системы неприятельской противодесантной обороны. Значительную пользу могли принести многоствольные ракетные установки при непосредственной подготовке высадки.

Усиление огневой системы противодесантной обороны и повышение роли авиации как ударной силы этой обороны, по существу, заставили отказаться от прежней расплывчатой рекомендации производить высадку на берег головных частей десанта на рассвете. В создавшихся условиях рассвет более благоприятствовал силам противодесантной обороны, нежели силам высадки. Поэтому в большинстве случаев, когда позволяла обстановка, высадка производилась в темное время суток.

Быстрота действий наступающего оказывалась необходимой для уменьшения времени, которое мог использовать противник для огневого противодействия и перегруппировки своих войск с момента обнаружения им развертывания сил для высадки до захвата головными частями десанта линии прикрытия последней. Для этого в первую очередь были нужны мореходные, достаточно быстроходные и вместе с тем универсальные десантнотранспортные средства, допускавшие осуществление десантной операции «с берега на берег». Такая [167] форма десантной операции оказывалась наиболее целесообразной для всех театров. Отсутствие подобных средств сказывалось весьма отрицательно. Обстановка военного времени не позволяла отечественной промышленности создать такие средства в короткие сроки, и они появились у нас только в конце войны [146]. Нужда в быстроходных средствах высадки заставила в ходе войны неоднократно использовать в качестве их боевые корабли и катера различных классов. Особенно разительны примеры значения скорости сближения и высадки десанта с катеров

типа «МО» и эскадренных миноносцев на причалы и мол Феодосийского порта 29 декабря 1941 г., высадки с торпедных и сторожевых катеров десанта в Новороссийском порту 10 сентября 1943 г., высадки с торпедных катеров частей 249-й стрелковой дивизии на о. Моон 29 сентября и высадки десанта с торпедных и сторожевых катеров в порт Лиинахамари 12 октября 1944 г. Однако использование торпедных и сторожевых катеров оказывалось необходимым из-за отсутствия скоростных и универсальных десантнотранспортных средств. Катера отвечали только требованиям скорости подхода к пунктам высадки, но отнюдь не являлись универсальным высадочным средством, допускавшим возможность подхода вплотную к берегу или на глубину, обеспечивавшую безопасность высадки и выгрузки. Наконец, насыщение высаживающихся частей боевой техникой, и в частности танками и самоходными пушками, предъявляло повышенные требования к вместимости десантнотранспортных средств и погрузочно-разгрузочной способности их.

Приобретенный опыт показывал несостоятельность попыток незначительными силами воздействовать на приморский фланг или ближний тыл противника. К сожалению, ограниченность сил, выделявшихся в качестве десанта, не всегда объяснялась недостатком в них или в высадочных средствах. В большинстве случаев основной причиной являлась уверенность в успехе фронтального наступления сухопутных войск, в интересах которых высаживались десанты. Вредные последствия несоответствия сил десанта поставленной ему задаче, в отдельных случаях просто чрезмерной торопливости подготовки высадки, отсутствия достаточной огневой поддержки высадившимся войскам, неудовлетворительного управления силами в операции и в бою за высадку, как уже говорилось, сказывались главным образом в некоторых десантах первого периода. Однако в отдельных случаях они имели место и в десантах последующих периодов. [168]

Среди причин основных недостатков десантных действий первого периода был, несомненно, излишний оптимизм во взглядах на бой за высадку, характерный для предвоенной боевой подготовки. Этот оптимизм выражался в уверенности, что самым главным является благополучная доставка десанта к пунктам высадки и сам процесс последней. Опыт десантов Краснознаменного Балтийского флота в 1941 г., высадок в Евпатории и у Судака, произведенных силами Черноморского флота в январе 1942 г., и высадки у Мерекюля зимой 1944 г. показывали, что даже успешно высадившийся десант, но оставленный без дальнейшего огневого обеспечения легко отсекался от берега и уничтожался противником.

Весь дальнейший опыт десантов говорил о значении непосредственной артиллерийской и авиационной поддержки высаживающихся войск до закрепления их на берегу, а при необходимости и дальнейшего сопровождения вплоть до выполнения десантом поставленной ему задачи. На основе этого опыта с достаточной ясностью определился общий характер задач артиллерийской и авиационной поддержки десанта, ведущего бой на берегу, непосредственной поддержки его продвижения, подавления огневых средств, а также скопления живой силы и техники противника, мешающих из глубины этому продвижению или создающих ему угрозу. Характер этих задач определил необходимость организации соответствующих групп корабельной и береговой артиллерии, выделенных для артиллерийской поддержки десанта, и вместе с тем соответствующей организации использования поддерживающей авиации.

Выбор для высадки головного эшелона десанта темного времени суток, естественно, усложнил стрельбу по береговым целям, вызвав необходимость выделения групп, обеспечивающих освещение целей или участков побережья, как это практически

пришлось сделать при непосредственной артиллерийской подготовке участка высадки в районе Южной Озерейки.

Как показал опыт Новороссийской и Керченской операций осенью 1943 г., а также высадок на острова Бьёркского архипелага и Выборгского залива, минная обстановка в районе высадки может не только помешать организации поддержки десанта средствами корабельной артиллерии, но и вовсе ее исключить. Но вместе с тем опыт этих же десантов говорит о широких возможностях поддержки высадок береговой и сухопутной артиллерией. Правда, превосходя корабельную артиллерию в возможности массированного и длительного огневого воздействия на противника, они уступали ей в маневренности использования, имевшей важное значение при непосредственной поддержке и сопровождении десанта. Само собой разумеется, что недостаток в артиллерийских средствах мог в какой-то мере компенсироваться усилением [169] поддерживающей авиации, однако о этом случае приходилось считаться с неизбежными, хотя и кратковременными, паузами в огневой поддержке.

Действия Краснознаменного Балтийского флота в Финском и Рижском заливах благоприятствовали развитию форм и способов десантных операций в шхерных и островных районах. Опыт овладения островами Бьёркезунда и Выборгского залива показал возможность захвата шхерной позиции по частям путем последовательных высадок с острова на остров, начиная с ближайшего от района развертывания сил высадки, или же в результате раскалывания системы такой позиции путем овладения островами (или группой островов), являющихся важнейшими ее узлами.

Так, последовательные высадки с острова на остров в условиях незначительных по ширине проливов между ними принимали форму морских переправ. Однако при этом приходилось считаться с тем, что благодаря возможности быстрого усиления противником противодесантной обороны этих островов подвижными резервами, а также фланкирования им участков высадки своими корабельными группами, действующими на соседних шхерных фарватерах, или береговой артиллерией, расположенной на смежных островах, увеличилось значение быстроты действий наступающего и потребовались соответствующие меры обеспечения.

Высадки десантов, произведенные Военно-Морским Флотом СССР на всех морских театрах, подтвердили большую роль морской пехоты в составе первого эшелона десанта. Морская пехота при правильном ее использовании служила как бы броневой наконечником, обеспечивающим десанту проникновение в глубину вражеской противодесантной обороны. Опыт использования морской пехоты при высадках десантов еще раз подтвердил необходимость соответствующего специального обучения ее частей, наличия в них саперных подразделений, и в частности групп разграбления, насыщения их огневыми средствами и включения в комплектацию ее танков-амфибий и скоростных транспортеров-вездеходов.

Опыт десантных операций и боев за высадку, накопленный в Великую Отечественную войну, как и опыт большинства других видов военных действий на море, тесно связан с силами и средствами, которые в настоящее время частично потеряли свое прежнее значение. Тем не менее принципиальные положения таких операций и боев за высадку, подтвержденные этим опытом или заново выявленные им, остаются в силе, но, конечно, требуют преломления форм и способов десантных действий в свете современных возможностей. [170]

Глава шестая.

Отражение морских десантов

В боевом опыте, приобретенном Военно-Морским Флотом Советского Союза в годы Великой Отечественной войны, действия, связанные с отражением высадки морских десантов врага, занимают, пожалуй, наиболее скромное место. Обстановка на приморских флангах сухопутного фронта в большинстве случаев не вызывала у противника особой потребности в организации морских десантов, к тому же и общая направленность действий его военно-морских сил не способствовала этому.

Опыт отражения неприятельских морских десантов ограничивается действиями сил нашей противодесантной обороны на островах Моонзундского архипелага в сентябре 1941 г., некоторыми боями при отражении финских десантов на шхерные острова в конце августа 1941 г., отражением высадок немецких десантов на о. Сухо в октябре 1942 г. и на о. Нерва в ночь на 28 июня 1944 г., а также боями при отражении высадки гитлеровцев на Таманский полуостров в сентябре 1942 г. при попытке высадки на восточном побережье Цемесской бухты в октябре того же года. В какой-то мере к этому перечню можно добавить действия авиации КБФ по отражению десанта на о. Гогланд 15 сентября 1944 г. Масштабы большинства из неприятельских десантов и обеспечивавших их сил, за исключением высадок на острова Моонзундского архипелага и на побережье Таманского полуострова, были незначительными.

По взглядам, существовавшим в Военно-Морском Флоте СССР в предвоенный период, противодесантная операция слагалась из ряда этапов, важнейшими из которых являлись нанесение ударов по десанту в портах сосредоточения и посадки, нанесение ударов по десантным отрядам на переходе их морем, нанесение ударов при развертывании сил высадки и при осуществлении последней, т. е., другими словами, при [171] ведении боя по отражению высадки десанта на определенном участке побережья.

При высадке противником десанта на нескольких участках побережья противодесантная операция складывалась из действий на каждом из направлений высадки. Бой при отражении высадки состоял из ударов по противнику в полосе охранения противодесантной обороны, ударов при преодолении им укрепленной полосы (на воде и на берегу) и, наконец, ударов по врагу, проникшему в тыловую полосу.

Противодесантная операция рассматривалась как совместная операция всех видов вооруженных сил, т. е. армии, флота и авиации. Возросшее значение авиации как ударной силы в системе почти всех видов военных действий на море отражалось во взглядах на ее использование для ударов по врагу на всех этапах противодесантной операции. Флот наносил удары по противнику в течение всего времени пребывания вражеского десанта на воде, а с высадкой последнего на берег наносил удары во взаимодействии с сухопутными силами противодесантной обороны. На сухопутные войска возлагалась задача нанесения ударов по неприятелю в момент высадки и по мере проникновения его в глубину укрепленной полосы после высадки на берег с целью сбрасывания десанта в море.

В документах, регламентирующих оперативную и боевую деятельность Военно-Морского Флота СССР, предусматривалось единство управления силами противодесантной обороны в целом и районная или участковая система управления ударными и обеспечивающими группами в каждом из десантно-доступных районов или участков побережья. Управление всеми силами должно было возлагаться на командира

объединения (соединения или части) того вида вооруженных сил, который в данном определенном случае имел основное значение.

Однако если теоретические положения противодесантной операции и боя при отражении высадки десанта были достаточно определенными и четкими, то этого нельзя сказать о практике оперативной и боевой подготовки. Этим вопросам до войны уделялось очень мало внимания. Ни одна из военно-морских баз, за исключением Ханко, не имела или почти не имела противодесантного оборудования даже на наиболее десантнодоступных участках своего побережья. Правда, в большинстве случаев такие участки в пределах границ базы в какой-то мере оборонялись береговыми батареями. Но одного этого было недостаточно. Само собой разумеется, в мирное время далеко не все десантнодоступные участки могли быть заблаговременно оборудованы, однако планы такого оборудования и необходимые для его осуществления средства следовало подготовить заранее.

Организационные вопросы, связанные с отражением высадки неприятельского десанта, [172] решались лишь в первом приближении, а в ряде случаев и вовсе оказывались нерешенными. Так, например, вопрос о командовании силами в случае высадки противника на побережье в пределах военно-морской базы Либава остался открытым до начала войны. На больших и малых отрядных учениях на темы, связанные с высадкой десанта, вопросы противодесантной обороны отрабатывались во вторую или третью очередь, а сама оборона обычно обозначалась в общих чертах.

Начавшаяся война сразу же заставила усилить внимание к противодесантной обороне наиболее уязвимых участков побережья и, более того, в некоторых случаях переоценить десантные возможности противника. Так, на Черном море возникли опасения возможных высадок противника в районе Одессы и западного побережья Крыма, тогда как неприятель такой возможностью не располагал. Причиной этих опасений являлись недостоверные донесения разведки о сосредоточении транспортных средств в Сулине и Констанце {147}. Следствием этого была постановка оборонительных минных заграждений в ряде районов, где они практически оказались бесполезными, а также последовавшее вскоре после начала войны указание Народного комиссара ВМФ о том, что оборону побережья в ближайшие дни следует считать основной задачей Черноморского флота {148}. Действительно, оборону побережья, точнее, баз и опорных пунктов нужно было усилить, но не с моря, а со стороны суши.

В начале войны возможность высадки морских десантов более реальной оказывалась на Балтике.

Противодесантная оборона островов Моонзундского архипелага по-настоящему стала создаваться лишь с началом военных действий, хотя работы по строительству береговой обороны на этих островах были начаты еще в 1940 г. Береговая оборона Балтийского района (БОБР) состояла из северного (о. Даго) и южного (острова Эзель и Моон) укрепленных секторов. Комендант района одновременно командовал и южным сектором {149}.

Ответственность за оборону островов в целом определена не была. На второй день войны Народный комиссар ВМФ разъяснил, что за сухопутную оборону о. Эзель отвечает Прибалтийский, а о. Даго — Ленинградский военный округ и ею должны руководить сухопутные командиры. Руководство береговой обороной островов оставалось за командованием Краснознаменного Балтийского флота {150}. [173]

Быстрое развитие событий на сухопутном фронте и невозможность выделения сухопутных войск для обороны островов с суши заставили полностью возложить оборону

островов Моонзундского архипелага, в том числе и с сухопутных направлений, на Краснознаменный Балтийский флот [\[151\]](#).

Подготавливавшаяся в течение июля — августа 1941 г. противодесантная оборона этих островов была ориентирована против высадки на десантнодоступных участках юго-западного и юго-восточного побережья, т. е. со стороны моря. Одновременно укреплялись подходы к береговым батареям со стороны суши и были созданы две отсечные противодесантные позиции на о. Эзель (с запада и юга).

Оставление нашими силами Таллина и уход боевых кораблей КБФ из Рижского залива вызвали необходимость спешно укрепить восточное побережье острова и произвести соответствующую перегруппировку войск, чтобы обеспечить круговую оборону только своими силами и средствами. Для оборудования участков противодесантной обороны использовались все местные ресурсы. На подходах к островам и в проливах между ними ставились отдельные минные банки.

Противодесантное оборудование восточного побережья островов заключалось в постановке проволочных заграждений, минных полей у уреза воды и на берегу, противотанковых надолб, в рытье окопов, постройке огневых точек и подготовке позиций для артиллерийских батарей. Объем работ по противодесантному оборудованию оказался очень большим, так как протяженность береговой черты островов была свыше 820 км.

Общая численность сухопутных войск и наземных сил КБФ, подчинявшихся коменданту островного района, определялась в 23663 человека. Береговая артиллерия островов состояла из 4 180-мм и 4 100-мм батарей, большая часть которых была расположена на островах Эзель и Моон. Авиация БОБР к началу сентября насчитывала 12 самолетов-истребителей типа И-16, базировавшихся на аэродром Кагул. Надводные силы, оставшиеся в подчинении коменданта БОБР, состояли из 6 торпедных катеров, 17 тральщиков, мотоботов и других судов. Флагманский командный пункт коменданта БОБР и командный пункт командира 3-й стрелковой бригады находились в Куресаре; командный пункт командира северного укрепленного сектора — в Кярдла.

Насыщенность сухопутного фронта обороны огневыми средствами и живой силой была очень малой. Так, один стрелковый полк неполного состава занимал оборону на фронте протяженностью 120 км. Учитывая это, командование района создало подвижные резервные группы (конные, велосипедные, на автомашинах), обеспечивавшие маневрирование силами. [174]

Для захвата островов немецко-фашистское командование создало сильную разнородную группировку из соединений и частей 42-го армейского корпуса с частями усиления общей численностью до 50 тыс. человек. К операции привлекались также некоторые соединения и части военно-воздушных сил, а после отхода отряда легких сил КБФ из Рижского залива — корабли и соединения германского военно-морского флота, перед которыми была поставлена как основная задача: организация демонстративных десантов на острова Эзель и Даго с различных направлений.

Запоздалое строительство оборонительного оборудования в значительной мере усложнило обстановку для сил, оборонявших Моонзундский архипелаг. В составе гарнизона не было танков, хотя еще задолго до войны признавалось значение маневренных, быстроподвижных групп для отражения высадки десанта. Подвижные группы, созданные на островах, являлись примитивным решением одного из важнейших вопросов противодесантной обороны. Незначительные надводные силы, которыми располагал

комендант БОБР, и весьма ограниченный запас мин на островах не позволяли нанести удар по десанту противника на воде. Такой удар, если бы он осуществлялся артиллерийскими катерами, в сложившихся условиях мог оказаться весьма эффективным, так как в ряде случаев гитлеровцы высаживались с саперных переправочных средств. Не могли нанести удар по приближающемуся десанту и малочисленные воздушные силы, которыми располагала оборона.

Таким образом, реально возможными вариантами ударов, доступными для сил противодесантной обороны островов, являлись удары по десанту при подходе его к берегу, удары в момент высадки на берег, удары по высадившемуся противнику по мере его продвижения в глубину обороны. В первом случае они наносились береговой и полевой артиллерией, во втором и третьем — силами и средствами сухопутных войск, оборонявшими тот или иной участок побережья, подвижными резервными группами, а при возможности — и огнем береговой артиллерии (если позволяли углы обстрела или допускалась стрельба на обратных директрисах).

Бои за Вормси, Виртсу, Моон и Осмуссар подтвердили значение внешних островов в системе противодесантной обороны шхерно-островного района. При наступлении противника на острова Рижского залива со стороны материкового берега ключом противодесантной обороны был о. Моон, овладение которым позволяло врагу вклиниться в систему этой обороны. Попытка противника захватить сначала о. Кесулайд с достаточной определенностью раскрывала замысел его дальнейших действий — овладение о. Моон с последующим выходом через Орисарскую дамбу на о. Эзель. Как известно, [175] центральным вопросом в развертывании сил противодесантной обороны для отражения высадки всегда являлось своевременное раскрытие маневра высаживающегося противника. Командование БОБР отлично понимало, что вслед за прыжком на о. Моон последует вторжение противника на о. Эзель. Поэтому можно было, быстро перебросив силы на о. Моон, использовать критическое положение, создавшееся у врага в результате многочисленных ошибок и тактических просчетов в ночь на 15 сентября, и сбросить его первый эшелон в Моонзунд. Но в этот ответственный момент силы, способные к быстрому противодесантному маневру, отсутствовали. Попытки усиления гарнизона о. Моон, предпринятые 15 сентября, к сожалению, оказались запоздалыми.

Следует отметить, что бой при отражении высадки на острова Кесулайд и Моон вновь подтвердил значимость береговой артиллерии, способной вести огонь по участкам высадки. Расположенная на полуострове Кюбосаар 43-я береговая батарея в значительной мере способствовала увеличению устойчивости противодесантной обороны этих островов.

С выходом противника на побережье о. Эзель возникла необходимость нанесения ударов по нему в глубине побережья. Для осуществления таких ударов требовались подвижные ударные мотомеханизированные группы и достаточное количество самолетов штурмовой авиации. Но их в распоряжении коменданта БОБР не было. Пришлось вести упорную оборону против численно превосходящих и хорошо оснащенных боевой техникой вражеских полевых войск, цепляясь за наскоро подготовленные оборонительные рубежи. Героическая оборона на рубежах Сальме, Мельдри, Кайми, Лыпе и у мыса Церель, продолжавшаяся с 20 сентября по 11 октября 1941 г., сковала значительные силы противника.

При анализе действий сторон в борьбе за острова архипелага осенью 1941 г. обращают на себя внимание не только недостатки в организации противодесантной обороны, о которых

говорилось выше, но и серьезные ошибки и грубые просчеты немецко-фашистского командования.

Казалось, в сложившейся к началу операции обстановке оно избрало в качестве главного направления высадку на о. Даго, чтобы, овладев им, изолировать систему противодесантной обороны островов и одновременно взломать левый фланг советской минно-артиллерийской позиции в западной части Финского залива. Но немецко-фашистское командование избрало иное решение — наступать на о. Моон и далее на о. Эзель с материкового берега. Можно предположить, что это направление было избрано им задолго до начала операции с целью обеспечения безопасности войсковых и грузовых перевозок в Рижский залив через Ирбенский пролив. Выбор района высадки был обусловлен взглядами немецко-фашистского [176] сухопутного командования, которое рассматривало десантные операции в узкостях как морские переправы. Такой взгляд сложился у гитлеровского командования еще в 1940 г. во время подготовки к вторжению в Англию (операция «Морской лев»). Он был изложен в «Наставлении по преодолению водных преград», разработанном генеральным штабом сухопутных сил и утвержденном генерал-фельдмаршалом Браухичем. По сути дела, этот взгляд отражал общую, чисто сухопутную тенденцию ведения войны, обусловленную относительной слабостью военно-морских сил фашистской Германии. Последнее обстоятельство было определяющим в использовании немецко-фашистского флота на Балтийском море в течение всей войны, и в особенности в ее начале. Другой существенной причиной являлась боязнь потерь боевых кораблей на советских минах и от ударов подводных лодок. Не исключалась также вероятность потерь на собственных минах, поспешно и не всегда по расчету поставленных гитлеровцами в дни, предшествовавшие началу Великой Отечественной войны. Известно, что, несмотря на все предосторожности, немецко-фашистский флот до конца 1941 г. потерял на своих же минах 10 транспортов и вспомогательных судов, 2 тральщика, 3 надводных минных заградителя [\[152\]](#).

Взаимодействие немногочисленных немецко-фашистских надводных сил, выделенных в конце концов для операции с сухопутными войсками, было более чем скромным как по масштабам, так и по своей интенсивности. Оно в основном заключалось в частичном обеспечении сухопутных войск флотскими десантно-высадочными средствами [\[153\]](#) и осуществлении демонстративных маневров, которые, строго говоря, являлись мероприятиями не тактического, а оперативного взаимодействия. Артиллерийская поддержка высадки и продвижения войск на берегу корабельной артиллерией не осуществлялась, за исключением использования плавучих батарей и в отдельных случаях стрельбы крейсеров и миноносцев во время боев за полуостров Сырве. В основном эта задача при высадке на о. Эзель возлагалась на сухопутную артиллерию, сосредоточенную на о. Моон. Само сосредоточение этой артиллерии в условиях непосредственного воздействия на нее 43-й береговой батареи БОБР в значительной мере помешало своевременности этой поддержки.

Немецко-фашистское командование не сумело организовать взаимодействие высадившихся на Эзель войск с воздушным десантом на планерах, ошибившись, к слову сказать, с местом приземления. Допущены были и грубые [177] навигационные ошибки при выходе высадочных средств к намеченным пунктам высадки. В частности, «Особый отряд Бенеш» высадился не в расположении 43-й береговой батареи, как это планировалось, а севернее ее. Вместе с неудачей планерного воздушного десанта вся затея по захвату этой батареи, носившая характер эсэсовской авантюры, оказалась безрезультатной.

Защитники островов Моонзундского архипелага в тяжелых боях осенью 1941 г. продемонстрировали огромное морально-политическое превосходство над немецко-фашистскими войсками. Воспитанные Коммунистической партией, советские военные моряки, бойцы сухопутных войск и летчики, оказавшиеся в тылу врага, проявили отвагу и железную стойкость в защите каждой пяди родной земли. Личный состав гарнизона островов Моонзундского архипелага, отстаивая социалистическую Родину, стойко и мужественно сражался с врагом до последнего вздоха и нанес захватчикам ощутимый урон.

Некоторый опыт по отражению достаточно крупной по своим масштабам морской переправы противника был приобретен Черноморским флотом при обороне Таманского полуострова.

До 11 августа 1942 г. задача отражения возможной высадки врага возлагалась на Керченскую военно-морскую базу, которая во взаимодействии с силами 47-й армии должна была не допустить форсирования немецко-фашистскими войсками Керченского пролива и выброски воздушного десанта на побережье Таманского полуострова в пределах границ базы. С отходом 11 августа 47-й армии на новороссийское направление эта задача целиком легла на силы Керченской военно-морской базы, которая располагала в это время 322-м и 328-м отдельными батальонами морской пехоты, несколькими частями специального назначения, 140-м отдельным артиллерийским дивизионом, 65-м зенитным артиллерийским полком. Всего насчитывалось около 5700 человек, 19 орудий стационарной береговой артиллерии калибром от 203 до 75 мм, 4 152-мм орудия подвижной артиллерии и 28 зенитных пушек. Охрана водного района базы состояла из плавучей батареи (3 100-мм и 2 45-мм орудия), 6 катеров типа «МО», 5 тральщиков и нескольких рыболовных судов{154}.

Таманский полуостров с выходом противника у Анапы к морю оказался изолированным от Новороссийского оборонительного района. Тем не менее Керченская военно-морская база с 17 августа вошла в состав этого района в качестве его седьмого сектора. Командир Керченской военно-морской базы, ставший теперь командиром этого сектора Новороссийского [178] оборонительного района, организовал три боевых участка: северный (коса Чушка, Пересыпь) оборонял батальон морской пехоты с приданными ему 6 зенитными орудиями, поддерживаемый огнем 3 береговых батарей (5 130-мм и 4 152-мм орудия){155}, восточный (гора Гирляная, Возрождение, лиман Соленый, курган Шаповаловка), оборонявшийся батальоном морской пехоты с приданными ему 2 76-мм и 2 45-мм орудиями, установленными на автомашинах (артиллерийским огнем могли поддержать лишь 2 канонерские лодки, оборудованные из торговых судов), и южный (коса Тузла, станица Благовещенская), его обороняли пулеметная рота и отдельные подразделения Керченской военно-морской базы, которые поддерживали 3 стационарные береговые батареи с орудиями калибром 203, 130 и 75 мм.

Штаб Керченской военно-морской базы разработал наставление по действиям на случай прорыва противника на Таманский полуостров, предусматривавшее организацию круговой обороны и взаимодействие сил боевых участков при наиболее возможных вариантах обстановки. Батареи береговой артиллерии должны были служить костяком обороны при прорыве противника, ставшем к 20 августа, после захвата им станиц Крымская и Абинская, еще более вероятным. Отход 47-й армии с полуострова усиливал угрозу вторжения врага на таманское побережье через пролив.

Командование немецко-фашистской группы армий «А» в спешном порядке приступило к подготовке форсирования Керченского пролива (операция «Блюхер-II»). План этой

операции предусматривал высадку, вернее переправу, основных сил 46-й немецкой пехотной дивизии на участке Кучугуры, мыс Литвина, побережье в районе кордона Ильича. В качестве вспомогательного направления был избран участок коса Тузла, Синяя балка, на котором планировалась высадка 19-й румынской пехотной дивизии. На участке Пересыпь должна была с демонстративно-диверсионными целями высадиться рота полка «Бранденбург». Одновременно немецким катерам вменялось в обязанность демонстрировать высадку у мыса Железный Рог. Вся операция «Блюхер-П» носила характер морской переправы, которую противник намеревался произвести через наиболее узкое место пролива на 16 паромов типа «Зибель», 17 морских паромов и 10 рыбацких катерах {156}.

Противник начал переправу через пролив в ночь на 2 сентября 1942 г. Подход вражеских десантных средств был обнаружен постом наблюдения и связи, расположенным западнее [179] Кучугуры. Одна из 130-мм береговых батарей северного боевого участка открыла огонь по противнику, освещенному прожекторами. Вражеские высадочные средства двигались через пролив неорганизованно, некоторые группы перемешались и потеряли ориентировку. Однако малая ширина северной части пролива, отсутствие сухопутных частей обороны на участках высадки (за исключением личного состава береговых батарей и постов наблюдения и связи) и подавляющее превосходство в силах благоприятствовали противнику. Высадившись на побережье северного боевого участка, он начал наступать в глубину полуострова.

На восточном боевом участке обороны все атаки высадившихся румынских частей были отражены 305-м батальоном морской пехоты, поддержанным артиллерийским огнем канонерских лодок. Однако многократное превосходство противника в силах и необходимость ведения оборонительных действий в условиях изоляции делали дальнейшую борьбу безнадежной. Поэтому в течение 3 и 4 сентября части Керченской военно-морской базы, оборонявшие побережье Таманского полуострова, были эвакуированы.

К оценке опыта противодесантной обороны на Таманском полуострове можно подходить по-разному, но во всех случаях нельзя забывать условий, определявших обстановку этой обороны. Керченской военно-морской базе пришлось организовывать противодесантную оборону на 180-километровом побережье исходя из возможной одновременной высадки противника на сходящихся направлениях с севера, запада, юго-запада и ударов со стороны суши. Организация такой обороны требовала прежде всего достаточного количества подвижных сил, которыми Керченская военно-морская база не располагала. Двух батальонов морской пехоты, примитивной подвижной артиллерии на автомашинах и нескольких подразделений специальных войск для противодесантной обороны такого побережья оказалось явно недостаточно.

Значительную роль в противодесантной обороне побережья, в особенности на его южном боевом участке, могли сыграть артиллерийские корабли, но их Керченская военно-морская база в своем составе не имела. Это подтверждает артиллерийская поддержка канонерскими лодками «Ростов-Дон» и «Октябрь» 305-го батальона морской пехоты, оборонявшегося на восточном боевом участке, оказавшаяся весьма эффективной.

2 сентября из Новороссийска к Соленому озеру было выслано 13 торпедных катеров, но не для удара, а для перевозки личного состава базы с полуострова в Геленджик.

Само собой разумеется, что для отражения морской переправы немецко-фашистских войск решающее значение могли бы иметь своевременные действия авиации. Не говоря

уже о [180] том, что эти действия оказались бы серьезной помехой врагу при подготовке переправы, они с рассветом 2 сентября могли бы отсечь высадившиеся ночью головные части 46-й немецкой пехотной дивизии. Замысел отражения переправы противника через Керченский пролив предусматривал предварительные удары авиации по плавучим средствам и портовым сооружениям в Мариуполе, Геническе и Феодосии, однако резкое ухудшение обстановки на новороссийском и туапсинском направлениях заставило сосредоточить там основные усилия авиации и лишь эпизодически противодействовать подготовке переправы. После того как противник начал переправу, в район пролива были высланы 11 ДБ-3, 3 СБ, 2 Пе-2, но плохая погода не позволила им выполнить задачу. В течение 2 сентября в воздух было поднято 49 самолетов, однако удар удался лишь в районе Кучугуры. Нелетная погода ночью и днем 3 сентября снова помешала действиям авиации. Правда, к этому времени восстановить положение на берегу уже стало трудно. Нелетная погода, мешавшая действиям авиации, благоприятствовала надводным кораблям. Опыт набега крейсера «Слава» и лидера «Харьков» 2 и 3 августа 1942 г. на Феодосию, во время которого они подверглись настойчивым атакам немецкой торпедоносной авиации, удержал командование Черноморского флота от направления в северо-восточную часть Черного моря артиллерийских кораблей.

Относительно ограниченный опыт борьбы с десантами противника, накопленный Военно-Морским Флотом СССР во время Великой Отечественной войны, дает некоторые основания для дальнейшей разработки вопросов противодесантной обороны и способов боя при отражении высадки десанта.

Факторами, с которыми приходилось считаться при решении вопросов, связанных с последующим развитием противодесантного оборудования и способов действий при отражении высадки, являлись:

— возросшая мобильность всех сил высадки в целом (увеличившаяся скорость десантных отрядов на переходе морем, быстрота развертывания сил высадки, подхода высадочных средств к берегу, самой высадки и, наконец, возможность быстрого маневрирования направлениями высадки);

— значительно увеличившаяся возможность огневого обеспечения высадки, главным образом из-за возросшего значения авиации как основной ударной силы, а также появления во время войны ракетного оружия;

— угроза выброски (или посадки) противником воздушных десантов в районе высадки морского десанта.

Не в меньшей мере приходилось считаться и с повысившейся мобильностью высадившихся войск благодаря непрерывному [181] насыщению их средствами боевой техники, которая способствовала быстрому развитию действий на берегу.

Однако влияние этих факторов не было односторонним. Вместе с увеличившимися возможностями десантов в связи с прогрессом боевой техники росли и возможности противодесантной обороны. Ответом на рост возможностей противника увеличить темпы развертывания сил высадки, быстроты осуществления последней и продвижения десанта на берегу явилось бурное развитие всех средств заграждения. Это в равной мере относилось к минам, применявшимся в оборонительных противодесантных заграждениях в районах вероятной высадки и в непосредственной близости к береговой черте десантнодоступных участков. Насыщение полосы охранения и передней кромки укрепленной полосы (на воде) противодесантной обороны минами заграждения, в том

числе против тральщиков и кораблей с малой осадкой, в значительной мере стеснило развертывание сил высадки, а также затруднило движение и быстрый подход к берегу высадочных и амфибийных средств десанта.

Развитие системы инженерных заграждений усложнило непосредственный подход к берегу высадочных средств с любой осадкой, равно как и преодоление противодесантных заграждений на берегу. Так, например, в районе противодесантной обороны Новороссийской базы осенью 1942 г. на участке от мыса Шесхарик до с. Архипо-Осиповка было поставлено 10 тыс. противопехотных мин. В пределах границ Туапсинской базы перед участками возможной высадки вражеского десанта были поставлены противодесантные оборонительные минные заграждения, а на берегу — противопехотные мины.

Большие достижения в области инженерного обеспечения позволяли в относительно короткие сроки оборудовать противодесантными средствами угрожаемые участки побережья. Об этом можно судить по опыту создания противодесантной обороны на Моонзундских островах, о. Котлин и южном берегу восточной части Финского залива в 1941 г.

Угроза высадки противника на побережье Таманского полуострова требовала заблаговременного оборудования десантнодоступных участков дотами и дзотами, противопехотными и противотанковыми минами, проволочными заграждениями и средствами связи. Некоторые меры по противодесантному оборудованию были приняты, но протяженность обороняемого побережья и недостаток средств и сил не позволили произвести оборудование в необходимом объеме. Это, конечно, сказалось на устойчивости противодесантной обороны Керченской военно-морской базы. К тому же организация противодесантной обороны побережья Керченской, Новороссийской и Туапсинской военно-морских баз осуществлялась [182] в исключительно сложной обстановке на сухопутном фронте, проходившем у ближних подходов к этим базам.

Возвращаясь к взаимозависимости влияния некоторых факторов на возможности наступления и обороны, заметим, что на возросшие огневые возможности десанта противодесантная оборона ответила усилением своей огневой системы и повышением устойчивости оборонительных сооружений. Сочетание того и другого в значительной мере способствовало снижению мобильности высаживающегося десанта и вместе с тем потребовало увеличения сил и средств его головных эшелонов, а также их огневого обеспечения. Об этом свидетельствует высадка 15 сентября 1941 г. на о. Моон, когда противнику из-за мощного огневого противодействия советской береговой и полевой артиллерии пришлось затратить четверо суток для овладения островом. Несмотря на подавляющее превосходство противника в силах, бой за о. Моон мог бы продолжаться значительно дольше, если бы оборонительные сооружения, созданные в спешном порядке, оказались бы более прочными.

Ответом на повысившиеся возможности противника маневрировать направлениями высадки, а также на увеличение скорости продвижения высадившегося десанта явилась организация маневренных групп противодесантной обороны, способных быстро выдвигаться на угрожаемые участки. Выше уже отмечалось, что отсутствие подвижных резервов сказалось при отражении неприятельского десанта на о. Моон в середине сентября 1941 г. Этот опыт в известной степени был учтен при организации противодесантной обороны Новороссийской военно-морской базы. Для отражения внезапной высадки диверсионных десантов в районе Геленджика были созданы дежурные подвижные (на автомашинах) ударные группы по 30-40 человек, усиленные пулеметными

подразделениями. Само собой разумеется, что обычные грузовые автомашины, которыми располагали такие группы, не отвечали требованиям маневренного использования подвижного резерва в любых условиях. Вынужденная необходимость в них лишь подтвердила давно назревшую потребность в специальных вездеходных мотомехсредствах для ударных групп противодесантной обороны.

Возраставшая еще в предвоенные годы возможность высадки (посадки) воздушных десантов, взаимодействующих с морскими, с еще большей настойчивостью потребовала в годы войны создания подвижных ударных групп, располагающих специальными мотомехсредствами. Боевой опыт показал необходимость увеличения количества и мобильности подвижных ударных групп в системе противодесантной обороны.

Бои за высадку десантов в шхерном районе выдвинули вопрос о контрдесантах. Некоторым подобием таких контрдесантов [183] были высадки противником подкреплений на о. Бенгшер в 1941 г. и на о. Соммерс в 1942 г.

Наконец, опыт противодесантной обороны островов Моонзундского архипелага осенью 1941 г. и побережья Таманского полуострова в сентябре 1942 г. убедительно показал влияние авиации на устойчивость противодесантной обороны. Если бы в составе сил противодесантной обороны Моонзундских островов находилось не 12 устаревших истребителей, а хотя бы смешанная авиадивизия, вряд ли высадка противника на саперных плавучих средствах и относительно тихоходных десантных баржах и пароммах имела бы успех. При энергичном противодействии советской авиации немецко-фашистскому командованию не удалось бы осуществить морскую переправу на Таманский полуостров в сентябре 1942 г.

Возросшее значение авиации при отражении высадки десанта, естественно, вызывало необходимость соответствующего усиления ее у высаживающейся стороны, равно как и необходимость организации непосредственной противовоздушной обороны сил высадки. Это обстоятельство далеко не всегда могло оказаться благоприятным и доступным для наступающей стороны при значительном удалении ее аэродромов, а также пунктов сосредоточения и оперативного развертывания от района высадки.

Выводы о повышении роли авиации при отражении высадки морского десанта опираются не только на случаи недостаточных возможностей ее использования при обороне Моонзундских островов и побережья Таманского полуострова, но и на опыт действий при отражении немецко-фашистского десанта на о. Сухо в октябре 1942 г. и высадки частей противника на о. Гогланд в сентябре 1944 г. Авиация КБФ появилась над о. Сухо в самый критический момент боя при отражении высадившегося десанта, и это обусловило его быстрый отход и разгром при преследовании. При попытке врага захватить о. Гогланд авиация КБФ рядом последовательных ударов в течение 15 сентября 1944 г. отсекала подход подкреплений высадившемуся за день до этого немецко-фашистскому десанту, в результате чего этот десант был принужден сдаться финским войскам.

Опыт противодесантной обороны, приобретенный Военно-Морским Флотом во время минувшей войны, свидетельствует о большом значении целесообразной организации надежного и непрерывного наблюдения. Оно должно гарантировать своевременное обнаружение противника в любых условиях и оповещение о нем за время, достаточное для приведения в немедленную готовность всех сил противодесантной обороны. Это, казалось бы, элементарное требование не всегда соблюдалось. Так, наблюдение за побережьем в пределах границ Туапсинского оборонительного района, осуществлявшееся

в [184] основном постами СНИС и пограничными отрядами, далеко не полностью обеспечивало своевременное обнаружение противника и оповещение о нем [\[157\]](#).

Организация противодесантной обороны с учетом возможностей, которыми она располагала, в годы Великой Отечественной войны развивалась по пути:

- организации всех видов наблюдения, обеспечивающего своевременное обнаружение подготовки противником высадки и всех последующих действий по ее осуществлению;
- дальнейшего увеличения темпов создания системы противодесантной обороны и усиления ее непреодолимости;
- насыщения этой системы огневыми средствами, способными эффективно воздействовать на силы высадки с момента их подхода к району развертывания, и всеми видами заграждений на воде и на берегу;
- дальнейшего увеличения удельного веса маневренных сил противодесантной обороны;
- организации мощных массированных ударов по противнику во всей полосе движения его высадочных средств к берегу и при выходе десанта на берег;
- отсечения высадившихся частей десанта от последующих эшелонов фланкирующими ударами надводных сил и ударами авиации.

Само собой разумеется, что опыт действий по отражению высадки свидетельствовал о возрастании значения авиации на всех этапах противодесантной операции. [185]

Глава седьмая.

Артиллерийская поддержка сухопутных войск

В ходе совместных действий Военно-Морского Флота СССР с войсками Советской Армии, удельный вес которых среди всех задач соединений, частей и в целом флотов был велик, развивались и совершенствовались формы и способы артиллерийской поддержки флотом сухопутных соединений и частей, действовавших на приморских флангах.

С необходимостью артиллерийской поддержки сухопутных войск Северный, Краснознаменный Балтийский и Черноморский флоты встретились с первых же дней войны.

Первый опыт артиллерийской поддержки Северный флот получил во время отражения начавшегося в конце июня 1941 г. немецко-фашистского наступления на мурманском направлении. Малое количество орудий у 14-й стрелковой дивизии, оборонявшейся на рубеже р. Западная Лица, и отсутствие возможности помочь ей средствами береговой артиллерии обусловили спешную организацию артиллерийской поддержки войск надводными кораблями. В течение всего начального периода войны эту задачу решали старые эскадренные миноносцы типа «Новик» и сторожевые корабли, а когда обстановка

позволяла вести стрельбу по видимым целям, — сторожевые катера типа «МО» и тральщики.

В задачу кораблей, оказывавших поддержку, входило уничтожение живой силы и огневых средств противника, наступавшего на мурманском направлении, а затем, когда наступление было приостановлено, разрушение возводившихся гитлеровцами оборонительных сооружений. Во время высадки десантов на корабельную артиллерию возлагалось подавление противодействия противника высаживающимся частям и содействие их продвижению на берегу.

Несколько позже огневое содействие 14-й стрелковой дивизии стала оказывать стационарная береговая батарея № 221, расположенная на полуострове Средний, а с сентября [186] 1941 г. — и новые эскадренные миноносцы. Перед ними ставились задачи нанесения артиллерийских ударов по скоплениям войск противника перед началом его наступления, прикрытия перегруппировок советских войск, содействия их контратакам путем подавления вражеских огневых точек и приведения к молчанию артиллерийских батарей {158}.

В июне — августе, когда приходилось оказывать артиллерийскую поддержку войскам, оборонявшимся на подходах к полуострову Средний и у губы Титовка, огневые позиции кораблей выбирались в глубине Мотовского залива в непосредственной близости к противнику. В первое время стрельба велась по площади, без корректировки. Командиры поддерживаемых соединений и частей, не зная возможностей корабельной артиллерии, нередко указывали стреляющим кораблям не определенные цели, а площади размером от 2 до 12 кв. км. В отдельных случаях кораблям приходилось вести огонь прямой наводкой. Сторожевые катера и тральщики использовались для подавления огневых средств, расположенных у уреза воды. Следует учесть, что в начале войны поддержку приходилось осуществлять в условиях полярного дня. Впоследствии она производилась только в темное время. При ведении стрельбы по берегу корабли находились в немедленной готовности к уклонению от атак неприятельской авиации, так как для их прикрытия выделялось лишь одно-два звена истребителей, и то при наличии свободных самолетов.

По мере накопления опыта улучшалась организация стрельб по береговым целям, огневые задачи становились более конкретными, наконец, сформировались подвижные береговые корректировочные посты, выдвигавшиеся в пункты, удобные для наблюдения за результатами стрельбы по определенной цели. Однако вскоре выяснилось, что 102-мм орудиям, которыми были вооружены эскадренные миноносцы типа «Новик», не под силу артиллерийская поддержка в течение длительного времени. Эти орудия не имели лейнеров, а замена внутренних труб требовала много времени. К началу сентября 102-мм орудия старых эскадренных миноносцев произвели около 200 выстрелов, т. е. их расстрел достиг 70-75%.

Уже к концу августа 1941 г. на Северном флоте было разработано и введено в действие наставление по огневому содействию флангу сухопутной армии. Оно предусматривало создание отряда поддержки, включающего артиллерийские корабли, корабли противолодочного и противоминного охранения, а также организацию прикрытия этого отряда с воздуха истребительной авиацией. [187]

С половины сентября к артиллерийской поддержке стали привлекать эскадренные миноносцы типа «Громкий», продолжали действовать и сторожевые корабли. Новые эскадренные миноносцы до конца 1941 г. совершили 30 выходов на артиллерийскую поддержку, выпустив 4285 130-мм снарядов, т. е. 266 на пушку, тогда как по

существовавшим нормам считалось возможным использовать за год войны 400 снарядов. Фактический расход снарядов явился в сложившейся обстановке в достаточной степени закономерным. Он не опрокидывал предвоенных норм, рассчитанных исходя из предположения, что флоту придется вести боевые действия преимущественно с морским, а не сухопутным противником. В сентябре были избраны новые огневые позиции в губах Вичана, Ара и Ура, на которых улучшилась организация артиллерийской связи, что в значительной мере облегчило ведение огня по береговым целям.

За первые шесть месяцев войны, наиболее напряженные в отношении артиллерийской поддержки, корабли Северного флота совершили 63 выхода на фланг сухопутных войск. Из общего числа проведенных стрельб 21 раз они вели огонь с целью уничтожения живой силы и подавления огневых точек врага, 14 раз — для поддержки контратак своих частей, а в большинстве остальных — для отсечения наступающего врага и стеснения его передвижения. Всего в 1941 г. корабли Северного флота для стрельбы по берегу израсходовали 7344 снаряда 130-102-мм калибра.

Стабилизация сухопутного фронта на северном приморском фланге в течение 1942-1943 гг. и перенос центра тяжести военных действий Северного флота на коммуникации противника и защиту своих коммуникаций сказались на характере и объеме артиллерийской поддержки, которая в эти годы выполнялась 113-м артдивизионом Северного оборонительного района.

В последнем периоде войны во время Петсамо-Киркенесской операции вновь возникла необходимость артиллерийской поддержки кораблями наступающих войск, однако объем ее был значительно меньше, чем в 1941 г. Причины этого заключались прежде всего в широкой возможности использования для решения задачи береговой артиллерии Северного оборонительного района и в выросшей количественно и качественно авиации Северного флота.

Артиллерийская подготовка наступления бригад морской пехоты с целью прорыва неприятельской обороны на перешейке полуострова Средний осуществлялась береговой артиллерией. Продолжалась она полтора часа. Наиболее примечательной особенностью ее, характерной, кстати, для последнего периода войны, явилось небывалое до этого времени [188] массирование морской артиллерии. На относительно ограниченном участке вели огонь 209 орудий и минометов [159](#).

Береговая артиллерия поддерживала и сопровождала огнем наступавшие части вплоть до выхода их за пределы дальности стрельбы батарей 113-го артдивизиона.

В интересах наступления бригад морской пехоты эскадренные миноносцы «Громкий» и «Гремящий» в ночь на 11 октября с огневых позиций в Мотовском заливе подавили 105-мм батарею противника, нарушили на четыре-пять часов переправу через р. Титовка и уничтожили несколько складов.

Результаты артиллерийской поддержки сухопутных войск кораблями и береговыми батареями Северного флота свидетельствуют о том, что флот успешно справился с этой задачей в условиях и оборонительных, и наступательных действий.

Одна из существенных причин, оказавших влияние на формы и способы действий кораблей, осуществлявших артиллерийскую поддержку, состояла в близости пунктов их базирования от района, в котором они выполняли свои огневые задачи. Благодаря этому упростилась организация артиллерийской поддержки и в значительной мере стерлись

границы между формами систематического и эпизодического огневого содействия, так как корабли по вызову могли в самое короткое время совершить переход в Мотовский залив, где огневые позиции, вследствие их постоянства, были в достаточной мере оборудованы. Кроме того, пребывание в Мотовском заливе уменьшало для кораблей минную опасность и угрозу нападения подводных лодок противника. В Варангер-фьорде минная обстановка, по существу, исключала использование надводных кораблей (кроме катеров) для артиллерийской поддержки. Наибольшую опасность для поддерживаемых кораблей в первые годы войны представляла неприятельская авиация.

Незначительное перемещение сухопутного фронта в самом начале войны и стабилизация его с осени 1941 г. до сентября 1944 г. позволили использовать для артиллерийской поддержки береговые батареи, расположенные на полуострове Средний, что само по себе способствовало увеличению устойчивости советских сухопутных войск в обороне и их продвижению при наступлении.

Значительный вклад в развитие форм и способов артиллерийской поддержки сухопутных войск во время Великой Отечественной войны внес Краснознаменный Балтийский флот.

В начальный период войны корабли и береговые батареи этого флота оказывали огневое содействие войскам 8-й и 23-й армий [189] на побережье Финского и Выборгского заливов и войскам 7-й армии на побережье Ладожского озера. Наиболее значительное место в действиях такого рода занимала артиллерийская поддержка 10-го стрелкового корпуса 8-й армии при обороне Таллина — главной базы Краснознаменного Балтийского флота.

Как известно, у 10-го стрелкового корпуса своей артиллерии было недостаточно, кроме того, оторванная от армейского тыла, она могла рассчитывать лишь на наличный боезапас. В этих условиях морской артиллерии приходилось восполнять недостаток орудий у корпуса, что вызывало исключительно большой расход боезапаса и быстрый расстрел пушек.

Порядок использования морской артиллерии был согласован с начальником артиллерии 10-го стрелкового корпуса и определен в документах, разработанных на оборону. Артиллерия кораблей и береговой обороны замыкалась на флагманского артиллериста флота капитана 1 ранга Н. Э. Фельдмана, являвшегося заместителем командира обороны главной базы. План использования артиллерии предусматривал последовательность вступления в действие различных калибров, определял порядок вызова и управления огнем. Управление морской артиллерией в целом осуществлялось флагманским артиллеристом флота на основе донесений войсковых частей и корректировщиков. Командный пункт управления корабельной артиллерии находился на крейсере «Киров», куда поступали указания с главного командного пункта обороны базы и где распределялись задачи между кораблями. Такая организация позволяла назначать для ведения огня корабли, не занятые уклонением от огневого воздействия противника или постановкой дымовых завес. Береговые батареи получали огневые задачи непосредственно с главного командного пункта обороны.

Впервые начали применяться паспорта избранных огневых позиций, которые затем в ходе Великой Отечественной войны широко использовались при систематической артиллерийской поддержке кораблями сухопутных войск. В паспортах указывались ответственные секторы стрельбы с каждой из подготовленных позиций, расчетные данные нумерованных целей, схема связи, таблица условных сигналов, порядок вызова и прекращения огня [160](#). Каждая позиция была обвехована и имела топографическую

привязку. Корабль, назначенный для стрельбы, получал паспорт позиции и с выходом на нее мог немедленно открывать огонь, не затрачивая времени на подготовку исходных данных. [190]

Наличие заранее подготовленных огневых позиций и разработка паспортов к ним давали возможность командованию осуществлять маневр огнем корабельной артиллерии с учетом противодействия врага и обеспечить огневую поддержку сухопутных войск до самого конца обороны Таллина. Впервые на флоте было организовано 12 общефлотских корректировочных постов, в том числе 5 подвижных, которые были связаны с главным командным пунктом телефонной, а некоторые и радиосвязью. Артиллерийскую разведку и корректировку с воздуха вели самолеты типа МБР-2 и истребители. Созданный из канонерских лодок «И-3», «Москва» и «Амгунь» отряд артиллерийской поддержки был 10 августа придан 22-й стрелковой дивизии. Командование ее, незнакомое с особенностями использования корабельной артиллерии, вначале требовало открытия огня либо по очень малым целям, либо обстрела больших площадей, что приводило к чрезмерному расходу снарядов. Однако вскоре организация использования корабельной артиллерии канонерских лодок улучшилась.

Основными задачами морской артиллерии при обороне Таллина являлись уничтожение скопления живой силы противника, стрельба по определенным рубежам с целью создания огневого заслона и, наконец, ведения огня по площадям. Само собой разумеется, что последняя задача, по существу, была вынужденной. Она возникла из-за ограниченной глубины наблюдения нашими постами, сначала малого количества, а затем и полного отсутствия корректировочной авиации и недооценки частями 10-го стрелкового корпуса значения артиллерийской разведки. Эти причины исключали возможность стрельбы по точечным целям, расположенным в глубине боевого порядка противника. Корректировка огня односторонним наблюдением затруднялась пересеченной местностью.

Значительным достижением явилась серьезная и вместе с тем быстро проведенная подготовительная работа по использованию морской артиллерии против береговых целей. Эта работа заключалась в заблаговременной нарезке огневых позиций для кораблей, в подъеме сухопутных карт и нумерации целей, составлении сводной таблицы целей, таблиц секторов, условных сигналов, переговорных таблиц, а также в разработке указаний кораблям, стреляющим по берегу, и, наконец, в известной уже паспортизации огневых позиций. Справедливости ради стоит еще раз напомнить, что при обороне Таллина морская, и в частности корабельная, артиллерия в немалой степени способствовала сдерживанию наступавших немецко-фашистских войск. Опыт использования морской артиллерии при обороне Таллина был успешно использован при обороне Ленинграда. [191]

В июле — августе 1941 г. приморский фланг 8-й армии поддерживали береговая артиллерия Лужского укрепленного сектора и приданные ему канонерские лодки «Красное знамя», «Волга» и два бронекатера. Наступление на лужском направлении 41-го немецкого моторизованного корпуса было задержано упорной обороной советских войск, поддержанных авиацией, береговой артиллерией Лужского укрепленного сектора и артиллерией канонерских лодок.

В конце июля для ликвидации попытки переправы врага через р. Нарова в районе дер. Долгая Нива командование КБФ выделило эскадренный миноносец «Суровый», которому в качестве охранения были приданы четыре сторожевых катера типа «МО». Прикрытие с воздуха предусматривалось осуществлять периодически. Эта несколько неопределенная форма объяснялась большим напряжением флотской истребительной авиации в то время.

Несмотря на очень короткие сроки, которыми располагал «Суровый» для подготовки к выполнению задачи, были разработаны таблица условных сигналов, схемы связи и целей, а перед выходом в Нарвский залив проведено учение по связи с приданным кораблю подвижным корректировочным постом {161}. Поставленные огневые задачи «Суровый» выполнил вполне успешно, произведя стрельбу с дистанций порядка 110-115 каб.

В первой декаде августа войска 8-й армии поддерживала корабельная артиллерия линейного корабля «Октябрьская революция», крейсера «Киров», канонерских лодок «Красное знамя» и «Волга». Взаимодействие их с правофланговыми соединениями и частями 8-й армии осуществлялось через офицера связи, имевшего в своем распоряжении подвижную корректировочную группу и радиостанцию, высланные штабом флота в штаб армии. Вызов огня осуществлялся начальником артиллерии 8-й армии и начальником артиллерии Кингисеппского сектора обороны, а в отдельных случаях и начальниками артиллерии 118-й и 191-й дивизий, взаимодействовавших с флотом. Стрельба велась по скоплениям живой силы и техники или по обнаруженным батареям врага. Часто от сухопутных начальников поступали требования обстрелять большие площади и узлы дорог, что вызывало непомерно большой расход боезапаса, а иногда в заявках на огонь не указывался характер целей. Наконец, поддерживаемые части не всегда обеспечивали корректировку стрельбы, вследствие чего не более 30% стрельб велись с корректировкой. Все же, несмотря на эти существенные недостатки, мощь корабельной артиллерии в самой значительной степени [192] обеспечила устойчивость правого фланга 8-й армии и Кингисеппского сектора обороны.

Для оказания помощи войскам 23-й армии в конце августа 1941 г. были направлены эскадренные миноносцы «Сильный» и «Стойкий», которым надлежало во взаимодействии с береговой артиллерией Выборгского укрепленного сектора не допустить высадку десантов противника в районе Выборга и не дать ему возможности осуществлять переброску войск с Ренога на полуостров Лиханиеми. 26 и 27 августа эскадренные миноносцы провели несколько стрельб по этому полуострову, израсходовав 1037 130-мм снарядов {162}. Подготовка эскадренных миноносцев к выполнению поставленных им задач была поспешной и неорганизованной. Офицер связи при штабе 23-й армии не смог организовать взаимоинформации между кораблями и поддерживаемыми ими частями, так как флагманский артиллерист флота не знал о поставленных эскадренным миноносцам задачах. Артиллерийская разведка и целеуказание были совершенно неудовлетворительными, а часто просто не осуществлялись. 26 августа эскадренные миноносцы вели огонь по полуострову Лиханиеми, не зная, кто и что на нем находится.

Вплоть до 1 сентября береговая артиллерия Выборгского укрепленного сектора и канонерская лодка «Кама» поддерживали левофланговые части 23-й армии, обеспечивая их контратаки и отход на Койвисто.

Корабли Ладужской военной флотилии в начальный период войны оказывали артиллерийскую поддержку левому флангу 7-й и правому флангу 23-й армий. Эту задачу выполняли канонерские лодки «Олекма», «Селемджа», «Вира», «Буря», «Шексна» и «Сестрорецк», сторожевой корабль «Пурга», тральщики типа «Ижорец» и сторожевые корабли. Артиллерийская поддержка кораблями Ладужской военной флотилии отходивших в районы и пункты погрузки и посадки частей 19-го стрелкового корпуса 23-й армии обеспечила успех эвакуации этого корпуса из района Кексгольма. Практически в арьергардных боях корпуса корабельная артиллерия приняла на себя все задачи его артиллерии, которая была вывезена в первую очередь {163}.

К числу недостатков в способах действий при артиллерийской поддержке, выявившихся в начальный период войны, кроме слабого знания общевойсковыми и даже артиллерийскими командирами свойств и возможностей корабельной артиллерии следует отнести отсутствие или крайнюю ограниченность разведки целей и корректировки огня средствами войсковой артиллерии. Этот недостаток особенно [193] остро ощущался потому, что корабельная артиллерия КБФ в начале войны располагала ограниченным количеством подвижных наблюдательных и корректировочных постов. Необходимость в них заставила принять экстренные меры по созданию их в достаточном количестве, что и было выполнено в середине осенне-зимней кампании 1941 г. Совершенно неудовлетворительной оказалась корректировка огня корабельной и береговой артиллерии самолетами.

Опыт использования корабельной артиллерии в начальный период войны давал достаточно оснований считать, что в результате развития сухопутной артиллерии, усилившегося значения авиации и возрастания всех видов опасностей в районах огневого маневрирования кораблей потребовалось усиление их боевого обеспечения.

Артиллерийскую поддержку силами Краснознаменного Балтийского флота сухопутных войск при обороне Ленинграда правильнее рассматривать как использование морской артиллерии при обороне этого города, поскольку по своим масштабам и характеру она далеко выходит за рамки обычной артиллерийской поддержки. Подготовка к использованию морской артиллерии в интересах обороны Ленинграда началась с конца июля 1941 г., когда возникла угроза прорыва немецко-фашистских войск к городу. Морская артиллерия, обладавшая большой мощностью, должна была существенно усилить артиллерию Ленинградского фронта, а ее орудия крупных калибров сыграть роль артиллерии РГК. С целью объединения подготовки и боевого использования морской артиллерии 31 июля 1941 г. по приказу Народного комиссара Военно-Морского Флота было создано Управление морской артиллерии обороны Ленинграда. В основу организации использования морской артиллерии легло положение, в соответствии с которым она должна была выполнять роль усиления сухопутной артиллерии на отдельных участках. Поэтому начальник Управления морской артиллерии в оперативном отношении подчинялся начальнику артиллерии Ленинградского фронта [164](#). В течение тридцатисемимесячной обороны Ленинграда организация этого Управления неоднократно менялась, но сущность его функций практически оставалась прежней.

При отражении сентябрьского штурма Ленинграда морская артиллерия располагала 293 орудиями калибром от 406 до 100 мм, причем больше всего было 130-мм пушек (105 стволов, т. е. 36%). Право вызова огня морской артиллерии и целеуказания ей было предоставлено начальникам артиллерии укрепленных районов и секторов. Но одновременно с этим право вызова огня и целеуказаний всегда оставалось за начальником [194] артиллерии морской обороны Ленинграда. Для обеспечения связи с поддерживаемыми частями и помощи их командованию в использовании морской артиллерии в эти части были посланы в качестве офицеров связи флотские артиллеристы.

Корабли и береговые батареи выдвинули наблюдательные пункты (как правило — основной, вынесенный к переднему краю обороны, и запасной — в ее глубине). Для огневого содействия были организованы три корабельные группы: отряд кораблей р. Нева, расположенный между заводом «Большевик» и Ивановскими порогами, группа кораблей, стоявших в Ленинградском торговом порту, и группа кораблей в районе Кронштадт, Ленинград [165](#).

При отражении сентябрьского штурма морская артиллерия израсходовала 25329 снарядов калибром от 406 до 130 мм, причем на долю 406-180-мм снарядов приходилось 23% этого количества. Морская артиллерия в течение этого времени открывала огонь 1994 раза [{166}](#).

Большинство стрельб проводилось без наблюдения и корректировки, так как наблюдательные посты морской артиллерии, размещенные в блиндажах, имевших малые углы обзора, не могли вести эффективного наблюдения.

Морская артиллерия сыграла также большую роль в отражении попытки врага уничтожить основное боевое ядро Краснознаменного Балтийского флота ударами с воздуха во время сентябрьского штурма Ленинграда. 9, 10 и 15 сентября бомбардировочная авиация противника производила налеты на корабли, находившиеся в Ленинграде, а 19, 21, 22, 23 и 27 сентября — на корабли, стоявшие в Кронштадте. Практически эти удары по кораблям с воздуха являлись первой попыткой массированного противодействия неприятеля силам артиллерийской поддержки. Пользуясь господством в воздухе, немецко-фашистская авиация действовала главным образом днем, в плотных строях и на высотах порядка 4000-1500 м, нередко пикируя на корабли там, где они были недостаточно прикрыты зенитной артиллерией. Некоторые потери, понесенные флотом во время этих налетов, все же не принесли ожидавшихся противником результатов, так как артиллерийская поддержка оборонявшихся войск средствами корабельной и береговой артиллерии продолжалась с прежней силой.

В период ожесточенных боев под Ленинградом Краснознаменный Балтийский флот продолжал строительство железнодорожных и стационарных батарей, а также подготовку позиций для железнодорожной береговой артиллерии. В течение [195] следующих двух С лишним лет обороны Ленинграда морская артиллерия поддерживала войска Ленинградского фронта в их оборонительных и частных наступательных операциях. Характер задач этой поддержки (после отражения сентябрьского наступления противника) показан в следующей таблице [{167}](#).

Дата	Войсковое объединение, являющееся объектом поддержки	Характер и цель проводимой этим объединением операции	Кол-во участвовавших стволов морской артиллерии	Расход боезапаса
26.10-25.11 1941 г.	8-я армия	Расширение плацдарма на левом берегу Невы в районе Московской Дубровки	67	4592
Ноябрь 1941 г.	55-я армия	Попытка освобождения района Усть-Тосно	50	3504
Декабрь 1941 г.	55-я армия	Освобождение района Красный Бор, Ижоры	36	1986
25.07-9.08 1942 г.	42-я армия	Освобождение Усть-Тосно	45	4392
27.06-7.09 1942 г.	2-я и 8-я армии Волховского фронта	Окружение шпильсбургской и мгинской группировок противника	39	2980
9-12.09 1942 г.	8-я армия	Прорыв обороны противника на участке Лобаново, 2-й городок	43	4700
12.01-26.02 1943 г.	67-я и 55-я армии	Прорыв блокады Ленинграда	88	29101
19-29.03 1943 г.	55-я армия	Окружение си-нявинской группировки противника	32	2530

Обширный диапазон калибров орудий морской артиллерии и значительные дальности их стрельбы, в особенности пушек 180- и 130-мм калибра, позволяли осуществлять мощное огневое воздействие на большой глубине расположения противника. Оно достигалось даже при относительно ограниченных возможностях маневрирования огневыми позициями корабельной [196] и железнодорожной артиллерии в пределах р. Нева и железнодорожных путей на площади осажденного Ленинграда.

Опыт первых дней использования морской артиллерии в интересах оборонявшихся сухопутных войск, подтвердив целесообразность единого руководства ею, выявил необходимость достаточного количества наблюдательных и корректировочных постов и

средств инструментальной артиллерийской разведки, направления в штабы поддерживаемых сухопутных объединений и соединений офицеров связи для обеспечения непрерывности взаимодействия с ними кораблей и частей береговой артиллерии и уточнения их тактических и огневых возможностей, полной подготовки стрельб и обеспечения их корректировкой.

Последовательный рост количества стрельб с корректировкой виден из приведенной ниже таблицы {168}

Рост количества стрельб с корректировкой, несомненно, способствовал их успешности, но все же темпы этого роста не могут быть признаны удовлетворительными.

Задачами морской артиллерии в течение всей обороны Ленинграда являлись контрбатарейная борьба с артиллерией противника, обстреливавшей Ленинград и Кронштадт, разрушение вражеских узлов сопротивления, прикрытие своим огнем переходов кораблей и транспортных средств на прибрежной коммуникации Ленинград — Кронштадт.

Немецко-фашистская полевая и осадная артиллерия, действовавшая против Ленинграда, располагала орудиями калибром от 150 до 105 мм и от 280 (даже 400) до 170 мм. Пушки крупных калибров (от 170 мм и выше) противник размещал в открытых орудийных двориках, защищенных дерево-земляными брустверами. Орудия 150-105-мм калибра обычно располагались в дотах и дзотах.

Морской артиллерии Краснознаменного Балтийского флота, как наиболее дальнобойной, выделялись для контрбатарейной стрельбы удаленные цели, расположенные в 15-25 км от линии фронта. [197]

	1941 г.	1942 г.	1943 г.
Стрельбы	Число стрельб		
С корректировкой	26	35	52
С выяснением результатов	30	55	70

Опыт контрбатарейной борьбы подтверждал необходимость непрерывной артиллерийской разведки с аэрофотосъемкой целей, применения средств инструментальной корректировки и самолетов-корректировщиков, полной подготовки исходных данных проводимых стрельб, законченной пристрелки и контроля результатов каждого периода поражения.

В течение 1941-1943 гг. морская артиллерия КБФ уничтожила 74 вражеские батареи и в 12868 случаях принуждала их к молчанию. Такие результаты, конечно, следует признать успешными.

Не менее успешно морская артиллерия КБФ выполняла задачи по разрушению узлов сопротивления противника. В 1941-1943 гг. ею было уничтожено около сотни огневых точек противника, 404 дота, дзота, командных и наблюдательных пункта.

Успешно справилась морская артиллерия и с огневым обеспечением переходов кораблей и транспортных средств на коммуникации Ленинград — Кронштадт. По существу,

решение этой задачи являлось разновидностью контрбатарейной борьбы, в которой подавление противодействовавших батарей составляло основу замысла решения частной операции — обеспечение переходов кораблей и судов на прибрежной морской коммуникации. В зависимости от числа и значимости прикрываемых кораблей для огневого обеспечения их переходов выделялось от 8 до 15 береговых батарей, открывавших огонь по сигналам с командных пунктов начальника артиллерии КБФ или Кронштадтской военно-морской крепости. Благодаря систематическому наблюдению и тщательной обработке данных о местах противодействовавших батарей морская артиллерия быстро приводила к молчанию немецкие батареи и гасила вражеские прожекторы.

Артиллерийская поддержка силами Краснознаменного Балтийского флота наступающих сухопутных войск в наиболее полной мере осуществлялась при разгроме немецко-фашистских войск под Ленинградом 14-25 января 1944 г. и в Выборгской наступательной операции. К действиям такого характера может быть также отнесено и использование морской артиллерии при прорыве блокады Ленинграда войсками 67-й и 55-й армий 12 января — 28 февраля 1943 г. и во время операции по окружению синявинской группировки противника 55-й армией 19-23 марта 1943 г.

В интересах наступательных действий 2-й ударной и 42-й армий в январе 1944 г. артиллерии Краснознаменного Балтийского флота были поставлены задачи разрушения оборонительных узлов и опорных пунктов противника на переднем крае и в глубине его обороны в пределах дальности стрельбы морских орудий, подавления неприятельских группировок, мешавших продвижению наступающих войск, нейтрализации [198] наблюдательных и корректировочных постов, командных пунктов и узлов связи врага, воздействия на его пути сообщения и места сосредоточения резервов.

Морская артиллерия, которая на время операции перешла в подчинение начальника береговой обороны флота, была сведена в пять групп. Всего для поддержки наступающих войск выделялось 200 орудий (корабельной артиллерии — 77, береговой стационарной — 62, железнодорожной — 61) калибром от 406 до 100 мм. Наиболее мощными орудиями располагала корабельная артиллерия — от 305- до 130-мм калибра. За 12 дней операции по разгрому немецко-фашистских захватчиков под Ленинградом морская артиллерия провела 1005 стрельб, сделав 23565 выстрелов.

Наиболее существенными моментами артиллерийской поддержки в этой операции являлись интенсивное использование 130- и 180-мм орудий, на долю которых пришлось соответственно 65,18 и 12,03% общего количества выстрелов, сделанных морской артиллерией, и высокий процент стрельб с корректировкой (около 70%).

Общая успешность артиллерийской поддержки в этой операции объясняется:

— тщательной и достаточно продолжительной подготовкой корабельной и береговой артиллерии;

— накопленным в течение обороны Ленинграда боевым опытом, в частности, опытом организации артиллерийской разведки, корректировки, взаимодействия с сухопутной артиллерией и взаимоинформации;

— целесообразной для данных конкретных условий организацией управления морской артиллерией;

— достаточным материально-техническим обеспечением действовавших кораблей и батарей.

Массированное использование в операции всей артиллерии само по себе уменьшало возможности огневого противодействия врага стрелявшим кораблям и батареям. Незначительным было и противодействие неприятельской авиации. Все это способствовало успешности стрельб морской артиллерии. Вместе с тем в связи с ледовыми условиями и характером района действий (р. Нева, Невская губа) корабли не могли использовать свое очень важное тактическое свойство — быстрый маневр огневыми позициями.

На эффективность огня корабельной артиллерии влияло и то обстоятельство, что значительное, вернее наибольшее, число поставленных перед нею огневых задач предусматривало поражение целей в глубине расположения врага. А это было связано со стрельбой на больших дистанциях и трудными условиями наблюдения. Однако, несмотря на эти трудности, морская артиллерия Краснознаменного Балтийского флота выполнила поставленные ей задачи и тем самым сыграла [199] важную роль в разгроме немецко-фашистских захватчиков под Ленинградом.

Через пять месяцев, 9-30 июня 1944 г., морская артиллерия Краснознаменного Балтийского флота выполнила ряд ответственных задач по артиллерийской поддержке войск Ленинградского фронта, прорывавших укрепленную полосу противника на Карельском перешейке. Эти задачи сводились к следующему:

— разрушение оборонительных сооружений в ключевых узлах сопротивления противника — в районах: Камешки, Александровка, Оллила;

— подавление противодействовавших батарей противника в его оллиловской и белоостровской артиллерийских группировках;

— нарушение управления силами врага посредством огневых ударов по его командным и наблюдательным пунктам, узлам связи и дезорганизации работы тыла;

— разрушение железнодорожных станций Териоки, Рай-вола и узла дорог Тюрьева;

— воспреещение маневра и подхода резервов противника огневыми ударами по обнаруженным скоплениям живой силы и техники {169}.

Морскую артиллерию, участвовавшую в операции, свели в четыре группы: три из орудий береговой артиллерии и одна смешанная. Последняя состояла из береговой артиллерии Кронштадтского и Ижорского секторов береговой обороны с приданным им 407-м морским железнодорожным артдивизионом, бригады шхерных кораблей (5 канонерских лодок), 2-го дивизиона эскадренных миноносцев (4 корабля), линейного корабля «Петропавловск» в качестве резерва. Всего корабли, соединения и части морской артиллерии, выделенные для участия в операции, располагали 180 орудиями калибром от 406 до 100 мм, из которых 57 принадлежали корабельной, 65 береговой стационарной и 58 береговой железнодорожной артиллерии.

В этой операции снова сказались мощь крупных калибров морской артиллерии, участвовавших в разрушении оборонительных сооружений на Карельском перешейке. Успех при выполнении такой задачи был достигнут в результате целесообразной организации взаимодействия морской и сухопутной артиллерии, широкого применения

средств корректировки, в том числе и дальней, а также контроля каждого периода поражения {170}

Контрбатареинная борьба в этой операции по-прежнему являлась одной из основных задач морской артиллерии. В общей [200] сложности за время Выборгской наступательной операции она в 539 случаях подавила артиллерийские и минометные батареи врага.

Из 946 стрельб, проведенных за время операции, 787 было осуществлено с корректировкой (81,3%), причем только в 43 случаях с участием самолетов-корректировщиков. Одной из примечательных черт, характеризовавших использование морской артиллерии в Выборгской наступательной операции, является последовательное снижение ее огневого напряжения. На первом этапе ею было проведено 590 стрельб, т. е. 62,3% общего числа стрельб, и израсходовано 11311 снарядов (57,2%) из 19776, выпущенных в течение операции, на втором этапе — 223 стрельбы (23,5%) и израсходовано 5809 снарядов (29,3%), на третьем — 141 стрельба (14,2%) и выпущено 2023 снаряда (13,5%).

Причиной этого обычно считают постепенное увеличение дистанций по мере отхода противника и в конечном счете выход последнего из зоны дальности огня морской артиллерии. Однако эта причина, вполне обоснованная для стационарной и даже железнодорожной береговой артиллерии, не могла быть отнесена к корабельной, преимущество которой и состоит в ее наибольшей по сравнению со всеми другими видами артиллерии способности маневрировать. В данном же случае в связи с неблагоприятной минной обстановкой в восточной части Финского залива исключалась возможность выдвижения на приморский фланг Ленинградского фронта больших артиллерийских кораблей и даже эскадренных миноносцев. В силу этого на приморском фланге 21-й армии артиллерийскую поддержку могли осуществлять лишь канонерские лодки и бронекатера бригады шхерных кораблей, а на приозерном фланге 23-й армии — бронекатера и канонерские лодки Ладожской военной флотилии.

В ходе войны на Краснознаменном Балтийском флоте в зависимости от характера общих задач и обстановки, в которой использовалась морская артиллерия, применялись две ранее известные формы артиллерийской поддержки — систематическая и эпизодическая. Характер и объем задач морской артиллерии КБФ при обороне Ленинграда и сложившаяся обстановка способствовали тому, что систематическая поддержка являлась основной формой. Однако это обстоятельство не дает оснований для обобщающих выводов, так как в ряде других случаев не только характер задач, но и характер противодействия исключает возможность осуществления систематической поддержки.

Условия первого и последующих периодов войны до начала 1944 г. способствовали развитию способов артиллерийской поддержки преимущественно обороняющихся сухопутных войск, занимающих главным образом позиционную оборону. [201] Это существенно сказалось не только на способах артиллерийской поддержки, но и на силах и средствах, привлекавшихся для ее осуществления. Условия позиционной борьбы в зоне дальности стрельбы стационарных береговых батарей давали возможность широко использовать последние. Достаточно развитая сеть Ленинградского железнодорожного узла благоприятствовала маневренному использованию железнодорожной береговой артиллерии. В условиях осажденного Ленинграда корабли имели ничтожные возможности маневрировать огневыми позициями, что превращало их практически в плавучие батареи, к тому же трудно маскируемые. В последнем периоде войны сложная минная обстановка предельно ограничивала использование корабельной артиллерии в целях поддержки сухопутных войск.

Артиллерийская поддержка сухопутных войск силами Черноморского флота, как и на других флотах, была либо систематической, либо эпизодической. Но здесь превалировала последняя. Осуществлялась она в условиях оборонительных действий сухопутных войск.

Задачу артиллерийской поддержки сухопутных войск Черноморский флот начал решать с первых дней войны, когда Реннинская, Измаильская и Килийская группы кораблей Дунайской флотилии и артиллерия Дунайского сектора береговой обороны содействовали частям 14-го стрелкового корпуса {171}. Масштабы артиллерийской поддержки возросли с приближением немецко-фашистских войск к Одессе. Был создан отряд кораблей северо-западного района, в состав которого в числе других кораблей вошли старые эскадренные миноносцы типа «Незаможник» и канонерские лодки типа «Красная Грузия». Эти корабли начиная с 13 августа во взаимодействии с сухопутной и береговой артиллерией наносили значительный урон немецко-фашистским войскам. С 22 августа по 15 октября корабли эскадры Черноморского флота, прибывавшие в Одессу в качестве конвойных сил или с целью перевозок, привлекались к артиллерийской поддержке эпизодически.

С первых дней августа до середины октября 1941 г. 27 боевых кораблей Черноморского флота (крейсера, эскадренные миноносцы, канонерские лодки) сделали 165 боевых выходов для огневого содействия сухопутным войскам {172}. За это же время береговая артиллерия Одесской военно-морской базы провела свыше тысячи стрельб по неприятельской пехоте, танкам, артиллерийским батареям и другим целям {173}. В основном корабельная артиллерия содействовала войскам Восточного [202] сектора обороны, где на 1 км фронта приходилось около 3 орудий.

Корабельная и в значительной мере береговая артиллерия использовалась при обороне Одессы как артиллерия дальнего действия. Обладая большой дальностью и точностью стрельбы, морская артиллерия широко использовалась для контрбатарейной борьбы. Так, береговая артиллерия в этот период около 35% своих стрельб провела по артиллерийским батареям противника, а из общего числа стрельб корабельной артиллерии 15% пришлось на контрбатарейную борьбу {174}.

Помимо задач, присущих артиллерии дальнего действия, корабельная артиллерия довольно часто привлекалась к решению задач, свойственных войсковой артиллерии, — к стрельбе по атакующим вражеским танкам и мотопехоте, подавлению неприятельских огневых точек, находившихся в зоне дальности стрельбы сухопутных орудий. По мере накопления общевойсковыми командирами опыта в использовании корабельной артиллерии, а главным образом в результате большего насыщения огневой системы обороны орудиями сухопутной артиллерии количество таких задач резко сократилось. Об этом можно судить по цифрам, показывающим количество выстрелов, сделанных всеми видами артиллерии в течение обороны Одессы: наземной артиллерией — 164022, морской — 24582 выстрела (корабельной — 11082, береговой — 13500) {175}.

Относительно небольшой расход боезапаса корабельной артиллерией в значительной мере объясняется не только высокой меткостью стрельбы, но и целесообразной постановкой ей задач по мере накопления опыта в ее использовании. Характерно, что больше 50% выпущенного корабельной артиллерией боезапаса (5945 выстрелов) приходится на долю 130-мм пушек, отлично зарекомендовавших себя в течение всей войны как точный баллистический инструмент, способный решать огневые задачи на больших дистанциях.

Артиллерийская поддержка, оказывавшаяся кораблями и береговыми батареями Черноморского флота, вынудила противника увеличить количество дальнобойных орудий на фронте под Одессой, доведя их до 38. Это обстоятельство соответствующим образом

увеличило напряжение морской артиллерии и потребовало некоторых дополнительных обеспечивающих мероприятий, в частности выхода кораблей на огневые позиции и стрельбы с них в темное время суток или задымления этих позиций.

Стрельба по береговым целям обеспечивалась специально [203]

выделявшимися или постоянными наблюдательными постами. Корабли обычно вели огонь с застопоренными машинами или на малом ходу, для того чтобы в случае необходимости уклониться от атак с воздуха или выйти из-под огня пристрелявшейся батареи противника.

Береговая артиллерия Одесской военно-морской базы состояла из 6 стационарных и 6 подвижных батарей, сведенных в 3 артиллерийских дивизиона, насчитывавших в общей сложности 44 орудия калибром от 203 до 45 мм. Основной огневой системы береговой артиллерии базы являлись 411-я и 412-я трехорудийные 180-мм батареи.

Важнейшей задачей береговой артиллерии являлось уничтожение живой силы и артиллерии противника. С этой целью ею было проведено около 90% всех стрельб [176].

Успешности стрельбы береговой артиллерии Одесской военно-морской базы (а затем Одесского оборонительного района) способствовали хорошо организованное наблюдение и корректировка. Кроме постоянных корректировочных постов каждая батарея имела подвижной корректировочный пост, выдвигавшийся при необходимости на том или ином направлении. Подавляющее число стрельб береговых батарей велось с корректировкой, по наблюдению знаков разрывов.

Управление морской артиллерией было централизованным и сосредоточивалось в руках командующего артиллерией Одесского оборонительного района, который руководил корабельной артиллерией через флагманского артиллериста базы, береговой — через командиров артиллерийских дивизионов береговой обороны, а сухопутной — через начальников артиллерии секторов сухопутной обороны.

Опыт использования корабельной и береговой артиллерии по береговым целям подтвердил правильность основных положений по этому вопросу в довоенных руководящих документах. Централизация управления корабельной и береговой артиллерией способствовала целесообразному и гибкому их боевому использованию, обеспечивавшему своевременное сосредоточение массированного огня на решающих направлениях.

Умелое использование морской артиллерии способствовало устойчивости обороны базы, а корабли эскадры при эвакуации Одессы обеспечили своим огнем отход войск Приморской армии. Опыт боевого использования морской, и в особенности корабельной, артиллерии выявил необходимость увеличения внимания к боевому обеспечению стреляющих кораблей и береговых батарей вследствие возросшего противодействия им со стороны артиллерии и авиации противника. [204]

Некоторые стационарные береговые батареи в результате артиллерийского огня противника и ударов его авиации понесли большие потери в личном составе, на них были повреждены отдельные фортификационные устройства (брустверы, орудийные дворники, укрытия), которые приходилось спешно восстанавливать. Опыт показывал, что недостаточно прикрытые с воздуха стационарные береговые батареи оказались более

уязвимыми, чем подвижные береговые батареи, маневренность которых способствовала их большей живучести.

Впервые с противодействием неприятельской артиллерии пришлось столкнуться 22 августа, когда эскадренный миноносец «Фрунзе» с относительно небольшой дистанции (50 каб.) обстреливал занятое врагом с. Чебанка. Стрельба береговой батареи оказалась безрезультатной, так как противник, видимо, поторопился открыть огонь, не выждав приближения эскадренного миноносца к берегу. Безрезультатность стрельбы вражеской батареи была обусловлена также своевременно поставленной «Фрунзе» дымовой завесой и увеличенной им скоростью хода до 24 узлов.

Борьба с неприятельской артиллерией, противодействовавшей поддержке кораблями своих сухопутных войск, была более успешной, нежели с авиацией. Для борьбы с ней не хватало самолетов-истребителей, которых по мере продолжения осады Одессы становилось все меньше.

Увеличение глубины боевого расположения сторон, естественно, потребовало больших дистанций стрельб по береговым целям. Это обстоятельство, в свою очередь, вызвало необходимость соответствующего увеличения всех видов наблюдения, борьбы силой и увеличения мер маскировки в качестве противодействия неприятельскому наблюдению.

Опыт стрельбы кораблей по береговым целям с приборами управления артиллерийским огнем, которыми они в то время располагали, подтвердил нецелесообразность ведения огня по невидимой цели кораблями, идущими со значительной скоростью. Подтвердили это, в частности, результаты стрельбы 2-го дивизиона эскадренных миноносцев по скоплениям вражеских войск в районе Мещанка, Михайловка и Визарка 19 августа 1941 г. Корабли, стрелявшие на ходу, израсходовали 450 130-мм снарядов с весьма сомнительным результатом. После этой стрельбы последовало указание командующего эскадрой впредь стрельбы по берегу производить с обязательной высадкой корректировочных постов. Ведение стрельбы по площади разрешалось лишь в исключительных случаях (ночью, при большом удалении цели от возможного района огневых позиций){177}. [205]

Артиллерийская поддержка сухопутных войск силами Черноморского флота при обороне Севастополя, как и поддержка при обороне Ленинграда, по характеру, объему задач и масштабам привлеченных сил и средств выходит за обычные рамки огневого содействия и может рассматриваться как использование морской артиллерии при обороне города-крепости.

При обороне Севастополя корабельная артиллерия использовалась главным образом как артиллерия дальнего действия. Она провела в общей сложности 407 стрельб по береговым целям, израсходовав 12760 снарядов калибром от 305 до 100 мм.

Береговая артиллерия Севастопольского оборонительного района, действовавшая преимущественно в том же качестве, в начале осады располагала 9 стационарными и 3 подвижными батареями (45 орудий калибром от 305 до 45 мм, к концу осады — 51 орудие){178}.

Необходимость вывода из Севастополя наиболее ценных боевых кораблей, чтобы не подвергать их риску ударов вражеской авиации, использование их для перевозок в интересах осажденного города обусловили появление новых организационных форм выполнения кораблями задач артиллерийской поддержки.

Сформированный в начале осады отряд артиллерийской поддержки из старых крейсеров и эскадренных миноносцев, остававшихся в Севастополе, в сложившейся обстановке просуществовал очень недолго {179}. Практически этим кораблям, как и большинству кораблей эскадры, приходилось не только выполнять задачи артиллерийской поддержки, но и осуществлять перевозки и их обеспечение. Увеличение противодействия авиации противника стрелявшим по берегу кораблям, особенно в светлое время, заставило заменить систематическое огневое содействие эпизодическим — преимущественно с наступлением темноты. Поэтому каждый корабль, следовавший в Севастополь, обычно выполнял три задачи: перевозку живой силы и боевой техники для усиления оборонявшихся войск, артиллерийскую поддержку этих войск и эвакуацию раненых из базы. Задание на артиллерийскую поддержку приходившие в Севастополь корабли получали от штаба Севастопольского оборонительного района (СОР).

При организации стрельбы кораблей по берегу полностью использовался ценный опыт, приобретенный при обороне Одессы. Ближние подходы к Севастополю с суши еще в сентябре были разделены на секторы артиллерийской поддержки. Было подготовлено 11 огневых позиций (каждая имела [206] свой номер), точно определены их координаты, поставлены бочки и вспомогательные точки наводки, на которых ночью горели огни. Корабль, занимавший позицию, получал предварительные сведения о наиболее важных целях в данном секторе. Заблаговременно подготовленные 3 базовых корректировочных поста и огневые позиции обеспечивались взаимной телефонной связью. Большинство стрельб проводилось при стоянке кораблей у причалов, на якоре (или бочке), либо с застопоренными машинами. Поначалу основной опасностью для кораблей, стрелявших по берегу, являлась неприятельская авиация. Поэтому штаб СОР предусматривал оборудование огневых позиций преимущественно в севастопольских бухтах, исходя из возможностей прикрытия кораблей истребительной авиацией и береговой зенитной артиллерией. Однако такое прикрытие более или менее надежно обеспечивало безопасность лишь при налете небольших групп самолетов-бомбардировщиков. Учитывая значение советской корабельной артиллерии для обороны Севастополя, противник утром 12 ноября 1941 г. направил почти всю свою базировавшуюся поблизости авиацию для удара по кораблям, находившимся в бухтах. В результате массированных налетов немецко-фашистской авиации затонул стоявший на якоре против пристани Совторгфлота крейсер «Червона Украина», 2 эскадренных миноносца получили повреждения. В дальнейшем большинство стрельб корабли производили ночью, преимущественно с якорных огневых позиций.

В период с января до июня 1942 г. 15 кораблей эскадры, в том числе 2 крейсера и 2 лидера, поддерживали артиллерийским огнем Приморскую армию в течение 79 дней, причем часто один и тот же корабль в один день выполнял несколько стрельб. По мере усиления противодействия немецко-фашистской авиации, а также с появлением возможности у врага обстреливать корабли, находившиеся в севастопольских бухтах, дальнобойной артиллерией пришлось перейти к ведению огня на ходу, и опять-таки преимущественно в темное время суток. С усилением неприятельской авиации в феврале 1942 г. командующий Черноморским флотом приказал осуществлять артиллерийскую поддержку только ночью, привлекая к ней в основном эскадренные миноносцы и лидеры, чаще изменять галсы и не вести огонь с одних и тех же огневых позиций. Старые крейсера («Красный Кавказ» и «Красный Крым») разрешалось использовать для огневого содействия только в условиях нелетной погоды, а линейный корабль «Севастополь» и 2 новых крейсера — лишь по разрешению командующего флотом {180}. [207]

Постепенно усложнявшаяся обстановка под Севастополем, активизация вражеской авиации, в частности торпедоносной, появление на Черном море итальянских торпедных

катеров значительно затрудняли выполнение задач огневого содействия, вынуждая переходить к стрельбе по береговым целям на ходу и к тому же по площади без корректировки (около 70% всех стрельб). На последнем периоде обороны почти до ее конца эпизодическая артиллерийская поддержка приняла форму огневых налетов, в большинстве случаев по площади. Так, в мае в течение 16, в июне — 22 дней корабли эскадры Черноморского флота вели огонь по берегу, причем в некоторых случаях по несколько раз в день (к примеру, крейсер «Слава» и эскадренный миноносец «Бдительный» в течение 13 июня провели 16 отдельных стрельб). Только в июне 1942 г. корабли эскадры провели около 80 отдельных стрельб по берегу, иногда совмещая их с погрузочно-разгрузочными работами. Того же 13 июня крейсер «Слава», ведя огонь по Бахчисараю двумя носовыми 180-мм башнями, одновременно выгружал артиллерию и боеприпасы 138-й отдельной стрелковой бригады и принимал на борт раненых {181}. Даже после того как 19 июня в результате прорыва противника к Северной стороне вражеская артиллерия получила возможность вести огонь по внутреннему рейду Севастополя, лидер «Ташкент» и эскадренные миноносцы «Безупречный» и «Бойкий» произвели по берегу 5 стрельб.

Систематическую артиллерийскую поддержку на протяжении всей обороны Севастополя оказывала береговая артиллерия. Обладая орудиями крупных калибров с большой дальностью и точностью стрельбы, она могла выполнять самые различные огневые задачи. В начальный период обороны, когда плотность сухопутной артиллерии была весьма незначительна (первый сектор — 4, второй — 3,7, третий — 3 и четвертый — 2 орудия на 1 км фронта), береговая артиллерия распределялась между секторами. По мере увеличения плотности огневой системы сухопутной артиллерии береговая артиллерия была выделена из секторов и действовала на наиболее угрожаемых направлениях по указанию командующего артиллерией Приморской армии, которому она подчинялась оперативно. Вся береговая артиллерия была сведена в четыре отдельных артиллерийских дивизиона и подчинена начальнику артиллерии береговой обороны, находившемуся на одном командном пункте с начальником артиллерии Приморской армии. Такая организация управления артиллерией обеспечивала своевременное массирование огня на важнейших подступах к Севастополю с суши. В декабре береговая [208] артиллерия СОР была усилена орудиями, снятыми с поврежденных кораблей и установленными на новых стационарных батареях.

Опыт использования береговой артиллерии при обороне Севастополя достаточно убедительно показал, что централизация управления ею и сухопутной артиллерией обеспечивала своевременное и массированное использование их на заданных направлениях.

Успешности стрельб береговой артиллерии способствовало заблаговременное оборудование корректировочных и наблюдательных постов. Однако из 407 стрельб, проведенных корабельной артиллерией, только около 25% было обеспечено корректировкой, а остальные велись по площади без корректировки. Объяснялось это тем, что самолеты-корректировщики, на использование которых при стрельбах по берегу в довоенный период возлагались большие надежды, высылались очень редко из-за сильного противодействия вражеской авиации и зенитной артиллерии. Значительное количество стрельб по берегу корабли вели ночью, получая целеуказание от флагманского артиллериста флота. Заранее оборудованные и подготовленные в гидрографическом и топографическом отношении огневые позиции способствовали успешности стрельбы, в значительной мере смягчая недостатки в корректировке.

К существенным недостаткам в организации использования корабельной артиллерии следует отнести не всегда достаточное взаимодействие стрелявших кораблей с подразделениями или частями сухопутных войск, отсутствие единых методов целеуказания и необходимых артиллерийских карт района обороны. Но в конечном итоге все эти недостатки не могут заслонить героических усилий личного состава кораблей и береговой обороны Черноморского флота, в результате которых огонь морской артиллерии в течение 250 дней обороны Севастополя сдерживал яростные попытки врага овладеть городом-крепостью.

Видное место в артиллерийской поддержке, оказывавшейся силами Черноморского флота 44-й армии в январе — марте 1942 г., принадлежит кораблям эскадры. В течение этого периода линейный корабль «Севастополь» шесть раз обстреливал скопления войск и боевой техники противника в районах: Феодосия, Владиславовка, Ново-Михайловка, Старый Крым, Салы, Тарактам. «Севастополь» выходил из Поти к южному берегу Крыма в сопровождении трех-четырех эскадренных миноносцев с расчетом проведения стрельбы и отхода из прибрежного района в открытое море в темное время суток. Стрельба велась на ходу (скорость 8-10 узлов) с дистанции 120-130 каб. по площади, освещавшейся, [209] как правило, осветительными бомбами, сбрасываемыми самолетами {182}.

Ошибки в счислимом месте корабля, даже незначительные по величине, естественно вызывали отклонения центра группирования разрывов снарядов от центра площади цели. Но, несмотря на это, артиллерия «Севастополя» достигла желаемого эффекта огневого содействия войскам 44-й армии.

В конце января и в феврале 1942 г. кроме линейного корабля «Севастополь» задачи артиллерийской поддержки наступавших частей 44-й армии на юго-восточном побережье Крымского полуострова неоднократно выполняли крейсера, лидеры и эскадренные миноносцы эскадры. Так, например, в течение 26-28 февраля 14 кораблей эскадры выпустили 1590 снарядов калибром 305-102 мм. Стреляли они ночью, обычно на 14-узловой скорости хода, по площади, что, конечно, снижало эффективность стрельб. Стрельба на ходу обуславливалась опасностью встреч с торпедными катерами, сведения о появлении которых на Черном море в это время оказались ошибочными. В середине марта для поддержки наступления левофланговых частей 44-й армии корабли эскадры вновь выходили к юго-восточному побережью Крыма для обстрела узлов неприятельской обороны в районе Феодосии. Всего с 11 по 22 марта они провели 11 стрельб, достигнув в основном успешных результатов.

Значительное напряжение корабельной артиллерии, конечно, сказалось на износе орудий, особенно главного калибра линейного корабля «Севастополь», на котором в марте — апреле пришлось сменить стволы 305-мм орудий.

Существенное значение в обороне побережья Азовского моря летом 1942 г. имели действия Азовской военной флотилии, в том числе и артиллерийская поддержка ее кораблями, бронекатерами и береговыми батареями сухопутных войск. Так, в течение семи дней, с 19 по 26 июля 1942 г., три бронекатера и два сторожевых катера Отдельного Донского отряда поддерживали войска Южного фронта в районе Константиновка, Апсай, Золотаревская, Ведерниково, с 25 по 31 июля 661-я береговая батарея, речные канонерские лодки и бронекатера помогали удерживать оборону павло-очаковского узла, с 4 по 9, а затем с 11 по 24 августа канонерские лодки и батареи подвижной береговой артиллерии в большой мере способствовали оборона Ейска и Темрюка,

В августе — сентябре 1942 г. береговая артиллерия Новороссийского оборонительного района, поддерживая сухопутные войска, оборонявшие Новороссийск, провела 286 стрельб, израсходовав 8142 снаряда калибром 152-76 мм {183}. [210]

1-3 сентября того же года лидер «Харьков» и эскадренный миноносец «Сообразительный» провели несколько стрельб по скоплениям живой силы и техники противника в районе станиц Наберджаевская и Нижне-Баканская. Стрельбы велись ночью с дистанции 86,5-100 каб. по площади, на ходу, без корректировки. Для точного определения мест стрелявших кораблей, а также в качестве точек вспомогательной наводки на берегу были установлены световые ориентиры. «Харьков» израсходовал 205, а «Сообразительный» — 194 130-мм снаряда, результаты разрывов которых вследствие отсутствия наблюдения остались неизвестными.

Опыт артиллерийской поддержки с первых же дней войны подтвердил большое значение всех видов морской артиллерии при совместных действиях сил флота с армией и вместе с тем вскрыл ряд недостатков в организации, формах и способах подготовки и выполнения этой задачи.

В Уставе и Правилах артиллерийской службы, действовавших в Военно-Морском Флоте СССР в то время, тактико-технической сущности артиллерийской поддержки уделялось достаточно внимания, но указания о способах действий в значительной мере опирались на опыт первой мировой и гражданской войн. С одной стороны, это было вполне закономерно, так как опыт этих войн позволял сделать ценные выводы, обосновывавшие положения этого вида боевых действий, но с другой — в этих документах недостаточно учитывались изменившиеся в течение послевоенных десятилетий условия артиллерийской поддержки.

С началом Великой Отечественной войны сразу дала себя знать односторонняя подготовка флотов к артиллерийской поддержке, основу которой составляла стрельба по берегу, осуществлявшаяся в простейших условиях. На самом деле обеспечение ведения огня по берегу оказалось намного сложнее, чем выполнение огневых задач. Сухопутные войска с артиллерийской поддержкой их кораблями практически столкнулись только во время войны. Правда, во Временном Полевом уставе РККА (ПУ-36) содержались прямые указания по использованию артиллерии кораблей в условиях совместных действий сухопутных войск с военно-морскими силами. Корабельной артиллерии, говорилось там, ставятся специальные задачи для стрельбы по объектам, недоступным войсковой артиллерии; при этом в числе прочих данных обстановки на суше, море и в воздухе должны учитываться: свойства морской артиллерии (настильность), условия корректировки огня, род боезапаса для наиболее действенного ее использования; живучесть морской артиллерии, наличие боезапаса и условия боевого питания корабля; [211] условия организации связи, системы артиллерийской разведки, наблюдения и целеуказания и т. п. {184}.

Однако в начале войны эти весьма ценные указания в большинстве случаев не были учтены. Часто корабельной артиллерии ставились задачи, не свойственные ей: стрельба по слабо или вовсе не разведанным целям, ведение огня по объектам, находившимся в пределах дальности орудий войсковой артиллерии, поражение целей малых размеров, размещенных в укрытиях в глубине расположения противника или на обратных скатах возвышенностей, стрельба по целям в непосредственной близости от переднего края сухопутных войск. Нередко не принимались в расчет ограниченный боезапас кораблей, не допускавший чрезмерного расхода снарядов, а также меньшая, чем у орудий войсковой артиллерии, живучесть орудийных стволов морской артиллерии среднего и крупного

калибра. Не всегда использовались возможности сухопутной артиллерийской разведки и средств корректировки и наблюдения в интересах повышения успешности стрельбы морской артиллерии по берегу.

Большая потребность в артиллерийской поддержке сухопутных войск корабельной и береговой артиллерией в первый период войны способствовала быстрому устранению недостатков в предвоенной подготовке к ней и развитию форм и способов огневого содействия силами флота войскам Советской Армии.

Основными задачами поддерживающей корабельной и береговой артиллерии являлись:

- подавление артиллерии, принимавшее форму контрбатареинной борьбы;
- уничтожение живой силы, огневых средств и боевой техники противника перед фронтом советских войск;
- противодействие маневру вражеских войск, и в частности нейтрализация отдельных групп в боевых порядках противника;
- воспреещение подхода неприятельских резервов.

При наступательных действиях сухопутных войск задача морской артиллерии целеустремлялась на подготовку и сопровождение их наступления.

Артиллерийская поддержка производилась надводными артиллерийскими кораблями всех классов (от линейного корабля до бронекатера), эскадренными миноносцами, сторожевыми кораблями и катерами и тральщиками. Для выполнения задач артиллерийской поддержки в оборонительных операциях широко использовалась береговая артиллерия. На последнем периоде войны береговая артиллерия, и в частности [212] подвижная, поддерживала наступавшие сухопутные войска.

В зависимости от характера и объема, задач поддержки, обстановки ее выполнения и, наконец, от наличия необходимых сил она осуществлялась одиночными кораблями (или береговыми батареями), группами их или специально сформированными соединениями — отрядами корабельной поддержки, состоявшими из кораблей различных классов. Такие отряды формировались для систематической поддержки. Наиболее крупными по своему составу отряды корабельной поддержки были сформированы на Черноморском флоте при обороне Одессы и Севастополя. Самыми крупными соединениями береговой артиллерии, использовавшимися для систематической поддержки, были секторы береговой обороны Одесского и Севастопольского оборонительных районов, а также соединения береговой обороны, оборонявшие Ленинград.

Усложнение условий, в которых флоту приходилось оказывать артиллерийскую поддержку сухопутным войскам в различных видах боя, настоятельно требовало своевременного осуществления мероприятий по боевому и специальному обеспечению стрелявших по берегу кораблей и береговых батарей. Эти мероприятия являлись, по существу, важнейшим фактором развития оперативно-тактического содержания артиллерийской поддержки во время Великой Отечественной войны.

Основную угрозу надводным кораблям, выполнявшим задачи артиллерийской поддержки в светлое время суток, представляла авиация противника. В связи с увеличением дальности орудий средних и тяжелых калибров сухопутной артиллерии в

значительной мере возросла опасность и от них. Такая опасность давала себя знать при обороне Одессы и Севастополя. При поддержке надводными кораблями наступавших войск по мере удаления района поддержки от военно-морских баз дополнительно возрастала опасность от подводных лодок и мин.

Устранение опасности от неприятельской авиации и подводных лодок оказывалось возможным либо посредством усиления противовоздушной и противолодочной обороны стреляющих кораблей, либо перенесением артиллерийской поддержки на темное время суток. Усиление противовоздушной обороны заключалось прежде всего в резком увеличении численности прикрывающих истребителей. Как показал опыт обороны Ленинграда и Севастополя, при надежном прикрытии кораблей с воздуха успешность их стрельбы по береговым целям бывала очень высокой. В тех же случаях, когда по разным причинам истребительное прикрытие было слабым или вовсе отсутствовало, эффективность артиллерийской [213] поддержки резко снижалась, иногда она оказывалась просто невозможной. Об этом свидетельствуют контрасты в обстановке в воздухе при обороне Таллина и на последнем этапе обороны Севастополя — в одном случае, и даже в наиболее трудные этапы обороны Ленинграда — в другом.

По мере увеличения противодействия стрельбы по берегу все больше и больше стали проводиться в темное время суток. Начала менять свою форму и организация поддержки, перейдя с систематической на эпизодическую. Это было особенно характерно для Северного и Черноморского флотов, где к воздушной опасности для поддерживающих кораблей добавлялась опасность со стороны подводных лодок.

Само собой разумеется, стрельба по береговым целям в темное время суток была сопряжена с рядом трудностей и требовала соответствующей подготовки и специального обеспечения. Кроме того, при выполнении задач поддержки ночью значительно усложнилась противоминная и противокатерная оборона поддерживающих кораблей как в районе огневого маневрирования, так и при подходе к нему.

Наибольший опыт в эпизодической артиллерийской поддержке в темное время суток приобрели корабли эскадры Черноморского флота. Однако следует заметить, что специальное обеспечение стрельб по берегу было далеко не совершенным в техническом отношении, а меры противоминного и противокатерного боевого обеспечения практически заключались в самообороне каждого из стреляющих кораблей.

Опыт использования морской артиллерии для поддержки сухопутных войск сразу же выявил необходимость значительного увеличения количества береговых наблюдательных и корректировочных постов, обеспечения их мобильности и лучшего оснащения техническими средствами наблюдения и средствами связи. Эти требования были выполнены в очень короткие сроки, и уже в 1942 г. все флоты располагали достаточными средствами для развертывания требуемого количества подвижных корректировочных и наблюдательных постов. Серьезным недостатком стрельб корабельной артиллерии по невидимым береговым целям оставалось отсутствие самолетов-корректировщиков, отвечавших требованиям того времени.

Опыт артиллерийской поддержки, полученный флотами, подтвердив значение быстрой и четкой организации взаимодействия морской артиллерии с сухопутными войсками, вместе с тем показал, что для этого необходимо:

— взаимное и одинаковое понимание задач командирами кораблей, соединений и частей Военно-Морского Флота и сухопутными командирами;

— нахождение на командных пунктах общевойсковых командиров флотских артиллерийских начальников; [214]

— установление единой и четкой зрительной, звуковой и радиотехнической сигнализации для частей сухопутной и морской артиллерии;

— точные расчеты огневого взаимодействия по цели, времени и месту;

— взаимная договоренность между флотскими и общевойсковыми командирами и артиллерийскими начальниками о возможных вариантах действий при изменениях в обстановке.

Важное значение при организации взаимодействия морской и сухопутной артиллерии имело использование единых карт, обеспечивающих взаимопонимание огневых задач флотскими и сухопутными командирами. При отсутствии специальных морских карт совместных действий (навигационно-артиллерийских) обычно использовались военно-топографические карты масштаба 1 : 50000.

Успешность использования морской артиллерии, как показывал боевой опыт всех флотов, в большой мере зависела от степени правильности постановки кораблям и береговым батареям огневых задач, правильной расстановки сил и средств, необходимых для решения этих задач в данной обстановке, от организации как средствами флота, так и сухопутных войск артиллерийской разведки и корректировки (в том числе и средствами дальней корректировки) и надежной, устойчивой связи между взаимодействующими кораблями (батареями) и сухопутными частями.

Массирование огня морской артиллерии достигалось распределением морской артиллерии по группам, сосредоточением корабельной и подвижной береговой артиллерии на наиболее важных направлениях и заблаговременной подготовкой стрельб.

Опыт совместных действий Военно-Морского Флота с Советской Армией, приобретенный в годы Великой Отечественной войны, показывает, что увеличение глубины боевых порядков сухопутных войск и насыщенность их всеми видами огневых средств, возрастание дальности стрельбы орудий войсковой артиллерии и огневой мощи их заставляют постоянно считаться с этими изменениями при организации артиллерийской поддержки средствами морской артиллерии.

Для полноценного выполнения огневых задач требовалось выделение кораблей с достаточно мощной артиллерией (калибром 180-130 мм), использование береговой артиллерии с орудиями среднего и крупного калибра. Несмотря на расширившиеся возможности сухопутных войск врага противодействовать кораблям поддержки огнем своих орудий, корабельная артиллерия благодаря своей маневренности и огневой мощи могла оказывать эффективное воздействие на приморские фланги и ближние тылы неприятеля как при оборонительных, [215] так и при наступательных действиях поддерживаемых войск.

Условия позиционной борьбы в зоне дальности стрельбы стационарных батарей береговой артиллерии, в особенности железнодорожной, способствовали устойчивости поддерживаемых ими сухопутных войск. На последнем периоде войны с успехом использовались части подвижной береговой артиллерии (в основном на механической тяге) для поддержки наступающих войск.

Появление во время войны ракетного оружия открывало новые перспективы огневого содействия надводных кораблей и подводных лодок сухопутным войскам. Но в то же время и у сухопутных войск расширились возможности противодействия стреляющим надводным кораблям. Однако до конца войны корабельные ракетные установки не выходили еще из категории опытовых, и поэтому боевое применение их носило экспериментальный характер. Между тем становилось ясным, что ракетное оружие в ближайшем будущем принципиально изменит формы и способы огневого содействия силами флота сухопутным войскам, хотя ствольная нарезная артиллерия, по-видимому, еще долгое время останется средством поддержки пехоты и танков на приморских флангах в непосредственной близости от берега, а также средством контрбатареиной борьбы в прибрежной полосе при наступательных и оборонительных действиях. [217]

Глава восьмая.

Действия на морских сообщениях

Начиная с 30-х годов в Военно-Морском Флоте СССР уделялось достаточно много внимания действиям на неприятельских морских сообщениях. Считалось, что сущность таких действий заключается в нарушении коммуникаций противника посредством захвата или уничтожения на них транспортов и боевых кораблей. Предусматривалось, что захвату или уничтожению подлежат транспортные суда противника.

Операции на морских сообщениях могли выполняться против неприятельской торговли, а также против неприятельских войсковых и грузовых перевозок, чтобы не допустить усиления войск противника, маневра их через море и доставки снабжения. По существовавшим тогда взглядам, такие операции могли принимать формы блокады (или систематических повседневных блокадных действий), отдельных эпизодических или систематических операций на морских сообщениях противника и, наконец, комбинации этих форм.

В некоторых периодах Великой Отечественной войны действия на морских сообщениях противника стали одной из важнейших задач советского флота (для Северного флота почти на всех периодах, для Черноморского — на втором и третьем, а для Краснознаменного Балтийского — преимущественно на последнем). Приобретенный боевой опыт способствовал непрерывному совершенствованию способов наступательных действий, главным образом на прибрежных коммуникациях.

Для немецко-фашистского командования морские коммуникации на Северном театре и на Балтике имели большое значение как в военно-экономическом, так и оперативном отношении. Их военно-экономическое значение определялось необходимостью питания германской промышленности металлом, рудой, лесоматериалами и целлюлозой из Норвегии, [217] Швеции и Финляндии, а также доставки в некоторые из этих стран угля. В оперативном отношении эти коммуникации оказывались крайне необходимыми для снабжения приморских группировок немецко-фашистской армии.

Возможность перевозок по Дунаю румынской нефти существенно облегчила для гитлеровцев решение задачи доставки ее в Германию, и поэтому для них в начале войны удельный вес морских коммуникаций на Черноморском театре был невелик. Однако

последующее продвижение немецко-фашистских войск на приморском направлении, удлинившее их сухопутные коммуникации, увеличило значение сначала прибрежных, а затем и далеких от берега морских коммуникаций, которые на втором и последнем периодах войны оказались единственными путями для блокированных на Таманском полуострове и в Крыму войск.

С нападением фашистской Германии на Советский Союз на северном приморском фланге сухопутного фронта немецко-фашистским войскам пришлось вплотную встретиться с трудностями морских перевозок для снабжения горнострелкового корпуса (а затем армии) «Норвегия» и вывоза из Лиинахамари и Киркенеса никеля и железной руды в Германию.

«...Над каждым транспортом после пройденных им 2000 морских миль (от Штетина или Гамбурга до входа в Варангер-фьорд. — Авт.), — пишет один из немецких авторов, — уже перед самой целью постоянно висела угроза «падения на нуль», т. е. потопления. Это делало особенно наглядной зависимость снабжения этого театра от перевозок»[185](#).

Транспорты, обеспечивавшие перевозки между германскими портами и портами в Варангер-фьорде, обычно сосредоточивались в Хромее или Хошшнгсвоге, где формировались малые конвои[186](#). Маршрут движения немецких конвоев от Тромсё до портов Варангер-фьорда, в зависимости от реальных возможностей воздействия на них силами Северного флота, можно разделить на три участка: западный, средний и восточный. Западный, точнее северо-западный, от Тромсё до о. Магарей, протяженностью около 180 миль, который одиночные немецкие транспорты проходили преимущественно шхерами, в течение первого периода войны практически был доступен только подводным лодкам. Средний — от о. Магарей до Вардё, длиной около 120 миль, был доступен для подводных лодок и авиации Северного флота на всем протяжении. На этом участке движение вражеских конвоев происходило в полосе шириной 5-30 каб. от высокого берега. [218] Широкие возможности использования на этом участке подводных лодок ограничивались совершенно недостаточным количеством их к началу войны в составе Северного флота. Правда, осенью 1941 г. на Север были переведены из Ленинграда шесть подводных лодок типа «К» и «Л» и два типа «С»[187](#). Незначительное количество авиации Северного флота до начала 1943 г. ограничивало ее действия на данном участке. Противник, располагавший до этого времени превосходством в воздухе, имел возможность перехватывать советские самолеты. Некоторое усиление авиации Северного флота в 1942г. торпедоносцами, бомбардировщиками и истребителями не могло радикально изменить обстановку. Средний участок прибрежной коммуникации противника теоретически был доступен и для действий легких сил, в особенности в восточной его половине, но риск, связанный с их использованием, едва ли оправдывал себя, так как эскадренные миноносцы, которых на Северном флоте было мало, требовались для выполнения других, не менее важных задач.

На восточном участке трассы в Варангер-фьорде могли действовать подводные лодки, бомбардировочная и истребительная авиация, торпедные и сторожевые катера, а на ближних подступах к Петсамоуоно — береговые батареи, расположенные на полуострове Средний.

В последующие периоды возможность использования основных родов сил Северного флота на неприятельских коммуникациях значительно расширилась. Подводные лодки, состав которых в 1943 г. был увеличен (четыре лодки типа «С» и одна типа «Л» прибыли с Тихоокеанского флота, четыре лодки типа «С» и две типа «М» переведены на Север по внутренним водным путям), могли действовать на всем протяжении трассы, т. е. между меридианами 20 и 32° в. д. Для бомбардировочной и торпедоносной авиации удары по

вражеским конвоям были доступны от мыса Нордкин (пикирующие бомбардировщики — от мыса Берлевог) до Петсамовуоно включительно. Штурмовая и истребительная авиация, торпедные и сторожевые катера могли действовать в Варангер-фьорде, а береговая артиллерия — по-прежнему на ближних подходах к Петсамовуоно. Условия для действий легких сил на среднем участке в последующие периоды войны оставались, по существу, прежними. Возможность активного противодействия им со стороны авиации и мин противника оставалась большой.

Значительное усиление авиации Северного флота в 1943 г. сказалось на общем характере его действий на морских коммуникациях противника, в особенности в Варангер-фьорде и в районе от Вардё до Нордкапа. Вместе с тем усиление [219] системы ПЛО противника «а всех участках его прибрежной коммуникации, и в частности постановка им пояса оборонительных минных заграждений, прикрывавших трассу движения конвоев, а также количественное увеличение маневренных сил ПЛО, значительно усложнили действия подводных лодок на неприятельской прибрежной коммуникации.

Командование Северного флота обоснованно считало, что активные действия на морских коммуникациях противника являлись одной из важнейших задач сил флота. Основная роль в повседневном решении этой задачи в течение длительного времени отводилась подводным лодкам. Первоначально четыре подводные лодки были развернуты на позиции у норвежского побережья между портом Гаммерфест и Варангер-фьордом. Вскоре командование Северного флота внесло коррективы в свое прежнее решение о районах использования подводных лодок. Малые подводные лодки типа «М» оно решило располагать на позиции в шхерных участках Варангер-фьорда и Тана-фьорда, средние лодки типа «Щ» — к западу от Тана-фьорда до Нордкина и Нордкапа, а большие лодки типа «К» — на дальних позициях до Вест-фьорда. Такое распределение различных подклассов подводных лодок практически сохранилось до конца войны.

В 1941 г. подводные лодки совершили 74 выхода, а в 1942 г. — 118 (из них 60 для действий на среднем участке морской коммуникации противника между меридианами 26 и 32° в. д.).

Проникновение подводных лодок Северного флота в Хоннингсвог, а затем в Лиинахамари, в котором к осени 1941 г. гитлеровцы организовали противолодочную оборону, было несомненным достижением на фоне малоуспешных действий лодок в других районах. Первый успех был достигнут подводной лодкой «Щ-402», проникшей 14 июля 1941 г. в Хоннинг-свог и потопившей стоявшее на якоре неприятельское судно [{188}](#). В августе — октябре того же года в Лиинахамари прорывались подводные лодки «М-172», «М-174» и «М-171».

Причинами малой успешности действий подводных лодок в первые месяцы войны следует считать не только отсутствие боевого опыта у их командиров, что для начала войны было закономерным, но и недостатки во всех видах разведки, главным образом воздушной, положенный в основу боевых действий позиционный метод использования подводных лодок и, наконец, способ прицельной стрельбы одиночными торпедами. В то же время нельзя не учитывать и сравнительно незначительную в начале войны интенсивность движения неприятельских одиночных транспортов и малых [220] конвоев на прибрежной морской коммуникации, объяснявшуюся боязнью противника получать удары по ним со стороны сил Северного флота.

Незначительный успех действий подводных лодок заставил командование Северного флота пересмотреть методы их использования. До октября 1941 г. вдоль прибрежной

морской коммуникации противника было нарезано восемь достаточно обширных позиций, позволявших использовать лодки позиционно-маневренным методом, правда, в ограниченном пространстве. Однако привычка к позиционному методу, выработанная в процессе предвоенной боевой подготовки, запрещение выходить за пределы позиции и неудовлетворительное обеспечение лодок разведывательными данными не способствовали их позиционно-маневренному использованию, предусмотренному в некоторых официальных документах того времени.

В октябре 1941 г. была изменена нарезка позиций, упразднена разграничительная полоса действий подводных лодок у берега. Таким образом, возможность маневренного использования подводных лодок, хотя и в ограниченном районе, расширилась. Но одного этого было недостаточно. В силу специфики действий подводные лодки нуждались в наиболее полных разведывательных данных о месте противника, составе его сил и характере действий. Такие сведения могла дать воздушная разведка. Однако 118-й разведывательный полк Северного флота имел лишь самолеты типа МБР-2 и ГСТ, возможности которых в условиях превосходства противника в воздухе были очень незначительными. Поэтому воздушная разведка на неприятельской морской коммуникации велась нерегулярно и в основном в районе Варангер-фьорда.

Малые возможности воздушной и других видов разведки в первые месяцы войны в какой-то мере компенсировались ценными сведениями о противнике, добываемыми самими подводными лодками. Именно на этих достаточно достоверных сведениях о маршрутах и характере движения противника на его прибрежной коммуникации основывалось командование флота, изменяя нарезку позиций в октябре 1941 г.

Примерно в это же время подводные лодки Северного флота начали переходить от одиночных выстрелов к стрельбе несколькими торпедами, с временными интервалами, с дистанции порядка 10-12 каб., а затем и к стрельбе веером. Все это заметно повысило успешность атак.

В течение первого периода войны подводные лодки Северного флота уничтожили свыше 40 транспортов и малых транспортных средств противника, а также несколько неприятельских боевых кораблей (сторожевых кораблей и [221] тральщиков) [{189}](#). Все эти потери в основном явились результатом применения торпедного оружия, в некоторых случаях мин, поставленных подводными лодками, или артиллерии. С достаточным приближением можно считать, что около 60% всего тоннажа, потерянного противником в результате действий советских подводных лодок на его морской коммуникации, приходится на долю торпедного оружия и артиллерии, около 30% — на долю поставленных ими мин. Следует заметить, что успех применения в сентябре 1941 г. — январе 1942 г. артиллерии подводными лодками типа «К», вооруженными 100-мм пушками, создал некоторую тенденцию переоценки данного оружия. Этот успех в значительной мере объяснялся относительной слабостью в то время маневренных сил неприятельской противолодочной обороны, располагавшей главным образом сторожевыми кораблями, переоборудованными из рыболовных судов, и сторожевыми катерами, вооруженными 88-20-мм пушками. С качественным и количественным увеличением маневренных сил противолодочной обороны риск для подводных лодок, связанный с артиллерийским боем, резко увеличился.

С началом войны руководство Военно-Морского Флота вместе с приказанием о развертывании подводных лодок для действий на неприятельских коммуникациях указало на необходимость ударов по вражеским транспортам в Варангер-фьорде авиацией, а при обнаружении их на подходах к Петсамовуоно — артиллерией эскадренных миноносцев.

Ограниченное количество флотской авиации на Севере вынудило командование флота оросить командование 14-й армии о выделении некоторого числа скоростных бомбардировщиков для совместных действий с ВВС Северного флота по транспортам противника в портах Варангер-фьорда. Но у 14-й армии также не хватало самолетов, а обстановка, сложившаяся на сухопутном фронте, потребовала использования флотской авиации для поддержки сухопутных войск, оборонявшихся на мурманском направлении.

Несмотря на большие трудности, обусловленные ограниченной численностью, авиация Северного флота в течение 1941 г. совершила свыше 500 самолето-вылетов для действий на коммуникациях, в том числе 287 для нанесения бомбоштурмовых ударов по транспортам и портовым средствам в Варангер-фьорде. В 1942 г. с этой же целью она совершила 1213 самолето-вылетов, из них 549 для ударов по [222] транспортам и боевым кораблям противника в море и в портах.

Постепенное усиление ВВС Северного флота, в частности несколькими самолетами-торпедоносцами, дало положительные результаты. И все же более чем вдвое увеличившейся к концу 1942 г. флотской авиации (284 самолета) оказывалось недостаточно для обширного Северного морского театра. Удары по портам Варангер-фьорда производились группами в 3-4 самолета с высоты 4000-7000 м и в большинстве случаев без истребительного прикрытия. Противник оказывал слабое противодействие, так как налеты осуществлялись преимущественно в темное время суток или при пониженной видимости. Большие высоты бомбометания и несовершенство бомбардировочных прицелов снижали эффективность бомбардировочных ударов, но тем не менее эти удары значительно затрудняли использование врагом портов Варангер-фьорда.

Опыт боевого применения самолетов-торпедоносцев показал недостаточную эффективность высотного торпедометания. В январе — ноябре 1942 г. из 15 сброшенных торпед только одна попала в транспорт, стоявший на якоре, т. е., другими словами, успешность оказалась 0,66%. Такую низкую успешность высотного торпедометания нельзя объяснить недостаточной подготовкой экипажей самолетов. До начала войны считалось, что при высотном торпедометании накрытие подвижной цели возможно лишь тогда, когда кривая циркуляции сброшенной торпеды покрывает площадь возможных положений корабля, сначала маневрирующего с целью уклонения от атаки, а затем от торпедного залпа. Поэтому сбрасывание одиночных торпед по подвижной цели оказывалось практически бесполезным и было целесообразно лишь по кораблям, стоявшим на якоре [190]. Ограниченное число самолетов-торпедоносцев в 1942 г. исключало массированное использование их, а вероятность попадания при одиночном торпедометании с высот порядка 1000-4000 м оказывалась ниже, чем при сбрасывании одиночной бомбы. Таким образом, малая успешность высотного торпедометания объяснялась не недостатком мастерства экипажей самолетов, а навязанным им методом торпедометания. Недостаточные результаты низкого торпедометания в некоторой мере могут быть отнесены к слабой подготовке экипажей самолетов-торпедоносцев, но более всего на них сказались отсутствие полноценных данных разведки.

Во второй половине 1942 г. экипажи самолетов-торпедоносцев Северного флота перешли к низкому [223] торпедометанию. Поиск противника первое время имел форму «свободной охоты», производившейся одиночным самолетом, а затем парой. Самолеты-торпедоносцы, совершавшие поиск, шли на низких высотах, обычно не выше 50 м, вследствие чего вероятность обнаружения объекта атаки снижалась. Успешность выхода в атаку на искомый объект находилась в прямой зависимости от степени обеспечения самолетов-торпедоносцев не только предварительной разведкой, определявшей

целесообразность их вылета и направленность поиска, но и доразведкой этого объекта и даже наведения на него атакующего самолета или группы. Первое время степень обеспеченности самолетов-торпедоносцев разведывательными данными была недостаточной, и часто поиск, производившийся без предварительной разведки, становился безуспешным. Когда самолеты-торпедоносцы в достаточной мере обеспечивались воздушной разведкой, их действия в большинстве случаев оказывались эффективными. Так, 29 июля 1942 г. пара самолетов-торпедоносцев успешно атаковала в районе Порсангер-фьорда и уничтожила крупный транспорт противника, обнаруженный воздушной разведкой при выходе его из Варангер-фьорда^{191}.

Всего в течение первого периода войны в результате действий авиации потоплено и повреждено 9 кораблей и транспортов противника и некоторое число малых транспортных средств^{192}.

Надводные корабли, точнее, торпедные катера начали использоваться на коммуникациях в Вараягер-фьорде с августа 1941 г. К этому времени к 5 торпедным катерам типа «Д-3», которыми располагал Северный флот в начале войны, прибавилось еще 5, пришедших на Север по внутренним водным путям. Обычно звено торпедных катеров в темное время суток производило поиск противника на подходах к Киркенесу и Петсамо. За первый период войны было совершено 140 катеро-выходов^{193}, во время которых уничтожен крупный транспорт противника^{194}. Опыт использования торпедных катеров, строившихся преимущественно для действий на закрытых морских театрах, свидетельствовал о необходимости иметь для такого театра, как Северный, более мореходные катера.

Действия эскадренных миноносцев Северного флота на коммуникациях ограничивались двумя выходами на поиск противника. Первый из них был произведен 24 и 25 ноября 1941 г., когда [224] эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Грозный» совместно с отрядом английских надводных кораблей (крейсер «Кения», эскадренные миноносцы «Интерпид» и «Бедуин») вышли в ночной поиск и для обстрела Вардё. Противник на участке от Вардё до Нордкапа обнаружен не был. Советские эскадренные миноносцы, впервые взаимодействовавшие с английскими боевыми кораблями, несмотря на все трудности связи, не допустили ошибок в обоих действиях, тогда как английские эскадренные миноносцы при обстреле Вардё оторвались от строя, приняли друг друга за противника и стали обмениваться опознавательными сигналами, которые демаскировали место всего отряда^{195}.

В ночь на 2 февраля 1942 г. эскадренные миноносцы «Грозный» и «Сокрушительный» безуспешно произвели поиск противника у побережья Варангер-фьорда.

Для воздействия на вражеские транспорты и боевые корабли, обнаруженные на ближних подходах к Петсамовуоно, с успехом использовалась береговая батарея № 221 (4 130-мм орудия), расположенная на полуострове Средний. В 1942 г. «а этом полуострове были установлены дополнительные 100-130-мм батареи, причинившие врагу значительный вред. Всего в течение первого периода войны береговые батареи 113-го отдельного артиллерийского дивизиона произвели 64 стрельбы по транспортам и кораблям противника, обнаруженным на подходах к Петсамовуоно, по порту Лиинахамари и для ведения заградительного огня, воспрепятствующего движению противника в районе Петсамовуоно. Естественно, что гитлеровцы неоднократно пытались уничтожить мешавшую им батарею № 221 ударами своей авиации, но не достигли желаемых результатов.

Движение конвоев на ближних подходах к Петсамовуоно немецко-фашистское командование рассматривало как наиболее трудный этап, так как переходы на этом участке в условиях полярного дня «неизбежно превращались в комбинированные бои»^{196}. Для обеспечения конвоев на этом этапе перехода противнику нужны были тральщики, сторожевые корабли и катера, самолеты-дымзавесчики, самолеты-бомбардировщики (для нейтрализации советских береговых батарей на полуострове Средний) и самолеты-истребители. Командование немецко-фашистских военно-морских сил на Севере неоднократно требовало, чтобы батареи на полуострове Средний были уничтожены сухопутными войсками. Гитлеровское верховное командование в ноябре 1941 г. приказало [225] разработать специальную операцию по захвату полуострова Средний. Однако эта операция, названная «Визергрунд», не состоялась, так как для осуществления ее требовалась усиленная горно-стрелковая дивизия, которую в то время гитлеровцы выделить не могли^{197}.

Опыт первых же недель действий на коммуникациях противника говорил о необходимости активного и широкого использования минного оружия. Как известно, Северный флот к началу войны не имел сил, достаточных для активных минных постановок. Небольшое число эскадренных миноносцев и сторожевых катеров типа «МО», которые могли заниматься этим, в то время решали более неотложные задачи. К тому же командование флота, учитывая гидрологические особенности Северного театра, скептически относилось к применению на нем мин заграждения^{198} (правда, с оборонительными целями). Для активных минных постановок можно было использовать только 2 подводные лодки типа «К», принимавшие по 20 мин специального типа. Таких мин в начале войны флот имел только 16, и лишь в сентябре их запас несколько увеличился. Именно это обстоятельство и явилось причиной задержки до сентября активных минных постановок с подводных лодок.

Подводные лодки ставили минные банки сначала у Вардё и Киркенеса, а затем в районе островов Магарей и Квале. В течение 1941 г. они поставили 147 мин. Для увеличения площади засоряемого района мины ставили банками, не более 10 в каждой. Чтобы обеспечить необходимую точность постановки, командирам подводных лодок разрешалось производить доразведку района перед постановкой^{199}. Всего в течение первого периода войны подводные лодки выставили 400 мин.

Начиная с декабря 1941 г. к активным минным постановкам приступили и сторожевые катера типа «МО-4», которые в течение первого периода войны неоднократно ставили минные банки у Киркенеса, Петсамо и Вардё. Всего они выставили 72 мины^{200}.

Важность прибрежной коммуникации вдоль северо-западного и западного побережья Норвегии и явно определившаяся с осени 1941 г. угроза войсковым и грузовым перевозкам вызвали серьезное беспокойство немецко-фашистского высшего командования. В своей директиве оно ставило перед военно-морскими силами задачу защищать морские сообщения,

«особенно в интересах обеспечения наземных операций, насколько это позволяет обстановка на море и в воздухе». [226] И несколько дальше: «...Военно-морские и военно-воздушные силы должны облегчить положение горнострелкового корпуса»^{201}.

В начале войны немецкие маневренные силы противолодочной обороны в Северной Норвегии были представлены двумя соединениями кораблей охраны водного района (из сторожевых катеров и сторожевых кораблей, переоборудованных из рыболовных судов). Но уже к концу 1941 г. они были усилены 5, 7 и 21-й флотилиями катеров-тральщиков, 11-

й и частично 17-й флотилиями кораблей противолодочной обороны, а в 1942 и 1943 гг. — 5-й и 22-й флотилиями тральщиков (из рыболовных судов), 21-й флотилией сторожевых кораблей (из рыболовных судов), 20-й и 22-й флотилиями самоходных десантных барж типа «Ф» и некоторыми другими соединениями малых кораблей {202}. Финны в течение всей войны располагали на Севере весьма ограниченными силами (переоборудованный сторожевой корабль, 2 вооруженных парохода и 2 сторожевых катера) {203}. Немецко-фашистское командование приняло меры для позиционного противолодочного оборудования прибрежной трассы почти на всем ее протяжении. В течение февраля — марта 1942 г. было поставлено в 15 оборонительных заграждениях свыше 3500 мин и 200 минных защитников в одну линию. В последующем противник продолжал усиливать пояс оборонительных минных заграждений параллельно прибрежной трассе своих морских коммуникаций. К концу войны общее количество поставленных там в 65 оборонительных минных заграждениях мин и минных защитников достигло достаточно внушительной цифры — 6000 {204}. Одновременно противник последовательно увеличивал количество постов наблюдения и связи на побережье и организовал несколько отстойных пунктов для конвоев.

К началу 1942 г. для охраны трассы Тромсё — Петсамо немецко-фашистское командование располагало 15 миноносцами, 45-50 сторожевыми кораблями и тральщиками и 35 сторожевыми катерами {205}. Для противовоздушной обороны конвоев оно использовало десантные баржи типа «Ф», усилив их зенитное вооружение.

Рост маневренных сил вражеской противолодочной обороны и постановка оборонительных минных заграждений вдоль среднего участка прибрежной коммуникации не могли не сказаться на действиях советских подводных лодок. Противник [227] получил возможность производить систематический поиск их кораблями противолодочной обороны и авиацией, чем создал серьезные трудности для подводных лодок, находившихся на позициях, нарезанных в непосредственной близости от разведанной к тому времени трассы врага. Преимущественно во второй половине 1942 г. участились случаи преследования находившихся на позициях подводных лодок маневренными силами противолодочной обороны, сбрасывавшими каждый раз десятки глубинных бомб. Значительно усилилось и походное противолодочное охранение конвоев. Так, например, конвои, состоявшие из 3-4 транспортов, охранялись 1-2 миноносцами, 10-12 тральщиками, 5-10 катерами различных типов {206}. И хотя все это затрудняло действия подводных лодок Северного флота, результаты их действий в течение первого периода войны были более эффективными по сравнению с другими родами сил.

Во втором периоде войны подводные лодки Северного флота достигли примерно таких же результатов, что и в первом, но противодействие сил ПЛО в 1943 г. сказывалось еще больше, особенно в последние три месяца этого года. Этот период характерен поисками новых форм и способов действий подводных лодок на коммуникациях противника и значительным улучшением организации воздушной и других видов разведки, способствовавших выходу лодок на конвой.

Действия подводных лодок в первой половине 1943 г. стали весьма интенсивными. В море одновременно находилось до шести лодок. Начало налаживаться их взаимодействие с воздушной разведкой. Несмотря на усиление противником своей противолодочной обороны, подводные лодки в первые четыре месяца войны добились серьезных успехов. В некоторых случаях, пользуясь темным временем, они проникали внутрь походного порядка конвоя и топили немецкие транспорты, затрудняя обнаружение их кораблями охранения сразу же после атаки.

Приближение полярного дня заставило учитывать трудности, обусловленные необходимостью зарядки аккумуляторных батарей. Значительная видимость вынуждала подводные лодки отходить для этой цели с позиции на 30-40 миль в море, после чего вновь возвращаться на позицию. В условиях полярного дня возвращение подводной лодки на позицию в погруженном положении и последующий отход для зарядки аккумуляторов фактически приводили к израсходованию ею запаса электроэнергии и в то же время позволяли противнику безнаказанно проходить через позицию. Решение командования Северного флота об использовании на позициях [228] на участке от Порсангер-фьорда до Вардё по две-три подводные лодки обеспечивало непрерывность обслуживания каждой позиции одной из них. Смена взаимодействующих подводных лодок должна была производиться по специальному графику, учитывавшему курсы отхода и возвращения, что исключало возможность встречи лодок. Такая форма использования подводных лодок применялась до осени 1943 г., т. е. до наступления полярных сумерек.

Стремление повысить успешность ударов по вражеским конвоям вызвало попытку организовать групповое использование подводных лодок, вооруженных гидроакустическими приборами «Дракон», которые допускали связь между лодками в погруженном положении на расстоянии до 50 каб. Теоретически к концу января 1943 г. был разработан способ совместного удара по конвою группой из двух-трех лодок. Однако практических результатов этот способ не дал из-за ненадежности приборов «Дракон» [207]. Попытка группового использования подводных лодок в 1943 г. оказалась неудачной главным образом потому, что теоретически совершенно правильный замысел взаимодействия подводных лодок в составе тактических групп не отвечал реальным возможностям боевой техники того времени.

Весьма характерно, что идея тактического взаимодействия подводных лодок между собой и другими родами военно-морских сил была достаточно популярна в предвоенной боевой подготовке и частично отражалась в некоторых официальных документах. Так, при действиях против боевых кораблей высшим классом тактической подготовки считалась атака боевого корабля подводной лодкой совместно с самолетом, который передавал данные о месте и элементах движения цели на репитичный надводный корабль, а последний — на подводную лодку. Практически возможность надежного тактического взаимодействия подводных лодок между собой и с другими родами сил требовала прежде всего решения сложной проблемы связи с ними, когда они находились в погруженном положении. Решение этой проблемы до сих пор остается трудным. Вместе с тем есть основания считать, что она окончательно будет решена одновременно с проблемой дальнего обнаружения подводных лодок, находящихся в подводном положении, что приведет к переоценке значения их в системе военных действий на море.

Рост активности действий подводных лодок Северного флота обусловил усиление противолодочной обороны противника. Оно выразилось, в частности, в новых оборонительных [229] минных постановках с целью наращивания защитного пояса прибрежной коммуникации вдоль побережья Северной Норвегии, в увеличении походного противолодочного охранения конвоев (в среднем до трех-четырех кораблей ПЛО и двух-трех самолетов прикрытия на один транспорт), в сооружении береговых гидроакустических станций. Кроме того, гитлеровцы начали использовать свои подводные лодки в интересах противолодочной обороны. Участились случаи обнаружения в Кольском заливе немецких подводных лодок, выслеживавших выход советских подводных лодок.

Усиление вражеской противолодочной обороны повлекло за собой рост потерь лодок Северного флота во второй половине 1943 г., особенно в последние три его месяца.

Наиболее трудным участком прибрежных коммуникаций для действий лодок являлся Варангер-фьорд, где противник имел возможность организовать наиболее действенную систему противолодочной обороны.

Рост плотности и ширины походного охранения конвоев противника создал трудности в прорыве последнего при атаках, и поэтому дистанция торпедного залпа возросла до 12 каб.

Постепенное вооружение подводных лодок более совершенной гидроакустической аппаратурой позволило начать переход к бесперископным атакам с глубины порядка 15-20 м. Кроме того, новые гидроакустические средства обеспечивали своевременное обнаружение якорных (в том числе и антенных) мин, давая тем самым возможность уклоняться от них. Благодаря этому угроза минной опасности для подводных лодок несколько уменьшилась, появилась возможность пересекать оборонительный минный пояс противника при выходе на позицию для атаки обнаруженного конвоя.

В течение второго периода войны подводные лодки поставили 270 мин в 18 минных банках. Всего подводные лодки с декабря 1942 г. по декабрь 1943 г. включительно уничтожили свыше 20 транспортов и около 15 боевых кораблей противника. Действия подводных лодок на коммуникациях в этом периоде войны показывают, что они продолжали занимать ведущую роль при выполнении такой задачи.

В то же время опыт действий в условиях усилившейся противолодочной обороны противника говорил и о необходимости поиска более совершенных способов борьбы на коммуникациях. Требовалось более активно обеспечивать действия подводных лодок, и прежде всего подавлять маневренные силы неприятельской противолодочной обороны. Постепенное усиление авиации Северного флота, которая в начале 1943 г. имела 298 самолетов (из них 26 торпедоносцев, 20 бомбардировщиков и 68 разведчиков), позволило значительно расширить масштабы ее использования на морских коммуникациях [230] врага. Противник, располагавший в Северо-Восточной Норвегии 150 самолетами (70 бомбардировщиков, 60 истребителей и 20 разведчиков) и имевший на аэродромах Западной Норвегии около 100 самолетов, потерял превосходство в воздухе, служившее для него важнейшим фактором обеспечения безопасности движения конвоев от ударов с воздуха.

С января 1943 г. авиация Северного флота стала действовать значительно активнее. В последующие три месяца этого года количество самолето-вылетов возросло почти в 6 раз. Минно-торпедная авиация являлась основным видом военно-воздушных сил Северного флота, действовавших на неприятельских морских коммуникациях. В течение 1943 г. она произвела 370 самолето-вылетов [208]. Торпедоносная авиация наносила удары по судоходству в западной половине среднего участка коммуникации противника (к западу от мыса Берлевог), бомбардировочная — в его восточной половине, штурмовая — в Варангер-фьорде.

В 1943 г. формы и способы использования авиации Северного флота в борьбе на морских сообщениях противника развивались. Объяснялось это не только накоплением опыта, но и полноценным составом сил. С самого начала действий на вражеских коммуникациях было ясно, что наибольшие результаты могут быть достигнуты не ударами одиночных самолетов или малых групп, а массированным использованием авиации, обеспечивавшим достаточную вероятность преодоления ПВО противника, выход ударных групп на позицию начала атаки и сбрасывания ими бомб и торпед, наконец, вероятность попадания, позволяющую рассчитывать на поражение цели.

В начале 1943 г. самолеты- торпедоносцы продолжали вести «свободную охоту» в отведенном для них районе, однако усиление противником непосредственного походного охранения конвоев и увеличившийся промежуток светлого времени заставили искать более совершенный способ действий. Таким способом явились удары по конвоям смешанными авиационными тактическими группами из 3-5 самолетов-торпедоносцев и бомбардировщиков в сопровождении 2-3 истребителей, которые стали применяться с марта 1943 г. В некоторых случаях группы состояли только из торпедоносцев или только из бомбардировщиков, сопровождавшихся истребителями.

Ответное усиление противодействия противника все настойчивее выдвигало требование массированного использования авиации для ударов по конвоям. Так, 20 июля 1943 г. в районе Вардэ удар по конвою наносили 6 самолетов-торпедоносцев и 17 бомбардировщиков [231] под прикрытием 17 истребителей. Подобные удары приняли форму наступательного боя в море силами авиации. В таких боях с обеих сторон принимало участие до 100 самолетов. Фактически это была новая форма наступательного боя, нашедшая в последующем применение в боевой практике флотов. Главный удар в бою обычно наносили самолеты-торпедоносцы, сбрасывавшие торпеды с высоты порядка 40-50 м при наклонной дальности до цели 500-1500 м. Самолеты-бомбардировщики использовались при этом для выполнения задачи, обеспечивающей возможность удара торпедоносцев. Когда в составе наступающей стороны не было самолетов-торпедоносцев, часть бомбардировщиков или истребителей выделялась в состав одной или нескольких обеспечивавших групп, действовавших в интересах группы, выделенной для нанесения главного удара.

При ударах по конвоям в Варангер-фьорде с июня 1943 г. стала широко использоваться штурмовая авиация, действовавшая в составе ударных или обеспечивавших тактических групп.

В 1943 г. авиация Северного флота, действуя на морских сообщениях противника, получила реальную возможность наносить ряд повторных ударов по обнаруженному конвою, оперативно взаимодействовать с подводными лодками и тактически — с надводными силами (последнее на восточном участке трассы неприятельской коммуникации). Этому способствовали протяженность коммуникации противника, увеличившийся состав сил авиации и условия видимости на Северном театре весной, летом и ранней осенью. Однако организация такого взаимодействия, в свою очередь, требовала соответствующей воздушной разведки, способной обеспечивать прежде всего находившимся западнее мыса Берлевог подводным лодкам своевременный выход в район обнаруженного конвоя, его атаку и последующее донесение о месте встречи с противником для обеспечения поиска и удара по конвою первым эшелоном авиации. В этом случае подводные лодки располагали как бы потенциальной возможностью выполнять задачу оперативной доразведки {209}. После удара по конвою первый эшелон авиации мог сообщить необходимые дополнительные разведывательные данные второму эшелону.

В течение полярного дня 1943 г. повторные удары наносились редко, главным образом при действии в Варангер-фьорде. Это, по-видимому, следует отнести к организационным недостаткам, так как возможности повторных ударов силами авиации, несомненно, имелись. Усиление противолодочной обороны и возросшие вследствие этого трудности использования [232] подводными лодками радиосвязи очень усложняли оперативное взаимодействие авиации с ними.

Командование Северного флота располагало своевременными данными о наличии конвоев в море от воздушной и других видов разведки. С целью разведки морских сообщений противника в течение 1943 г. было произведено 1060 самолето-вылетов. Обнаружив конвой, самолеты-разведчики, как правило, доносили по радио о времени обнаружения, месте, составе сил и скорости конвоя, о погоде в его районе. Отсутствие радиолокационной аппаратуры на самолетах исключало возможность наблюдения в условиях малой видимости. Кроме того, тактико-технические свойства самолетов не позволяли им длительное время находиться в районе обнаруженного объекта. Эти причины обуславливали необходимость других видов разведки, в особенности организации радиоразведки, которая по количеству обнаруженных конвоев противника и по выявлению характера его движения на коммуникациях заняла первое место среди всех видов разведывательных действий. Радиоразведка установила, что по трассе Тромсё — Петсамо еженедельно проходило до 11 конвоев. Такое количество конвоев было почти предельным для сил охранения, которыми располагало немецко-фашистское командование. В этих условиях оно могло лишь маневрировать силами охранения, направляя их на наиболее угрожаемые участки трассы, и избирать для движения конвоев по ним благоприятные промежутки малой видимости.

Надводные силы Северного флота и в 1943 г. выполняли скромную роль при действиях на морских коммуникациях противника, хотя среди задач, поставленных им командованием флота, было и нанесение ударов по кораблям противника в море во взаимодействии с подводными лодками и авиацией. Во втором периоде войны действия надводных кораблей на коммуникациях противника ограничились тремя выходами лидера и эскадренных миноносцев на поиск вражеских конвоев к западу от о. Вардё, несколькими ударами торпедных катеров по немецким транспортам в Варангер-фьорде и систематическими минными постановками сторожевых катеров на подходах к Петсамовуоно, Киркенесу и о. Вардё.

Выходы лидера и эскадренных миноносцев оказались малоуспешными. Лидер «Баку» и эскадренный миноносец «Разумный», вышедшие 20 января на поиск обнаруженного накануне радиоразведкой конвоя, вскоре после полуночи нашли его в районе мыса Маккаура. Они атаковали конвой, но недостаточно решительно. Торпедным залпом лидера с дистанции 26,5 каб. и артиллерийским огнем был уничтожен один и поврежден другой транспорт. Дальнейшее сближение с отвернувшимся к берегу конвоем, в результате которого он мог быть [233] полностью уничтожен, было сопряжено с риском попасть на немецкое минное заграждение. К тому же располагавшаяся в районе встречи вражеская береговая батарея открыла огонь по лидеру и эскадренному миноносцу, и последние прервали боевое соприкосновение с конвоем [210]. Два других ночных поиска, совершенных лидером «Баку» и двумя эскадренными миноносцами, не дали результатов.

Очень небольшое число торпедных катеров, имевшихся на Северном флоте в первой половине 1943 г., ограничивало их боевые действия. Для нанесения ударов по противнику на подходах к Петсамовуоно или Киркенесу в темное время суток обычно высылались из Земляного (Пуманки) пары катеров. Во второй половине 1943 г. в связи с увеличением числа торпедных катеров их боевые действия стали более интенсивными. К этому времени относятся первые попытки тактического взаимодействия торпедных катеров с авиацией. Один из первых случаев подобного взаимодействия произошел 14 сентября 1943 г. Успех удара по конвою, нанесенного ночью 13 сентября 12 самолетами-штурмовиками, которых прикрывали 18 истребителей, был развит 2 торпедными катерами, настигшими противника у мыса Лилле-Эккере [211]. Значительный промежуток времени между ударами авиации и торпедных катеров, а главное, отсутствие непосредственной взаимозависимости их действий и взаимопомощи друг другу в

тактическом масштабе не позволяют утверждать, что в данном случае было полностью достигнуто тактическое взаимодействие. Но факт первого приближения к взаимодействию авиации и торпедных катеров являлся несомненным.

66 активных минных постановок, произведенных сторожевыми катерами Северного флота перед портами и некоторыми опорными пунктами противника в Варангер-фьорде, имели серьезное значение для успешного решения задачи борьбы на морских коммуникациях. Активные минные постановки, вынуждавшие противника проводить конвои за тралами, очень усложнили движение в Варангер-фьорде, где действовали не только авиация и торпедные катера Северного флота, но и береговая артиллерия (на подходах к Петсамовуоно). Все это, вместе взятое, создавало для гитлеровцев огромные трудности в использовании Петсамо как порта выгрузки снабжения для армии «Норвегия» и погрузки никелевой и железной руд, добывавшихся в непосредственной близости от этого порта. Поэтому со второй половины 1943 г. немецко-фашистское командование оказалось вынужденным для разгрузки-погрузки своих транспортов пользоваться Киркенесом и некоторыми [234] другими портами (точнее, пунктами, в которых имелись небольшие причалы) на побережье Варангер-фьорда, отчего резко возросло напряжение автотранспорта, а это, в свою очередь, привело к увеличению сроков погрузки и стоянки транспортов в этих портах {212}.

Соотношение удельного веса действий каждого из родов сил Северного флота на морских коммуникациях противника во втором периоде войны осталось прежним — наибольший урон врагу нанесли подводные лодки, затем авиация и, наконец, надводные корабли, вновь разделившие последнее место с береговой артиллерией.

Удельный вес мин заграждения в потерях, понесенных гитлеровцами на морских сообщениях в этот период, казалось бы, остался таким, как и в первом периоде войны. Однако если в течение первых полутора лет войны противник потерял на минах 13 боевых кораблей и транспортов, то в течение 1943 г. — 17. Потери на минах приходятся в основном на заграждения, поставленные в Варангер-фьорде. Таким образом, опыт 1943 г. позволяет утверждать, что большая активизация минных действий, и в частности минных постановок с воздуха (авиация в 1943 г. поставила всего две мины), могла бы более эффективно сказаться на общих результатах. Решение вопроса упиралось в недостаток сил и средств, которых в 1943 г., несмотря на постепенное увеличение их, все же не хватало для выполнения ряда задач, стоявших перед Северным флотом.

В этом отношении обстановка с началом 1944 г. существенно изменилась. Прежде всего стали быстро расти силы ВВС Северного флота, которые к середине 1944 г. увеличились почти вдвое (в январе 1944 г. насчитывалось около 350 самолетов, в июле — августе 619). Усиление авиации, в частности значительный рост числа самолетов-торпедоносцев, штурмовиков и истребителей, сразу сказалось на результатах ее действий на морских сообщениях противника. Вследствие этого резко возрос удельный вес авиации в действиях Северного флота на неприятельских коммуникациях, ставший заметным уже во второй половине 1943 г. Наибольшей помехой авиации при нанесении ею ударов по боевым кораблям и транспортам противника в море являлась низкая видимость осенью и зимой, а также частая неблагоприятная погода.

В условиях полярной ночи в первые месяцы 1944 г. самолеты минно-торпедной и бомбардировочной авиации вынуждены были действовать на вражеских коммуникациях преимущественно одиночно. Самолеты-торпедоносцы действовали способом «свободной охоты» на западном участке неприятельской трассы или производили минные постановки в шхерах [235]

западнее Нордкапа. Иногда они использовались для постановки минных банок перед портами Киркенес и Вадсё. Самолеты-бомбардировщики преимущественно наносили удары по портам и отстойным пунктам неприятельских конвоев.

Однако все эти действия не характеризовали уровня, которого достигла оперативная и тактическая подготовка авиации Северного флота. К наиболее эффективным формам наступательных действий, характеризующим развитие советского военно-морского искусства, относятся массированные удары, которые авиация Северного флота начала осуществлять по мере увеличения светлого времени. Такие удары производились либо по портам противника, чтобы не допустить использования их, либо непосредственно по неприятельским конвоям в море, либо при подходах последних к этим портам.

О масштабах массирования авиации в ударах, наносимых ею по портам и конвоям противника в условиях полярного дня, могут дать представление следующие цифры: в каждом из трех ударов по Киркенесу, осуществленных во второй половине июня — начале июля, участвовало от 100 до 130 самолетов, а в августе для бомбардировочных ударов по Вадсё и Вардё было выделено около 400 самолетов. В шести ударах по немецким конвоям, произведенных с 3 по 17 июня, участвовало 70 самолетов-торпедоносцев, 174 легких бомбардировщика, 113 штурмовиков и почти 525 самолетов-истребителей.

Само собой разумеется, такие масштабы массирования требовали соответствующих форм и способов действий авиации. Одной из двух основных форм наступления на конвой противника являлось осуществление ряда взаимосвязанных и взаимозависимых ударов в течение относительно короткого промежутка времени и в пределах ограниченного пространства. Главный удар в таких случаях обычно наносили самолеты-торпедоносцы, в интересах которых действовали обеспечивающие группы. Другая форма наступления на конвой противника заключалась в нанесении ему ряда растянутых по времени и пространству взаимосвязанных ударов. Эта форма, по существу, приближалась к частной операции.

Примером первой формы наступления авиации на конвой можно назвать бой у мыса Кибергнесс, в котором первый предварительный удар по конвою нанесла около 9 час. 17 июня группа из 18 истребителей-бомбардировщиков, сопровождавшихся 10 истребителями. Через 10 минут предварительный удар повторила тактическая группа из 6 самолетов-штурмовиков. В результате обоих ударов походный ордер конвоя оказался нарушенным и создались благоприятные условия для действий главных сил — 10 тактических групп, две из которых были ударными (низкие торпедоносцы), а остальные (2 группы штурмовиков, 2 — высотных торпедоносцев, 4 — истребителей) — обеспечивающими. Высотные [236] торпедоносцы затруднили противнику уклонение от атак низких торпедоносцев и от сброшенных ими торпед, самолеты-штурмовики сковали вражеское походное охранение, и без того дезорганизованное предварительными ударами. Гитлеровцы потеряли 2 транспорта, тральщик, 3 сторожевых катера и 11 самолетов, кроме того, у них были повреждены транспорт и тральщик. Авиация Северного флота в этом бою потеряла 4 самолета-штурмовика [213]. Успех предопределили массирование сил и быстрота действий. Достаточно сказать, что главный удар длился всего минуту.

Нападения на конвой в районе Бек-фьорда И мая, у Перс-фьорда и у Тана-фьорда 25 мая, у входа в Бек-фьорд 11 октября и некоторые другие — примеры другой формы наступления авиации на конвой. Выбор исходной позиции для бомбардировочных групп определялся направлениями движения неприятельского конвоя, избранным направлением подхода своих самолетов к району боя, условиями освещения (положение солнца, степень

освещенности различных секторов горизонта, степень и высота облачности). Направления выходов в атаку и курсы сближения с атакуемым объектом избирались в зависимости от характера противодействия врага. Атакующие группы самолетов эшелонировались и расчленялись не только по направлениям, но и по высоте.

Скорость самолетов-торпедоносцев обеспечивала их меньшую зависимость от курсовых углов цели. При атаке с нескольких направлений расчленение атакующих групп и эшелонирование их рассчитывалось исходя из необходимости обеспечения неотразимости атаки и неизбежности встречи цели со сброшенными торпедами.

В мае 1944 г. самолеты штурмовой и истребительной авиации Северного флота начали применять топмачтовое бомбометание с высоты порядка 20-30 м, в значительной мере повысившее вероятность попадания.

Предпринимая удары по обнаруженным в море конвоям, авиация Северного флота в последнем периоде войны весьма интенсивно действовала и против неприятельских портов, осуществляя массированные налеты. Улучшившаяся в 1943 г. и продолжавшая совершенствоваться организация воздушной разведки в очень большой степени способствовала росту эффективности действий авиации на морских коммуникациях противника. В 1944 г. было совершено 2345 самолето-вылетов на разведку, т. е. в два раза больше, чем в 1943 г. Более совершенные средства радиосвязи и аэронавигации и накопленный экипажами самолетов опыт обеспечивали своевременность и достоверность донесений, большую, чем прежде, точность [237] определения своего места самолетами-разведчиками в момент обнаружения объекта разведки и, следовательно, точность места последнего. Существенным недостатком являлось отсутствие на самолетах радиолокационных средств, которые появились несколько позже. В значительном числе случаев возникала необходимость в предварительной разведке, которая при относительно небольшом удалении места первоначального обнаружения противника оперативной разведкой принимала характер доразведки. Задачи ее обычно состояли в поиске противника в море по данным оперативной разведки с целью уточнения состава его сил, их походного порядка и аргументов движения; выявлении наличия, состава и места других группировок противника в смежных районах, а также наличия и состава неприятельской авиации на аэродромах, с которых она могла вылетать в районы возможных ударов по конвою.

В течение 1944 г. авиация Северного флота совершила свыше 9 тыс. самолето-вылетов для выполнения задач, связанных с борьбой на вражеских коммуникациях, и заняла ведущее место среди других родов сил как по масштабам своих действий, так и по объему транспортного тоннажа, потерянного противником. ВВС Северного флота в 1944 г. уничтожили 110-137 тыс. брт, тогда как подводные лодки — около 40 тыс. брт. Эти результаты, обусловленные завоеванием бесспорного господства в воздухе авиацией Северного флота, были вполне закономерны и, как уже говорилось выше, вытекали из опыта второго периода войны.

Отличительными чертами, характеризовавшими действия авиации на морских сообщениях противника в последнем периоде войны, являлись не только масштабы сил, выделявшихся для ударов по конвоям в море или по неприятельским портам, но и сформировавшиеся в определенную систему способы действий. С достаточной ясностью определялась возможность организации оперативного взаимодействия авиации с другими родами сил и отчасти тактического взаимодействия с торпедными катерами. Тактическое взаимодействие авиации с подводными лодками практически продолжало оставаться

нерешенной проблемой, хотя отдельные факты, преимущественно случайные, позволяли предполагать, что такое взаимодействие уже тогда могло быть реальным.

Действиям подводных лодок Северного флота в последнем периоде войны способствовали достижение, как уже отмечалось, советской авиацией превосходства в воздухе, которое в определенной мере сказалось на действиях маневренных сил неприятельской противолодочной обороны, расширившиеся возможности всех видов разведки и улучшение ее организации, совершенствование радиосвязи и ее средств (появление перископных выдвижных антенн), а также средств [238] гидроакустики. Появились к этому времени на подводных лодках и новые типы торпедного оружия, в частности электроторпеда (в конце войны). Командиры и личный состав лодок накопили значительный боевой опыт, что в немалой степени способствовало успешным действиям.

К факторам, отрицательно влиявшим на действия подводных лодок Северного флота в последнем периоде войны, следует отнести недостаточное количество подводных лодок (номинально 20 лодок, в строю значительно меньше) и отсюда чрезмерное напряжение их материальной части (это вызывало необходимость их ремонта и практически снижало боевую надежность лодок, находившихся в море), а также дальнейшее усиление маневренных сил неприятельской ПЛО.

Усиление ПЛО противника, с одной стороны, необходимость дальнейшего повышения успешности действий лодок против неприятельских конвоев — с другой, заставляли искать новые, более совершенные для данной обстановки способы действий.

Таким способом оказалось развертывание подводных лодок в специально назначенных для них секторах (позициях) ожидания, расположенных на 25-30 миль мористее пояса немецких оборонительных минных заграждений. Расстояние между границами смежных секторов составляло примерно 30 миль. По данным воздушной разведки, подводные лодки выходили из секторов ожидания на курс движения конвоя в зависимости от обстановки в надводном или подводном положении. Командиру каждой лодки предоставлялась инициатива в выборе маневрирования для перехвата противника, обнаруженного воздушной разведкой. До получения данных о движении неприятельских конвоев подводные лодки образовывали завесу, как бы нависавшую над определенным участком прибрежной коммуникации. Поэтому такой способ группового использования подводных лодок получил условное наименование «нависающих завес». Не исключались одновременные атаки конвоя несколькими подводными лодками. Во избежание ошибок в опознавании лодкам, развернутым в завесе, воспрещались атаки подводных лодок противника без гарантии в том, что они не свои. Такой способ потенциально был возможен и в начале войны, но выполнению его препятствовал ряд обстоятельств, и прежде всего ограниченные оперативно-технические возможности воздушной разведки и связи с подводными лодками, находившимися на перископной глубине, отсутствие гидроакустической аппаратуры, обеспечивавшей обнаружение мин, а также недостаточное в то время число подводных лодок. В 1944 г. этот способ оказывался возможным лишь в условиях хорошей видимости с самолетов-разведчиков, еще не располагавших радиолокационной аппаратурой. При нелетных погодах и осенью, с наступлением [239] полярных сумерек, подводным лодкам снова приходилось самим искать противника в определенном районе.

Новым в использовании подводных лодок Северного флота в последнем периоде войны явилось участие их в операциях совместно с другими родами сил. Сущность таких операций заключалась в последовательном нанесении ударов по конвою на всем протяжении его движения после обнаружения разведкой. По замыслу операции удары

должны были находиться во взаимной связи и оперативной зависимости между собой. Так, в операции, начатой 9 июля 1944 г., удары последовательно наносили подводные лодки, развернутые у норвежского побережья, затем авиация и, наконец, к востоку от Вардё — торпедные катера. 11 октября авиация Северного флота, по данным воздушной разведки, осуществила несколько ударов по конвою противника в районе Бек-фьорда и у мыса Маккауэр. Около 0 час. 30 мин. 12 октября удар по этому конвою произвели торпедные катера, потопившие 3 транспорта, тральщик и сторожевой корабль. В 7 час. 26 мин. конвоем атаковала подводная лодка «М-171». В течение дня 12 октября по конвою было нанесено 8 последовательных ударов, в результате которых противник потерял оба оставшихся транспорта и 6 кораблей охранения^[214].

При организации таких операций, выходявших за рамки повседневной боевой деятельности флота, предусматривалось оперативное взаимодействие подводных лодок с авиацией, на которую одновременно возлагалась задача оперативно и тактически (в Варангер-фьорде) взаимодействовать с торпедными катерами.

Однако если между ударами авиации и торпедных катеров была какая-то взаимозависимость, так как удары с воздуха целеустремлялись не только на уничтожение транспортов, но и на ослабление их охранения, что способствовало действиям торпедных катеров, то такой взаимозависимости действий авиации и подводных лодок, развернутых на западном участке трассы, не было. А эти лодки наносили удары первыми, и обеспечивать их следовало в первую очередь.

В 1944 г. подводные лодки поставили 173 мины на узлах трасс движения конвоев противника и на подходах к его портам.

В целом действия подводных лодок Северного флота в течение последнего периода войны, несомненно, были эффективными. Но из-за недостаточного количества лодок потери противника от их ударов были почти наполовину меньше, чем в 1943 г. [240]

В последнем периоде войны значительно оживилась деятельность торпедных катеров на коммуникациях врага, чему благоприятствовали увеличение их численности и улучшение тактико-технических и мореходных качеств, более отвечающих условиям Северного морского театра, превосходство в воздухе авиации Северного флота, совершенствование воздушной разведки, а также возможность маневренного базирования части торпедных катеров на Земляное (Пуманки), что обеспечивало своевременный перехват конвоев противника. Во второй половине 1944 г. некоторые торпедные катера располагали радиолокационными станциями, которые позволяли им совершать самостоятельный поиск противника.

До начала июля небольшие группы торпедных катеров Северного флота (обычно из 3-4 катеров) действовали на прибрежной коммуникации противника в Варангер-фьорде, совершая поиски конвоя на основе исходных данных, полученных от воздушной или других видов разведки. В некоторых случаях, как, например, при выходе 28 июня 1944 г., торпедным катерам удавалось взаимодействовать с авиацией и береговой артиллерией (со 113-м отдельным артиллерийским дивизионом). В бою 28 июня 1944 г. истребители-бомбардировщики, которых прикрывали самолеты-истребители, дезорганизовали походное охранение противника и отогнали немецкие истребители из района боя. Артиллерия 113-го артдивизиона своим огнем мешала катерам неприятельского охранения ставить дымовые завесы для прикрытия транспортов конвоя, шедшего под норвежским берегом Варангер-фьорда. Используя поставленную противником дымовую завесу, торпедные катера атаковали транспорты с короткой дистанции.

Во всех действиях до 15 июля 1944 г. применявшиеся торпедными катерами способы не отличались чем-либо от существовавших прежде. По существу, это были одиночные атаки с коротких дистанций, в которых выход на позицию торпедного залпа обеспечивали скорость торпедных катеров, в какой-то мере авиация и огонь береговой артиллерии. В бою 15 июля наметилось приближение к массированному использованию торпедных катеров, взаимодействующих с авиацией. Использование торпедных катеров в более крупных группах и одновременный выход их на позицию для удара облегчил атаки различных целей, так как способствовал распылению усилий походного охранения противника, а главным образом — ослаблению плотности его огня, что позволяло катерам сближаться на более короткую дистанцию для торпедного залпа.

Стрельба торпедами по площади, которую можно было осуществить при массированном использовании торпедных катеров, в наибольшей мере обеспечивала достаточную успешность [241] поражения надводной цели. К этому способу, как и к способам торпедной стрельбы по площади с эскадренных миноносцев, а затем и с подводных лодок, подошли далеко не сразу, а в результате длительных исканий. Нельзя не отметить целесообразности в сложившейся в бою 15 июля обстановке решения тактической задачи капитаном 3 ранга В. Н. Алексеевым (ныне адмирал, Герой Советского Союза), который командовал торпедными катерами. Неблагоприятные метеорологические условия не позволили ударной авиации взаимодействовать с торпедными катерами, поэтому избранный В. Н. Алексеевым способ самообеспечения торпедных катеров одновременным выходом их в атаку способствовал наибольшей вероятности успеха.

В другом бою, происшедшем 18-19 августа 1944 г., участвовало 14 торпедных катеров. Характерной чертой этого боя, в котором ударная авиация также не участвовала из-за неблагоприятных метеорологических условий, являлась организация взаимодействия между ударной группой (5 катеров), наносившей главный удар, передовым отрядом (4 катера) и двумя другими обеспечивавшими группами (2 и 3 катера). На передовой отряд возлагалось обеспечение сближения ударной группы с конвоем и выхода ее на позицию торпедной атаки. Одна из обеспечивавших групп должна была задерживать движение конвоя постановкой на его курсе минной банки, а другая — вести разведку в районе Перс-фьорда в интересах ударной группы.

Все перечисленные выше действия торпедных катеров против немецких конвоев протекали преимущественно в условиях малой видимости (так, во время боя 15 июля дальность видимости временами достигала 10 каб., в бою 18-19 августа катера действовали в течение короткого промежутка сумерек). Это обстоятельство вынудило противника изменить организацию и время движения своих конвоев в пределах Варангер-фьорда с таким расчетом, чтобы к наступлению темноты он проходил район о. Вардэ и втягивался в Перс-фьорд. Конвои двигались вблизи норвежского берега Варангер-фьорда, в зоне огня немецких береговых батарей.

Времени для организации совместного удара авиации и торпедных катеров с расчетом посадки самолетов после удара на свои аэродромы засветло не хватало. Вместе с тем самостоятельные действия торпедных катеров в светлое время суток оказывались весьма рискованными и вряд ли оперативно целесообразными. Поэтому штаб Северного флота разработал способ встречного поиска малыми группами торпедных катеров, которые с наступлением сумерек выходили из баз и скрытно следовали к мысу Маккауэр, чтобы затем повернуть навстречу обычному движению конвоя. Это позволило [242] выиграть время для ударов в условиях малой видимости. Действуя этим способом, небольшая группа торпедных катеров на рассвете 15 сентября атаковала неприятельский конвой, уничтожила и повредила несколько немецких транспортов и кораблей.

Однако незначительный состав ударно-поисковых групп катеров и отсутствие у них средств радиолокации не обеспечивали должной ширины полосы наблюдения при поиске, а следовательно, и должной величины вероятности встречи с конвоем.

Вечером 24 сентября командование Северного флота получило донесение об обнаружении радиоразведкой в районе мыса Нордкин конвоя противника. Этот факт вскоре подтвердил командир подводной лодки «С-56», которая уничтожила один из транспортов конвоя. Командование флота приняло решение нанести предварительный бомбоштурмовой удар авиагруппой из 18 самолетов-штурмовиков и 18 истребителей, а вслед за этим главный удар — группой из 9 торпедных катеров. Атаку последних должна была обеспечивать группа самолетов-дымзавесчиков (2 самолета) и 2 группы воздушного прикрытия (10 истребителей).

Высланная утром 25 сентября доразведка обнаружила конвой и тем обеспечила своевременный выход торпедных катеров, вылет авиационных ударных и обеспечивающих групп. Однако самолет-разведчик, обнаруживший конвой, временами терял его из виду из-за дымки и малой облачности. Это помешало ему навести авиацию и торпедные катера. Последние обнаружили конвой в 10 час. 32 мин. в районе мыса Скальнес, сблизившись с ним и, не ожидая удара авиационной ударной группы, атаковали его. Почти одновременно конвой начали атаковать самолеты-штурмовики. Группа самолетов-дымзавесчиков появилась в районе боя лишь к концу атаки торпедных катеров и обеспечила их отход. В результате совместных действий торпедных катеров и авиации противник потерял 2 тральщика типа «М-1», самоходную баржу типа «Ф» и сторожевой корабль. Кроме того, в море и в порту Киркенес авиация уничтожила транспорт и самоходную баржу.

Береговая артиллерия, расположенная на полуострове Средний, в течение последнего периода войны значительно способствовала действиям, в результате которых немецко-фашистское командование было вынуждено отказаться от использования Петсамо. Она успешно взаимодействовала с торпедными катерами и авиацией при нанесении ими ударов по конвоям противника в пределах Варангер-фьорда.

Наибольших результатов в действиях различных родов сил Северного флота на вражеских морских коммуникациях достигли подводные лодки, даже по сравнению с подводными [243] лодками других наших флотов. Если подводные лодки КБФ, как свидетельствует официальная статистика [\[215\]](#) в 1941-1944 гг. уничтожили 113180 брт, то подводные лодки Северного флота в этот же период потопили 184475 брт. Второе место по результатам действий на морских коммуникациях заняла авиация Северного флота.

Первое место по эффективности действий надводных сил Военно-Морского Флота СССР принадлежит торпедным катерам Северного флота. Среди береговой артиллерии по величине урона, нанесенного врагу в течение войны, первое место занимала береговая артиллерия Северного флота.

Анализируя эффективность действий различных родов сил Северного флота, нельзя забывать, что в течение почти всего первого периода войны их численность далеко не соответствовала ни характеру задач, возникших с началом военных действий, ни масштабам театра. Тем не менее активные действия на морских коммуникациях противника были начаты с первых же дней войны. О результатах этих действий весьма определенно говорилось в директиве № 36 Гитлера от 22 сентября: 1941 г.:

«Нарушение противником наших прибрежных коммуникаций в Заполярье еще более ограничило возможности осуществления планов горнострелкового корпуса — достигнуть Мурманска еще в этом году»^{216}.

Благодаря героическим усилиям советского народа, руководимого Коммунистической партией, Северный флот был усилен, что позволило ему активизировать боевые действия на морских коммуникациях врага и достигнуть значительных успехов.

Морские коммуникации на Балтийском море как во время первой, так и второй мировой войны имели большое стратегическое значение для Германии. Достаточно сказать, что в течение второй мировой войны около 80% стратегических грузов, проходивших через германские порты, доставлялось по этим коммуникациям. Немецко-фашистское руководство войной на море (ОКМ), понимая стратегическое значение морских коммуникаций на Балтике, серьезно беспокоилось, за безопасность их после начала войны с Советским Союзом.

На Балтийском море гитлеровцы использовали для своих морских перевозок две основные трассы. Первая, протяженностью около 900 миль, связывала германские порты южного побережья Балтийского моря со всеми шведскими портами, [244] вплоть до Лулео. Только относительно небольшой участок этой трассы в юго-западной части моря находился вне пределов шведских территориальных вод, но вследствие близости германских военно-морских баз этот участок мог быть надежно обеспечен средствами ПЛЮ, ПВО и ПМО. Вторая основная трасса, проходившая в основном вдоль восточного берега Балтийского моря, соединяла порты южного и юго-восточного побережья Германии с Финляндией. Ее протяженность составляла также около 900 миль.

С целью предварительного обеспечения своих морских коммуникаций немецко-фашистское командование предприняло с 17 по 21 июня 1941 г. постановку ряда минных заграждений, которые, по его замыслу, должны были препятствовать проникновению советских надводных сил южнее параллели Эланды. Но на самом деле эти минные заграждения оказались значительным препятствием для действий в средней части Балтийского моря немецких надводных сил^{217}. Кроме того, немцы поставили оборонительные минные заграждения перед некоторыми своими портами. Вечером 21 июня они приостановили свое судоходство к востоку от меридиана мыса Гиедзер.

Таким образом, замысел немецко-фашистского руководства войной на море по обеспечению безопасности морских коммуникаций, по существу, сводился к использованию части шведских территориальных вод (вплоть до плавания части судов под шведским флагом). В основу его был положен также расчет на овладение сухопутными войсками восточным побережьем Балтийского моря, Рижского залива и южным побережьем Финского залива.

Быстрое и крайне невыгодное для Советских Вооруженных Сил развитие военных событий в первые месяцы войны на северо-западном направлении, вынудившее Краснознаменный Балтийский флот перебазироваться в восточную часть Финского залива, предельно облегчило противнику действия на Балтийском море. Незначительные глубины и многочисленные острова в средней и восточной части Финского залива, владение его обоими берегами позволили гитлеровцам создать труднопреодолимый противолодочный рубеж, организовать на нем надежное и почти непрерывное наблюдение и достаточно эффективно препятствовать прорыву подводных лодок через залив. Характер трассы, проходившей вдоль шведского побережья, усугублял трудности использования на ней подводных лодок КБФ. С выходом немецко-фашистских [245]

войск на восточное побережье Балтийского моря, с захватом Моонзундского архипелага и южного побережья Финского залива обстановка на восточной прибрежной трассе немецких морских коммуникаций также не благоприятствовала действиям на ней советских подводных лодок. Ограниченное число аэродромов, которыми располагала авиация Краснознаменного Балтийского флота к началу сентября 1941 г., и значительное удаление их от основных трасс неприятельских коммуникаций ^[218] мешали использованию ее для борьбы с вражеским судоходством. Перевооружение авиации КБФ новыми типами самолетов еще не было завершено, поэтому для действий на морских коммуникациях противника в Балтийском море, ставших, по существу, дальними, флот располагал весьма ограниченным количеством бомбардировщиков и торпедоносцев. Положение аэродромов неприятельской истребительной авиации позволяло последней перехватывать советские самолеты над Финским заливом и Балтийским морем. К этому следует добавить, что напряжение авиации КБФ на сухопутных направлениях до середины 1942 г. продолжало оставаться очень большим.

Значительное удаление морских коммуникаций противника в Балтийском море от Кронштадта, превосходство немецкой авиации в воздухе над Финским заливом и над Балтийским морем в течение первой половины войны и, наконец, минная опасность на всем протяжении Финского залива к западу от меридиана о. Гогланд практически исключили действия надводных кораблей на морских коммуникациях врага. В течение первых двух периодов войны на ближних прибрежных коммуникациях в Финском заливе могли действовать лишь торпедные катера, возможности которых расширились в последнем периоде войны по мере перебазирования в западные базы и опорные пункты.

На действия сил КБФ на морских и, в особенности, на прибрежных коммуникациях влияли также ледовые условия, «белые ночи» в Финском заливе и северной половине Балтийского моря и некоторые другие причины. Изрядной помехой действиям подводных лодок в южной части Балтийского моря являлись «слепые постановки» британской авиацией 159 неконтактных мин в 1941-1942 гг., места которых оставались неизвестными. Практически эти 159 мин оказались не столь опасными для фашистских кораблей и транспортов, которые могли совершать в этих районах переходы с достаточно [246] надежным противоминным охранением, сколь для советских подводных лодок.

Задачи, связанные с борьбой на морских коммуникациях противника, на Краснознаменном Балтийском флоте выполнялись преимущественно в порядке повседневной деятельности. В ряде случаев обстановка требовала организации самостоятельных операций флота на неприятельских сообщениях. Такие операции были проведены в 1942-1943 гг. с целью форсирования подводными лодками Финского залива и выхода их в Балтийское море для действий против неприятельского судоходства и в 1944-1945 гг. на морских сообщениях окруженной курляндской группировки немецко-фашистских войск и уничтожения сил, изолированных на побережье Данцигской бухты.

Таким образом, на действия надводных сил, подводных лодок и авиации Краснознаменного Балтийского флота в июне — августе 1941 г. отрицательно влияли быстрое продвижение врага на суше на северо-западном направлении, лишавшее авиацию Краснознаменного Балтийского флота передовых аэродромов; очень малое количество самолетов бомбардировочной и минно-торпедной авиации, способных действовать на значительном удалении от передовых аэродромов; необходимость использования флотской авиации на северо-западном направлении; погрешности в организации воздушной разведки.

Прекращение немецко-фашистским руководством в начале войны судоходства к западу от меридиана мыса Гидзер вскоре вызвало протест сухопутного командования, настаивавшего на его возобновлении. 9, 12, 13, 17, 18 июля германское морское командование пыталось организовать движение своих конвоев по восточной прибрежной трассе, но, встретив сильное противодействие, отказалось от этого, мотивируя свое решение большой минной опасностью в Ирбенском проливе. 4 августа движение конвоев по этой трассе возобновилось, но уже 7 августа было снова прекращено. В данном случае отказ объяснялся противодействием советской авиации. Практически регулярное движение конвоев по восточной прибрежной трассе началось только в середине октября 1941 г. Это, конечно, отрицательно сказывалось на снабжении войск группы армий «Север».

«Дивизии, действовавшие против Ленинграда, — писал после войны Ю. Майстер, — из-за трудностей со снабжением не продвигались вперед, но плохое состояние советских автомобильных и железных дорог не допускало увеличения масштабов перевозок. Между тем если бы здесь действовали более мощные военно-морские силы и несколько соединений авиации, то торговые суда, несомненно, смогли бы быстро перевезти большое количество довольствия в эстонские порты на Финском заливе и тем самым обеспечить [247] большее воодушевление наступающим немецким частям»^{219}.

Судоходство по западной прибрежной трассе (вдоль шведского побережья) открылось 4 июля, а с 15 августа возобновилось движение транспортов из Данцига к берегам Швеции и затем вдоль ее побережья в шведские и финские порты Ботнического залива. Использование прибрежных коммуникаций в Ботническом заливе стало возможным лишь после того, как финны создали оборону Аландских островов и поставили минные заграждения в районе Нью-хамн и Кёкер^{220}.

До оставления нами полуострова Ханко немецко-фашистское командование не могло использовать шхерную коммуникацию вдоль северного берега Финского залива. После того как советские войска и флот по приказу Верховного Главнокомандования оставили Таллин, немецко-фашистское и финское командование, казалось, могли бы использовать для движения южный прибрежный фарватер в Финском заливе, но поставленные ими в июле и августе заграждения под южным берегом исключили эту возможность. Противник получил коммуникацию Таллин — Хельсинки, но плаванию по ней мешали советские, немецкие и финские минные заграждения. Фарватер Таллин — Хельсинки, несмотря на неоднократное траление, продолжал оставаться опасным, так как до конца ноября 1941 г. на нем подрывались корабли.

Таким образом, к концу 1941 г. противник получил возможность использования морских коммуникаций на Балтийском море, исключая коммуникации в Финском заливе. Последнее обстоятельство имело немаловажное значение для обороны Ленинграда, так как усложняло подвоз материально-технического снабжения для войск группы армий «Север».

К 1 сентября 1941 г. все подводные лодки КБФ, кроме двух, находившихся на позициях в средней части Финского залива, в основном сосредоточились в Кронштадте. В связи с отходом основных сил КБФ в восточные базы резко осложнившаяся для действий подводных лодок на морских коммуникациях противника обстановка продолжала ухудшаться. Возникла необходимость при выходе в море преодолевать несколько участков противолодочной обороны, которые, правда, еще не переросли в противолодочный рубеж, но тем не менее создавали лодкам значительные трудности. Первым из таких участков был Сескарский плес, где противник противодействовал

подводным лодкам минными постановками и авиацией, вторым — Восточный Гогландский плес и, наконец, [248] весь остальной район к западу от меридиана о. Гогланд, вплоть до устья Финского залива. В этом районе минная обстановка уже к началу осени 1941 г. была исключительно сложной. Она еще более осложнилась вследствие минных постановок, которые противник осуществил на Западном Гогландском плесе в октябре — ноябре 1941 г. Кроме того, в этом районе немецко-фашистское командование могло достаточно широко использовать маневренные силы своей противолодочной обороны и авиации. Дополнительный порог противодействия врага советским подводным лодкам, базировавшимся на Ленинград, образовался с выходом немецко-фашистских войск на южное побережье Невской губы на участке Урицк, Новый Петергоф.

Вместе с тем значимость задачи борьбы на морских коммуникациях противника осенью 1941 г. возросла еще больше. Поэтому в середине сентября командование Краснознаменного Балтийского флота отдало распоряжение о подготовке подводных лодок к выходу в Балтийское море и Финский залив.

Осенью 1941 г. (начиная с 19 сентября) для действий на морских коммуникациях противника выходила 21 подводная лодка (4 на позиции в Балтийском море, остальные в Финском заливе). Наибольших успехов добились подводные лодки «Щ-320», «Щ-323» и «Щ-311», которые потопили 2 и повредили 1 транспорт. Всего в течение 1941 г. подводные лодки КБФ уничтожили 5 транспортов, подводную лодку, 2 танкера и повредили 1 транспорт противника.

Преодоление подводными лодками Финского залива в условиях исключительно сложной минной обстановки и самой широкой возможности для противника использовать позиционные средства ПЛЮ влекло за собой большие потери. Данное обстоятельство и наступление ледостава заставили прекратить их дальнейшие выходы. Перед этим была предпринята попытка, носившая экспериментальный характер. Подводная лодка «К-21» 18 декабря вышла за ледоколом из Кронштадта для дальнейшего форсирования Финского залива и выхода в южную часть Балтийского моря, где она должна была находиться до мая 1942 г., т. е., другими словами, действовать автономно в течение пяти месяцев. Однако вследствие повреждения льдом надстройки при движении «К-21» от Кронштадта до о. Лавенсари дальнейший поход лодки был отменен.

Почти полугодовой опыт боевого использования подводных лодок на морских коммуникациях в Балтийском море в 1941 г. позволяет сделать следующие краткие обобщения:

— коммуникации противника в начале войны не были выявлены с достаточной определенностью, что являлось следствием [249] серьезных недостатков в организации всех видов разведки, и в первую очередь воздушной;

— позиционный метод использования подводных лодок в Балтийском море не мог обеспечить должной успешности их действий по ряду причин (малая вероятность обнаружения объектов атаки даже в пределах относительно узкой полосы возможного их движения, увеличение плотности наблюдения ПЛЮ, облегчавшей обнаружение лодки, находившейся на ограниченной позиции);

— стрельба по цели одиночными торпедами не обеспечивала достаточной успешности и практически снижала ударные возможности подводной лодки;

— при отсутствии баз, позволявших выход подводных лодок непосредственно в Балтийское море, мероприятия по обеспечению их выхода-возвращения, а также движения в Финском заливе, требовали организации надежного эскортирования, разведки системы ПЛО противника и соответствующих мер противодействия — хотя бы неприятельскому наблюдению.

Опыт боевых действий подводных лодок в течение первого полугодия войны вскрыл явное несоответствие в развитии сил КБФ, впрочем, как и сил других флотов, и сил, необходимых для обеспечения их боевой и даже повседневной деятельности. Вследствие этого подводные лодки, вышедшие в октябре — ноябре из Кронштадта и Лавенсари, следовали до меридиана маяка Кери в системе конвоев, отправлявшихся для эвакуации гарнизона Ханко, а затем рекомендованными курсами без эскорта.

Героические прорывы подводных лодок через противолодочные позиции Финского залива навсегда войдут в историю Военно-Морского Флота СССР как пример высокой доблести их личного состава.

Как уже отмечалось, в первое военное полугодие немецко-фашистское командование стремилось пресечь выход в Балтику подводных лодок КБФ дополнительными минными постановками в Финском заливе. До весны 1942 г. оно не предпринимало мер для организации позиционной противолодочной обороны в Финском заливе, так как не располагало необходимым количеством ни противолодочных сетей, ни противолодочных кораблей. Малые шюцкоровские катера, которые имел финский флот, оказались малопригодны к несению противолодочной службы. Что касается технических средств наблюдения за подводными лодками, то и они в 1941 г. были у немцев далеко не совершенными. Они располагали гидроакустической станцией «Sg» («Suchgerat»), для поиска подводных лодок и мин, «US» («U — bootsuchgerat») — для поиска Подводных лодок и шумопеленгатором с поворотной базой [250] «КДВ» («Kristalldrenbase basic»)^[221]. Основная поисковая станция типа «Sg», подобие «Асдика», допускала поиск на скорости около 12 узлов и обладала дальностью действия порядка 5 каб. Однако, судя по тому, что в 1941 г. при обнаружении наших подводных лодок немцы производили бомбометание по значительной площади, точность действия станции «Sg» была незначительной.

Идея создания противолодочного рубежа, надежно преграждавшего доступ советским подводным лодкам в Балтийское море, возникла у противника в конце 1941 — начале 1942 г. Конкретные переговоры об этом между немецко-фашистским и финским командованием были начаты в феврале 1942 г.

С наступлением ледостава началась борьба за острова Гогландского плеса, которые имели большое значение для обеих сторон. Врагу они обеспечивали устойчивость предполагаемого противолодочного рубежа на линии о. Гогланд — Малый Тютерс, Краснознаменному Балтийскому флоту — сохранение благоприятного оперативного режима на этом плесе. Командование КБФ, отлично понимая значение островов Гогланд и Большой Тютерс, оставленных в начале декабря, приняло решение с улучшением обстановки под Ленинградом занять их снова. Эта задача была решена внезапными ударами морской пехоты 31 декабря 1941 г. и 2 января 1942 г. Противник, располагавший базами и опорными пунктами на обоих берегах Финского залива в непосредственной близости к этим островам, естественно, не смирился с их потерей. 6 февраля по указанию Гитлера командующему группой армий «Север» было приказано в феврале или марте занять острова Сескар, Пенисари, Лавенсари и Большой Тютерс. Кроме того, финны хотели занять о. Гогланд, который, несомненно, являлся опорой любой оборонительной

позиции в восточной половине Финского залива. 27 марта после упорного боя финны заняли этот остров. 3 апреля немецко-финский отряд, насчитывавший более 1500 человек, начал наступление на Большой Тютерс. Четверо суток этот остров удерживал гарнизон, насчитывавший менее 100 человек.

В начале апреля командование КБФ предприняло несколько попыток вернуть оба острова. Однако из-за некоторых тактических ошибок, а главным образом из-за тяжелых метеорологических условий эти попытки оказались безуспешными. В сложившихся условиях командование КБФ приказало усилить укрепления островов Лавенсари и Сескар, а также оборудовать передовую позицию в восточной части Финского залива, что сыграло значительную роль в обеспечении [251] действий подводных лодок и торпедных катеров на дальних и ближних коммуникациях противника.

Потеря островов Гогланд и Большой Тютерс усложнила действия сил Краснознаменного Балтийского флота на морских коммуникациях. Уже в ходе боев за острова германское и финское командования начали в больших масштабах готовить силы для оборудования противолодочной позиции от Хапасарских шхер до Кискольского рифа. Кроме того, они приступили к подготовке оборудования противолодочной позиции на рубеже Нарген, Порккала-Удд. В апреле 1942 г. на островах и побережье противник установил несколько шумо-пеленгаторных и радиопеленгаторных станций (на о. Гогланд три и по одной в районах Ино, Макилуотто, Порвоо и Руссаре). Немецко-фашистское военно-морское командование с присущей ему самоуверенностью утверждало, что с помощью мин заграждения и катеров — охотников за подводными лодками оно создаст непреодолимую преграду, воспрепятствующую выход советских подводных лодок в Балтийское море. Финское военно-морское командование считало, что надежной преградой для подводных лодок могут служить сетевые заграждения, поставленные от поверхности до дна залива [222].

Позднее освобождение Финского залива, особенно его восточной части, от сплошного льда задержало немецко-фашистские минные постановки по плану оборудования Гогландской и Нарген-Порккалауддской противолодочных позиций. Они начались только 9 мая. Всего в течение весны, лета и осени 1942 г. противник поставил в Финском заливе 10726 мин (из них около 500 неконтактных) и 2580 минных защитников [223]. В это число не входят мины, поставленные немецкой авиацией в Кронштадтской бухте (около 140 мин). В некоторых зарубежных источниках приводятся несколько иные цифры — 12873 мины [224] (в том числе, по-видимому, и минных защитников). Для суждения о плотности поставленных заграждений следует вспомнить, что между выходами из Хапасарских шхер и о. Гогланд противник поставил более 2000 контактных и антенных мин, а от о. Гогланд до Кискольского рифа — свыше 10000 таких же мин. Величина минных интервалов была различной (от 22 до 150 м, а в некоторых заграждениях и больше). Но сама ширина Финского залива на Восточном и Западном Гогландском плесах способствовала увеличению вероятности встречи корабля, форсирующего минную позицию, с заграждением. Так, вероятность встречи подводной лодки с заграждением из обычных контактных мин, поставленным немцами к юго-востоку от о. Гогланд [252] (длина заграждения 6 миль, минные интервалы 22-44 м [225]) при всех возможных направлениях движения лодки была порядка 0,3-0,6, а вероятность встречи ее с миной — порядка 0,25-0,35 при самых оптимальных углах встречи с заграждением.

Противник не ошибался в своем предположении, что с наступлением весенне-летней кампании силы Краснознаменного Балтийского флота снова приступят к действиям на вражеских морских коммуникациях. Тщательно разработанная и подготовленная немецко-фашистским командованием операция «Айсштосс» по уничтожению боевых кораблей КБФ в Кронштадте и Ленинграде не достигла своей цели. Германскому командованию не

удалось вывести из строя ни надводные, ни подводные силы КБФ. Это признают и сами немцы {226}.

Помимо создания противолодочных позиций на меридиане о. Гогланд и Нарген, Порккала-Удд гитлеровцы приступили к операции по минированию с воздуха фарватеров в островном районе и у Кронштадта, стремясь тем самым помешать развертыванию надводных и подводных сил КБФ. С конца мая 1942 г. до середины июня авиация противника произвела с этой целью 12 групповых налетов. Только в 4 ночных налетах немецкая миноносная авиация сбросила в районе Кронштадта 144 донные неконтактные мины. По данным постов противоминного наблюдения, противник сбросил около 250-300 мин. Однако операция по засорению минами выхода из главной базы КБФ оказалась безуспешной. По существу, немецко-фашистское командование предприняло эту операцию без основательного расчета, так как для сколь-нибудь эффективного засорения даже незначительного по размерам участка на створном фарватере Кронштадта нужно было бы сбросить мин значительно больше. К тому же немцы запоздали с постановкой мин, начав ее в конце мая, т. е. уже в период белых ночей.

Чтобы прервать связь между Кронштадтом и Ленинградом, где базировалась большая часть подводных лодок, противник, вышедший осенью 1941 г. в район Стрельна, Новый Петергоф, начал минировать Морской канал. Первые постановки он провел еще зимой с появлением ледового покрова. Хотя эти минные постановки создали значительные трудности для КБФ, противник не смог добиться желаемой цели. И снова причина неуспеха крылась в поспешном применении нового приема (постановки мин с десантных понтонов) без должного накопления необходимых для этого средств. Такие постановки могли дать необходимый эффект лишь при разовом использовании не 5-10, а не менее 100-150 мин. Торопливость [253] в использовании новых средств и недооценка значения их массирования как одного из важнейших факторов, обеспечивающих успех в современных условиях, часто являлись существенным недостатком в решениях германского командования.

Исходя из общих стратегических задач, стоявших перед Военно-Морским Флотом СССР, Народный комиссар ВМФ в своей директиве флотам подчеркивал значимость выполнения задачи борьбы на морских коммуникациях противника. 14 марта 1942 г. Военный совет Краснознаменного Балтийского флота поставил бригаде подводных лодок следующие задачи: уничтожение транспортов и кораблей противника в Балтийском море, постановка мин на его коммуникациях, выявление путей движения неприятельских кораблей, фарватеров и системы ПЛО в Финском заливе {227}. Кроме того, подводным лодкам 27 марта была поставлена задача не допустить прорыва крупных надводных сил противника в восточную часть Финского залива. Предусматривалось, что форсирование от о. Гогланд до устья Финского залива подводные лодки будут производить самостоятельно. Весь боевой состав подводных лодок, выделенных для этих действий, был разделен на три эшелона {228}. Предполагалось, что подводные лодки будут почти непрерывно воздействовать на морские коммуникации противника в течение шести месяцев. Учитывая значение этих коммуникаций для питания германской промышленности и левого фланга сухопутного фронта, задача, возложенная на бригаду подводных лодок, казалось, оправдывала риск, с которым было связано ее выполнение. Этот риск мог быть в значительной степени уменьшен своевременным проведением необходимых мероприятий по предварительному и непосредственному обеспечению форсирования подводными лодками Финского залива. Но, как уже говорилось выше, директива Военного совета КБФ предписывала подводным лодкам форсировать Финский залив самостоятельно.

Следует заметить, что план, разработанный к 20 апреля штабом бригады подводных лодок совместно со штабом КБФ, предусматривал оперативное обеспечение действий подводных лодок и даже взаимодействие их с авиацией. На ВВС КБФ возлагалась разведка системы дозорной службы и противолодочной обороны противника перед выходом лодок первого эшелона и нанесение ударов (в пределах оперативного радиуса) в районе Кальмарзунда, в шхерах, у побережья Балтийского моря, Ботнического и Рижского заливов и по неприятельским корабельным дозорам с целью обеспечения движения подводных лодок. В частности, за несколько [254] дней до начала форсирования подводными лодками первого эшелона Финского залива авиация КБФ должна была нанести предварительные удары по системе дозорной и противолодочной службы противника на Западном Гогландском плесе. Наконец, план предусматривал наведение подводных лодок на объекты атак авиацией. К сожалению, все это оказалось лишь теоретическими соображениями. В силу сложившейся обстановки авиацию КБФ приходилось в значительной мере использовать на сухопутных направлениях (если в течение первого года войны на разведку в море было произведено 2015 самолето-вылетов, то на разведку на сухопутных направлениях — 4187 самолето-вылетов).

При разработке плана действий подводных лодок было составлено немало обширных конкретизирующих документов, однако обстановка при форсировании лодками залива и на позициях оказалась гораздо сложнее, чем предполагалось, и воспользоваться частью разработанных документов не пришлось.

В качестве основного план предусматривал позиционный метод действий подводных лодок на морских коммуникациях противника. В какой-то мере учитывалась организация взаимодействия подводных лодок с авиацией в светлое время суток, но при этом командирам лодок рекомендовалось всплывать в надводное положение только в условиях малой видимости. Отсутствие на подводных лодках выдвижных перископных антенн исключало безопасную радиосвязь их с самолетами в светлое время суток.

Оборудование противолодочных позиций противником в Финском заливе и, более того, подготовка к этим действиям, выражавшаяся в последовательном сосредоточении противолодочных кораблей, катеров, заградителей и тральщиков, в значительной мере были известны советскому командованию, которое наметило соответствующие ответные меры. Так, 27 февраля 1942 г. по приказанию Ставки была создана специальная авиагруппа резерва Главного Командования из пяти бомбардировочных и минно-торпедных и пяти истребительных авиаполков. В ее задачу входили удары по морским коммуникациям противника на Балтийском море и по его берегам. Группа должна была взаимодействовать с бомбардировочной и минно-торпедной авиацией КБФ, которая также усиливалась самолетами-торпедоносцами и бомбардировщиками. Решение об организации мощной авиагруппы и замысел использования ее были весьма целесообразными. Намечавшиеся удары по базам противника в Финском и Ботническом заливах позволяли сразу решать задачу борьбы с морскими перевозками и вместе с тем задачу ослабления сил его противолодочной обороны, находившихся в этих базах. Наличие такой группы позволяло также периодически [255] «выметать» (в пределах радиуса ее действий) надводные силы противолодочной обороны противника в интересах действий своих подводных лодок. Наконец, пять истребительных авиационных полков могли если не исключить вовсе превосходство противника в воздухе над Финским заливом, то во всяком случае нейтрализовать его. Однако развертывание авиагруппы РГК задержалось до июня 1942 г., а затем эта группа частично перебазировалась на Север [229].

В мае авиация КБФ начала наносить эпизодические удары по кораблям, а затем и по некоторым базам противника в Финском заливе. Но эти удары не могли изменить обстановку, так как в своем большинстве они были маломощными. Только удар по порту Котка 24 июня, в котором участвовала авиация и Ленинградского фронта (141 самолет), оказался достаточно эффективным.

Действия сторон в течение времени, предшествовавшего возобновлению борьбы на морских коммуникациях летом и осенью 1942 г., носили характер предварительных ударов, целеустремленных на создание лодкам благоприятного исходного положения. Немецко-фашистское командование стремилось в этот период обеспечить наибольшую глубину и устойчивость своей противолодочной обороны, блокировать советские надводные силы; Краснознаменный Балтийский флот, в пределах своих возможностей, сделал несколько попыток ослабить противолодочную оборону противника. Конечно, эти попытки нельзя признать достаточными, однако нельзя не считаться с важными факторами, оказывавшими влияние на характер и масштабы борьбы с системой немецко-финской противолодочной обороны: превосходством неприятельской авиации в воздухе и сложной минной обстановкой в Финском заливе, усугублявшейся недостатком тральщиков на КБФ. Превосходство противника сказывалось на характере действий советской авиации и надводных сил, которые могли бы служить мощным средством подавления вражеских кораблей и катеров ПЛО. Сложная минная обстановка в еще большей степени ограничивала действия надводных сил КБФ. Таким образом, противник оказывался в более выгодном положении.

Развертывание подводных лодок первого эшелона по ряду причин, в том числе и из-за неприятельских минных постановок с воздуха, задержалось почти на месяц. Первой в море вышла подводная лодка «М-97», которой была поручена разведка ПЛО противника на Западном Гогландском плесе (фактически она действовала только на Восточном Гогландском плесе и никаких новых разведывательных данных не дала). Остальные подводные лодки первого эшелона [256] выходили одиночно и небольшими группами в течение июня — в начале июля. Из 11 подводных лодок, запланированных к выходу, отправились в море 9. Все они, успешно форсировав противолодочный рубеж в Финском заливе, заняли свои позиции.

Форсирование Гогландской противолодочной позиции командиром подводных лодок осуществляли по нескольким направлениям, исходя из рекомендованных им вариантов.

Запаздывание с выходом подводных лодок первого эшелона несколько усложнило им форсирование залива, так как продолжительность темного времени в июне — июле была порядка 1-3 часов, тогда как для полной зарядки аккумуляторов требовалось около 7 часов работы двигателей. Несмотря на исключительно сложную обстановку не только при форсировании противолодочных позиций противника, но и при подходах к ним, навигационно-гидрографические трудности и, наконец, неблагоприятные условия белых ночей, подводные лодки КБФ, которые противник считал надежно заблокированными, все же появились в Балтийском море и создали там реальную угрозу вражеским коммуникациям. Наличие подводных лодок сначала в западной части Финского залива, а затем и в Балтийском море от Або-Аландских шхер до о. Борнхольм, естественно, вызывало тревогу у врага. Немецкое и финское командования поспешили усилить сторожевое противолодочное охранение в районах Нарген, Порккала-Удд и Хапасарских шхер.

Одним из характерных моментов, показывающих, какое значение могло бы иметь мощное авиационное воздействие на систему сторожевого противолодочного охранения

противника, может служить тот факт, что в результате удачных нападений групп самолетов КБФ на 1-ю флотилию немецких катеров-тральщиков в Нарвском заливе эта флотилия была перебазирована в финские шхеры [{230}](#).

Активизация сил противолодочного охранения противника на передней кромке его Гогландской позиции и легких сил КБФ, обеспечивавших благоприятный режим в районе о. Лавенсари — о. Сескар, приводила к ряду боевых столкновений между ними.

Успешные действия советских подводных лодок в Балтийском море заставили германское военно-морское командование перейти к системе конвоев, значительно усилить их походное охранение, привлекая для этого миноносцы и сторожевые корабли. В какой-то мере усилились и действия немецкой авиации. Однако особенности в организации взаимодействия немецких военно-морских сил и люфтваффе, как уже [257] отмечалось, не способствовали ни масштабам, ни темпам этого усиления.

Обнаружение подводных лодок первого эшелона сначала в Финском заливе, а затем и в Балтийском море создало у противника преувеличенное представление об их количестве. Немецкая разведывательная служба уже в середине июня засекала одновременно 14 подводных лодок [{231}](#). Подводные лодки первого эшелона уничтожили в Балтийском море и Финском заливе 11 транспортов и повредили один. 50 раз они выходили в атаку на обнаруженные вражеские транспорты и корабли, израсходовав при этом 47 торпед, т. е. 30% боезапаса. Полностью торпедный запас был израсходован только подводными лодками «Щ-317» и «С-7».

В ряде случаев одиночные транспорты противника обстреливались артиллерийским огнем. Так, подводная лодка «Щ-304» 16 июня пыталась артиллерийским огнем уничтожить неприятельский транспорт. Подводная лодка «С-7» 5 августа в районе маяка Ужава потопила артиллерийским огнем финский транспорт «Похьянлахти», а за несколько дней до этого (27 июля) повредила другой неприятельский транспорт, вынудив его выброситься на берег.

Если артиллерийская атака одиночно следовавших транспортов в средней части Балтийского моря оправдывалась малой вероятностью быстрого прибытия к месту боевого столкновения сил противолодочной обороны противника и еще меньшей вероятностью успешного поиска ими атаковавшей подводной лодки, то несколько по-иному дело обстояло в средней части Финского залива. Здесь силы противолодочной обороны по вызову могли прибыть очень скоро. Вместе с тем условия района действий, главным образом позиционное противолодочное оборудование, предельно стесняли быстрый отход подводной лодки от места неудавшейся артиллерийской атаки. Именно так и произошло 16 июня 1942 г. с подводной лодкой «Щ-304», обстрелявшей транспорт противника (по-видимому, это был не транспорт, а переоборудованный немецкий надводный заградитель «Кайзер») [{232}](#). Вражеское судно первым открыло огонь, чем вынудило всплывшую лодку к срочному погружению, а прибывшие через 20-25 минут противолодочные силы преследовали лодку в течение длительного времени.

Подводные лодки первого эшелона, самостоятельно форсировавшие противолодочный рубеж Финского залива и практически сами нащупавшие направленность, режим и характер действий противника на его морских коммуникациях, блестяще выполнили свою задачу, несмотря на исключительно сложную [258] обстановку. Естественно, что при этом они понесли и некоторые потери. Ни одна из подводных лодок этого эшелона при форсировании залива не погибла на минах. Сказался опыт, приобретенный их командирами в 1941 г.

Как уже было сказано, развертывание подводных лодок первого эшелона задержалось, вследствие чего несколько нарушились планируемые сроки возвращения последних групп с моря. Это, в свою очередь, задержало до 9 августа развертывание подводных лодок второго эшелона, так как Военный совет КБФ считал возможным начать движение их после возвращения лодок первого эшелона. Было ли это решение целесообразным и не следовало ли начать развертывание второго эшелона, не ожидая возвращения последних лодок предыдущего? На наш взгляд, на этот вопрос можно ответить следующим образом. Примерно двухнедельный перерыв в действиях подводных лодок на коммуникациях теоретически, казалось бы, не оправдывался, но практически нужно было считаться с условиями Финского залива, одновременное форсирование которого возвращающимися лодками первого и выходящими второго эшелона увеличивало вероятность их обнаружения силами ПЛО противника. Кроме того, возвращающиеся и выходящие лодки одновременно подвергались риску встречи с новыми средствами противолодочного заграждения, которые могли быть поставлены противником. Наконец, возникал риск случайных встреч наших подводных лодок. Ко всему этому следует добавить, что сил обеспечения, главным образом тральщиков, для почти одновременной встречи и вывода подводных лодок у КБФ не хватало.

Опыт действий лодок первого эшелона снова говорил об использовании немцами шведских территориальных вод. В связи с этим число позиций было уменьшено. Соответственно отпала необходимость отправлять для действий на коммуникациях 14 подводных лодок, готовых к выходу. Поэтому вначале предполагалось развернуть 7 лодок. Несколько позже Военный совет КБФ решил довести состав второго эшелона до 10 подводных лодок.

Противник, непрерывно совершенствовавший оборудование своих противолодочных позиций, сразу после обнаружения в балтийском море подводных лодок первого эшелона начал дополнительные минные постановки. Система минных заграждений «Зееигль» (юго-восточнее о. Гогланд), где до конца мая было поставлено 2522 мины, сначала была усилена рядом постановок, которые довели число мин до 5779, а число минных защитников до 1450, а затем пополнена новыми минами. Плотность этой системы значительно возросла (на некоторых заграждениях горизонтальный и вертикальный минные интервалы составляли 25 м). Финны усилили свое заграждение «Рукаярви» (северо-восточнее о. Гогланд) и начали постановки [259] на Сескарском плесе, т. е. на пути движения наших кораблей {233}. В июле вся эта система, носившая общее название «Сауна», была готова.

В системе Гогландской противолодочной позиции немало важную роль играл о. Соммерс, служивший как бы выносным постом наблюдения за движением советских кораблей и подводных лодок на Восточном Гогландском плесе. 8-10 июля силы КБФ предприняли неудачную попытку овладеть этим островом. Чтобы устранить угрозу новых высадок десантов на Соммерс, финны вскоре поставили восточнее и южнее его минные заграждения «Онтаярви» и «Норппе» {234}.

Несмотря на усиление минных заграждений и, казалось бы, исключительно благоприятные для противника географические и навигационно-гидрографические условия, организация его противолодочной обороны имела немало недостатков. Среди них — весьма незначительное количество противолодочных сетей, запоздание с постановкой антенных мин, невысокий уровень подготовки личного состава противолодочных кораблей и катеров, относительная слабость технических средств наблюдения и, наконец, отсутствие флотской противолодочной авиации.

Развертывание второго эшелона подводных лодок КБФ началось 16 августа 1942 г. выходом из Кронштадта «Л-3» и «М-96». Чтобы исключить шаблон, который мог оказаться на руку врагу, районы зарядки были несколько изменены. По-прежнему всем командирам подводных лодок рекомендовалось при форсировании Финского залива следовать на предельно возможных глубинах, а при возвращении выходить в один из трех районов встречи, расположенных на Восточном Гогландском плесе к западу и северо-западу от о. Лавенсари. Переход от Кронштадта до Лавенсари подводные лодки совершали в надводном положении, следуя за тралами в сопровождении противолодочных катеров.

Подводной лодке «Л-3» удалось скрытно пройти Финский залив, и 14 августа она вышла в Балтийское море. В действиях этой лодки имелись определенные особенности, на которых следует остановиться. Первая из них — правильная и самокритичная оценка командиром лодки степени боевой подготовки личного состава. Когда после атаки одного из танкеров «Л-3» вследствие ошибок в управлении почти полностью всплыла в надводное положение, рискуя быть уничтоженной кораблями охранения противника, командир «Л-3» капитан 2-го ранга П. Д. Грищенко решил отойти в среднюю часть Балтийского моря для тренировки. Случаи произвольных [260] всплытий под боевую рубку после выпуска торпед были и у подводных лодок первого эшелона. Вторая весьма положительная особенность — стремление командира «Л-3» действовать не вслепую, а после разведки «на себя» — обеспечивала успешность последующих действий. Выявив рекомендованные курсы транспортов противника в районе мыса Аркона, командир «Л-3» поставил на них несколько минных банок и затем продолжал действовать в торпедном варианте.

Достаточно успешными были действия и других подводных лодок второго эшелона, которые в общей сложности уничтожили 14 транспортов, израсходовав для этой цели 46 торпед.

Характерным в боевой деятельности второго эшелона подводных лодок было то, что они одновременно действовали на достаточно широком фронте — от Ботники до о. Борнхольм. Бесспорно, появление советских подводных лодок в Ботническом заливе также таило большую угрозу для противника, не успевшего или не сумевшего организовать надежного противолодочного рубежа на подходах к этому заливу. Пролив Южный Кваркен подводная лодка «С-13» проходила относительно свободно, испытывав лишь навигационные трудности, а не противодействие ПЛО противника.

Говоря о действиях лодок второго эшелона, нельзя не отметить, что они весьма целесообразно использовали опыт первого эшелона не только в отношении форсирования Финского залива, но и пребывания их на позициях. К тому же сами позиции для подводных лодок второго эшелона были нарезаны с учетом опыта первого эшелона. Ко времени выхода лодок второго эшелона закончился период белых ночей в Финском заливе, а это обстоятельство весьма расширяло диапазон возможностей командиров подводных лодок.

Оценивая действия подводных лодок второго эшелона, нельзя не считаться с тем, что и противник накопил некоторый опыт и значительно усилил свою противолодочную оборону. Выше уже говорилось о ряде поставленных им минных заграждений (в некоторых из них были включены антенные и неконтактные мины), об увеличении состава сторожевого противолодочного охранения (дозоров), об использовании финских подводных лодок для борьбы с советскими подводными лодками. Подводные лодки второго эшелона, как и лодки первого, с момента выхода с рейда о. Лавенсари и до отхода к назначенному району возвращения сами обеспечивали себя (в том числе и разведкой).

Отдельные удары авиации КБФ по противолодочным дозорам противника в районе о. Гогланд и Нарвском заливе, выходы подводных лодок на Восточный Гогландский плес за тралами и некоторые другие [261]

обеспечивающие мероприятия в лучшем случае являлись полумерами. Относительно незначительные потери, понесенные вторым эшелоном, свидетельствуют, с одной стороны, о тактическом искусстве командиров подводных лодок, а с другой — о недостатках в организации противолодочных дозоров и поисковых групп у противника. Вместо настойчивого выжидания и продолжения поиска неприятельские поисково-ударные группы часто с излишней оптимистичностью оценивали результаты своего бомбометания и доносили о гибели советской подводной лодки.

Подводным лодкам третьего эшелона, самого большого по численности (16 подводных лодок), пришлось действовать в наиболее трудных во всех отношениях условиях. Во второй половине сентября, когда начался последовательный выход подводных лодок этого эшелона, противник усилил свои минные заграждения на 1667 мин (в том числе около 250 неконтактных), поставил некоторое количество сетей (в частности, к северу от о. Гогланд и в районе Кальбодагрунда), усилил свои противолодочные ударно-поисковые группы (в том числе и авиационные).

Таким образом, подводным лодкам третьего эшелона при форсировании Финского залива пришлось встретиться с новыми трудностями. Правда, метеорологические условия наступавшей осени и быстрое увеличение темного времени суток благоприятствовали их действиям, снижая возможности маневренных сил противолодочной обороны.

Военный совет КБФ принял решение начать выход подводных лодок третьего эшелона, не ожидая возвращения последних лодок второго эшелона. В середине сентября он ориентировал командиров подводных лодок третьего эшелона об обстановке, сообщив им последние данные об усилении противолодочной обороны противника, дал им ряд указаний об изменении организации выхода-возвращения подводных лодок, о новых районах для зарядки аккумуляторов. Вместе с тем Военный совет приказал авиации и надводным силам, которыми располагал Островной укрепленный сектор, решительными действиями подавлять и уничтожать корабли противника в районе между островами Гогланд и Большой Тютерс.

Характерным при планировании действий лодок третьего эшелона было стремление достигнуть непрерывности воздействия на судоходство противника в определенных районах. При разработке плана действий третьего эшелона в какой-то мере был учтен опыт предыдущих эшелонов. Но, повторяем, только в какой-то мере. Подводные лодки третьего эшелона не посылались в район Хельсинки, Таллин, где опасность для них была особенно велика. Позиционный метод продолжал оставаться основным, тогда как в условиях ограниченного по [262] размерам Балтийского морского театра и особенностей обстановки на нем он с первых же месяцев войны стеснял инициативу командиров подводных лодок, заставляя их ожидать, а не искать противника. Наконец, появление подводных лодок на одних и тех же позициях облегчало действия вражеской противолодочной обороны.

При планировании действий третьего эшелона предусматривались сокращение числа обязательных донесений по радио, применение бесквитанционных передач, использование таблиц условных сигналов и некоторые другие изменения в организации радиосвязи.

Командирам подводных лодок третьего эшелона рекомендовалось учесть опыт некоторых подводных лодок второго эшелона, использовавших для прорыва Северный Гогландский проход и державшихся возможно ближе к опушке шхер. При движении южнее о. Гогланд рекомендовалось прорываться между Б. Викола и о. Тютерс. Эти советы в середине сентября еще были достаточно обоснованны, но вскоре противник, тоже наблюдавший за движением лодок второго эшелона, поставил в Северном Гогландском проходе противолодочную сеть. Факт этот остался незамеченным, так как КБФ не мог организовать непрерывную и достаточно надежную разведку противолодочной системы противника, не имея для того необходимых средств (самолетов-миноискателей {235} и гидроакустических миноискателей). Авиация КБФ вела разведку в светлое время суток и ночью, но эта разведка могла сообщать лишь данные о расположении надводных сил ПЛО противника.

Предпринимались попытки обеспечить прорыв подводных лодок силой. Так, в августе, т. е. в период выхода подводных лодок второго эшелона, предполагался выход отряда надводных сил к островам Гогланд и Большой Тютерс для подавления противолодочных сил противника. Однако выход сторожевого корабля «Буря» и быстроходного тральщика «Фугас» со сторожевыми и торпедными катерами, закончившийся гибелью обоих кораблей в ночь на 24 августа, заставил временно отказаться от этой попытки.

Первая группа лодок третьего эшелона (5 лодок) начала выход из баз 15-23 сентября, вторая (4 лодки) — 1-10 октября и, наконец, третья (7 лодок) — 17 октября — 4 ноября. Наступление зимы и приближение ледостава в Финском заливе заставили к началу декабря прекратить действия подводных лодок на неприятельских морских коммуникациях и возвратить их в базы. [263]

Подводным лодкам третьего эшелона удалось уничтожить около 15-17 транспортов и несколько небольших боевых кораблей. Кроме того, есть все основания считать, что некоторое количество транспортов и подводных лодок противника погибло или подорвалось на минах, ранее поставленных «Л-3». Всего подводные лодки третьего эшелона выходили в атаку на обнаруженные транспорты и боевые корабли в 68 случаях, но только в 35 из них довели атаку до выпуска торпед.

Успех действий третьего эшелона подводных лодок был достигнут дорогой ценой. При форсировании противолодочного рубежа в Финском заливе погибло несколько лодок. Тяжесть потерь усугублялась тем, что флот лишился опытных командиров и экипажей, неоднократно форсировавших Финский залив. Иногда причиной этих потерь считают ошибки командиров подводных лодок, добившихся успеха при предыдущих форсированиях Финского залива. Но если эта причина в какой-то мере и имела место, то была далеко не решающей. Нельзя не считаться с возростающей эффективностью неприятельского противодействия. Вместе с тем следует отметить, что многочисленные сообщения противника о потоплении советских подводных лодок немецкими и финскими самолетами, о потоплении их глубинными бомбами сторожевых кораблей оказались ложными.

Германское военно-морское командование, достаточно оптимистически оценивавшее безопасность немецкого судоходства на Балтике, было очень обеспокоено действиями советских подводных лодок, уничтоживших в 1942 г. по крайней мере 50-60 транспортов.

В сентябре у немецко-фашистского командования возникли трудности с организацией конвойной службы, так как у него не хватало кораблей и катеров для походного охранения транспортов. Ощущался острый недостаток в противолодочной авиации.

Вследствие этих затруднений в немецких и северных финских портах скопилось много транспортов, ожидавших очереди выхода {236}. По свидетельству самих немцев, обеспечение конвоев потребовало от них 203 боевых корабля и некоторого количества вспомогательных судов {237}, значительная часть которых была взята из группы военно-морских сил «Запад», что, несомненно, сказывалось на обеспечении действий немецких подводных лодок в Атлантике, куда они выходили из баз оккупированной части Франции.

Действия советских подводных лодок в 1942 г. на Балтийском море, продолжавшиеся свыше шести месяцев, заставили [264] германское высшее главнокомандование усомниться в докладах адмирала Редера о надежном блокировании Краснознаменного Балтийского флота и в реляциях командующего 1-м воздушным флотом об успехе операции «Айсштосс». Если появление лодок первого эшелона в Балтийском море можно было объяснить случайностью, то выходы второго и третьего эшелонов оно рассматривало как систему советских наступательных действий на германских морских коммуникациях, а также как недостаточную организацию немецко-финской противолодочной позиционной обороны в Финском заливе.

Немецко-фашистское руководство войной на море осенью 1942 г. приняло меры по подготовке к дальнейшему усилению своих противолодочных рубежей. Оно решило с весны 1943г. «герметически» закрыть подводным лодкам выход из Финского залива сетевыми заграждениями и дальнейшим уплотнением минных полей.

С наступлением весны 1943 г. противник стал торопиться с постановкой сетевых заграждений, опасаясь возможности прорыва советских подводных лодок. В апреле 1943 г. он поставил между о. Нарген и Порккала двойные противолодочные сети глубиной около 60 м и протяженностью по фронту около 30 миль. Сетевое заграждение дополнили несколько минных заграждений {238}. Были значительно усилены минные заграждения «Насхорн» (между Порккала и о. Нарген), «Зееигль» (Хапасарские шхеры, о. Гогланд, Нарвский залив) и некоторые другие заграждения (в частности, «Рукоярви» — северо-восточнее о. Гогланд). Чтобы обеспечить устойчивость противолодочных сетей в условиях непогоды, их не углубили до самого дна, а образовавшуюся придонную щель прикрыли 200 донными минами, исключавшими проход лодок под сетью.

Постановки сетевых и минных заграждений завершились к 9 мая. Всего было поставлено 9834 мины и 1244 минных защитника {239}. Одновременно немцы и финны произвели несколько активных минных постановок на Сескарском плесе, у о. Лавенсари и на подходах к Кронштадту, которые не причинили вреда кораблям КБФ.

В ночь на 21 и на 22 апреля 66 немецких самолетов Ю-88 и Хе-111 сбросили в районе Кронштадта около 85 мин, из них при постановке взорвалось почти 50. Такое количество самовзрывов мин при постановке можно объяснить тем, что сбрасывавшие их самолеты не выдерживали необходимой высоты. [265]

Усиление противолодочного рубежа в Финском заливе весной 1943 г., о чем имелись достаточно достоверные данные разведки, практически исключило использование подводных лодок КБФ на морских коммуникациях в Балтийском море.

Эта задача, однако, с подводных лодок КБФ снята не была. Первая группа подводных лодок отошла от о. Лавенсари 7-9 мая. Только одна из лодок этой группы — «Щ-303» — возвратилась назад. Форсировав Гогландскую противолодочную позицию, командир «Щ-303» неоднократно пытался преодолеть Нарген-Порккалауддскую позицию, но сделать этого не смог и, получив разрешение, возвратился в Кронштадт. В августе с целью

разведки в районе к западу от о. Гогланд вышли подводные лодки «С-9» и «С-12», которые погибли на минах. Подводные лодки «М-90», «М-96» и «М-102», выходявшие на разведку Гогландского плеса и Нарвского залива, благополучно возвратились в базу.

Дальнейшие попытки форсировать Финский залив при такой плотности противолодочного рубежа не имели смысла. Чтобы обеспечить выход подводных лодок в Балтийское море, надо было либо уничтожить противолодочный рубеж силой, либо создать обходные пути, что было возможно только в результате овладения южным или северным побережьем Финского залива. Действия подводных лодок КБФ на морских коммуникациях противника пришлось прекратить до октября 1944 г.

Крупная роль в действиях на морских коммуникациях противника в начале войны должна была принадлежать авиации. Воздушные силы КБФ, пожалуй, больше, чем подводные лодки, не говоря уже, конечно, о надводных кораблях, обладали возможностью ударов в средней части Балтийского моря. К началу войны ВВС КБФ располагали 91 самолетом типа ДБ-3 и 66 самолетами типа СБ, радиус действия которых позволял решать эту задачу. Но использованию авиации КБФ для борьбы против вражеского судоходства помешал ряд обстоятельств, в том числе важнейшие из них: необходимость использовать основные силы авиации КБФ на сухопутных направлениях и недостаточно развитая аэродромная сеть флотской авиации в Прибалтике.

Удары флотской авиации по Берлину в августе 1941 г. достаточно убедительно свидетельствовали о возможности действий самолета ДБ-3 на коммуникациях противника.

Действия авиации КБФ на морских коммуникациях и в 1942 г. были весьма ограниченными. В течение летне-осенней кампании для ударов по базам противника было совершено 428 самолето-вылетов, а для ударов по транспортам и кораблям в море — 337. Однако большинство из этих ударов совершалось малочисленными группами, а иногда и одиночными [266] самолетами (полеты самолетов-торпедоносцев на «свободную охоту»). Чтобы достичь средней части Балтийского моря, самолетам требовалось пройти более 300 миль (540 км) в зоне несомненного превосходства немецкой авиации. Самолетов штурмовой и торпедоносной авиации, наиболее необходимых для действий на ближних коммуникациях (на Западном Гогландском плесе и в Нарвском заливе), в первой половине 1942 г. было относительно мало. Наконец, объем задач авиации КБФ на сухопутном направлении продолжал оставаться большим.

В начале 1942 г. к действиям на ближних морских коммуникациях привлекалась преимущественно штурмовая авиация. Правда, первая попытка использования ее оказалась неудачной. 25 мая 1942 г. через три часа после того, как воздушная разведка обнаружила конвой противника (до 14 транспортных судов — видимо, каботажных пароходов или самоходных десантных барж — в охранении 16 сторожевых кораблей и катеров), для удара по нему вылетели 5 самолетов-штурмовиков Ил-2 и 8 самолетов-истребителей. К моменту подхода их в район о. Гогланд конвой скрылся в шхерах, и самолеты разрядились по зенитной батарее на о. Гогланд. Промежуток времени между обнаружением конвоя и подходом к месту обнаружения ударной группы был слишком велик для такого ограниченного района действий, как Финский залив. К тому же отсутствовало непрерывное наблюдение за конвоем, равно как не была организована и доразведка его в интересах удара.

Весной и летом 1942 г. действия штурмовой авиации на ближних морских коммуникациях производились на основе данных, полученных от 15-го отдельного разведывательного

авиаполка. Организация ударов в общих чертах была следующей. После вылета самолета-разведчика одна или две небольшие группы самолетов-штурмовиков приводились в 20-45-минутную готовность к вылету. По получении разведывательных данных летчикам этих групп уточнялась задача и определялись способы действий, на что уходило 15-20 минут. После этого самолеты вылетали на удар. В результате ударная группа появлялась в районе обнаружения противника в лучшем случае через полтора — два часа после его обнаружения. Опыт диктовал необходимость непосредственной связи самолета-разведчика с командованием штурмовой авиации.

Другим существенным недостатком в организации ударов штурмовой авиации была их разовость, так как самолеты-штурмовики выходили в атаку почти одновременно. Учтя и этот опыт, командование ВВС КБФ приказало наносить последовательные, несколько растянутые по времени удары небольшими эшелонированными группами самолетов. Все эти [267] меры способствовали сокращению «холостых» вылетов и росту эффективности ударов штурмовой авиации.

При осуществлении ударов самолеты-штурмовики выходили на цель преимущественно с одного направления (обычно со стороны солнца) на высоте 900-1200 м, планируя на цель и сбрасывая серии по четыре ФАБ-100 в каждой. При планировании на цель самолеты обстреливали ее реактивными снарядами и пушечно-пулеметным огнем.

Кроме штурмовой авиации на ближних морских коммуникациях противника в Финском заливе действовали одиночно и парами самолеты-торпедоносцы. Вначале они вылетали только по данным воздушной разведки. В районе поиска самолеты-торпедоносцы шли на высоте порядка 500-600 м, а с обнаружением цели снижались до 30-40 м и сбрасывали торпеды на дистанции 1500-2500 м. Такая дистанция торпедного залпа не обеспечивала необходимой вероятности попадания и поэтому вскоре была сокращена до 400-800 м.

Поиск по данным воздушной разведки был связан со значительным «мертвым» промежутком, в течение которого противник мог укрыться в шхерах или оказаться в районах с сильной ПВО. С октября 1942 г. самолеты-торпедоносцы стали применять метод «свободной охоты», заключающийся в просмотре ими определенного района Финского залива. Обычно в заданный район вылетало 2 самолета-торпедоносца, один из которых просматривал северную половину района, другой — южную. При обнаружении подходящего объекта противника самолет выходил в атаку, сбрасывая на высоте 20-40 м торпеду на дистанции 400-800 м от цели. В течение 1942 г. самолеты-торпедоносцы произвели 43 торпедные атаки.

В 1942 г. авиация КБФ уничтожила 3 транспорта (1 — не вполне достоверно), сторожевой корабль и неопознанное судно противника. Кроме того, были повреждены транспорт, миноносец и несколько других малых кораблей.

Некоторое уменьшение применения авиации КБФ на сухопутном фронте и ее численный рост позволили с весны 1943 г. значительно активизировать действия ВВС флота на морских коммуникациях, в частности расширить использование штурмовой и торпедоносной авиации. В начале весенне-летней кампании 1943 г. организация и способы действий штурмовой авиации, по существу, оставались такими же, как и осенью 1942 г. (эшелонированные действия небольшими группами). В середине лета была сформирована 9-я штурмовая авиадивизия, что позволило начиная с августа массированно использовать штурмовую авиацию на коммуникациях противника в Финском заливе. Такое применение штурмовой авиации, конечно, потребовало значительного уевершенствования [268] боевого порядка сил, выделяемых для удара. Кроме

эшелонированных ударных групп самолетов-штурмовиков стало необходимо предусматривать в боевом порядке обеспечивающие группы штурмовиков для подавления неприятельского охранения, группы истребительного прикрытия, разведывательные группы с задачей обнаружения противника и наведения на него ударных групп, а также специальные группы для контрольной разведки после удара.

Результаты массированного использования штурмовой авиации не замедлили сказаться. Эффективность ее действий заставила противника резко сократить движение кораблей на участке Нарва — Гогланд — Котка, а в светлое время суток уводить свои корабельные дозоры в шхеры и бухту Локса {240}.

Если активизация действий ВВС КБФ на морских коммуникациях в Финском заливе состояла в более частых вылетах штурмовой авиации и массированном ее использовании в пределах Финского залива, то активизация действий торпедоносной авиации выражалась в значительном расширении районов ее использования.

Во втором периоде войны ВВС КБФ была поставлена задача воздействовать на морские коммуникации противника не только в Финском заливе, но и в северной части Балтийского моря, в Ботническом и Рижском заливах. Появление советской торпедоносной авиации летом 1943 г. в Балтийском море и Ботническом заливе оказалось неожиданным для противника, который, усилив весной противолодочный рубеж в Финском заливе, в значительной мере ослабил систему походного охранения своих конвоев.

Появление первых самолетов-торпедоносцев, а затем и последующие действия 1-го минно-торпедного авиаполка вынудили немецко-фашистское командование принять ряд экстренных мер. Было усилено походное противовоздушное охранение конвоев; небольшим транспортным судам, ходившим вдоль восточного побережья Балтийского моря и в Рижском заливе, было разрешено совершать переходы только по малым глубинам; в устье Финского залива и над Рижским заливом стали патрулировать самолеты-истребители. Наконец, противник усилил систему наблюдения и оповещения по радио о полетах советских самолетов.

Основным способом действий торпедоносной авиации были крейсерские полеты. В некоторые дни на «свободную охоту» в различные районы вылетало до 5 самолетов-торпедоносцев. В крейсерские полеты над Финским заливом самолеты вылетали утром, преимущественно используя низкую облачность и пониженную видимость. До меридиана о, Гогланд или о, Лавенсари [269] самолеты-торпедоносцы сопровождалась истребителями, а дальше шли самостоятельно. Для крейсерских полетов над Балтийским морем самолеты-торпедоносцы вылетали ночью. Всего в течение второго периода войны торпедоносная авиация КБФ совершила 229 самолето-вылетов на «свободную охоту». В 93 случаях самолеты выходили в торпедные атаки, из которых 56 оказались успешными. Холостых вылетов, т. е. таких, когда противника не обнаруживали, было 36.

Авиация КБФ за кампанию 1943 г. потопила свыше 40 транспортных судов и боевых кораблей. К потерям противника на его морских коммуникациях в результате действий авиации КБФ следует отнести и потери на минах, поставленных самолетами (7 транспортов погибло, 2 повреждено). Правда, не исключено, что некоторые неприятельские суда могли подорваться на минах, поставленных сторожевыми и торпедными катерами.

Действия авиации КБФ на морских коммуникациях противника в 1943 г. достаточно определенно показали, что превосходство немецко-фашистской авиации в районе Финского залива в этот период стало сначала спорным, а затем, к осени, вовсе было утрачено. Но и в 1943 г. еще действовали две основные причины, влиявшие на масштабы использования флотской авиации на морских коммуникациях. Первая и, пожалуй, важнейшая — значительное удаление аэродромов ВВС КБФ от западной и даже восточной трасс морских коммуникаций противника, вторая — широкое (но, конечно, меньшее, чем в 1942 г.) использование флотской авиации на сухопутном направлении.

После ухода легких сил, а затем и торпедных катеров из Рижского залива и перебазирования флота в Кронштадт — Ленинград надводные корабли КБФ до осени 1944 г. действовали на неприятельских морских коммуникациях в очень небольших масштабах. По существу, это были лишь действия торпедных, а иногда и сторожевых катеров в районе Восточного Гогландского плеса и Нарвского залива.

В начале войны, в июле — августе 1941 г., торпедные и сторожевые катера поставили на опушке шхер от Ханко до Котки 250 контактных мин ^{241}, однако, несмотря на это, достичь полного перекрытия фарватеров не удалось.

Командиры финских кораблей и транспортов, зная о появлении советских торпедных и сторожевых катеров на опушке шхер, предпочитали пользоваться шхерными коммуникациями. Наиболее уязвимыми участками последних являлись узлы фарватеров и выходы из них в залив. В [270] августе — сентябре 1941 г. торпедные и сторожевые катера поставили в Выборгском заливе 11 минных банок на выходных фарватерах из шхер, и эти банки в значительной степени мешали движению неприятельских кораблей, вызвали необходимость усиленного траления, произведенного противником весной 1942 г.

К началу навигации 1942 г. бригада торпедных катеров КБФ насчитывала 40 катеров, в том числе 2 специально приспособленных для постановки мин. Бригаде были поставлены задачи: активными минными постановками затруднять противнику использование его прибрежных морских коммуникаций, нарушать его перевозки ударами по транспортам и боевым кораблям, а также действовать против них на открытых рейдах.

Серьезной помехой действиям торпедных катеров на прибрежных морских коммуникациях являлось то, что такие важные опорные пункты, как острова Гогланд, Большой Тютерс и Соммерс, опираясь на которые можно было обеспечить благоприятный оперативный режим в восточной части Финского залива, находились в руках противника. К тому же в 1942 г. противник сократил транспортные перевозки в восточной части Финского залива. Он широко использовал недоступные ни для советских подводных лодок, ни для торпедных катеров шхерные фарватеры от Або-Аландских шхер до Ханко.

В кампании 1942 г. торпедные катера совершили 141 групповой выход для поиска и уничтожения транспортных средств и боевых кораблей противника. Вследствие указанных выше причин успешность этих выходов была невелика. На эффективность действий торпедных катеров на прибрежных коммуникациях отрицательно влияли также большие временные интервалы между обнаружением объектов удара воздушной разведкой и выходом торпедных катеров, отсутствие в большинстве случаев непрерывного наблюдения за противником, найденным разведкой.

Задачи бригады торпедных катеров КБФ с началом кампании 1943 г. оставались прежними, однако значительно увеличилось число выходов на поиск противника. В

течение кампании торпедные катера выходили на поиск 43 раза и совершили 40 торпедных атак. Поиск по-прежнему совершался группами от 3 до 6 катеров. Расширилась и минная деятельность бригады. В 1943 г. она поставила 745 мин и минных защитников, в том числе неконтактных мин только 18, так как запас их все еще оставался очень малым.

Можно ли считать достаточным состав групп торпедных катеров КБФ при действиях на прибрежных морских коммуникациях в 1942-1943 гг.? Характер обстановки в восточной части Финского залива и, в частности, состав действовавших [271] в ней надводных сил противника вряд ли требовали более крупных групп. Конечно, совершенно по-иному нужно было бы решать эту задачу при движении противника хотя бы в небольших конвоях. Однако неприятель предпочитал использовать внутренние шхерные фарватеры, где риск был наименьшим.

Заканчивая краткий обзор действий торпедных катеров КБФ на коммуникациях противника в 1942-1943 гг., отметим, что многоцелевое использование (дозоры, походное охранение) увеличивало их боевое напряжение и вместе с тем сокращало моторесурс. О вредном влиянии многоцелевого использования торпедных катеров, конечно, было хорошо известно командованию. Однако обстановка в восточной части Финского залива, и в частности насыщенность ее минами, заставляла выбирать из двух зол меньшее.

Быстрое и неблагоприятное для фашистской Германии развитие военно-политической обстановки в 1944 г., являвшееся следствием мощных ударов Советских Вооруженных Сил, сказалось на характере немецких грузовых и войсковых перевозок на Балтийском море. Немецко-фашистское командование было вынуждено перенацелить свои морские перевозки на эвакуацию войск, материально-технических средств и грузов группы армий «Север» на запад, в германские порты Балтийского моря.

Благодаря быстрому и коренному изменению обстановки на морском театре Краснознаменный Балтийский флот приобрел благоприятные возможности для действий на морских коммуникациях противника. По мере дальнейшего продвижения советских войск на запад эти возможности для авиации и торпедных катеров непрерывно расширялись. Однако очень сложная минная обстановка в Финском заливе, исключавшая возможность быстрого перебазирования легких сил КБФ в западные базы, а также значительные потери в подводных лодках в течение первого и второго периодов войны и некоторые трудности с ремонтом их мешали полной реализации благоприятных условий. В известной мере последняя причина влияла и на действия торпедных катеров.

Действия сил КБФ на морских коммуникациях врага в 1944-1945 гг. можно разделить на два этапа. К первому из них относятся действия, связанные с выполнением этой задачи с мая до начала октября 1944 г., ко второму — с начала октября 1944 г. и до конца войны.

Как известно, до начала октября 1944 г. в силу обстановки, сложившейся в Финском заливе в течение предшествовавших лет войны, основные соединения надводных кораблей и подводных лодок КБФ базировались на Ленинград — Кронштадт. Передовыми базами и опорными пунктами в то время служили острова Лавенсари и Сескар, бухта Батарейная, [272] Пейпия и Усть-Луга. Основные силы авиации КБФ базировались на аэродромы Ленинградской области, а минно-торпедная авиация, предназначенная для действий на морских коммуникациях противника, при первой возможности была выдвинута на аэродромы Литовской ССР. Целью действий немецких и финских военно-морских сил в Финском заливе в это время являлось прочное удержание противолодочного рубежа.

Условия погоды позволяли противнику уже в середине марта начать работы по подновлению и усилению противолодочного заграждения в районе Нарген, Порккала-Удд и минных заграждений обеих позиций. До конца мая он поставил около 7500 якорных контактных мин (в том числе и антенных), 101 донную (неконтактную) мину и около 2800 минных защитников. Некоторые новые минные постановки преследовали цель прикрыть левый приморский фланг немецко-фашистских войск, упиравшийся в Нарвский залив. Для обеспечения противовоздушной обороны сетевого заграждения о. Нарген — Порккала гитлеровцы поставили перед ним аэростаты воздушного заграждения.

С началом весенне-летней кампании 1944 г. между силами КБФ (главным образом авиацией и торпедными катерами) и надводными силами противника развернулась упорная повседневная борьба за обладание районом Гогландской позиции и Нарвским заливом. Характер действий сил КБФ на морских сообщениях противника на этом этапе, по сути дела, мало отличался от того, что был принят в 1943 г., значительно увеличилось лишь использование минно-торпедной авиации.

Значительное расширение операционной зоны КБФ в результате Таллинской и Моонзундской наступательных операций и возможность вывода подводных лодок шхерными фарватерами в Балтийское море позволили на втором этапе борьбы на морских коммуникациях противника, т. е. с начала октября 1944 г. и до конца войны, увеличить в меру возможностей масштабы и темпы действий авиации, подводных лодок и торпедных катеров.

Боевые действия авиации КБФ в море в 1944 г. начались лишь с марта, так как до того времени она активно использовалась на сухопутном направлении в наступательной операции по окончательной ликвидации вражеской блокады Ленинграда.

Авиация КБФ еще в 1943 г. заняла ведущее место в действиях на морских коммуникациях противника. В 1944 г. эффективность ее ударов по вражескому судоходству возросла более чем в 7 раз, а в 1945 г. — в 11-12 раз.

В свою очередь, среди родов авиации флота в действиях на коммуникациях в первой половине 1944 г. первенство принадлежало минно-торпедной авиации, а с конца 1944 г, вплоть [273] до капитуляции фашистской Германии основная тяжесть борьбы на неприятельских морских сообщениях легла на минно-торпедную (8-я авиадивизия) и штурмовую авиацию (9-я и 11-я авиадивизии).

В первой половине 1944 г. на дальних морских коммуникациях действовали преимущественно одиночные самолеты-торпедоносцы, как это было и в 1943 г. Кроме того, самолеты минно-торпедной авиации осуществили ряд минных постановок, чтобы затруднить противнику использование фарватеров вдоль южного побережья Финского залива. Минные постановки начались в марте. Всего в течение первой половины 1944 г. минно-торпедная авиация сбросила 244 мины.

В начале весенне-летней кампании 1944 г. штурмовая авиация в основном действовала против сторожевого охранения немецких противолодочных и минных позиций. В результате ее систематических налетов противник ежедневно терял сторожевики, тральщики и до 50 матросов и офицеров кораблей охранения [242]. 16 июля 1944 г. во время мощного бомбо-штурмового удара по порту Котка был уничтожен германский крейсер ПВО «Ниобе», который из-за недостатка у немцев самолетов-истребителей обеспечивал безопасность коткинского шхерного узла от советской авиации.

Перебазирование во второй половине 1944 г. основных сил ударной авиации КБФ на аэродромы, расположенные неподалеку от районов судоходства противника, а также увеличение численности авиации КБФ позволило перейти к дальнейшему массированию сил в ударах по морским коммуникациям.

Предвидя возможность перебазирования авиации и кораблей Краснознаменного Балтийского флота на аэродромы и в порты Прибалтики, Дениц еще в июле докладывал Гитлеру, что

«прорыв советских кораблей в Балтийское море может прервать импорт руды из Швеции, имеющий решающее значение для строительства подводных лодок и всей экономики Германии. Кроме того, это затруднит снабжение северной армейской группировки и поставит под угрозу уничтожения районы боевой подготовки подводных лодок»[{243}](#).

Дениц считал, что группа армий «Север» не должна допускать прорыва советских войск к портам и военно-морским базам. Видимо, он понимал, что план «Барбаросса» оборачивается против немецко-фашистских военно-морских сил.

В течение октября — декабря 1944 г. авиация КБФ нанесла 8 массированных ударов по порту Либавы силами 1-2 дивизий. Так, в результате удара 14 декабря 1944 г. там были уничтожены 4 транспорта и танкер, повреждены 8 грузовых [274] судов. Всего в октябре — декабре в порту Либавы и на подходах к нему авиация КБФ уничтожила 18 транспортов, танкер, 3 сторожевых корабля, тральщик, повредила около 17 транспортов[{244}](#).

На дальних морских коммуникациях противника (в районе южного побережья Германии на Балтийском море) осуществлялись крейсерские полеты групп из 4-6 самолетов торпедоносцев и топмачтовиков под прикрытием истребителей Як-9. Эти полеты оказались достаточно эффективными, но вначале имели отдельные недостатки организационного характера. Наиболее существенные из них: плохо организованное управление силами внутри группы, приводившее к нарушению взаимодействия между самолетами; отсутствие взаимодействия во время ударов между самолетами торпедоносцами и топмачтовиками; некоторая шаблонность в способах действий (атаки с одного направления и большие временные интервалы между атаками), что облегчало противнику последовательное уклонение и отражение атак.

Несмотря на эти недостатки в крейсерском групповом использовании самолетов торпедоносцев и штурмовиков, противник нес большие потери. Он был вынужден предельно увеличивать походное охранение своих конвоев и вместе с тем уменьшать в них состав транспортов, чтобы снизить вероятность потерь. И то и другое оказалось непростым делом, так как кораблей охранения у противника становилось с каждым днем все меньше, а сокращение числа транспортов в конвоях при возрастающей потребности в перевозках морем влекло за собой рост числа конвоев, а следовательно, требовало еще большего количества кораблей охранения.

В конце 1944 г. в связи с быстрым изменением обстановки на сухопутном фронте перед командованием ВВС КБФ была поставлена задача усилить действия на морских коммуникациях противника. Выполнение этой задачи потребовало организации самостоятельных операций авиации флота. К нанесению ударов по конвоям стали привлекать значительно более крупные группы самолетов торпедоносцев, топмачтовиков, штурмовиков, пикирующих бомбардировщиков, действия которых обеспечивали самолеты истребители и разведчики. Число самолетов различных родов авиации,

выделявшихся с конца 1944 г. по май 1945 г. для каждого удара по конвоям противника, колебалось в пределах от 24 до 160. Это число зависело от состава обнаруженного конвоя и, конечно, от наличия самолетов, находившихся в готовности к вылету.

Во второй половине 1944 г. значительно усилились минные действия авиации КБФ в интересах борьбы на морских сообщениях [275] противника. В июле — сентябре 1944 г. минно-торпедная авиация только в порту Таллин поставила 112 мин. Примерно в это же время она начала постановки в устье р. Западная Двина, в Ирбенском проливе, у Виндавы и Либавы. До конца 1944 г. авиация КБФ поставила 650 мин различных образцов. С начала 1945 г. районы минных постановок распространились к западу и юго-западу (Мемель, Пиллау, Данцигская бухта). Здесь за четыре месяца 1945 г. было сброшено 288 различных мин [\[245\]](#).

Таким образом, в течение третьего периода войны авиация КБФ поставила с воздуха 938 мин различных образцов, совершив для этого 417 самолето-вылетов.

Для минных постановок обычно выделялись специальные группы, которые при выполнении задачи эшелонировались посамолетно и лишь в отдельных случаях парами, осуществляя постановку минных банок последовательно, с определенными интервалами по времени. Мины с воздуха ставились, как правило, в условиях малой видимости (ночь, сложные метеорологические условия днем). Точность постановки их зависела от ряда условий и в целом была невелика, хотя и принималась в официальных отчетах в пределах от 50 до 400 м.

Если минные действия флотской авиации в интересах борьбы на коммуникациях противника осуществлялись в соответствии с планом действий других сил КБФ, то этого нельзя сказать про английскую авиацию, поставившую в течение третьего периода Великой Отечественной войны, и главным образом незадолго до ее окончания, 1563 мины (744 — в Померанской бухте, 700 — в Данцигской, 100 — у о. Борнхольм, 19 неконтактных — в Пиллау) [\[246\]](#). Англичане до сих пор считают, что эти минные постановки создали большую опасность для судоходства и тем самым вынудили шведов в самый критический для Германии момент отказаться от поставки значительной части грузов, зафрахтованных немцами [\[247\]](#). На самом же деле шведы отказались от перевозок в результате резкого изменения обстановки на Балтийском театре, являвшегося прямым следствием успехов Советских Вооруженных Сил. Английские минные постановки не столько препятствовали германскому судоходству, сколько мешали действиям советских подводных лодок, так как точные места постановок оставались неизвестными.

В 1944-1945 гг. для действий на морских коммуникациях противника минно-торпедная авиация КБФ произвела 1887, бомбардировочная — 915 и штурмовая — 7054 самолето-вылета.

Потерпев [276] поражение под Ленинградом в январе 1944 г. и на Карельском перешейке в июне того же года, противник продолжал удерживать противолодочный рубеж в Финском заливе. Фланги этого рубежа упирались в районы побережья, все еще занятого врагом, а центр опирался на острова Гог-ланд и Большой Тютерс, что увеличивало устойчивость позиционной оборонительной системы.

Наличие такой системы, как показал опыт кампании 1943 г., не благоприятствовало использованию подводных лодок КБФ на дальних морских коммуникациях. По этой причине до начала сентября 1944 г. подводные лодки КБФ в море не выходили.

7 сентября 1944 г. подводная лодка «М-96» вышла с рейда о. Лавенсари на позицию в Нарвский залив, а «М-102» — в северную часть Гогландского плеса. «М-96» погибла на минах, «М-102» подорвалась и 11 сентября вернулась в Кронштадт.

Выход Финляндии из войны и принятые ею условия перемирия сделали возможным использование продольного шхерного фарватера для выхода подводных лодок в Балтийское море, а также базирование последних в финских портах.

19 сентября командование КБФ приняло решение выслатить на позиции в Аландском море, у островов Готланд, Эланд, Эзель и в южной части Балтийского моря 10 подводных лодок.

Новые условия базирования подводных лодок, а также их выходов для выполнения боевых задач и возвращений, естественно, потребовали соответствующих обеспечивающих мероприятий. В Ханко были перебазированы по одному дивизиону тральщиков и сторожевых кораблей, в Хельсинки — бригада шхерных кораблей, дивизион тральщиков и дивизион сторожевых катеров. В Порккала-Удде начала создаваться военно-морская база. Подводные лодки и их плавучие базы вначале дислоцировались в Хельсинки, а затем часть из них перешла в Турку. Свои позиции в Балтийском море 10 подводных лодок заняли к 10 октября, одиннадцатая — к 19 октября 1944 г. При нарезке позиций в 1944 г. штаб КБФ руководствовался в основном опытом 1942 г.

К осени 1944 г. немецко-фашистские войска оказались вынужденными оставить Ригу. Перед их командованием встала задача снабжать через море курляндскую группировку и части, осажденные на полуострове Сырве. По этой причине войсковые и грузовые перевозки на коммуникации Виндава — Либава — Данцигская бухта усилились. Именно здесь, а [277] вскоре и в Померанской бухте надо было предельно активизировать действия подводных лодок. 9 октября командование КБФ решило сосредоточить 6 подводных лодок в районе Виндава, Либава. За последние три месяца 1944 г. находившиеся в строю подводные лодки совершили 23 выхода на морские коммуникации и 11 выходов с разведывательными целями, произвели 61 торпедную атаку, выпустив 132 торпеды, уничтожили (по двусторонним данным) 13 транспортов противника общей вместимостью 28077 брт {248}. По неполностью подтвержденным данным, противник потерял от атак подводных лодок КБФ значительно больше, а именно 24 транспорта и 2 вспомогательных судна общей вместимостью 70 151 брт. Большинство транспортов уничтожено торпедами и только 3 — артиллерийским огнем.

Противник, учитывавший сильно возросшую и продолжавшую возрастать активность авиации КБФ, стремился совершать переходы своих конвоев и одиночных транспортов в темное время. По этой причине значительно возросло число ночных торпедных атак, которые далеко не всегда оказывались успешными, так как командиры подводных лодок не имели достаточного опыта таких атак. К тому же приборы управления торпедной стрельбой и, в особенности, технические средства наблюдения, необходимые для действий под покровом ночи, были в то время весьма несовершенными.

В октябре — декабре 1944 г. подводные лодки «Л-3», «Л-21» и «Лембит» поставили на прибрежных морских сообщениях противника 77 мин, на которых погибли миноносец и транспорт, несколько судов получили повреждения.

Успехи подводных лодок КБФ в октябре — декабре 1944г. могли бы быть значительно большими, но нельзя забывать о неблагоприятном влиянии некоторых причин. Среди них

прежде всего: почти полуторагодовой перерыв в боевых действиях подводных лодок, что требовало пусть небольшого, но все же времени для восстановления боевых навыков их личного состава; отсутствие взаимодействия подводных лодок с авиацией, в том числе несвоевременное обеспечение их данными воздушной разведки, которые поступали через штабы КБФ и бригады подводных лодок с большим опозданием; сложная минная обстановка в районах действия подводных лодок, что в ряде случаев стесняло свободу их маневра.

Директивами от 7 и 24 января 1945 г. командование КБФ поставило бригаде подводных лодок задачу: нарушать морские сообщения противника в южной части Балтийского моря [278] до Мекленбургской бухты включительно, прервать морские сообщения курляндской группировки, блокировать Либаву (совместно с авиацией).

Вследствие того что подводным лодкам предстояло действовать в районах, общих с торпедными катерами и авиацией КБФ, было решено создать в Паланге выносной пункт управления для организации взаимодействия между ними. Такой пункт был создан, но организовать взаимодействие в подлинном смысле этого слова не удалось, лишь несколько улучшилось оповещение подводных лодок. В течение января — начала мая 1945 г. подводные лодки 27 раз выходили в море, произвели 52 атаки, израсходовав 152 торпеды, потопили 13 транспортов общей вместимостью 75428 брт {249}.

Напрягая последние усилия, немецко-фашистское военно-морское командование пыталось использовать все оставшиеся у него противолодочные корабли, катера, тральщики и даже подводные лодки для организации ПЛО на наиболее важных участках морских коммуникаций. Однако исправить положение уже было нельзя.

Большое препятствие подводным лодкам КБФ создала английская авиация, активизировавшая свои действия к западу от о. Борнхольм. Не удовлетворяясь использованием в этом районе бомбардировочной авиации, британское адмиралтейство настойчиво требовало от советского командования разрешения минировать район между банками Адлергрунд и Одер, а также район к западу от о. Борнхольм. Несмотря на то что Главный морской штаб Военно-Морского Флота СССР возражал против этого, прямо указывая на вредные последствия таких постановок для действий подводных лодок КБФ, английская авиация в апреле 1945 г. поставила мины в операционной зоне КБФ {250}. Блестящие успехи Советских Вооруженных Сил позволяли достаточно обоснованно судить об истинной цели, которую преследовали англичане этими минными постановками.

С началом весенне-летней кампании 1944 г. основные усилия торпедных катеров КБФ были направлены на выполнение задач, связанных с повседневной боевой деятельностью флота на Восточном Гогландском плесе и в Нарвском заливе. В конце июня торпедные катера активно участвовали в Вы-боргской операции, а осенью — в Моонзундской операции, выполняя самые разнообразные задачи, вплоть до высадки десантов и перевозки войск. Все это, естественно, уменьшало [279] возможности использования торпедных катеров на морских коммуникациях противника. Из 529 выходов, совершенных торпедными катерами с сентября до конца кампании 1944 г., только 26 было сделано с целью поиска и атаки вражеских боевых кораблей при действиях у полуострова Сырве. Однако не только обилие других боевых задач мешало использованию торпедных катеров на прибрежных морских коммуникациях противника. Одной из важных причин являлось отсутствие подходящих баз или опорных пунктов вблизи тех участков неприятельских коммуникаций, где действия торпедных катеров могли быть особенно эффективными.

Оборудование стоянки для торпедных катеров в гавани Свента (Швентой) из-за большого объема работ затянулось до февраля 1945 г. С каждым днем все острее ощущался недостаток в числе торпедных катеров, сказывалась и некоторая устарелость их, не позволявшая действовать в значительном удалении от баз. Возможность переброски торпедных катеров сначала с Черного моря, а затем с Северного морского театра в значительной мере устранила эти трудности, но, к сожалению, незадолго перед концом войны.

Все же торпедные катера КБФ в 1944 г. совершили 144 выхода на минные постановки, сбросив 616 мин (из них 8 неконтактных) и 86 минных защитников.

Активные действия торпедных катеров КБФ на прибрежных морских коммуникациях противника вдоль юго-западного побережья Балтийского моря начались с середины февраля 1945 г. после перебазирования части катеров в гавань Свента. В марте того же года из Свенты в Мемель была переведена группа торпедных катеров, а затем туда же прибыли катера из Ленинграда и Таллина. В конечном счете в Мемеле удалось сосредоточить 24 торпедных катера, что являлось немалой силой для действий на коммуникациях, противника в районе Либавы и к северу от Брюстерорта.

Всего со второй половины февраля и до мая 1945 г. бригада торпедных катеров совершила 268 катеро-выходов, в том числе 190 на поиск конвоев или одиночных транспортов противника, во время которых произвела 116 атак и выпустила 55 торпед. Противник потерял в результате этих атак 3-4 транспорта, эскадренный миноносец, сторожевой корабль и тральщик. Таким образом, успешность в среднем составляла около 12%. Общая вместимость уничтоженных торпедными катерами транспортов — около 8000 брт. За это же время было потеряно 6 торпедных катеров, из которых 4 уничтожено артиллерийским огнем кораблей охранения.

В основу действий торпедных катеров на прибрежных коммуникациях был положен поиск противника сначала небольшими, а затем более крупными группами. [280]

В 1945 г. торпедные катера действовали на морских коммуникациях группами по 6-12 катеров, т. е. несколько большими, чем в 1943 г. Тактическое взаимодействие торпедных катеров с авиацией по-прежнему оставалось слабым местом в действиях каждого из этих родов сил.

Минная обстановка в Финском заливе и Балтийском море не способствовала привлечению эскадренных миноносцев КБФ для действий на морских коммуникациях в южной части моря. Величина риска превышала вероятный успех...

Важнейшими факторами, обуславливавшими характер действий сил Краснознаменного Балтийского флота на морских коммуникациях противника во время Великой Отечественной войны, являлись обстановка на сухопутном фронте, в особенности на приморском его участке, и военно-географические условия Балтийского морского театра. О влиянии этих факторов много было сказано выше, однако, по нашему мнению, имеется необходимость в некоторых заключительных дополнениях.

Опыт двух войн — первой мировой и Великой Отечественной — показывает, что любое значительное изменение обстановки на приморском участке сухопутного фронта в Прибалтике сразу же влияет на характер действий сил флота на морских коммуникациях врага. Сказываются ограниченные размеры и пересеченность Балтийского моря островами, благодаря чему даже сравнительно небольшое продвижение одной из сторон

на приморском участке сухопутного фронта изменяло ее стратегические позиции на морском театре.

Неблагоприятный для русской армии ход борьбы за курляндское побережье летом 1915 г. и овладение немцами южным побережьем Ирбенского пролива ухудшили стратегические позиции русского Балтийского флота и в значительной мере затруднили его действия на морских коммуникациях противника. Захват немцами Риги, а затем и островов Моонзундского архипелага еще больше ухудшил стратегические позиции русского Балтийского флота, сократил возможности его действий на неприятельских морских коммуникациях. В несравнимо более высоких темпах по времени и пространству все это повторилось в 1941 г. Быстрая потеря восточного побережья Балтийского моря, Рижского залива и южного берега Финского залива резко осложнила положение Краснознаменного Балтийского флота, заставила его почти предельно сократить действия на морских коммуникациях врага, особенно действия надводных сил. Смещение базирования их в район Кронштадта и Ленинграда, дальнейшее увеличение минной опасности на всей акватории Финского залива и, наконец, превосходство немецкой авиации в воздухе [281] ограничивали с осени 1941 г. использование надводных кораблей. На коммуникациях противника действовали только торпедные катера.

Удержание Ханко до поздней осени 1941 г. значительно облегчало выход советских подводных лодок в Балтийское море, а также исключало полное использование шхерных фарватеров противником.

Обладание обоими берегами почти всего Финского залива в 1942-1943 гг. и островами Гогланд и Большой Тютерс позволило противнику создать противолодочные и минные позиции сначала трудно преодолимые, а затем и вовсе непреодолимые для наших подводных лодок. Этому в наибольшей степени благоприятствовали военно-географические и, в частности, навигационно-гидрографические условия Финского залива. Пожалуй, трудно найти на других морских театрах, за исключением проливных зон, районы более благоприятные для позиционного оборудования, чем Финский залив. Даже Адриатическое море, военно-географические условия которого обычно сравнивают с Финским заливом, менее благоприятно для позиционного, в том числе и противолодочного, оборудования, чем этот залив.

Военно-географические условия Балтийского морского театра способствовали не только использованию позиционных средств, пресекающих доступ кораблей и транспортов в определенные районы, но и активному применению минного оружия на морских, в особенности прибрежных, коммуникациях, организации и действиям сил и средств ПЛО.

Минные постановки с воздуха в условиях Балтийского морского театра усложняли судоходство противника, обуславливали усиление напряжения его тральщиков. Однако масштабы минных постановок авиации КБФ на коммуникациях врага все же были далеко недостаточными. Правда, это вызывалось рядом причин: недостаточным количеством самолетов минно-торпедной авиации в первой половине войны и ограниченным запасом авиационных мин довоенных образцов. Все же опыт минных постановок с воздуха авиацией КБФ позволяет утверждать, что массированное использование ею мин на шхерных фарватерах, в узкостях (Ирбенский пролив, Моонзунд) и перед Либавой и Виндавой (в 1944-1945 гг.) могло в значительной мере сковать судоходство противника.

Касаясь использования авиацией мин в целях борьбы на коммуникациях, следует сказать, что минные действия немецкой авиации оказались совершенно недостаточными по масштабам и слабыми как по замыслу, так и по результатам. Пренебрежительное отношение

к авиационной мине со стороны руководства люфтваффе, выразившееся в запоздалой подготовке [282] минного запаса [251], давало о себе знать в течение всей войны. На способах минных действий немецко-фашистской авиации сказывалось стремление к последовательным постановкам небольшими авиагруппами, каждая из которых должна была якобы наращивать постановки предыдущих групп. Но для этого нужна была высокая точность сбрасывания мин каждой группой, а она во время войны была недостаточной. Поэтому цель могла быть достигнута в результате одновременного сбрасывания такого количества мин, которое бы позволяло перекрыть все ошибки в точности места постановки.

Опыт Великой Отечественной войны показал возможность использования торпедных катеров для постановки активных минных заграждений на прибрежных морских коммуникациях. Однако это сопряжено с расходом моторесурса, которого может не хватить, когда торпедные катера потребуются для нанесения удара их основным оружием. Это обстоятельство, казалось бы, подсказывало необходимость своевременного и достаточного по количеству строительства для флотов на ограниченных по размерам театрах быстроходных минных катеров (катеров-заградителей).

Действия подводных лодок КБФ на морских коммуникациях противника позволили выявить подлинную значимость сил и средств противолодочной обороны на ограниченном по размерам морском театре. Это относится не только к организации противолодочных позиций в Финском заливе, о чем уже достаточно подробно было сказано ранее, но и к использованию маневренных сил ПЛО.

Базирование сил КБФ, в том числе и его подводных лодок, начиная с осени 1941 г. на Кронштадт, — Ленинград и владение противником обоими берегами почти всего Финского залива позволяло ему радикально решить задачу создания труднопреодолимого противолодочного рубежа если не поздней осенью 1941 г., то, во всяком случае, весной 1942 г. Вследствие нехватки противолодочных сетей и некоторой недооценки необходимости спешного увеличения плотности, глубины и толщины минных заграждений немецко-фашистское командование оказалось неспособным надежно блокировать подводные лодки КБФ в 1942 г. Если прорыв первого эшелона подводных лодок КБФ оно могло как-то объяснить его внезапностью для их противолодочной обороны, то прорывы [283] второго и третьего эшелонов стали возможны из-за просчетов в организации позиционной противолодочной обороны и серьезных промахов маневренных сил как тактического, так и тактико-технического порядка. По существу, почти все подводные лодки КБФ, потерянные в 1942 г., погибли на минах, а не от воздействия маневренных сил вражеской ПЛО. Отыскивая корни этих причин, нетрудно прийти к заключению о недостаточном внимании немцев к техническим средствам наблюдения за подводными лодками и, в частности, к гидроакустическим средствам, которые в наибольшей мере обеспечивали эффективность использования маневренных средств ПЛО. Подтверждением тактической и тактико-технической слабости немецко-фашистских маневренных сил противолодочной обороны могут также служить почти безрезультатные действия их на основных трассах морских коммуникаций в Балтийском море. Некоторым исключением служат действия финских подводных лодок, удаchi которых, на наш взгляд, следует во многом отнести к особенностям тесного района их использования.

Действия подводных лодок КБФ на Балтийском морском театре в течение осени 1941 и лета 1942 г. позволяют с чувством гордости за социалистическую Родину и ее Военно-Морской Флот вспоминать о подвигах их личного состава, форсировавшего

противолодочные позиции врага и отважно действовавшего на его морских коммуникациях.

Великая Отечественная война, подтвердив роль подводных лодок в борьбе на морских коммуникациях противника, достаточно определенно показала трудность использования их на таком морском театре, как Балтийский.

Несмотря на все трудности, связанные с действиями на морских коммуникациях противника, разнородные силы Краснознаменного Балтийского флота во время Великой Отечественной войны уничтожили 320 транспортных судов неприятеля общей вместимостью 819511 брт и 280 его боевых кораблей и вспомогательных судов. Кроме того, было повреждено 106 транспортных судов и 272 боевых корабля и вспомогательных судна противника [{252}](#).

Черноморскому флоту в первый же день войны была поставлена задача действиями подводных лодок прервать морские сообщения противника Констанца — Сулина и Констанца — Бургас. Для выполнения задачи подводные лодки были [284] своевременно развернуты на позициях в этих районах, но из-за малой интенсивности движения противника результаты их действий оказались незначительными.

Неблагоприятное развитие обстановки на сухопутном фронте заставило командование Черноморского флота, по существу, радикально изменить всю систему базирования и перевести основные силы флота в базы и на аэродромы Кавказского побережья. Это обстоятельство значительно усложнило действия на морских коммуникациях противника, которые до середины 1942 г. в основном располагались западнее Днепровско-Бугского лимана. Практически больше чем в два раза увеличилась дальность перехода подводных лодок, надводных кораблей и полетов авиации в районы трасс движения неприятельских судов и боевых кораблей. Напряжение подводных лодок в целом возросло, а среднее число их выходов значительно снизилось, тем самым снизилась и средняя общая ежемесячная продолжительность пребывания их в районах позиций. Если в течение первых месяцев войны (с 22 июня по 16 октября 1941 г.) ежемесячно на позиции выходило около 13 подводных лодок и общее время пребывания их там составляло примерно 113 суток, то со второй половины октября 1941 г. до начала июля 1942 г. эти цифры соответственно сократились до 9 и 85.

Опыт действий подводных лодок в первый период войны и изменившиеся затем условия их базирования потребовали внесения соответствующих коррективов в методы их использования. Прежде всего пришлось временно отказаться от действия малых подводных лодок на ставших теперь удаленными прибрежных коммуникациях противника, а также начать постепенный переход от позиционного использования подводных лодок к крейсерству их в определенных районах. Отказ от позиционного метода происходил постепенно, по мере того как в изменившихся условиях он все больше изживал себя. Поначалу увеличили размеры позиций, что дало возможность крейсерского использования подводных лодок в ограниченных районах Черноморского театра. Прибрежный характер неприятельских морских коммуникаций благоприятствовал постановкам на них подводными лодками эффективных минных заграждений, однако минные постановки в пределах полосы обычного движения вражеских транспортов и боевых кораблей были связаны с большим риском вследствие значительной плотности неприятельского наблюдения. По этой причине минные действия подводных лодок Черноморского флота с октября 1941 г. до половины 1942 г. были сокращены. В течение почти восьми с половиной месяцев они поставили всего 60 мин.

Продвижение немецко-фашистских войск на южном фланге советско-германского фронта вдоль побережья Черного и [285] Азовского морей обуславливало для германского командования все большую потребность в перевозках морем. Кроме прежних трасс неприятельские перевозки начали осуществляться на трассах Констанца — Севастополь, Сулина — Севастополь, Констанца и Сулина — Одесса, Одесса — Николаев, Николаев — Севастополь. Во время наступления немецко-фашистских войск на Кавказ для них особое значение имели прибрежные трассы вдоль южного и юго-восточного берега Крыма, в Керченском проливе и между портами Азовского моря, а также трасса Констанца — Босфор, на которой, по данным нашей разведки, регулярно совершали рейсы несколько итальянских танкеров.

Для своих перевозок на Черном море противник располагал в начале войны ограниченными средствами, так как Румыния, не имевшая значительного количества транспортов, наиболее ценные из них вывела накануне войны за пределы моря.

С началом подготовки к нападению на Советский Союз немецко-фашистское командование организовало доставку в Румынию в разобранном виде десантных паромов типа «Зибель». В течение войны оно переправило с Северного и Балтийского морей на Черное море 6 подводных лодок, 30 торпедных катеров, 84 сторожевых катера, 23 тральщика, 26 охотников за подводными лодками, 50 самоходных десантных барж, 113 каботажных сухогрузных судов, 40 каботажных нефтеналивных судов, 30 моторных буксиров, 2 колесных парохода, 2 ледокола, 4 землечерпалки и 18 мореходных моторных катеров.

Ко второй половине 1942 г. противник располагал для морских перевозок почти 40 транспортами (большей частью каботажными пароходами), значительным числом десантных самоходных барж и других мелких транспортных средств.

Считаясь с возможностью активного противодействия со стороны советской авиации, противник в пределах ее оперативного радиуса действий осуществлял свои перевозки на прибрежной трассе вдоль южного побережья Крыма (к востоку от меридиана Севастополя) на быстроходных десантных баржах и легких транспортных средствах. Транспорты использовались на трассах Констанца и Сулина — Одесса и Одесса — Севастополь. Двигались на этих трассах обычно малые конвои. Восточнее меридиана Севастополя сам характер транспортных средств требовал увеличения численности их в каждом конвое. Днем в условиях хорошей видимости конвои двигались у побережья под защитой специально поставленных минных заграждений, береговых батарей и авиации; в темное время суток конвои проходили открытые участки (Сулина — Одесса, Одесса — Ак-Мечеть). [286]

Наибольшие трудности при организации движения конвоев гитлеровцы испытывали от минных заграждений, поставленных Черноморским флотом в начале войны. Только в октябре 1943 г. им удалось создать северо-западный проход в советском оборонительном минном заграждении в районе Севастополя {253}.

Постепенное нарастание интенсивности морских перевозок противника после падения Севастополя вызвало необходимость усиления борьбы с ними. Однако целеустремленность этой борьбы на протяжении второй половины 1942 г. не всегда была одинаковой. Возникшая после падения Севастополя опасность высадки противника на Таманский полуостров и северокавказское побережье заставляла действовать на морских коммуникациях с расчетом срыва подготовки десантной операции {254}. Авиация и надводные корабли Черноморского флота прилагали основные усилия для уничтожения

плавучих средств противника в портах и созданных им на побережье Крыма опорных пунктах. Само собой разумеется, такая целеустремленность определяла и способы действий, наиболее характерными разновидностями которых являлись короткие огневые нападения надводных кораблей на эти базы и бомбо-штурмовые удары авиации.

Однако нельзя было не считаться с заметной активизацией движения транспортов на коммуникациях Констанца и Сулина — Одесса, где систематически могли действовать только подводные лодки. Большое удаление этого участка коммуникаций от баз на Кавказском побережье, значительный промежуток светлого времени {255} и минная опасность в мелководном северо-западном районе и у румынского побережья создавали немалый риск для действий надводных кораблей. Истребительная авиация не могла прикрыть их на большей части пути в районы выполнения задачи и при возвращении в базы. Вместе с тем погода благоприятствовала действиям на морском направлении неприятельской авиации, которая на аэродромах Крыма и ближайших к нему районов располагала 300 боевых самолетов.

Во второй половине июля 1942 г., когда стали ясны намерения противника вторгнуться в пределы Кавказа с суши, задача уничтожения транспортных средств в его базах и опорных пунктах, а вместе с тем и действия на крымских прибрежных коммуникациях отошли на второй план, так как и авиации и надводным кораблям пришлось переключиться на непосредственное содействие войскам Советской Армии. На коммуникациях Констанца и Сулина — Одесса — Севастополь [287] продолжали находиться подводные лодки, которые к тому же усилили свои минные действия, поставив у румынского побережья и на подходах к Севастополю, Ялте и Феодосии 176 мин.

Наконец, после того как наступление немецко-фашистских войск на Кавказ захлебнулось, нарушение неприятельских морских коммуникаций, в первую очередь вдоль Крымского побережья и в Керченском проливе, стало вновь одной из наиболее важных задач Черноморского флота {256}.

Характеризуя действия каждого из основных родов сил Черноморского флота во второй половине 1942 г., следует отметить, что наибольшей стабильностью отличались действия подводных лодок, совершивших до середины ноября 127 выходов и находившихся в районе коммуникаций врага в общей сложности 1164 суток. Боевые действия подводных лодок в северо-западном районе Черного моря затрудняли малые глубины (10-15 м), большая минная опасность, наличие значительных маневренных сил противолодочной обороны и неприятельской авиации. Повышение интенсивности движения транспортов и конвоев противника заставили нарезать здесь позиции, позволившие шире применять крейсерство в ограниченном районе. В первой половине ноября 1942 г. подводные лодки, командиры которых приобрели значительный боевой опыт, стали производить залповую стрельбу несколькими торпедами одновременно или с интервалом по времени, предпринимать ночные атаки, а также использовать артиллерию {257}. Все это, конечно, повысило эффективность действий подводных лодок по сравнению с первым годом войны. Во второй половине 1942 г. почти 50% произведенных ими атак оказались успешными {258}.

Одной из важнейших причин, снижавших эффективность действий подводных лодок, находившихся в море и на позициях, являлось отсутствие систематической, и, в частности воздушной, разведки. Как и на всех других флотах, сказалось недостаточное внимание в предвоенный период к разведке в интересах подводных лодок, которая была для них, пожалуй, наиболее важным обеспечивающим мероприятием. Особенно неблагоприятно

влияло отсутствие достоверных сведений о минных действиях противника у западного и северо-западного побережья Черного моря. Именно это обстоятельство привело к гибели на минах нескольких подводных лодок.

Как уже отмечалось, задача действий на прибрежных коммуникациях к востоку от меридиана Севастополя с начала июля 1942 г. была возложена на авиацию и надводные корабли. [288] Однако удельный вес авиации при выполнении этой задачи до ноября 1942 г. был относительно малым. Так, в течение сентября авиация Черноморского флота, насчитывавшая в то время около 270-280 самолетов, сделала примерно 250 вылетов, т. е. несколько больше 2% от общего числа самолето-вылетов в этот месяц, а в октябре — около 9%. Почти до начала сентября авиация занималась преимущественно поддержкой сухопутных войск и действиями на сухопутных направлениях. Поэтому она имела возможность наносить удары по вражескому судоходству лишь на участке между Севастополем и Анапой. Удары по неприятельским транспортам и кораблям наносили самолеты торпедоносцы и бомбардировщики, а в районе Керченского пролива и самолеты-штурмовики. Основным способом действий первых являлась «свободная охота» торпедоносцев — в одиночку или парами — и ночные минные постановки. Эти способы предусматривались существовавшими в предвоенный период оперативно-тактическими документами, и целесообразность их подтверждалась опытом первых лет войны. Однако «свободная охота», вернее, поиск противника самолетами-торпедоносцами на определенных участках его морских сообщений требовал более или менее определенных разведывательных данных. Практически же воздушная разведка часто приводила к безрезультатным вылетам на «свободную охоту». Кроме того, на эффективность действий торпедоносной авиации в очень большой степени влияло использование противником на прибрежной коммуникации малых транспортных средств, охраняемых преимущественно катерами.

К востоку от Феодосии, вдоль южного берега Керченского полуострова, в Керченском проливе и у северокавказского побережья вылетали небольшие группы самолетов бомбардировочной и штурмовой авиации. Самолеты-бомбардировщики, действуя по данным воздушной разведки группами по два-три самолета, наносили удары по малым транспортным средствам, обнаруженным в Феодосии, Керчи, Тамани, Сенной, Темрюке, Анапе и на переходе морем.

Несмотря на ограниченные возможности, авиация Черноморского флота заняла в первом периоде войны ведущее место в действиях против транспортных средств и боевых кораблей. Но по суммарному тоннажу и количеству уничтоженных транспортов первое место принадлежало подводным лодкам, на долю которых приходится 19 транспортных единиц вместимостью почти 46000 брт.

Вторая половина 1942 г., завершавшая первый период Великой Отечественной войны, характеризуется некоторым повышением активности надводных кораблей Черноморского флота на морских коммуникациях противника. По настоянию высшего морского командования в ночь на 31 июля 1942 г. [290] два быстроходных тральщика осуществили артиллерийское нападение на Феодосийский порт, а в ночь на 1 августа был совершен набег двух торпедных катеров на суда противника в Двужкорной бухте. Эти набег показали, что отсутствие корабельных дозоров и слабый ответный огонь противника позволяют рассчитывать на успех внезапного артиллерийского удара, если он будет произведен крейсером и лидером. Именно такую задачу Военный совет Черноморского флота поставил командующему эскадрой вице-адмиралу Л. А. Владимирскому, приказав крейсеру «Слава» и лидеру «Харьков» в ночь на 3 августа обстрелять порт и город Феодосия и причалы Двужкорной бухты, где, по данным разведки, противник

сосредоточил малые транспортные средства и катера охранения. Стрельба по заданным объектам ночью требовала соответствующего скрытного навигационно-гидрографического обеспечения, выполнение которого поручалось подводной лодке «М-62». До начала артиллерийского нападения авиация флота должна была нанести бомбардировочный удар по Феодосии.

Не останавливаясь на деталях действий «Славы» и «Харькова», коснемся лишь некоторых обстоятельств, определивших дальнейшее развитие форм и способов нападения на стоянку противника.

Расчет на внезапность, положенный в основу замысла нападения, оказался совершенно необоснованным как в оперативном, так и тактическом отношении. Предшествовавшие два набега на Феодосию и Двужорную бухту насторожили противника и тем самым устранили оперативную внезапность. Кроме того, крейсер «Слава» и лидер «Харьков», скрытно перешедшие в ночь на 2 августа из Поти в Туапсе, в тот же день были дважды обнаружены воздушной разведкой, что само по себе давало противнику основание предполагать, что намечается какая-то акция. Продолжительность светлого времени в северо-восточном районе Черного моря в начале августа достигала 16 часов, что исключало выход этих кораблей из Туапсе, переход их к Феодосии, выполнение задачи и возвращение в темноте. Вероятность обнаружения кораблей неприятельской воздушной разведкой на одном и даже на двух этапах была стопроцентной. Правда, демонстративным маневром — показом воздушной разведке противника ложного направления движения — можно было сохранить внезапность начала действий. «Слава» и «Харьков» сделали это, повернув на курс к Новороссийску. Однако вскоре после ухода самолета-разведчика они легли на прежний курс и, будучи снова обнаружены немецким самолетом-разведчиком, не только показали направление своего движения, но и в значительной мере раскрыли противнику цель похода. Не была учтена также вероятность наличия в Феодосии береговых [290] радиолокационных средств. Достаточные основания для таких предположений давал не только опыт наших бывших союзников {259}, но и опыт Северного флота. Вряд ли способствовали обеспечению внезапности нападения предварительные бомбардировочные удары авиации, окончательно насторожившие врага.

Таким образом, появление советских кораблей перед Феодосией оказалось для немцев далеко не внезапным. В то же время наличие там торпедных катеров оказалось неожиданным для наших кораблей. К недостаткам организации нападения на Феодосию следует отнести и выбор срока его осуществления. 27 июля было полнолуние, а в ночь на 4 августа луна вступила в последнюю четверть. Для стрельбы по берегу луна, казалось бы, благоприятствовала нападающим кораблям, но в еще большей мере она благоприятствовала противнику, который мог наблюдать корабли на «лунной дорожке» при стрельбе и при отходе.

После выхода на боевой курс для открытия огня крейсер «Слава», обнаруженный торпедным катером противника (очевидно, дозорным), вынужден был отвернуть. Это нарушило точность его ориентировки относительно целей, которая, кстати сказать, и до этого была недостаточной, так как подводную лодку «М-62» крейсер обнаружить не смог.

Сразу же после открытия «Харьковым» огня по причалам Двужорной бухты немецкие батареи начали с большой точностью стрелять по крейсеру, что дало основания предполагать наличие у них артиллерийских радаров {260}.

Вскоре после этого крейсер и лидер снова обнаружили торпедный катер противника; это заставило их соответствующим образом маневрировать, что мешало продолжению огневого нападения.

События, сопровождавшие отход крейсера «Слава» и лидера «Харьков» от Феодосии, убедительно показали, что при наличии у обороняющегося средств радиолокации и быстроходных маневренных сил обороны, в особенности таких, как торпедоносная авиация и торпедные катера, отрыв нападавших надводных кораблей от преследующего их противника, даже в условиях малой видимости, стал задачей более сложной, чем артиллерийское или торпедное нападение само по себе.

В течение почти шести часов 3 августа (ночью, на рассвете и рано утром) «Слава» и «Харьков» подверглись 12 атакам самолетов-торпедоносцев и 11 атакам торпедных катеров. [291]

Крейсер получил повреждение от торпеды, сброшенной самолетом-торпедоносцем, из-за чего его пришлось поставить на длительный ремонт. Противник потерял 3 самолета и торпедный катер.

Если учесть, что задача артиллерийского нападения не была выполнена [{261}](#), а сведения разведки о наличии в Феодосии и Двужорной бухте транспортных средств противника оказались ошибочными, то нельзя не признать, что это нападение, навязанное командованию Черноморского флота сверху, оказалось неудачным. Превосходство противника в воздухе требовало надежного прикрытия кораблей истребительной авиацией в светлое время суток, что в условиях второй половины 1942 г. сделать было трудно.

Последствия ошибочных и недостоверных данных разведки, делавшие артиллерийское нападение оперативно нецелесообразным и к тому же связанным с неоправданным риском, в то время расценивались как неизбежная на войне случайность. На самом деле это было, по-видимому, не так. Примерно через год, когда в октябре 1943 г. от ударов неприятельской авиации погибли лидер и два эскадренных миноносца, серьезные недостатки в разведке стали очевидным фактом [{262}](#).

Неудача артиллерийского нападения на Феодосию и Двужорную бухту отнюдь не ослабила внимания к действиям на морских коммуникациях противника. Директивы Военного совета Закавказского фронта и Народного комиссара ВМФ определяли их как одну из важнейших задач Черноморского флота [{263}](#). На основе этих указаний с 20 сентября были организованы действия торпедных и сторожевых катеров против судоходства противника у берегов Крыма и Северного Кавказа. В директиве указывалась необходимость использования для борьбы на дальних западных коммуникациях противника не только подводных лодок и авиации, но и надводных кораблей. Предлагалось наносить артиллерийские и торпедные удары по Ялте и Феодосии как в темное, так и в светлое время суток, обеспечивая корабли, выполнявшие задачу, достоверными разведывательными данными и надежным прикрытием с воздуха [{264}](#). Наконец, указывалось на необходимость оперативного взаимодействия подводных лодок, авиации и надводных [292] кораблей при выполнении ими задач, связанных с борьбой на вражеских морских сообщениях.

Торпедные катера, действуя из Геленджика и Туапсе, осуществляли поиск транспортных средств противника на его прибрежных коммуникациях у Феодосии, Керчи и Анапы. Такой поиск они производили небольшими группами, чаще всего парами, как самостоятельно, так и во взаимодействии с авиацией. Кроме того, торпедные катера

совершали набеги на порт Анапа и причалы Двужкорной бухты. В конце октября торпедным катерам была поставлена задача каждую ночь группой не менее 4 катеров производить поиск у Феодосии {265}. Всего за вторую половину 1942 г. торпедные катера сделали 65 выходов (с участием в общей сложности 130 катеров) на коммуникации противника и для нападения на его опорные пункты, во время которых уничтожили 2 десантные баржи. Эти цифры, конечно, нельзя признать достаточными.

К сожалению, некоторые обстоятельства, и прежде всего просчеты в предвоенном строительстве кораблей и катеров, необходимых для выполнения задач боевого обеспечения, привели к тому, что 90% торпедных катеров флота использовалось не по прямому назначению, а для несения службы ближнего корабельного дозора, походного охранения и даже для перевозок. Кроме того, значительную часть торпедных катеров приходилось держать в составе боевого ядра. Нельзя не учитывать и того, что торпедные катера имели малый радиус действия. Ближайшей базой, из которой они могли действовать на крымской прибрежной коммуникации, являлся Геленджик, отстоявший от Ялты на 170, от Феодосии на 160 и от Керчи на 110 миль. Чтобы увеличить радиус действия, катера вынуждены были принимать дополнительный запас топлива за счет одной торпеды. Недостаточный радиус действия заставлял иногда торпедные катера не искать неприятельские суда, а выжидать их на обычных трассах движения. Наконец, торпедные катера были недостаточно мореходны, не располагали средствами радиолокации, имели пушечно-пулеметное вооружение более слабое, чем вооружение немецких самоходных десантных барж, против которых им приходилось действовать.

Конечно, некоторые из этих недостатков торпедных катеров (отсутствие радиолокации, слабое пушечно-пулеметное вооружение) можно было восполнить использованием их в более крупных группах, обеспечивающих большую ширину полосы поиска (а следовательно, и большую вероятность обнаружения противника) и большую огневую мощь. Но этому мешал характер использования торпедных катеров в первый [293] период войны и медленное преодоление взглядов на способы их действий, сформировавшихся в предвоенные годы.

В конце первого периода войны кроме торпедных катеров на прибрежных коммуникациях противника у южного берега Крыма и побережья Северного Кавказа действовали и другие надводные силы. С 1 по 18 октября 1942 г. эскадренные миноносцы, сторожевые корабли и базовые тральщики совершили пять ночных выходов на эти коммуникации.

Задача нарушения морских сообщений противника, ставшая во второй половине 1942 г. одной из важнейших задач Черноморского флота, сохранилась и во втором периоде войны. Объясняется это тем, что противник в результате наступления советских войск, лишившего его возможности использовать сухопутные коммуникации, оказался вынужденным увеличить морские перевозки. В первую очередь это коснулось северокавказской группировки сухопутных войск, изолированной в начале 1943 г. на Таманском полуострове.

В начале второго периода Великой Отечественной войны, точнее в ноябре — декабре 1942 г., силы Черноморского флота продолжали действовать на неприятельских морских сообщениях в соответствии с ранее полученными указаниями. На дальних (западных) коммуникациях действовали подводные лодки, а на ближних (вдоль побережья Крыма и Северного Кавказа) — авиация и надводные корабли.

Последние артиллерийские нападения на порты Крыма в 1942 г. произвели эскадренный миноносец «Бодрый», обстрелявший в ночь на 20 декабря Ялту, и эскадренный миноносец

«Незаможник», который совместно со сторожевым кораблем «Шквал» в ту же ночь обстрелял порт Феодосия. «Бодрый» вел огонь по площади, на ходу, без корректировки. Результаты стрельбы остались неизвестными, хотя в этих условиях на успешность их рассчитывать было трудно. Корректировку стрельбы «Незаможника» и «Швала» осуществлял самолет. Кораблям противодействовали береговые батареи, а при обстреле Феодосии и торпедные катера.

19 ноября 1942 г. Народный комиссар ВМФ подтвердил директиву об организации действий надводных кораблей на дальних (западных) морских коммуникациях с целью оказать влияние на снабжение немецко-фашистских войск и создать у противника впечатление об угрозе высадки десантов на западное побережье Черного моря. Народный комиссар ВМФ потребовал спланировать первые действия надводных сил у западного побережья Черного моря таким образом, чтобы вражеские перевозки там были сорваны на срок, необходимый для подготовки нового набега на эти коммуникации. Другими словами, предписывалось выработать способ действий, позволявший пресечь использование противником [294] своих коммуникаций в течение некоторого, хотя бы кратковременного, промежутка.

Для выполнения первого набега были выделены крейсер «Ворошилов», лидер «Харьков», эскадренные миноносцы «Сообразительный», «Бойкий» и «Беспощадный». Из них были созданы две группы. Первой (крейсер «Ворошилов», лидер «Харьков» и эскадренный миноносец «Сообразительный») поручалось действовать в районе Сулины, причем каждому кораблю ставилась задача обстрела определенных объектов в этом районе или поиска транспортных средств. Второй группе (эскадренные миноносцы «Беспощадный» и «Бойкий») надлежало утром 1 декабря произвести поиск между мысами Калиакрия и Шаблер, обстрелять порт Мангалия, а затем продолжить поиск в направлении к Констанце. При организации набега предусматривалось оперативное и тактическое взаимодействие флотской авиации с надводными кораблями. На авиацию возлагалась разведка в западной части моря в интересах надводных ударных групп, наведение их на противника и вместе с тем самостоятельный поиск вражеских конвоев и удары по ним на участке Тарханкут, Севастополь.

До 8 час. 1 декабря силы, выделенные в набег, действовали по разработанному плану, исключая авиацию, которая вследствие нелетной погоды вылететь не смогла. Надводным кораблям, не имевшим средств радиолокации, располагавшим лишь малоэффективными электрооптическими устройствами, приходилось, по существу, действовать вслепую. Избранный командиром крейсера район огневого маневрирования оказался на неприятельском минном заграждении, вследствие чего «Ворошилов», шедший с параван-охранителями со скоростью хода до 12 узлов, подорвался на двух минах. Повреждения крейсера, несмотря на то что он быстро справился с ними, послужили причиной прекращения дальнейших набеговых действий первой группой кораблей и отхода ее в базу.

Вторая группа около 8 час. 1 декабря обнаружила под берегом в 2 милях к югу от мыса Шаблер силуэты судов, которые в условиях пониженной видимости были приняты за четыре транспорта, и атаковала их артиллерией и торпедами. Вскоре объекты атаки закрыл туман, и эскадренные миноносцы повторили атаку, и на этот раз не вызвавшую противодействия. Недостаточная уверенность в точности своего места вследствие пониженной видимости и ограниченные запасы топлива заставили командира второй группы отказаться от дальнейшего выполнения задачи и начать отход в базу.

Таким образом, первый набег на удаленную коммуникацию противника оказался малоуспешным, но он дал основания для некоторых выводов о способах дальнейших действий. [295]

Прежде всего опыт набеге еще раз подтвердил значение разведки как важнейшего обеспечивающего фактора при выполнении любой ударной задачи. Предварительная воздушная разведка в интересах планируемого набеге не могла быть произведена из-за нелетной погоды. Все выводы о степени интенсивности судоходства противника на его западной прибрежной коммуникации были сделаны на основе донесений подводных лодок, которые несли там позиционную службу. Эти сведения давали слишком общее представление и, по сути дела, позволяли судить лишь о средних цифрах, характеризовавших интенсивность движения кораблей и судов противника, тогда как для подготавливаемого удара нужны были вполне конкретные данные, подтверждающие целесообразность поиска. Отсутствие минной разведки не позволяло сделать каких-либо определенных выводов о минной обстановке у западного побережья Черного моря. Штаб флота на основе данных, полученных от подводных лодок, считал, что в районах предстоящего маневрирования крейсера «Ворошилов» неприятельских мин нет {266}.

Недостатки в разведке, которые, строго говоря, являлись основными причинами неуспеха набеговых действий 24 ноября — 2 декабря 1942 г., можно расценивать по-разному. Казалось бы, целесообразно было подождать летную погоду и осуществить предварительную воздушную разведку, но такое решение о переносе срока выхода надводных сил находилось бы в резком противоречии с обеспечением безопасности надводных кораблей на переходе морем: их могла обнаружить воздушная разведка противника. Условия нелетной погоды в конечном итоге благоприятствовали внезапности появления надводных кораблей у западного побережья Черного моря.

Несколько иначе обстояло дело с данными о минной обстановке, надежность которых, пожалуй, всегда находилась в обратной зависимости от промежутка времени с момента последнего наблюдения. Даже располагая достаточно достоверными данными, полученными от подводных лодок, только вернувшись из этого района, нельзя было не считаться с возможностью новых минных постановок. Кроме того, следовало учитывать величину потерь в этом районе в подводных лодках от неизвестных причин. А такие потери были и в 1941 и в 1942 гг. Но средств для ведения минной разведки, за исключением авиации и подводных лодок с их ограниченными возможностями наблюдения, Черноморский флот тогда не имел. Практически можно было рассчитывать лишь на непосредственное противоминное охранение крейсера «Ворошилов» [296] путем выдвижения по его курсу эскадренного миноносца «Сообразительный» с поставленными параван-охранителями. Это и было сделано. Но после того как «Ворошилов» в 7 час. 54 мин. резко отвернул влево в результате обнаружения перископа подводной лодки {267}, «Сообразительный» оказался у него справа, по курсовому углу 10-15°, на дистанции около 4 каб., т. е. крейсер вышел из полосы, захватываемой параван-охранителем эскадренного миноносца. Параван-охранитель «Ворошилова» через две минуты после подсечения мины «Сообразительным» также встретил мину, которая, по-видимому, имела устройство, вызывающее взрыв при подсечении. Недостаточная скорость крейсера в момент встречи с миной способствовала подтягиванию ее параванами к борту. В этом убеждает взрыв второй мины с левого борта, оказавшийся более сильным, так как крейсер в этот момент имел еще меньшую скорость. Таким образом, взрыв обеих мин произошел в радиусе их разрушительного действия, правда, почти на пределе его, чем и объясняются относительно незначительные повреждения корабля.

Опыт набеге показал правильную организацию походного движения каждой из групп и выбор наиболее удаленных к югу маршрутов перехода туда и обратно. Положительным был и выбор времени появления каждой из групп в назначенных районах и факт одновременного прихода туда. Эти обстоятельства могли способствовать ослаблению противодействия немецкой авиации, если бы она имела возможность вылететь. По-видимому, появление советских кораблей у западного побережья оказалось настолько неожиданным для противника, что даже его воздушная разведка обнаружила их лишь 2 декабря, незадолго перед входом каждой группы в базу.

Безрезультатный выход крейсера, лидера и эскадренных миноносцев не повлиял на решение о дальнейшем использовании надводных сил для действий на западных прибрежных коммуникациях противника, заставив лишь отказаться от посылки туда наиболее ценных кораблей.

В течение декабря в район Сулина, Бугаз для поиска транспортов противника дважды выходили группы базовых тральщиков, которые прикрывали один-два эскадренных миноносца. Нелетная погода исключала предварительную воздушную разведку и наведение надводных кораблей на обнаруженные конвои. Недостаточные результаты действий этих групп в значительной мере компенсировались моральным влиянием их на противника. Сам факт появления советских надводных сил в наиболее важном для неприятеля районе [297] морских сообщений заставлял его быть особенно осторожным.

Опыт использования надводных сил на удаленных от наших баз прибрежных коммуникациях противника свидетельствовал, что величина угрозы со стороны неприятельской авиации на этапах перехода морем, т. е. когда оказывалось невозможным прикрытие с воздуха, была очень велика. При действиях в непосредственной близости к неприятельскому побережью резко возрастала минная опасность. Все это показывало, что риск потерь надводных кораблей от ударов авиации и подрыва на минах вряд ли мог оправдываться величиной возможного успеха. Приходилось принимать во внимание и обычную малую численность транспортов в составе каждого отдельного конвоя, и недостаточную интенсивность движения противника на прибрежной трассе, что исключало нанесение ударов по нескольким конвоям во время одного набеге. В этих условиях становилось явно нецелесообразным использование крейсеров, лидера и эскадренных миноносцев для набегов на удаленные коммуникации. Несколько по-иному обстояло дело с эпизодическим использованием для этой цели малых боевых кораблей (базовые тральщики, сторожевые корабли). Но в случае возможной встречи с неприятельскими эскадренными миноносцами или канонерскими лодками их требовалось прикрывать эскадренными миноносцами. А это, как показывал опыт, опять заставляло возвратиться к сравнению величины возможных потерь с величиной вероятного успеха. Кроме того, при использовании у западного побережья Черного моря малых кораблей приходилось считаться с их ограниченным радиусом действий.

Во втором периоде войны наибольшее значение для противника приобретали ближние морские коммуникации, ставшие для него в 1943 г. единственным путем, доступным для массовых перевозок.

Наступление войск Южного и Закавказского фронтов поставило в полную зависимость от таких перевозок вражескую группировку, изолированную на Таманском полуострове. Дальнейшее развитие событий резко повысило для противника значение перевозок вдоль южного побережья Крыма, в Севастополь и в порты северо-западной части Черного моря. В течение месяца по трассам Одесса — Севастополь, Констанца — Севастополь, Севастополь — Феодосия — Керчь, Феодосия — Анапа, Анапа — Керчь, Керчь —

Тамань, Керчь — Геническ в среднем проходило от 29 до 105 конвоев (не считая движения в Керченском проливе); в наиболее напряженные периоды число их увеличивалось до 200. Общее количество судов, входивших в состав конвоев, колебалось от 310 до 1372 (последняя цифра относится к сентябрю 1943 г.)[{268}](#). [298]

Само собой разумеется, что в сложившейся в начале 1943 г. обстановке задача нарушения морских коммуникаций противника стала одной из важнейших для Черноморского флота. Основные усилия в первую очередь требовалось направить против судоходства противника в интересах его северокавказской группировки. Задачу прервать эту коммуникацию командование Черноморского флота поставило подводным лодкам, надводным кораблям и воздушным силам. При этом оно учитывало, что противник может предпринять спешную эвакуацию своих войск с Таманского полуострова в Крым по трассе Анапа — Феодосия. Ледовая обстановка в Керченском проливе и отсутствие у немцев ледоколов исключали там возможность перевозок[{269}](#).

Таким образом, с началом 1943 г. центр тяжести в действиях на морских сообщениях противника закономерно был перенесен на прибрежные трассы в северо-восточной части Черного моря. К этому времени опыт окончательно показал, что использование крупных надводных кораблей и подводных лодок в северо-западной части моря сопряжено с неоправданным риском потерь от ударов вражеской авиации и на минах. Поэтому с середины января 1943 г. подводные лодки были перенацелены к берегам Крыма, а в марте — и в среднюю часть моря на трассы Севастополь — Одесса, Севастополь — Констанца и Сулина. В феврале отдельные лодки несли блокадную службу на южных подходах к Керченскому проливу. В своих действиях они применяли метод крейсерства в ограниченном районе, а в отдельных случаях — позиционно-маневренный. В первой половине 1943 г. можно было использовать 18-19 исправных подводных лодок, во второй половине — 21-22.

Немецкие конвои на трассе Керчь — Анапа (кодовые названия «Маленький медведь» и «Хаген») состояли из 3-4 десантных барж, охраняемых тральщиками, катерами, прорывателями заграждений и артиллерийскими самоходными баржами[{270}](#). Относительно незначительная протяженность трассы (около 35 миль от Анапы до входа в Керченский пролив), возможность движения вблизи берега, занятого немецко-фашистскими войсками, прикрытие конвоев на всем пути истребительной авиацией, естественно, способствовали обеспечению их безопасности. Малые размеры транспортных средств, особенно незначительная осадка, создавали для нападающего дополнительные трудности при бомбардировочных и торпедных атаках (для всех родов сил).

Изменившееся соотношение в воздушных силах и возможность нанесения ударов по конвоям подводными лодками и [\[299\]](#) надводными кораблями Черноморского флота заставили немецко-фашистское командование воздержаться от судоходства на трассе Анапа — Феодосия. Для питания горючим 17-й армии на Таманском полуострове оно организовало перевозки между Феодосией и Таманью. Конвои на этой трассе, имевшие кодовое название «Бензин»[{271}](#), состояли из десантных барж, лихтеров и буксиров.

Предположения о возможной эвакуации противника с Таманского полуострова морем из Анапы обусловили постановку ряда новых задач соединениям Черноморского флота. Командующему эскадрой было приказано подготовить две надводные ударные группы (первая — крейсер «Ворошилов» и 3 эскадренных миноносца, вторая — лидер «Харьков» и 2 эскадренных миноносца) для действий против конвоев в случае попытки противника начать войсковые перевозки из Анапы в Крым. Кроме того, эскадра получила приказ

осуществлять во взаимодействии с авиацией систематический поиск неприятельских кораблей и судов и обстреливать Анапу. Бригаде траления и заграждения была поставлена задача в течение 8-15 февраля высылать в море группы базовых тральщиков (по 2 тральщика) для ударов по обнаруженным неприятельским транспортным средствам. В качестве запасной цели им определялась для обстрела пристань Соленое Озеро. Бригадам торпедных катеров надлежало в этот же период производить поиски противника между Анапой и Феодосией и Анапой и входом в Керченский пролив. На позиции от мыса Тарханкут до района горы Опук должна была развернуть 5 лодок бригада подводных лодок. Подчеркивалась необходимость непрерывного обслуживания позиции и готовности к ночным действиям.

Для поддержания непрерывного наблюдения за противником установили три линии блокадного дозора (Анапа — вход в Керченский пролив, Анапа — Феодосия, Феодосийский залив). Для систематических блокадных действий выделялись 2 эскадренных миноносца, 2 базовых тральщика, 4 сторожевых катера, 16 торпедных катеров, 2 подводные лодки и авиация. На последнюю возлагалась также задача систематического наблюдения за противником в районе Анапа, побережье Таманского полуострова, в Керченском проливе и Феодосийском заливе, бомбардировочные удары по Анапе и портам Таманского полуострова и прикрытие надводных кораблей на линии блокадного дозора. Поначалу продолжительность установленной блокады определялась в 10 суток, но фактически она продолжалась до 3 марта, когда выяснилось, что противник не намеревается спешно эвакуировать с Таманского полуострова свои войска. [300]

В феврале — начале марта надводные корабли эскадры и базовые тральщики производили огневые нападения на Анапу, Благовещенскую и некоторые другие пункты побережья, занятого противником [{272}](#).

Малая эффективность блокадных действий с 8 февраля по 3 марта объясняется рядом причин. К важнейшим из них следует отнести:

- характер движения конвоев противника (под берегом, небольшими группами малых транспортных средств);
- выбор времени поисков (как правило, ночью, когда ожидавший их противник отставался в портах или опорных пунктах);
- пониженную видимость, обычную в это время года;
- отсутствие на кораблях и катерах, производивших поиск, средств радиолокации.

Короткое расстояние между портами и опорными пунктами на всей прибрежной коммуникации противника затрудняло своевременное использование данных любых видов разведки. Обнаруженные ею десантные баржи и малые транспортные средства успевали укрыться или завершить переход в течение времени, потребного для передачи разведчиком донесения, постановки задачи, выхода (вылета) и перехода (полета) сил, выделенных для удара. В какой-то мере нужно было считаться и с противодействием врага. Так, например, в связи с активизацией действий немецких торпедных катеров эскадренные миноносцы с 18 февраля не стали высылаться в блокадный дозор. С 23 февраля прекратились выходы на линию блокады Анапа — Феодосия и базовых тральщиков. Правда, в течение всего этого времени противник не использовал данную трассу, однако опыт обстрела Феодосии крейсером «Слава» и лидером «Харьков» в

начале августа свидетельствовал о наличии там торпедных катеров, способных производить встречный поиск.

Несмотря на малую эффективность блокадных действий, они оказали влияние на гитлеровцев, затруднив использование прибрежных коммуникаций в один из критических для них моментов. Следует напомнить, что высадка 4 февраля 1943 г. советского десанта в Станичке создала для 17-й немецкой армии помимо угрозы с фронта угрозу и с правого фланга, в результате чего вероятность вынужденного отхода этой армии стала значительно большей. В то же время блокадные действия заставили немецко-фашистское командование если не отказаться от движения на прибрежной трассе Анапа — южный вход в Керченский пролив, то в значительной мере сократить его.

«...Учитывая активность [301] русских, — доносил 4 марта 1943 г. начальник штаба группы армий «А», — осуществление регулярного движения невозможно. Надо совершать рейсы через как можно более неравномерные промежутки времени» {273}.

Активизация действий разнородных сил Черноморского флота на коммуникациях противника в этой части моря, естественно, вызывала тревогу у противника, так как изоляция его войск на Таманском полуострове грозила катастрофическими последствиями. Со второй половины марта, когда немцы выявили ослабление блокады в северо-восточной части моря, интенсивность движения конвоев начала возрастать.

В середине марта гитлеровцы соорудили канатную дорогу между Еникале и Чушкой с пропускной способностью 800 т грузов в сутки {274}. Однако сооружение этой дороги далеко не полностью обеспечивало снабжение 17-й армии, для которой требовалось ежедневно доставлять 1500-2500 т различных грузов. Кроме того, надо было перевозить подкрепления, эвакуировать раненых и больных. Опасаясь полного перерыва морских сообщений с портами Таманского полуострова, противник еще в феврале 1943 г. приступил к постройке нефтепровода, а несколько раньше начал разработку проекта моста через пролив {275}. Все это требовало значительного количества инженерных войск, силами которых проводились работы по строительству, а также доставки необходимых средств.

Ледостав в Керченском проливе и нараставшая угроза морским сообщениям с портами Таманского полуострова вынудили немецко-фашистское командование начать 29 января войсковые перевозки по воздуху силами 8-го воздушного корпуса (250 транспортных самолетов). До конца марта противник эвакуировал с Таманского полуострова около 70 тыс. человек.

Для защиты прибрежных трасс и перевозок через Керченский пролив немецко-фашистское командование сосредоточило к марту — апрелю 1943 г. на северо-восточном побережье Черного моря 14 торпедных катеров, 2 флотилии катеров-тральщиков (около 30 единиц), 36-40 самоходных артиллерийских и других специально оборудованных десантных барж, несколько сторожевых катеров, вооруженных буксиров и других малых кораблей, поставило ряд минных заграждений. Узлы сообщений и непосредственные подходы к портам южного побережья Крыма, Керченского пролива и Таманского полуострова были прикрыты береговыми батареями. [302]

В середине марта, когда обстановка на Таманском полуострове не подтвердила данных разведки о спешной эвакуации 17-й немецкой армии, командование Черноморского флота решило несколько изменить характер блокадных действий. Оно переразвернуло подводные лодки в район неприятельских трасс Севастополь — Одесса, Севастополь —

Констанца и Сулина^{276}. Борьба с перевозками на прибрежных трассах Керчь — Анапа и Керчь — Феодосия была возложена на торпедные катера и авиацию, а в Керченском проливе — только на авиацию флота. Надводным кораблям не ставилось задач, связанных с систематическими действиями против перевозок противника, но иногда им поручался поиск его транспортных средств в районе мыс Мегомом, мыс Сарыч и обстрел аэродрома Анапы, на который базировалась неприятельская авиация, прикрывавшая транспортные средства на прибрежной трассе Керчь — Анапа^{277}. Такое распределение сил оставалось почти неизменным до середины сентября, когда в результате Новороссийско-Таманской операции противник был вынужден спешно эвакуировать войска 17-й армии в Крым.

Торпедные катера, базировавшиеся на Геленджик, систематически вели поиск транспортных средств противника в районе Анапа, Соленое Озеро, мыс Такиль, Феодосийский залив. Поиск производился преимущественно ночью, обычно группами по два-три катера. Только в мае катера совершили четыре дневных поиска в тумане. Так как немцы, пользуясь особенностями своих коммуникаций в этом районе и возможностью надежного прикрытия транспортных средств истребительной авиацией, совершали переходы только днем, ночные поиски оказывались безрезультатными. Поиск же днем в условиях хорошей и средней видимости вряд ли был целесообразен для торпедных катеров. Чтобы надежно просмотреть все колена прибрежной трассы, им пришлось бы около восьми часов пробыть в море, в зоне действия истребительной авиации противника, его артиллерийских катеров и частично в пределах досягаемости неприятельских береговых батарей.

Несколько иной оценки заслуживает состав сил в каждом разовом поиске. Два-три катера в условиях малой видимости вряд ли могли надежно просматривать полосу большую, чем 15-20 каб., поэтому вероятность обнаружения малых транспортных средств была незначительной. По-видимому, для увеличения ширины полосы поиска следовало бы увеличить не количество катеров в группе, а количество самих ударно-поисковых групп, располагая их уступом или по фронту вне дальности оптического контакта друг с другом,

т. е. на [303] расстоянии порядка 1,4 Р (Р — дальность видимости).

Действия торпедных катеров не ограничивались поиском транспортных средств противника. Поступившие на вооружение артиллерийские катера, имевшие 24-ствольные установки РС-32, произвели ряд огневых нападений на Анапу и некоторые другие опорные пункты неприятеля. Торпедные катера совершили несколько набегов на Камыш-Бурун, Кучугуры и пристань Соленое Озеро. Характерной чертой этих артиллерийских и торпедных нападений является удачная организация тактического взаимодействия катеров с авиацией. Так, во время нападения торпедных катеров и авиации на Камыш-Бурун 28 февраля 1943 г., благодаря успешным действиям обеспечивавших групп (ночные самолеты-бомбардировщики) торпедным катерам удалось скрытно подойти на дистанцию порядка 5 каб. и выпустить торпеды. Отвлеченные ночными бомбардировщиками, немцы не заметили торпедных катеров даже после выпуска ими торпед.

В течение весны и лета 1943 г. попытки торпедных катеров проникнуть в пролив севернее Камыш-Буруна успехом не увенчались.

В поисках более эффективных способов борьбы с перевозками противника в северо-восточной части Черного моря была предпринята попытка использовать торпедные катера для активных минных постановок у южного входа в Керченский пролив и у входа на Анапский рейд. К таким постановкам торпедные катера приступили в середине июня. В

течение почти четырех месяцев они поставили 447 мин и 160 минных защитников у станицы Благовещенская, у пристани Соленое Озеро и в районе мыса Железный Рог. Эти минные заграждения заставили противника усилить траление, вследствие чего напряжение его катеров-тральщиков возросло.

Оперативная целесообразность минных постановок перед входом в Керченский пролив в условиях складывавшейся обстановки оказалась весьма сомнительной. Они не привели к пресечению неприятельских морских перевозок, но вскоре стеснили действия своих же кораблей. Вызывает сомнение и выбор типов поставленных мин, так как 50% общего количества их приходилось на мины 1926 г., т. е. мины против больших кораблей, тогда как противник располагал малыми боевыми кораблями и малыми транспортными средствами. В тактическом отношении эти постановки, производившиеся достаточно крупными группами торпедных катеров (от 12 до 28 в каждой постановке), в основном были вполне удовлетворительными. Серьезным недостатком отдельных постановок являлось слабое навигационно-гидрографическое обеспечение точности места их начала и конца, что в дальнейшем усложнило движение своих кораблей. [304]

Эскадренные миноносцы и сторожевые корабли с середины марта на коммуникациях противника действовали эпизодически. Эскадренные миноносцы осуществляли поиск немецких конвоев западнее района действий торпедных катеров, между мысами Чауда и Айтодор. Такие поиски, например, были совершены в ночь на 1, 20 и 21 мая, на 30 сентября 1943 г. Кроме того, эскадренные миноносцы и сторожевые корабли неоднократно производили огневые нападения на аэродромы противника в Анапе. Учитывая возможность противодействия главным образом со стороны неприятельской авиации, эскадренные миноносцы (по два в группе) выходили из Туапсе вечером, чтобы к полуночи начать поиск, производившийся раздельно, в течение двух-трех часов. Завершив поиск, они в некоторых случаях обстреливали опорные пункты противника, в которых наблюдалось скопление транспортных средств. Время начала отхода избиралось с расчетом прибыть к рассвету в зону возможного прикрытия своей истребительной авиацией.

И поиски, и противодействие им со стороны неприятельской береговой артиллерии оказались безрезультатными. Демонстративный выход в море 4 июня крейсера «Красный Кавказ» с тремя эскадренными миноносцами, казалось бы, говорил о резком снижении активности противодействия со стороны немецкой авиации. В начале октября эскадре Черноморского флота было приказано силами эскадренных миноносцев произвести во взаимодействии с авиацией и торпедными катерами поиск противника на его прибрежной коммуникации у южного берега Крыма и обстрелять порты Феодосия и Ялта с целью уничтожения находившихся там транспортных средств. Для выполнения задачи командование эскадры выделило лидер «Харьков» и эскадренные миноносцы «Беспощадный» и «Способный», которым надлежало взаимодействовать с 8 торпедными катерами, 6 самолетами ударной авиации и истребителями. Огневое нападение на Ялтинский и Феодосийский порты планировалось осуществить на рассвете 6 октября. Не касаясь всех деталей боевых событий 5 и 6 октября, достаточно подробно описанных в ряде послевоенных трудов по истории минувшей войны, остановимся лишь на тех из них, которые дали основание для последующих выводов.

Как известно, лидер и оба эскадренных миноносца после выполнения ими задач погибли днем 6 октября в результате ряда последовательных ударов неприятельской авиации.

О боевых событиях прошлой войны нельзя судить с позиций сегодняшнего дня не только из-за изменившихся возможностей, но и потому, что некоторые моменты обстановки,

игравшие немаловажное значение при подготовке того или [305] иного боевого действия и при его выполнении, трудно оценить объективно.

Отсутствие противодействия со стороны немецкой авиации кораблям эскадры, производившим 4 июня демонстративный марш-маневр к мысу Пицунда, и трем эскадренным миноносцам, совершавшим поиск транспортов в районе между мысами Чауда и Айтодор, казалось бы, убедительно подтверждало данные разведки о резком сокращении на Черноморском театре численности неприятельской авиации, и в частности самолетов-бомбардировщиков.

По данным разведки, 2 и 3 октября на крымских аэродромах находилось около 40 вражеских самолетов. Это еще раз подтвердило, что возможности противодействия немецкой авиации значительно уменьшились, во всяком случае, значительно сократились его масштабы. На самом деле обстановка была иной. К 6 октября данные разведки устарели. Видимо, к этому дню немцы имели на крымских аэродромах по крайней мере вдвое больше самолетов, чем 2-3 октября. Можно предполагать, что их самолеты, в частности истребители, прибывали туда в течение ночи и утра 6 октября, так как при первом ударе вражеских самолетов-бомбардировщиков их сопровождало только 4 истребителя, а при ударах днем уже 10-12 типа Me-109. В этом сказывалось влияние роста мобильности использования сил благодаря возросшей их скорости и дальности действия. Данное обстоятельство — одно из наиболее существенных факторов, способствовавших развитию форм и способов всех видов и масштабов военных действий на море во время Великой Отечественной и второй мировой войн.

Важными причинами гибели лидера и двух эскадренных миноносцев часто считают продолжение движения отряда после обнаружения и почти двухчасового наблюдения за ним немецкой воздушной разведки, а затем двадцатиминутную задержку (между 7 и 8 час.) для спасения летчиков со сбитого самолета-разведчика. По-видимому, действительно после обнаружения отряда в 2 часа 04 мин. немецким самолетом и последовавшего наблюдения за кораблями с помощью осветительных бомб было бы более целесообразно возвратиться в базу. Но как знать, может быть, такое решение командира отряда было бы расценено в то время как ошибочное?..

Двадцатиминутная задержка для спасения летчиков помешала отряду, шедшему 28-узловым ходом, удалиться от опасного района на 9,3 мили. Но вряд ли это расстояние помешало бы восьми Ю-87 под прикрытием двух Me-109 и двух ФВ-190 нанести удар, в результате которого оказался тяжело поврежден лидер «Харьков». Напрашивается вопрос: что явилось основной причиной повреждения лидера, из-за чего, по существу, погибли все три корабля? Действительно [306] ли, что снижение в результате повреждения «Харькова» эскадренной скорости до 6-9 узлов определило дальнейшую судьбу отряда? На этот вопрос ответить нетрудно. Основной причиной повреждения «Харькова» явилось слабое прикрытие отряда с воздуха. В момент первого удара (около 8 час. 40 мин.) неприятельской авиации отряд, находившийся в 90-100 милях от Кавказского побережья, прикрывали всего три самолета. За время между первым и вторым (около 11 час. 50 мин.) ударами неприятельской авиации отряд, следовавший с уменьшенной скоростью, мог приблизиться к Кавказскому побережью на 15-20 миль, поэтому прикрытие его с воздуха самолетами А-20Ж («Бостон»), Пе-2 и ДБ-3Ф оставалось маломощным и неэффективным.

Потеря «Харьковом» хода и влияние этого факта на все последующие события подтверждало старое военно-морское тактическое положение: «Отстал — пропал». В новых условиях это положение еще более справедливо. В создавшейся обстановке нужно было решать трудную задачу: продолжать ли попытку буксировать «Харьков» и тем

самым подвергать весь отряд риску новых ударов или, сняв с «Харькова» личный состав, затопить лидер и уходить на наибольшей скорости в восточном направлении. Следует заметить, что командующий флотом, получив донесение о повреждении «Харькова» и создавшейся обстановке, отдал приказание снять с него личный состав и уничтожить корабль. Однако до второго удара неприятельской авиации это приказание выполнено не было. Правда, учитывая продолжительность передачи донесения, расшифровки его, принятия командующим флотом решения об оставлении «Харькова», передачи приказания по радио, расшифровки его и, наконец, времени, необходимого на переход личного состава лидера на эскадренные миноносцы и затопление корабля, на что потребовалось бы, по-видимому, не менее полутора часов, вряд ли «Беспощадный» и «Способный» избежали бы второго удара неприятельской авиации. Но во всяком случае за оставшееся до этого удара время они могли бы оказаться в районе более действенного прикрытия с воздуха. Значит, решение об оставлении «Харькова» следовало принять сразу, когда результаты первого удара противника стали ясны.

Печальный опыт этого боевого события вновь подтвердил значение смелого и притом своевременного решения командира в кризисный момент. Вместе с тем возросшее значение мобильности действий настоятельно требовало предоставления командиру, возглавляющему силы, выделенные для выполнения задачи, широкой инициативы, допускающей целесообразный и обоснованный риск. Само собой разумеется, такой разумный риск должен быть связан с уверенностью командира, что в случае неудачи он не будет поставлен ему в вину. [307]

Гибель «Харькова», «Беспощадного» и «Способного» была воспринята очень тяжело. Ставка Верховного Главнокомандования воспретила использование кораблей эскадры вне районов надежного прикрытия их с воздуха и потребовала направить дальнейшие действия флота в интересах сухопутных войск [\[278\]](#).

После того как в середине марта командование флота внесло существенные изменения в характер блокадных действий, подводные лодки, как уже отмечалось, были переразвернуты для борьбы с перевозками противника на трассах Севастополь — Одесса и Севастополь — Констанца и Сулиа. С началом эвакуации немецко-фашистских войск с Таманского полуострова высшее военно-морское командование приказало развернуть наибольшее число подводных лодок у Крымского побережья и на коммуникациях, связывающих Севастополь с Одессой и румынскими портами. Поэтому в конце октября у южного и юго-западного побережья Крыма, а также на трассе Севастополь — Констанца было нарезано 13 позиций, которые использовались подводными лодками до начала 1944 г. Всего в 1943 г. подводные лодки совершили 102 выхода, из которых более 77% приходилось на действия у южного побережья Крыма и на трассах порты Крыма — Одесса и порты Крыма — Констанца и Сулина, около 14% — на дальних коммуникациях у Босфора и почти 8% — на коммуникациях Бугаз — Сулина — Констанца.

Кроме того, подводные лодки совершили 6 выходов на минные постановки и выставили 120 мин. По донесениям командиров подводных лодок, из 57 случаев боевых соприкосновений с противником в 27 случаях наблюдались успешные результаты. Оценивая действия подводных лодок в течение второго периода войны, т. е. в 1943 г., нельзя не считаться с некоторыми особенностями обстановки, и в первую очередь характером движения конвоев противника, их составом, в том числе и составом транспортных средств в этих конвоях.

В 1943 г. немецко-фашистское командование для обороны своих конвоев на коммуникациях Севастополь — Констанца и Констанца — Босфор располагало 4

румынскими эскадренными миноносцами, 3 миноносцами, 3 канонерскими лодками, 12 германскими катерами-тральщиками, 4 сторожевыми катерами и 3 противолодочными кораблями, не считая нескольких других, переоборудованных из торговых судов {279}. На коммуникациях вдоль южного побережья Крыма противник использовал свои десантные баржи, специально оборудованные для целей ПЛО и ПВО на переходе. Кроме того, в это время он имел значительное число мореходных катеров [308] различных типов, пригодных для походного охранения конвоев на прибрежных коммуникациях. О составе нескольких конвоев некоторое представление дают следующие цифры: танкер «Оссаг» на переходе из Констанцы в Константинополь шел в охранении 2 румынских эскадренных миноносцев, 2 канонерских лодок, противолодочного корабля и 4 моторных тральщиков {280}. Тем не менее он все же был атакован подводной лодкой и поврежден торпедой.

Возросшая эффективность действий подводных лодок Черноморского флота в течение 1943 г., в особенности в апреле — ноябре, объясняется прежде всего правильным выбором районов и применением более целесообразных методов действий, основными из которых были крейсерство в ограниченном районе и позиционно-маневренное использование, более современными способами торпедной стрельбы и, конечно, накопленным командирами лодок боевым опытом. В этом периоде заметно улучшилось оперативное взаимодействие подводных лодок с авиацией, выражавшееся главным образом в обеспечении первых данными воздушной разведки, хотя организация такого взаимодействия все же была еще несовершенной. Тактического взаимодействия авиации с подводными лодками, несмотря на некоторые попытки его организации, достигнуть не удалось.

Важнейшую роль в действиях на вражеских коммуникациях в 1943 г. играла авиация Черноморского флота, причем ее значение непрерывно возрастало. В первой половине года военно-воздушные силы флота, имевшие в своем составе около 180 самолетов ударной авиации, действовали главным образом на прибрежных сообщениях в северо-восточной части моря, выполняя, как уже было сказано, поставленные командованием флота задачи по срыву перевозок противника между Таманским полуостровом и Крымом {281}. Удары по портам этих полуостровов наносились бомбардировочной и штурмовой авиацией Черноморского флота во взаимодействии с авиацией 4-й и 5-й воздушных армий. Одновременно авиация Черноморского флота действовала против транспортных средств противника как в самом Керченском проливе, так и на трассах Керчь — Анапа, Керчь — Феодосия, Керчь — Темрюк, Геническ — Темрюк. Множественность направлений и особенности неприятельских транспортных средств, состоявших из большого числа малых судов, создавали значительные трудности для ударной авиации. Именно этими обстоятельствами и объясняется недостаточная эффективность ее действий в первой половине 1943 г. Кроме того, в этот период [304] около 30% флотской авиации отвлекалось для действий на сухопутных направлениях.

Малая протяженность трассы Керченский пролив — Анапа затрудняла организацию своевременных ударов по конвоям, так как в течение «мертвого промежутка» (время между моментами обнаружения противника разведкой и вылетом ударной группы) врагу часто удавалось выйти из опасной для него зоны.

В начале года удары по портам наносили небольшие группы и со значительными промежутками по времени. Так, в апреле авиация нанесла всего по одному удару по Керчи и Тамани (в первом случае — двумя, во втором — одним самолетом).

Самолеты штурмовой и, в особенности, бомбардировочной авиации выполняли свою задачу небольшими группами. В мае, например, в 11 ударах участвовало 33 бомбардировщика. Штурмовики, действовавшие днем в группах по 2-3 самолета, прикрывались истребителями.

Со второй половины сентября авиация стала использоваться в более крупных группах. Однако масштабы ее массирования в наиболее кризисный для противника период эвакуации своих войск морем оставались недостаточными, что сказалось на результатах ударов по транспортным средствам, которые могли быть значительно большими. Причина этого — частичное использование флотской авиации на сухопутных направлениях.

Всего с начала года до середины октября штурмовая авиация произвела около 650 самолето-вылетов, а бомбардировочная (главным образом самолеты типа МБР-2) — почти 2500 самолето-вылетов. За это время в портах северо-восточной части моря, занятых противником, и на прибрежных коммуникациях авиация уничтожила 25 десантных барж, 2 лихтера, 8 небольших транспортных судов и около 25 других, преимущественно малых, транспортных средств и примерно столько же повредила.

В течение 1943 г. в западной и северо-западной части моря действовала и торпедоносная и бомбардировочная авиация Черноморского флота.

Значительное удаление неприятельских коммуникаций в этой части моря от аэродромов авиации Черноморского флота, естественно, затрудняло до августа — сентября использование самолетов-торпедоносцев в крупных группах. Этому препятствовало то, что истребительная авиация не могла сопровождать их на такое расстояние, а также трудность своевременного вывода самолетов-торпедоносцев не только на обнаруженный корабль или транспорт, но и в ограниченный район, в котором этот объект мог находиться в тот момент, когда торпедоносцы после длительного полета могли начать [310]

его поиск. Вследствие этого «свободная охота» до августа — сентября 1943 г. оказалась единственно возможным способом действий торпедоносной авиации к западу от меридиана Севастополя. Из 206 самолето-вылетов, совершенных торпедоносной авиацией в течение 1943 г., свыше 45% приходилось на «свободную охоту». Трудности с организацией эффективной разведки удаленных коммуникаций противника не благоприятствовали «свободной охоте», так как и для нее требовались исходные данные о месте противника, точность которых могла обеспечить успешный поиск конвоя. Ошибки разведки в определении места конвоев резко снижали вероятность и без того трудного их обнаружения. Из 76 самолето-вылетов торпедоносной авиации на «свободную охоту» в январе — марте 1943 г. лишь в 12 случаях удалось найти и атаковать цель, причем только 3 атаки оказались успешными. Во втором квартале этого же года из 21 вылета торпедоносцев только в 8 цель была найдена и атакована, но, к сожалению, безуспешно.

Усиление ударной, и в частности торпедоносной, авиации Черноморского флота новыми самолетами и значительное изменение обстановки, позволявшее приблизить базирование военно-воздушных сил флота к удаленным коммуникациям противника, способствовало росту успешности воздушной разведки и сокращению «мертвых промежутков». Появилась возможность отказаться от «свободной охоты» и приступить к использованию торпедоносцев для ударов в группах от 2 до 6 самолетов, прикрываемых самолетами типа А-20Ж, что не замедлило сказаться на результатах ударов. Из 12 атак, совершенных торпедоносными группами в августе — сентябре 1943 г. на коммуникациях Констанца — Одесса и Констанца — Севастополь, 9 оказались успешными. Из 50 торпед, сброшенных самолетами-торпедоносцами в течение этих месяцев, 17 попали в цель, т. е., другими

словами, успешность торпедометания составляла 34%. С конца мая минно-торпедная авиация начала минные постановки в северо-западной части моря, а также на Дунае и Днестре.

Минно-торпедная авиация в бомбардировочном варианте использовалась для нанесения ударов по Севастополю, а также по портам и опорным пунктам противника к западу от него. В ряде случаев эти удары были достаточно массированными. Так, например, 26 сентября в результате массированного налета на Севастополь 51 самолета бомбардировочной и минно-торпедной авиации было уничтожено и повреждено много судов противника, в том числе транспорт. Всего в течение 1943 г. авиация Черноморского флота произвела 9230 самолето-вылетов для действий на вражеских морских сообщениях. Более 10% этого числа приходится на вылеты для разведки в интересах ударных действий. [311]

В течение 1943 г. авиация Черноморского флота уничтожила свыше 45000 брт транспортного тоннажа, принадлежавшего судам вместимостью 1000 брт и больше. В эти цифры не входит суммарный тоннаж потопленных малых транспортных средств, учет которого в настоящее время произвести очень трудно. В то же время авиация Черноморского флота уничтожила и повредила значительное число малых боевых кораблей и катеров врага. По общим результатам действий на коммуникациях противника она заняла первое место среди прочих родов сил флота и сохранила его в 1944г.

К началу ноября 1943 г. с выходом войск 4-го Украинского фронта на северные подступы к Крыму находившаяся там группировка немецко-фашистских войск (17-я немецкая армия, береговые части военно-морских сил, 1-й румынский горнострелковый и кавалерийский корпуса) оказалась в изоляции. С этого времени морские коммуникации с Одессой и портами Румынии, по сути, приобрели для нее жизненно важное значение. Реальная угроза разгрома и пленения Советской Армией немецко-румынской группировки в Крыму вынудила гитлеровское командование в спешном порядке приступить к разработке операции по эвакуации своих сил [{282}](#). В приказе командующего 17-й немецкой армией и вооруженными силами в Крыму, датированном 14 марта 1944 г., говорилось:

«Соотношение сил в Крыму в настоящий момент вынуждает командование подготовить эвакуацию Крыма морским и воздушным путем» [{283}](#).

Эвакуация частей 17-й армии по воздуху возлагалась на 1-й авиакорпус, а перевозка морем немецко-румынских войск — на морские силы Черного моря.

Само собой разумеется, обстановка, сложившаяся в ноябре 1943 г., придавала особое значение борьбе на неприятельских морских коммуникациях. Черноморскому флоту была поставлена задача вести непрерывное наблюдение средствами воздушной разведки за судами противника в Севастополе и Евпатории, своевременно обнаруживать их выход и движение морем, силами бомбардировочной и минно-торпедной авиации наносить удары по этим судам в портах и в море, развернуть на подходах к неприятельским портам не менее 7 подводных лодок [{284}](#). В это же время предполагалось перебазировать в освобожденные порты северо-западной части Черного моря торпедные катера, однако из-за сложных метеорологических условий это перебазирование было отложено до весны 1944 г. [312]

6 и 7 марта 1944 г. 9 торпедных катеров 2-й бригады перебазировались в Скадовск, пройдя в течение 20 часов 475 миль. Для торпедных катеров типа «Г-5» такой переход

несомненно являлся достижением. Примерно через месяц в Скадовск прибыли еще 6 торпедных катеров. Вскоре торпедные катера начали действовать, опять-таки небольшими группами, на прибрежной коммуникации противника в районах Одессы и Очакова. 1-я бригада торпедных катеров, перебазированная из Потти в Фальшивый Геленджик, действовала в районах Феодосии, Судака и Ялты.

Подводным лодкам, развернутым в начале 1944 г. в соответствии с приказанием командования флота, приходилось действовать в очень сложных условиях суровой зимы. Их напряжение заметно усиливалось из-за ограниченных возможностей ремонта. Так, в январе — марте 1944 г. в строю находилось около 40% лодок из списочного состава бригады. По этой причине не всегда обеспечивалась бесперебойность нахождения лодок на трассе Констанца — Севастополь. В марте в строю осталось всего 32,2% лодок бригады. Лодки, находившиеся в море, в 10 случаях вступали в соприкосновение с врагом, причем все торпедные атаки производились ночью.

Авиация Черноморского флота, действуя в январе — марте с западных аэродромов, на которые она по мере продвижения сухопутного фронта частично перебазировалась, продолжала наносить противнику удары группами бомбардировщиков и торпедоносцев. Самолеты-бомбардировщики начали широко и успешно применять топмачтовый способ бомбометания.

В связи с начавшейся 8 апреля Крымской наступательной операцией 4-го Украинского фронта Ставка 11 апреля предписала Черноморскому флоту систематически нарушать коммуникации противника в море, причем главной задачей определила срыв вражеских перевозок из Крыма. Для действий на коммуникациях Ставка приказала использовать подводные лодки, бомбардировочную и минно-торпедную авиацию, а на ближних коммуникациях — штурмовую авиацию и торпедные катера. Что касается крупных надводных боевых кораблей, то их Ставка приказала тщательно готовить к морским операциям, о которых при изменении обстановки должны были последовать указания [{285}](#).

С началом Крымской операции движение противника на трассе Севастополь — Констанца резко возросло. В апреле здесь прошел 141 конвой, т. е. в 3 раза больше, чем в марте, а за 20 дней мая — 110 конвоев. Для эвакуации только живой [313] силы со стрелковым вооружением [{286}](#) гитлеровцам понадобилось 72 средних и малых транспорта, 130 самоходных и столько же самоходных барж, 150 буксиров и значительное число малых плавучих средств.

В соответствии с указанием высшего командования для действий на морских коммуникациях противника из 650 самолетов, имевшихся в то время в составе авиации Черноморского флота, было выделено 404, в том числе 12 торпедоносцев, 45 бомбардировщиков и 66 штурмовиков. Половина из них базировалась на аэродромы Северной Таврии, а остальные в районе Геленджика и Таманского полуострова. Несколько позже число действовавших против вражеского судоходства самолетов было доведено до 430. Авиации Черноморского флота, которая являлась основной силой в развернувшейся операции на морских сообщениях, ставились следующие задачи: уничтожение вражеских транспортов и плавучих средств в базах и в море, осуществление минных постановок в районе Констанца, Сулина и на выходах из Севастополя, прикрытие надводных кораблей, ведение разведки в интересах борьбы с морскими перевозками противника.

С 9 апреля по 12 мая флотская авиация произвела 4506 самолето-вылетов {287}. Характерными чертами ее использования являлись массированные совместные удары бомбардировщиков, торпедоносцев и штурмовиков, прикрываемых большим числом истребителей, широкое применение штурмовой авиацией нового для того времени топмачтового бомбометания. О масштабах массирования авиации при ударах по базам и конвоям в море дают представление следующие цифры: в ударах по транспортным средствам противника в Феодосии 11 апреля участвовало 34 самолета-штурмовика под прикрытием 48 истребителей, в ударах по транспортным средствам в Судаке 13 апреля — 80 самолетов-штурмовиков в сопровождении 42 истребителей, в ударе по конвою 3 мая западнее мыса Херсонес — 10 самолетов-торпедоносцев, 19 бомбардировщиков, 18 штурмовиков, 36 истребителей {288}.

Однако в ряде случаев из-за значительного напряжения авиации не удавалось достичь должного массирования. Но враг был уже надломлен, и удары даже небольших групп оказывались успешными. В качестве примера можно привести случай 13 мая, когда два самолета-торпедоносца уничтожили транспорт к юго-западу от мыса Херсонес, не встретив [314] сопротивления. А ведь до начала мая истребительная авиация противника достаточно упорно обороняла свои конвои с воздуха.

Во время Крымской наступательной операции авиация Черноморского флота уничтожила 65 и повредила 55 транспортных судов, кораблей и катеров охранения {289}.

11-12 апреля начали разворачиваться на позиции по новой нарезке 5 подводных лодок. Кроме них на позициях в море находились еще 2 лодки. К 19 апреля общее число находившихся в строю подводных лодок достигло 12, к концу апреля — 13. На протяжении Крымской наступательной операции на коммуникациях, связывавших Севастополь с портами Румынии, непрерывно действовало от 7 до 9 подводных лодок. Всего с 11 апреля по 13 мая 13 подводных лодок совершили 22 похода. Средний коэффициент напряжения достигал 1,6. Подводные лодки действовали методом крейсерства в заданных районах и поиск противника производили как по данным воздушной разведки, так и самостоятельно. В течение операции лодки имели 52 боевых соприкосновения и произвели 25 торпедных атак, т. е. 62% всех атак, совершенных ими в 1944 г. Значительная часть этих атак осуществлялась ночью, в надводном положении. Кроме того, в некоторых случаях, когда допускала обстановка, подводные лодки использовали артиллерию. Ими было уничтожено 8 транспортных судов и 5 кораблей охранения, повреждено 2 транспорта и боевой корабль противника. Оперативное взаимодействие подводных лодок с авиацией и торпедными катерами, выражавшееся во взаимообеспечении данными о времени, месте и составе обнаруженных конвоев противника, создавало благоприятные условия для нанесения ударов по всей трассе их движения.

Торпедные катера, находившиеся к началу Крымской операции в Скадовске, а с 15 по 19 апреля последовательно перебазировавшиеся сначала в бухту Каранджа, затем в Евпаторию и Ялту, с 9 по 12 мая произвели 268 катеро-выходов, преимущественно ночью. Ограниченное количество катеров само по себе исключало массированное использование их днем, которое в создавшихся условиях могло быть наиболее эффективным. В то же время ночные действия торпедных катеров на подходах к Севастополю вынуждали противника выходить в светлое время суток, что способствовало использованию против него штурмовой авиации.

В течение операции торпедные катера 27 раз атаковали конвои, состоявшие из десантных барж и катеров охранения. Недостаточная численность торпедных катеров, наносивших

удары, в большинстве случаев не позволяла выделять [315] специальные сковывающие группы для подавления или отвлечения неприятельского охранения, что могло обеспечить ударной группе сближение с объектами ударов на дистанцию верного торпедного залпа. Прорыв неприятельского охранения удался лишь трижды — в конце операции, когда оно стало значительно слабее. Несомненно, новым в способах действий торпедных катеров при ударах по конвоям было применение реактивных снарядов с установок РС (М-8-М) и организация завес на пути движения противника (или, как тогда их называли, «засад»), которые, по существу, являлись своеобразной формой блокадного дозора. Всего торпедные катера за время операции потопили две самоходные баржи, десантную баржу и охотник за подводными лодками.

В результате действий авиации, подводных лодок и торпедных катеров Черноморского флота противник с 9 апреля по 12 мая потерял свыше 100 судов, кораблей и катеров, а около 60 его судов и кораблей были повреждены {290}. Официальных немецких данных о потерях в корабельном и судовом составе при эвакуации группировки из Крыма нет. В трудах послевоенного немецкого автора А. Хильгрубера сообщается, что советские моряки потопили на Черном море 57 судов и кораблей, а повредили всего 15 {291}. Несовпадение данных сторон о потерях в какой-то мере всегда неизбежно, но в этом случае преуменьшение буржуазными немецкими и пронемецкими авторами размера потерь в корабельном и судовом составе очевидно. Об этом свидетельствуют сведения о составе и потерях во время боев за Крым с 1 апреля по 14 мая (только немецко-фашистских частей) {292}. 1 апреля в Крыму насчитывалось 128434 гитлеровца, а к 14 мая в порты Румынии было перевезено 96888 человек (здоровых и раненых). Таким образом, потери, казалось, составляли 31 546 человек, однако в этом же документе они определяются в 38 854 человека, из которых утонувшими считаются 8100. Эта неувязка объясняется тем, что в число прибывших включен и личный состав румынских войск (40 209 человек) {293}. Таким образом, людские потери врага были значительно большими, а следовательно, потери в корабельном и судовом составе также были большими, чем те, о которых упоминает Хильгрубер.

После завершения Крымской операции авиация и подводные лодки Черноморского флота продолжали действовать на [316] коммуникациях между румынскими портами и Босфором, однако интенсивность движения противника здесь была весьма незначительной. Операция авиации Черноморского флота против Констанцы в августе 1944 г., предпринятая с целью ослабления неприятельского флота выводом из строя боевых кораблей и уничтожения базы подводных лодок, а также создания режима, затрудняющего противнику использование его морских сообщений, по существу, выходила за рамки действий на коммуникациях врага. В результате этой операции противник понес серьезный урон. Характерным для этой операции, выполнявшейся только авиацией, являлись последовательные массированные удары бомбардировщиков и штурмовиков с одновременным подавлением истребителей противника своей истребительной авиацией.

Казалось бы, для всех флотов, действовавших на различных морских театрах, задача борьбы на морских коммуникациях противника была, по сути, одинаковой. Однако обстановка на каждом театре обуславливала существенные особенности этой задачи, формы и способы действий при ее выполнении.

Наиболее существенными факторами, влиявшими на действия Черноморского флота на коммуникациях противника, являлись смещение базирования флота на восток в начальный период войны, организация перевозок противника и, в частности, характер его транспортных средств, вражеское противодействие.

Смещение базирования на восток сразу же сделало морские коммуникации противника в западной части моря дальними для сил Черноморского флота. Прежде всего по этой причине флотская авиация в 1941-1942 гг. смогла уничтожить около 10000 брт, т. е. лишь 12% от тоннажа, потерянного противником на коммуникациях. Сказалось это и на действиях надводных кораблей, так как почти вдвое удлинено их переходы в западную часть моря и тем во много раз увеличило опасность ударов со стороны немецкой авиации. Наконец, смещение базирования на восток неблагоприятно повлияло на техническое обеспечение сил Черноморского флота, особенно надводных кораблей и подводных лодок. На протяжении почти всей войны ограниченные возможности ремонта мешали наиболее полному использованию подводных лодок на неприятельских коммуникациях.

Существенными особенностями неприятельских перевозок на Черном море являлись целеустремленность их с 1942 г. в основном на доставку снабжения своим сухопутным войскам и использование для этого преимущественно прибрежных трасс и малых транспортных средств. Напряженность перевозок, которая в некоторые периоды была очень высокой, требовала соответствующих темпов противодействия. Но такие [317] темпы не всегда оказывались возможными из-за ограниченного состава сил или занятости их на других направлениях. Частота движения неприятельских малых конвоев, с одной стороны, малые размеры транспортных средств, с другой, усложняли удары по каждому конвою и в то же время, даже при их удаче, ограничивали результаты малой численностью плавсредств в конвое. Все это, конечно, отразилось на общих результатах действий Черноморского флота на неприятельских морских коммуникациях. За войну он уничтожил 217 различных транспортных средств общей вместимостью 317522 брт, тогда как Северный флот — 192 транспорта общей вместимостью 530569 брт.

Целеустремленность и характер морских перевозок противника в 1942 — начале 1944 г. (до эвакуации немецко-фашистских войск из Севастополя) обуславливали важность выбора формы действий: бить ли противника при его движении на прибрежных трассах или наносить удары по пунктам выгрузки или по скоплениям его плавучих средств. Были испробованы все формы, что дало положительные результаты, но вместе с тем заставило серьезно задуматься над целесообразностью действий надводных кораблей против портов и опорных пунктов врага при наличии у него достаточных сил авиации.

Опыт использования подводных лодок Черноморского флота подтвердил значение этого рода сил. На их долю приходится 33% суммарного тоннажа, потерянного противником на Черном море. Учитывая, что напряжение движения неприятельских судов на коммуникациях к западу от Севастополя, где в основном действовали подводные лодки, было незначительным, такие результаты можно . признать достаточно высокими. Особенно крупную роль сыграли подводные лодки в борьбе с неприятельскими конвоями во время Крымской операции в апреле — мае 1944 г. Результаты этой борьбы, по-видимому, были бы значительно большими, если бы кроме авиации, подводных лодок и торпедных катеров в ней участвовали надводные корабли.

С третьего года войны и до конца ее авиация Черноморского флота заняла ведущее место в действиях на морских коммуникациях. Основной противодействующей ей силой до начала 1943 г. являлась немецко-фашистская авиация, с которой приходилось серьезно считаться. Достижение авиацией Черноморского флота превосходства в воздухе в самой значительной мере способствовало действиям на коммуникациях подводных лодок и торпедных катеров.

Серьезно противодействовали надводным кораблям и особенно подводным лодкам Черноморского флота минные заграждения, поставленные противником у румынского

побережья [318] и в северо-западной части Черного моря. Маневренные силы неприятельской противолодочной обороны в значительной мере отставали от требований того времени.

Действия разнородных сил Черноморского флота на морских коммуникациях противника даже в наиболее трудный первый период войны оказали непосредственное влияние на снабжение через море приморских группировок вражеских сухопутных войск, а в последующие периоды войны в еще большей мере стеснили неприятельские войсковые и грузовые перевозки морем, способствуя общему успеху.

Задачи по нарушению морских коммуникаций противника на всех морских театрах выполнялись авиацией, подводными лодками и отчасти надводными силами (главным образом торпедными катерами) Военно-Морского Флота СССР, действовавшими в большинстве случаев самостоятельно, а иногда в оперативном взаимодействии между собой. В некоторых прибрежных районах к выполнению этой задачи привлекалась и береговая артиллерия. Так, береговые батареи Северного флота, расположенные на полуострове Средний, своим огнем препятствовали движению кораблей и транспортов противника на подходах к Петсамо, и в наибольшей мере именно это вынудило противника отказаться от использования порта.

Результаты действий различных родов Военно-Морского Флота на морских коммуникациях врага в годы Великой Отечественной войны позволяют считать, что наибольший удельный вес в них принадлежал авиации. На ее долю приходилось свыше 50% общего тоннажа потопленных судов и около 70% всех уничтоженных боевых и вспомогательных кораблей противника. Эти цифры могли быть значительно выше, но в течение первых двух лет войны в связи с недостаточным количеством самолетов (главным образом на Севере) и большой загруженностью их на сухопутных направлениях (преимущественно на Балтике) авиация на морских коммуникациях противника использовалась очень мало. К тому же эту задачу выполняли либо одиночные самолеты-торпедоносцы, бомбардировщики или штурмовики, либо небольшие однородные группы из 6-12 самолетов. Количественный и качественный рост морской авиации позволил ей с 1943 г. перейти к действиям на вражеских коммуникациях значительно большими силами. В 1943-1945 гг. наиболее эффективными способами действий авиации Военно-Морского Флота против вражеских конвоев оказывались удары групп торпедоносцев и бомбардировщиков, взаимодействовавших с другими родами авиации.

Успешность таких ударов обычно достигалась: [319]

- скрытным подходом авиации к объекту удара и занятием ее группами выгодных исходных позиций;
- подавлением противовоздушной обороны конвоя специально выделенными авиагруппами;
- стремительным прорывом атакующих авиагрупп к объекту удара;
- надежным прикрытием этих групп своими истребителями.

Опыт подсказывал необходимость увеличения состава авиационных ударных и обеспечивающих групп для нанесения массированных ударов по избранным объектам противника в море, а также по его портам и военно-морским базам, в которых формировались или разгружались конвои.

Для действий против транспортных средств и малых боевых кораблей на ближних от советских аэродромов прибрежных коммуникациях противника стало возможным широко применять ударные группы штурмовой авиации.

Использование авиации для ударов по располагавшим средствами зенитной обороны (корабельной и береговой) конвоям и боевым кораблям, которых в море прикрывали истребители, естественно, требовало соответствующих обеспечивающих действий в интересах ударных групп. С этой целью специально выделенные обеспечивающие группы стесняли маневр противника на вспомогательных направлениях, прикрывали свои ударные группы, действовавшие на главном направлении.

Если морская авиация заняла первое место среди других родов сил Военно-Морского Флота по успешности действий на вражеских морских коммуникациях, то ведущего места среди ВВС Военно-Морского Флота добилась минно-торпедная авиация, уничтожившая транспорты и боевые корабли почти в полтора раза больше, чем бомбардировщики и штурмовики. Кроме того, минно-торпедная авиация поставила около 2500 мин на подходах к портам и на узлах трасс коммуникаций противника.

Второе место по успешности действий на вражеских коммуникациях заняли подводные лодки. Опыт использования их в течение первого периода войны выявил необходимость отказа от позиционного метода. Применение его резко снижало вероятность обнаружения кораблей и транспортов противника даже в условиях относительно узкой полосы, в пределах которой они могли расположить маршруты своего движения. Причины переоценки возможности применения позиционного метода в 1941-1942 гг. упирались в недостаточно критический подход к результатам действий подводных лодок русского флота в 1914-1917 гг., в особенности на Балтике, которые явно свидетельствовали о малой целесообразности этого метода. [320]

Опыт Великой Отечественной войны подсказал необходимость расширения инициативы командиров подводных лодок путем предоставления им права выхода из пределов позиции для атаки важного объекта с последующим возвращением на позицию. Все говорило о необходимости активизации действий подводных лодок на коммуникациях, и прежде всего поиска вражеских объектов, а не выжидания их.

Недостатки, присущие позиционному методу, заставили перейти к позиционно-маневренному и маневренному использованию подводных лодок. Применение этих методов предъявило повышенные требования ко всем видам оперативной разведки, в особенности воздушной, которая должна была обеспечивать не только своевременность, надежность и точность наблюдения, но и время для переразвертывания подводной лодки, позволявшее ей войти в соприкосновение с обнаруженным противником.

Маневрирование заранее обусловленными позициями оказывалось возможным в тех случаях, когда пути движения конвоев или одиночных транспортов могли быть определены заранее.

Крейсерство подводных лодок в ограниченных по размерам районах, по существу, явилось целесообразным развитием позиционного метода, но вместе с тем принципиально отличалось от него тем, что в его основе лежал поиск, а не выжидание противника. Этот метод, отвечавший тактико-техническому уровню, достигнутому подводными лодками к началу Великой Отечественной войны, получил широкое развитие на всех наших морских театрах.

Как уже отмечалось выше, подводные лодки Северного флота, действовавшие на прибрежной морской коммуникации противника вдоль северного и северо-восточного побережья Норвегии, с конца 1943 г. разворачивались в секторах ожидания, расположенных на 25-30 миль мористее пояса неприятельских оборонительных минных заграждений. В соответствии с данными воздушной разведки они выходили на курс обнаруженных ею неприятельских конвоев. Такой метод группового использования подводных лодок, получивший впоследствии название метода нависающих завес, способствовал эффективности их действий, а кроме того, уменьшал опасность нападения маневренных сил противолодочной обороны противника.

В течение войны существенно изменились способы торпедной стрельбы подводных лодок. Начав войну прицельной стрельбой одиночной торпедой, подводные лодки в 1942 г. перешли к стрельбе двумя-тремя торпедами с интервалом по времени, а затем к залповой стрельбе веером. Последовательному повышению успешности использования подводными [321] лодками торпедного оружия способствовало оснащение их во время войны новыми техническими средствами.

Некоторое развитие, особенно начиная с 1943 г., получили способы активных минных постановок с подводных лодок.

Надводные силы сыграли во время войны весьма скромную роль в борьбе с судоходством противника. Основным классом надводных кораблей, привлекавшихся для действий на прибрежных коммуникациях, были торпедные катера. В очень редких случаях для выполнения таких задач использовались эскадренные миноносцы, сторожевые корабли и быстроходные тральщики.

До 1943 г. наиболее распространенным был поиск противника в условиях малой видимости одиночными торпедными катерами или небольшими поисково-ударными группами (три-четыре катера). В последующие годы войны явственно определялась тенденция увеличения состава и количества поисково-ударных групп, которые под прикрытием истребительной авиации начали действовать в светлое время суток.

Опыт действий торпедных катеров в 1944-1945 гг. с достаточной определенностью выявил целесообразность использования их крупными группами. В конечном счете этот опыт послужил основанием для формирования в первые послевоенные годы взглядов о массированном использовании торпедных катеров во взаимодействии с крупными группами авиации.

Наиболее типичной формой маневра торпедных катеров при нанесении ими ударов по вражеским конвоям явился прорыв охранения конвоя. Осуществление такого прорыва заключалось либо в одновременном преодолении охранения противника всеми атакующими группами, взаимно обеспечивавшими друг друга, либо в подавлении этого охранения специально выделенными группами или отвлечении его от направления прорыва, избранного атакующими группами.

Анализ опыта борьбы на морских коммуникациях противника давал основание считать, что на эффективность действий сил Военно-Морского Флота влияли характер коммуникаций и степень их удаленности от советских военно-морских баз и аэродромов, особенности действий противника по защите своих коммуникаций, фактические возможности использования каждого из родов сил Военно-Морского Флота для действий на вражеских коммуникациях.

Характер морских коммуникаций противника определялся двумя основными задачами его перевозок, а также условиями морских театров, на которых они осуществлялись. Первой задачей являлась доставка в Германию грузов стратегического сырья из Швеции, Норвегии, Финляндии и нефти из Румынии, второй — необходимость питания приморских флангов [322] группировок сухопутных войск. Условия морских театров позволяли немецко-фашистскому командованию широко использовать для перевозок прибрежные коммуникации [294], где в значительной мере упрощалась защита судоходства. К этому следует добавить, что на Балтике гитлеровцы пользовались шведскими территориальными водами.

Обстановка, сложившаяся на сухопутном фронте в первом периоде войны, привела к смещению систем базирования Краснознаменного Балтийского и Черноморского флотов на восток и юго-восток. Поэтому в результате возросшей удаленности неприятельских коммуникаций силам этих флотов стало значительно сложнее организовывать удары по противнику на его морских сообщениях. Возникли трудности в организации разведки, прежде всего воздушной, заключающиеся как в необходимости увеличения ее глубины, так и в своевременном использовании полученных от нее данных. Величина «мертвого промежутка» между моментами донесения о противнике и удара по нему находилась в прямой зависимости от скорости движения сил, способных выполнить задачу удара, или от степени близости их к обнаруженному вражескому объекту. Не трудно заключить, что в этих условиях для нанесения удара наиболее пригодными оказывались авиация или подводные лодки, для надводных кораблей такая задача была почти недоступна. Однако при использовании подводных лодок на прибрежных морских коммуникациях приходилось считаться не только с маневренными силами, которыми располагал противник для защиты коммуникаций, но и с позиционными средствами, создававшими преграду выходу подводных лодок (на Балтике) или непосредственному доступу их к трассам морских сообщений (преимущественно вдоль северного побережья Норвегии и частично у западного и северо-западного побережья Черного моря). Опыт показывал, что во время войны на минах погибло наибольшее число подводных лодок (особенно подводных лодок КБФ). Становилась очевидной необходимость пересмотра взглядов на использование подводных лодок на тесных и островных театрах вследствие благоприятных для противника условий эффективного применения позиционных средств ПЛО для создания труднодоступных преград. Появление в конце войны гидродинамических мин еще более увеличило устойчивость подобных преград.

Все эти обстоятельства выдвинули требование дальнейшего совершенствования средств обнаружения самими подводными лодками мин и сетей, поставленных противником, а также лучшего обеспечения лодок минной разведкой. [323]

Опыт войны достаточно обоснованно позволил считать, что фактические возможности использования различных родов сил Военно-Морского Флота на вражеских коммуникациях находятся в непосредственной зависимости от степени превосходства в воздухе той или иной стороны. Такая зависимость возрастала по мере удаления передовых аэродромов от морских сообщений неприятеля. Именно это обстоятельство ограничивало зону действия авиации Военно-Морского Флота СССР в те периоды войны, когда превосходством в воздухе располагал противник.

Возросшие возможности авиации, обеспечивавшие ей ведущее место в борьбе на морских коммуникациях на тесных театрах, даже при превосходстве в воздухе до конца войны все же находились в обратной зависимости от степени удаления передовых аэродромов от трасс движения неприятельских конвоев. Причиной этого явился относительно ограниченный радиус действия истребителей, необходимых для сопровождения и

прикрытия бомбардировщиков и торпедоносцев. В этих условиях наибольшее значение для борьбы на удаленных коммуникациях противника приобретали подводные лодки. Пожалуй, нет необходимости повторять, что по этой причине действия надводных сил с начала и почти до конца войны были сопряжены с наибольшими трудностями.

Опыт войны все время подсказывал необходимость применения для ударов по противнику в море дальнобойных средств поражения, исключавших потребность в непосредственном сближении с ним на дальность действия его оружия. Однако такие средства появились позже — в 1944-1945 гг. и даже в течение нескольких лет после окончания войны. Во время войны приходилось рассчитывать на скорость или скрытность сближения боевых единиц, наносивших удар, т. е. на авиацию и подводные лодки. Торпедные катера обладали значительной, но все же недостаточной скоростью хода для быстрого преодоления расстояния с момента их входа в зону дальности действия артиллерии противника (в том числе и автоматической) до момента торпедного залпа с короткой дистанции. К тому же при хорошей и средней видимости они были подвержены воздействию с воздуха.

Опыт действий на морских коммуникациях противника показывал, что разовые удары, нанесенные однородными силами, не позволяют рассчитывать на полный разгром конвоя. Поэтому в последнем периоде войны начались поиски наиболее целесообразных способов организации тесного взаимодействия различных родов сил при ударах по противнику в море. Удавалась в ряде случаев организация «оперативного взаимодействия» между разнородными силами, выражавшаяся в последовательных ударах авиации и подводных лодок, разнесенных по времени и пространству, но находившихся [324] в непосредственной взаимозависимости, или организация взаимосвязанных ударов авиации и торпедных катеров.

С тактическим взаимодействием между разнородными силами до самого конца войны обстояло значительно хуже. Необходимость тактического взаимодействия авиации с торпедными катерами была очевидной с первых дней войны, но трудности, связанные с уравниванием их действий по времени и пространству, мешали осуществлению такого взаимодействия между ними в полной мере, а если оно и удавалось, то это обычно происходило в результате благоприятного стечения обстоятельств.

На протяжении всей войны сказывалось значение воздушной разведки как важнейшего фактора, обеспечивавшего успешность действий на морских коммуникациях противника любого из родов сил Военно-Морского Флота, и главным образом подводных лодок, которые в то время меньше, чем надводные корабли и авиация, обладали способностью к поиску. Все более и более настойчиво выдвигались требования надежной и быстрой связи разведчика со своими силами, точности разведки, заключавшейся как в правильном опознавании обнаруженных в море неприятельских кораблей и транспортов, так и в определении их места и аргументов движения, а также достаточно точного знания своего места самим разведчиком. Первое из этих требований было быстро выполнено, чего нельзя сказать об остальных. Достижение необходимой точности разведки, в особенности достаточно точного знания разведчиком своего места, а следовательно, и места противника, оставалось если не проблемой, то, во всяком случае, узким местом до конца войны.

Появление в конце войны ракетного оружия и атомного взрывчатого вещества, в громадной степени расширивших дальность и поражающее действие средств удара, по-новому поставило проблему дальнейшего развития форм и способов действий на вражеских морских коммуникациях. Возможности новых средств поражения и их

носителей заставляют задуматься над степенью эффективности ударов по отдельным, пусть даже крупным, объектам противника в море сравнительно с сокрушающими ударами по его базам и портам, начальным и конечным пунктам вражеских сообщений. На память приходит старая русская пословица: «Руби столбы — заборы сами повалятся». Однако развитие активных средств защиты от современных средств поражения, по существу, началось только недавно, и возможно, что в будущем оно подскажет правильный путь к поиску форм и способов действий на морских коммуникациях. [325]

Глава девятая.

Защита своих морских коммуникаций

Защита своих морских коммуникаций — одна из важнейших задач Военно-Морского Флота СССР на всем протяжении Великой Отечественной войны.

По довоенным взглядам, отраженным в документах, регламентировавших оперативные и боевые действия Военно-Морского Флота СССР, сущность действий по защите морских сообщений заключалась в том, чтобы не допустить попыток противника нарушить или прервать как систематическое, так и эпизодическое их использование. Предусматривалось, что такие действия могут обеспечить переходы боевых кораблей и судов, войсковые и грузовые перевозки морем и морскую торговлю.

Радикальным решением задачи защиты своих морских коммуникаций считалось создание надежного и устойчивого оперативного режима, обеспечивающего необходимую в данных условиях степень господства на море, а в случае невозможности создания такого режима — эпизодическое обеспечение особо важных перевозок и наиболее важных трасс. В случаях систематического противодействия неприятеля морским перевозкам, особенно при осуществлении им с этой целью систематических операций или организации блокады, советским военно-морским силам надлежало проводить специальные операции по защите морских коммуникаций. Наиболее сложной формой обеспечения морских сообщений считалась борьба с неприятельской блокадой, борьба, которой уделялось очень много внимания. По-видимому, это объяснялось известной переоценкой опыта действий других флотов в годы первой мировой войны 1914-1918 гг.

Опыт Великой Отечественной войны в значительной мере подтвердил справедливость предвоенных взглядов на защиту своих морских коммуникаций. В годы войны она осуществлялась главным образом в порядке повседневной деятельности [326] флотов (флотилий), так как наиболее крупные перевозки производились по внутренним морским коммуникациям, преимущественно по их прибрежным трассам. Однако характер и значимость некоторых перевозок или особенности обстановки вызывали в ряде случаев необходимость организации специальных операций по защите не только внешних, но и внутренних коммуникаций.

Выполнение задачи в порядке повседневной деятельности состояло в организации и проведении систематических и эпизодических боевых и обеспечивающих действий с целью устранения частных помех противника и создания в пределах своей операционной зоны благоприятных условий для судоходства. Специальные операции организовывались для обеспечения безопасности особо важных перевозок или в случае, когда система

повседневной боевой деятельности не гарантировала безопасности судоходства. В качестве примера подобных операций можно привести операцию Краснознаменного Балтийского флота в ноябре 1943 г. — январе 1944 г. для обеспечения перевозки 2-й ударной армии из Ленинграда и Лисьего Носа в район Ораниенбаума и в июне 1944 г. — для перевозки 21-й армии из Ораниенбаума в Лисий Нос.

Само собой разумеется, что на характер задач по обеспечению своих морских сообщений, а в еще большей степени на формы и способы действий, связанных с их выполнением, оказывала влияние обстановка на морских театрах и их военно-географические особенности.

Факторами, определявшими особенности действий Северного флота по защите своих морских коммуникаций, являлись размеры и военно-географические особенности Северного морского театра, характер и протяженность его коммуникаций и, наконец, состав противодействовавших сил противника.

Для Северного флота задача обеспечения своих морских коммуникаций усложнилась почти сразу же с началом войны. Обусловливалось это резким увеличением значимости и объема перевозок по внутренним морским сообщениям (в том числе и арктическим) после того, как в сентябре 1941 г. стало невозможно использовать Кировскую железную дорогу и Беломорско-Балтийский канал, а также необходимостью защиты внешних морских коммуникаций в пределах операционной зоны, по которым в августе 1941 г. началось движение союзных конвоев.

Таким образом, Северному флоту пришлось одновременно обеспечивать безопасность союзных конвоев в районе от меридиана 20° в. д., а затем 18° в. д., т. е. почти от меридиана о. Медвежий до Архангельска и своего судоходства на трассах [327] Белое море — Кольский залив, Белое море — Арктика, Кольский залив — Мотовский залив и между портами Белого моря. Протяженность этих трасс была различной (от 20 миль между Полярным и Озерко — одним из пунктов разгрузки в Мотовском заливе, до 440 миль между Кольским заливом и Белым морем и нескольких тысяч миль на арктическом направлении). Надежное непосредственное обеспечение судоходства на внешних и внутренних морских коммуникациях требовало очень большого количества сил и средств, которых Северный флот в то время не имел.

Немецко-фашистское командование в начале войны располагало для действий на морских коммуникациях на Севере пятью эскадренными миноносцами 6-й флотилии, подводными лодками и несколькими вспомогательными кораблями. Основные усилия вражеской авиации были направлены на поддержку наступления войск на мурманском направлении и действия против порта Мурманск.

Рассчитывая на быстрое и благоприятное развитие событий на суше, противник не проявлял особенной активности на морских коммуникациях. Он ограничивался лишь несколькими набегами эскадренных миноносцев на прибрежные трассы вдоль Кольского полуострова, выдвинул сюда и на подходы к горлу Белого моря незначительное число подводных лодок, в основном с разведывательными целями, осуществил малые по масштабам минные постановки с воздуха в тех же районах и у Кандалакши. Что касается Мурманского порта, то по нему, а также по конвоям и одиночным судам на трассе Полярное — Озерко или Эйна противник нанес до конца 1941 г. 425 бомбардировочных ударов. На внешних морских коммуникациях гитлеровцы активных действий не предпринимали, ограничиваясь систематической воздушной разведкой до о. Ян-Майен, южного побережья о. Шпицберген, в Баренцевом и Белом морях.

Недооценка гитлеровским командованием в начале войны значения советских внешних и внутренних коммуникаций на Северном морском театре с достаточной определенностью выразилась в официальном заявлении Деница.

«Исход войны против России, — писал он руководству войной на море, добиваясь сокращения числа подводных лодок на Севере, — решается на суше. В этой войне подводные лодки в состоянии играть вспомогательную роль» {295}.

Только в конце 1941 г. гитлеровцы оказались вынужденными изменить свою прежнюю оценку значения Северного морского театра и начали усиливать свой флот и авиацию для действий на морских коммуникациях. [328] В декабре 1941 г. в Киркенес прибыла 8-я флотилия эскадренных миноносцев (5 кораблей), а в январе — феврале 1942 г. в порты Северной Норвегии были перебазированы линейный корабль «Тирпиц», 3 тяжелых и легкий крейсер и несколько эскадренных миноносцев, некоторое количество сторожевых кораблей, тральщиков и катеров различных подклассов. Значительно возросло в водах Северной Норвегии количество подводных лодок. Если в ноябре 1941 г. на Севере находилось 6 подводных лодок, то в январе 1942 г. их уже было 9, в марте — 16 и в ноябре — 21 {296}. В 1943 г. немецко-фашистское командование перебазировало в Альтен-фьорд линейный корабль «Шарнгорст» и несколько эскадренных миноносцев. Количество немецких подводных лодок, действовавших на северных морских сообщениях, достигло в сентябре 1943 г. своего максимума — 36-39 {297}.

Несколько по-иному обстояло дело с увеличением численности немецких ВВС, предназначенных для действий на Северном морском театре. К началу 1943 г. гитлеровцы имели на аэродромах Норвегии и Финляндии около 500 самолетов, но для действий на море они могли использовать около 150. Начиналось сказываться тактико-техническое отставание некоторых типов самолетов от возросших требований использования их на удаленных морских сообщениях. Вместе с тем в 1943 г. явно определились возросшие возможности авиации Северного флота, обеспечившие ей превосходство в воздухе.

В 1944 г. надводные силы, которыми располагал противник для действий на морских сообщениях после гибели линейного корабля «Шарнгорст» и повреждения линейного корабля «Тирпиц», в значительной мере были ослаблены. Потеря немецкой авиацией господства в воздухе уменьшила ее значение как ударной силы в действиях на коммуникациях и ограничила роль в них выполнением преимущественно обеспечивающих задач. Подводные лодки, число которых в течение года колебалось в пределах 25-34, продолжали оставаться основными силами в действиях не только на внешних, но и на внутренних коммуникациях на Северном морском театре.

Базирование немецких военно-морских сил и авиации на порты и аэродромы Северной Норвегии благоприятствовало их действиям против внешних коммуникаций в пределах операционной зоны Северного флота и на внутренних коммуникациях в Баренцевом море, в особенности в западной его части. Значительно большие трудности противник испытывал в Карском море и на арктических коммуникациях. Прежде [329] всего они определялись сложностью ведения воздушной разведки. Так, в 1943 г. немецкая авиация произвела всего восемь разведывательных полетов в направлении о. Диксон, о. Белый, пролива Вилькицкого, причем организация их потребовала мер специального обеспечения для дозаправки гидросамолетов-разведчиков с подводных лодок {298}.

Направленность и характер усилий противника в различные периоды его действий на коммуникациях на Севере была различной. Основные усилия различных родов его сил,

главным образом подводных лодок и авиации, с марта 1942 г. и до 1944 г. включительно были направлены против внешних коммуникаций (подчеркиваем это потому, что гитлеровцы действовали не только против союзных конвоев, но и против советских одиночных транспортов, совершавших переходы в периоды, когда английское адмиралтейство прекращало движение союзных конвоев).

Выходы крупных немецких военно-морских сил, базировавшихся на побережье Северной Норвегии, были относительно редкими. Но сам факт базирования их здесь, создавая угрозу союзным конвоям, вызывал необходимость выдвижения соответствующего оперативного прикрытия и усиления непосредственного обеспечения.

Противодействие движению советских кораблей и судов на коммуникации Белое море — Кольский залив могли оказывать вражеские надводные корабли, авиация, подводные лодки, причем все они кроме своего основного оружия имели возможность использовать мины. С середины июля до середины августа 1941 г. немецкие эскадренные миноносцы 6-й флотилии совершили пять набегов на прибрежную трассу вдоль Кольского полуострова. В результате этих набегов были уничтожены два сторожевых корабля (переоборудованные из рыболовных траулеров), два вспомогательных судна и поврежден один буксир. В итоге ответного удара авиации Северного флота 10 августа 1941 г. по отходившим после набега трем немецким миноносцам был поврежден один из них — «Рихард Бойтцен»^{299}. Этот случай показывал, что возросшие возможности авиации как быстроподвижной ударной силы требовали при действиях надводных кораблей на коммуникациях в районах, значительно удаленных от аэродромов, реальной оценки как возможных результатов их ударов, так и сравнительного риска потерь. Из предшествовавшего этому набега 23-24 июля немецкие эскадренные миноносцы вернулись благополучно лишь благодаря тому, что скрылись от ударов советской авиации в полосе тумана. Немецко-фашистское командование учло опыт данных набегов. [330] В июле 1942 г., разрабатывая план операций тяжелых крейсеров в Карском море, командование группы немецких военно-морских сил «Север» подчеркивало возможности противодействия им на обратном пути^{300}.

С момента стабилизации северного участка советско-германского фронта заметно усилилось противодействие немецкой авиации движению советских кораблей и судов на прибрежной трассе вдоль Кольского полуострова, а с началом движения союзных конвоев возросло число ударов по портам Мурманска и Архангельска. Подводные лодки противника, действовавшие в 1941 г. не далее меридиана 45° в. д., в 1942 г. распространили свои действия на восточную часть Баренцева моря, а в середине лета проникли в Карское море, создав тем самым непосредственную угрозу нашим арктическим сообщениям. Наконец, в августе 1942 г., т. е. в период арктической навигации, гитлеровцы, воспользовавшись перерывом в движении союзных конвоев, выслали в Карское море тяжелый крейсер «Адмирал Шеер». Проникновение туда и подводных лодок создало в Карском море исключительно напряженную обстановку, так как Северный флот не располагал в то время силами, способными активно противодействовать врагу в этом районе. Несмотря на очень большие возможности, которые открывались перед силами противника, они достигли в Карском море относительно небольших результатов: уничтожили ледокольный пароход и транспорт, обстреляли некоторые посты наблюдения и связи и радиостанции. Задуманный гитлеровцами сокрушительный удар по порту на о. Диксон оказался неудачным.

Отсутствие у «емецко-фашистского командования надежных средств воздушной разведки делало крейсерство «Адмирала Шеера» и подводных лодок в Карском море слепым и поэтому практически бесцельным^{301}. Подводные лодки, которые по замыслу операции

должны были обеспечивать крейсер разведкой, с этой задачей оправиться не смогли. Артиллерийские нападения на радиостанции и посты наблюдения и связи создавали тревожную обстановку на арктической трассе, но вместе с тем они демаскировали набег «Адмирала Шеера» на советские транспорты и ледоколы, о движении которых противник получил сведения от японского морского генерального штаба [\[302\]](#).

В 1943 г. основными силами, противодействовавшими перевозкам по внутренним коммуникациям, являлись немецкие [\[331\]](#) подводные лодки и авиация. Перерыв в движении союзных конвоев позволил гитлеровцам усилить действия их подводных лодок на всем Баренцевом море, а с началом арктической навигации — и на Карском море. Сильные удары по западным участкам прибрежной трассы вдоль Кольского полуострова (до Териберки) и на подходах к горлу Белого моря наносила немецкая авиация. Учитывая огромное значение морских сообщений в Мотовском заливе, обеспечивавших снабжение сил Северного оборонительного района на полуостровах Рыбачий и Средний, гитлеровцы усиленно использовали здесь свою авиацию. Только в первой половине 1943 г. она совершила 171 налет (всего 1373 самолета) на малые транспортные средства. Надводные силы противника в 1943 г. не проявляли особой активности на внутренних коммуникациях, они произвели лишь несколько минных постановок. В 1944-1945 гг. на внутренних коммуникациях действовали в основном подводные лодки противника.

До конца 1941 г. немецко-фашистская авиация произвела несколько минных постановок, сбросив 111 неконтактных мин в Кольском заливе, в горле Белого моря и у Кандалакши. С прибытием из Германии мин с длинными минре-пами противник активизировал минные действия. В ночь на 17 декабря эскадренные миноносцы 8-й флотилии поставили минное заграждение на подходах к Кольскому заливу [\[303\]](#). В течение 1942 г. немецкие эскадренные миноносцы и надводные минные заградители, выполнявшие в основном эту задачу, поставили заграждения северо-восточнее полуострова Рыбачий, на подходах к Кольскому заливу с севера, западнее мыса Канин Нос, на подходах к горлу Белого моря, в районе о. Колгуев, у северо-западного побережья Новой Земли и в некоторых других районах. В одной из минных постановок у северо-западного побережья о. Новая Земля принимал участие тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер».

Две первые постановки немецкими подводными лодками мин были осуществлены в конце августа и в середине октября 1942 г. на подходах к проливу Маточкин Шар (16 мин ТМС) и на подходах к проливу Югорский Шар (24 мины ТМВ). В 1943 г. немецкие подводные лодки поставили минные банки на узлах арктических коммуникаций юго-восточнее о. Колгуев, в западной части пролива Югорский Шар, у Амдермы, в северной части Обской губы, в Енисейском заливе, на подходах к о. Диксон, Белушьей губе и [\[332\]](#) проливу Маточкин Шар — всего более 350 мин ТМВ и ТМС, а в 1944 г. — 150 мин.

Таким образом, немецкие подводные лодки поставили на Северном морском театре около 550 мин, т. е. почти 27% общего количества мин, поставленных ими за все годы Великой Отечественной и второй мировой войн на всех морских и океанских театрах. Это объяснялось особым вниманием немецко-фашистского руководства войной на море к советским арктическим коммуникациям, гитлеровцы видели в минных постановках с подводных лодок наиболее реальную форму противодействия морским сообщениям в Баренцевом и Карском морях. Общее число мин, выставленных противником в активных заграждениях, было сравнительно невелико, но множественность таких заграждений в районах движения наших кораблей и судов делала вероятность встречи с ними достаточно большой. Величина этой вероятности возрастала еще и из-за того, что большинство поставленных заграждений и минных банок приходилось либо на узкости, либо на подходы к важным районам или участкам театра, либо на узлы коммуникаций.

В условиях, создавшихся в начале войны, Северный флот стал перед необходимостью быстро развивать систему своего базирования на театре, что из-за материальных затруднений нельзя было сделать в предвоенный период. Само собой разумеется, потребовалась организация разведывательной и дозорной службы, противовоздушной, противолодочной и противоминной обороны, прикрытия наиболее важных участков прибрежных коммуникаций береговыми батареями и, наконец, дооборудования побережья и островов Баренцева и Карского морей постами наблюдения и связи. Другими словами, требовалась организация мероприятий по созданию благоприятного оперативного режима преимущественно в интересах обеспечения своих морских коммуникаций, прежде всего внутренних. Объем этих мероприятий, принимая во внимание размеры театра, был весьма значительным и продолжал расти по мере изменения обстановки.

В начальный период войны были сформированы Иоканьгская военно-морская база, необходимая для действий сил Северного флота к юго-востоку от границ главной базы (в том числе и для обеспечения прибрежной трассы внутренних коммуникаций вдоль побережья Кольского полуострова), Беломорская флотилия для обеспечения обороны побережья и защиты морских сообщений в восточной части Баренцева и в Белом морях. В 1942 г. была сформирована Новоземельская военно-морская база, организационно вошедшая в Беломорскую флотилию, в составе которой несколько позже сформировали Северный отряд для защиты морских сообщений, портов и полярных станций в Карском море и его проливах. Активность действий немецких подводных лодок в Карском море требовала дальнейшего усиления [333] там всей системы обеспечения, и в первую очередь создания военно-морской базы. В марте 1944 г. была создана Карская военно-морская база.

Сразу же после начала войны развернулось сооружение береговых батарей и оборудование защищенных отстойных пунктов, в которых могли укрываться конвои в случае непосредственной угрозы нападения на них. В 1941-1942 гг. были установлены 42 береговые батареи (94 орудия морской артиллерии калибром 152-45 мм и 27 орудий сухопутной артиллерии калибром 122-102 мм) [304](#). Увеличение в 1942 г. активности действий противника на внутренних коммуникациях в восточной части Баренцева моря и проникновение его в Карское море обусловили необходимость установки береговых батарей на побережье этих районов и на их островах. Всего к концу 1944 г. на побережье и островах Северного морского театра было установлено около 215 орудий [305](#). Опыт войны, в особенности опыт отражения нападения тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» на о. Диксон 27 августа 1942 г., показал целесообразность организации сильной артиллерийской обороны островов и узкостей обширного морского театра, размеры которого не позволяли рассчитывать на быструю помощь надводных сил и в ряде случаев авиации.

На подходах к Полярному, Териберке, Иоканьге, в районе Святой Нос, Канин Нос и в горле Белого моря в 1941 г. были выставлены корабельные дозоры из сторожевых катеров, переоборудованных из рыболовных траулеров. Поддержкой дозоров служили береговые батареи. В 1942 г. корабельные дозоры были организованы в проливах Карские Ворота и Югорский Шар, а также в Белушьей губе.

Обеспечение безопасности внешних и внутренних морских коммуникаций являлось одной из важнейших задач воздушной разведки, осуществлявшейся систематически в Баренцевом и Белом морях, а с 1942 г. — периодически в западной части Карского моря. При получении извещения о движении союзных конвоев из Англии и при подготовке к выходу таких конвоев из наших портов воздушная разведка Северного флота усиливалась.

Значительно более сложной оказалась организация всех видов обороны на театре. Размеры театра и состав сил и средств Северного флота не позволяли не только в начальный период войны, но и на протяжении 1942-1943 гг. организовать достаточно эффективную противолодочную оборону во всех важных для судоходства районах. Поэтому эти виды [334] обороны почти до конца 1942 г. были эффективны лишь на подходах к Кольскому заливу, в самом горле и на фарватерах Белого моря, ведущих к Архангельску {306}. В этих районах производился систематический поиск подводных лодок самолетами и реже надводными кораблями. Поиск самолетами типа МБР-2 основывался лишь на визуальном наблюдении, так как техническими средствами они не располагали. Корабли и катера, производившие поиск, в то время имели весьма несовершенные средства гидроакустического наблюдения. Тем не менее немецкие подводные лодки, действуя в пределах зон противолодочной обороны военно-морских баз Северного флота в 1941-1942 гг., не смогли добиться значительных успехов.

Расширение системы базирования флота способствовало увеличению числа и площадей районов, в которых противолодочная оборона осуществлялась систематически. Так с организацией Новоземельской, а затем Карской военно-морских баз и в результате последовательного увеличения их сил и средств зона противолодочной обороны распространилась на Карские Ворота и Югорский Шар, а затем и на западную часть Карского моря. По мере поступления на вооружение кораблей и авиации более современных средств гидроакустического и радиотехнического наблюдения эффективность противолодочной обороны Северного флота возросла. Серьезные трудности возникли перед противолодочной обороной в 1944 г., когда немецкие подводные лодки стали применять акустические торпеды. Однако эти трудности были общими не только для советского флота, но и для наших бывших союзников.

Противолодочное оборудование театра было относительно невелико и заключалось преимущественно в постановке сетевых преград на непосредственных подходах к военно-морским базам или отдельным важным участкам их районов. Почти в конце войны на непосредственных подходах к Кольскому заливу, в связи с активизацией действий подводных лодок, по настоятельным просьбам английского командования было поставлено противолодочное минное заграждение. Это бесцельное по сроку своего выполнения (22 апреля 1945 г.) заграждение, осуществленное британским надводным минным заградителем и тремя эскадренными миноносцами, явилось одной из медвежьих услуг, оказанных нашему флоту англичанами на Севере и на Балтике.

Тральщики, которыми располагал Северный флот в начале [335] войны, представляли собой корабли, переоборудованные из рыболовных траулеров и имевшие ограниченную скорость хода. Как и другие флоты, Северный флот не располагал в течение нескольких первых месяцев войны неконтактными тралами. Незначительные масштабы минных действий противника смягчили недостаток в таких тралах.

Противоминная оборона помимо организации наблюдения за минными действиями противника и плавающими минами заключалась в ведении систематического разведывательного траления входных и особенно важных фарватеров в районах военно-морских баз, а также в проводке в необходимых случаях кораблей и транспортов за тралами. Как и прочие виды обороны на театре, зона противоминной обороны последовательно расширялась.

Противовоздушная оборона в первые месяцы войны располагала совершенно недостаточной как в количественном, так и в качественном отношении истребительной авиацией. Так, к началу войны ВВС Северного флота имели 49 истребителей типа И-16,

И-15бис, И-153 и не имели ни одного самолета МиГ-3. Несколько лучше было с зенитной обороной, которая в трудных условиях 1941 г. успешно справилась с отражением налетов авиации противника на Мурманск, Архангельск и некоторые другие пункты. Значительную роль в усилении противовоздушной обороны Северного морского театра сыграли организованные по приказанию высшего командования Архангельский и Мурманский дивизионные районы ПВО страны.

Постепенное увеличение количества самолетов-истребителей новых типов и дальнейшее насыщение системы ПВО Северного флота зенитной артиллерией и средствами радиотехнического наблюдения за воздушным пространством способствовали повышению устойчивости противовоздушной обороны театра. При этом нужно заметить, что резкая активизация действий немецкой авиации на западных трассах внутренних коммуникаций временами создавала кризисное положение. Так, в мае — июне 1943 г. исключительное напряжение ПВО вызвали настойчивые и упорные действия неприятельской авиации с целью пресечения движения транспортных средств в Мотовском заливе. Достигнутое во второй половине 1943 г. превосходство в воздухе советской авиации оказалось наиболее эффективной мерой обеспечения безопасности морских коммуникаций с воздуха. Удары по аэродромам неприятельской авиации, наносившиеся как в системе повседневной деятельности флота, так и во время специальных операций, в какой-то мере также способствовали обеспечению безопасности морских перевозок.

Размеры Северного морского театра, состав сил Северного флота, а также состав сил и характер противодействия [336] противника не позволяли рассчитывать на необходимую эффективность мер предварительного обеспечения в любых случаях. С началом войны сразу возникла потребность в непосредственном обеспечении судоходства, и в первую очередь организации конвоев.

Спешная перевозка в начале июля 1941 г. резервов на приморский участок сухопутного фронта в условиях усиленного противодействия неприятельской авиации заставила организовать конвой, состоявший из транспорта «Моссовет», двух эскадренных миноносцев и нескольких сторожевых катеров. Такое охранение обеспечило безопасность транспорта, который почти непрерывно атаковали пикирующие бомбардировщики. Необходимость в организации конвоев не только для обеспечения безопасности движения транспортных средств на трассе Кольский залив — Мотовский залив, но и на всех других направлениях была несомненной. Однако Северный флот тогда не располагал достаточными силами. Именно эта причина заставила командующего флотом принять смелое решение о поточном самостоятельном движении в Белое море транспортных и рыболовных судов, оказавшихся к началу войны в Кольском заливе. Благоприятное перетекание этих судов лишь подтверждало недостаточное внимание противника к действиям на советских морских сообщениях и, конечно, являлось мерой героической.

В июле система конвоев была введена в Баренцевом, а в августе и в Белом море, но только для войсковых перевозок. Конвои при народнохозяйственных перевозках организовывались лишь в некоторых неконтролируемых и неохраняемых нашими силами районах. В 1941 г. в составе конвоев, организованных Беломорской флотилией, совершили движение от 15 до 50% транспортных средств, осуществлявших перевозки, а в конвоях, созданных штабом Северного флота, — 44%. В большинстве случаев конвои 1941 г. состояли из одного-двух транспортов, охранявшихся одним-двумя сторожевыми кораблями и тральщиками. В Арктике, а иногда на трассе Мурманск — Архангельск формировались конвои, в состав которых входило четыре — восемь транспортов. В 1942 г. количество транспортных средств, совершавших переходы в составе конвоев на

внутренних морских сообщениях, приближалось к 100% их общего числа. В 1943-1944 гг. система конвоев распространялась на Карское море, а в 1945 г. и на Варангер-фьорд.

Применялись три формы организации движения конвоев: частичное обеспечение транспортных средств силами охраны и прикрытия на наиболее опасных участках маршрута их движения; движение конвоев по этапам, т. е. от одной военно-морской базы (опорного пункта) до другой, с соответствующей сменой охраны, а при необходимости и отстаивания [337] в базе для выжидания благоприятной обстановки; движение сквозных конвоев.

Наибольшая трудность в организации конвоев в течение 1941-1942 гг. состояла в недостатке сил охраны. В 1941 г. Северный флот провел по внутренним морским коммуникациям 146 конвоев, насчитывавших в общей сложности 375 транспортных судов и 149 кораблей охраны. Таким образом, на каждое транспортное судно приходилось 0,4 корабля охраны. Само собой разумеется, что при длине кильватерной колонны транспортов (хотя бы двух-трех) 4-5 каб. или ширине их строя около 3-4 каб. одного или двух кораблей охраны было явно недостаточно. По существу, такое охранение имело больше психологическое значение, чем тактическое. В 1942 г. это соотношение увеличилось до 0,8, а в 1943 г. достигло более или менее удовлетворительной величины 1,6. Наконец, в 1944 г. оно возросло почти до 2, в 1945 г. — до 3 [\[307\]](#). Увеличение на Северном флоте количества кораблей охраны позволило организовывать круговое походное охранение — сначала ближнее, а затем и дальнее. Кроме того, появилась возможность включать в состав конвоев поисково-ударные группы, а при необходимости и тральщики для непосредственной тральной разведки впереди по курсу конвоя. Рост числа кораблей охраны и увеличившиеся возможности авиации Северного флота позволили с 1943 г. перейти в основном к сквозному движению конвоев, за исключением восточной части театра, где до конца войны продолжалось частичное конвоирование.

Как уже отмечалось, обеспечение движения кораблей и судов по внутренним морским коммуникациям проводилось обычно в системе повседневной деятельности флота, но в ряде случаев проводка особенно важных конвоев вызывала необходимость проведения специальных частных операций. Так, в октябре — ноябре 1943 г. была проведена операция по обеспечению перехода двух больших ледоколов из Тикси в Белое море, а в октябре — ноябре 1944 г. — по выводу из Арктики четырех ледоколов.

Последовательное совершенствование форм и способов действий сил Северного флота по обеспечению внутренних морских сообщений способствовало успешному выполнению этой задачи с относительно небольшими потерями. Из числа [\[338\]](#) потерянных транспортов 11 погибло при движении в конвоях, что составило 0,43% общего числа проведенных в них судов.

Начавшееся с августа 1941 г. движение союзных конвоев поставило перед Северным флотом новую, и при этом нелегкую задачу обеспечения внешних коммуникаций в пределах от меридиана 20° в. д. до Архангельска включительно.

Не останавливаясь на действиях бывших союзников, связанных с организацией и движением их конвоев на Севере, рассмотрим лишь меры, принятые Северным флотом по обеспечению движения этих конвоев в пределах его операционной зоны. Прежде всего возникла необходимость в активизации воздушной разведки перед приходом конвоя и усилении всех видов обороны. Воздушная разведка велась как с целью выявления сил противника, базировавшихся на северо-западное и северное побережье Норвегии, так и их действий в море до о. Медвежий включительно. Кроме того, воздушная разведка

обеспечивала получение необходимых для организации движения конвоев данных о погоде и границе льда.

Вследствие прекращения движения по Кировской железной дороге портами разгрузки союзных конвоев до постройки обходной ветки со станции Обозерская служили Архангельск и Северодвинск, и только в январе 1942 г. портом разгрузки стал Мурманск.

Перед приходом первого союзного конвоя Северный флот организовал поиск подводных лодок и плавающих мин на подходах к Кольскому заливу и горлу Белого моря, а также траление фарватеров в этих районах. В дальнейшем перед приходом каждого союзного конвоя в советские порты и при выходе их в обратный путь усиливалась воздушная разведка и производился предварительный поиск подводных лодок противника на подходах к Кольскому заливу и к горлу Белого моря, непосредственный поиск подводных лодок в полосе движения конвоя в районе, удаленном на 80-120 миль от Кольского залива, усиление походного охранения транспортов одним — тремя эскадренными миноносцами Северного флота, встречавшими конвой на расстоянии около 200 миль от Кольского залива (начиная с февраля 1942 г.), контрольное траление фарватеров и поиск плавающих мин, приведение в готовность береговой артиллерии на побережье Кольского залива, Новой Земли и горла Белого моря. Кроме того, у входа в Кольский залив разворачивались резервные корабли охранения и спасательные суда для обеспечения отстававших транспортов и помощи им.

Начиная с марта 1942 г. обеспечение безопасности плавания союзных конвоев планировалось как операция, развертывавшаяся в западной части Баренцева моря и в Белом море. Новым в организации таких операций было заблаговременное [339] развертывание подводных лодок с задачей перехвата надводных сил противника при их попытке наступления на конвой и упреждающие удары авиации по вражеским аэродромам. Бомбардировочные удары по аэродромам противника производились систематически, но с началом операции по обеспечению проводки очередного союзного конвоя они предельно усиливались. В некоторых случаях для осуществления таких ударов привлекалась авиация Карельского фронта. Характерным для операций по обеспечению проводки союзных конвоев являлась организация взаимодействия не только между своими разнородными силами, но и стратегического и оперативного взаимодействия Северного флота с английским флотом, а в некоторых случаях и тактического взаимодействия (при включении эскадренных миноносцев и тральщиков в состав походного охранения конвоев и участия флотской истребительной авиации в их воздушном прикрытии).

Встреча союзных конвоев с кораблями Северного флота осуществлялась в точке, расположенной примерно в 200 милях от Кольского залива, где советские корабли принимали группу и проводили ее до кромки льда в Белом море. Для этой цели обычно использовалось от 3 до 8 эскадренных миноносцев и 5-10 больших охотников. Иногда в районе Иокангской военно-морской базы охранение усиливалось.

Как известно, противник в 1941 г. почти не оказывал противодействия союзным конвоям, за исключением случая 20 декабря, когда немецкая авиация атаковала конвой на подходах к о. Кильдин. С марта 1942 г. началось систематическое противодействие союзным конвоям — главным образом подводными лодками и авиацией, а в некоторых случаях и эскадренными миноносцами, приближавшимися к конвоям обычно в условиях пониженной видимости. Так, например, 29 марта в 140 милях севернее Вардё, три немецких эскадренных миноносца пытались прорваться к конвою, но были отогнаны

огнем эскадренного миноносца «Сокрушительный» и английского крейсера «Тринидад», потопившими при этом один из неприятельских кораблей.

Нехватка у союзников кораблей охранения из-за возросшего на различных океанских и морских театрах числа конвоев заставила их увеличить количество транспортов в северных конвоях. Это повлекло за собой некоторое понижение соотношения числа транспортов и кораблей охранения, что больше всего сказалось на противозенитной обороне, так как площадь строя охраняемых судов конвоя возросла примерно вдвое и тем самым плотность зенитного огня понизилась. В то же время действия немецкой авиации активизировались, возросло число последовательных ударов по обнаруженному конвою и массирование сил по мере приближения [340] конвоя к побережью. Так, 30 мая 1942 г. мурманская группа конвоя «PQ-16» на подходах к Кольскому заливу была атакована 75 немецкими самолетами, и только благодаря истребительной авиации Северного флота, отразившей атаки противника, конвой не потерял ни одного транспорта.

После перерыва в движении союзных конвоев, наступившего в результате разгрома конвоя «PQ-17», англичане включили в состав сил, обеспечивавших конвой «PQ-18», эскортный авианосец «Эвенджер», имевший 15 самолетов, крейсер ПВО «Сцилла», 16 эскадренных миноносцев, 2 подводные лодки и несколько транспортов, Усиление противозенитной обороны конвоя сыграло положительную роль, однако наличие одного авианосца оказалось явно недостаточным. Массированный удар 30-40 немецких самолетов-торпедоносцев и бомбардировщиков англичане отразить не смогли, и 6 транспортов внешней колонны было потоплено. Англичане объяснили это тем, что якобы в момент удара самолеты авианосца вели разведку {308}. На самом же деле при наличии одного авианосца самолеты прежде всего должны были прикрывать его самого. Последующие удары немецкой авиации в районе мыса Канин Нос, продолжавшиеся 18 сентября в течение 2 часов 25 минут, оказались менее успешными, несмотря на то, что к этому времени авианосец и крейсер ПВО ушли от «PQ-18» для прикрытия конвоя, возвращавшегося на запад. Хотя на конвой почти одновременно нападали несколько подводных лодок и 60 самолетов-торпедоносцев и бомбардировщиков, в бою у мыса Канин Нос был потоплен лишь один транспорт, а немецкая авиация потеряла 15 самолетов {309}. При отражении неприятельских воздушных атак в этом бою успешно действовали эскадренные миноносцы Северного флота, что признают и наши бывшие союзники {310}.

Активизация противодействия немецкой авиации, казалось бы, требовала усиления непосредственной противозенитной обороны конвоев в зоне, где не могла действовать истребительная авиация Северного флота, и прежде всего включения в их состав не одного, а двух авианосцев. Однако англичане предпочли более простое решение — они устроили новый перерыв в движении конвоев на Север, который в 1942 г. продолжался три, а в 1943 г. восемь месяцев. Количество авианосцев в составе конвоев англичане увеличили

лишь [341] в 1944 г., когда действия немецкой авиации значительно ослабли.

Перерывы в движении северных союзных конвоев британское адмиралтейство объясняло рядом причин, в частности трудностями обеспечения их безопасности от подводных лодок и авиации противника в период круглосуточного светлого времени, большой потребностью в кораблях охранения на Средиземном море, разгромом конвоя «PQ-17», потерями в атлантических конвоях и в конвое «PQ-18». На самом деле все это было лишь поводом. Истинной причиной перерыва в движении северных конвоев являлось

стремление союзников сократить доставку в СССР необходимых средств и грузов и тем затруднить боевые действия Советской Армии, успехи которой нарастали с каждым днем.

После возобновления движения союзных конвоев предварительное обеспечение их силами Северного флота осуществлялось по-прежнему. Непосредственное обеспечение состояло в усилении их охранения эскадренными миноносцами, в прикрытии конвоев с воздуха истребительной авиацией в 250-100 милях от берега и в полном походном охранении Беломорской группы конвоя. Разгрузку транспортов в Мурманске и Архангельске прикрывала авиация Северного флота. Условия видимости и ледовой обстановки на театре (удаленность границы льда от побережья) обуславливали сезонность противодействия противника. В полярные сумерки действовали преимущественно немецкие подводные лодки, в светлые периоды — авиация. Это в свою очередь определяло меры предварительного и непосредственного обеспечения конвоев, принимавшиеся Северным флотом.

Для непосредственного обеспечения прибывавших на Север и уходивших союзных конвоев корабли Северного флота в 1941 г. произвели соответственно 58 и 34, в 1942 г. — 191 и 126, в 1943 г. — 102 и 53, в 1944 г. — 137 и 53, в 1945 г. — 60 и 24 выхода.

Перерыв в движении союзных конвоев летом и осенью 1942 г., т. е. в период наиболее тяжелых боев на советско-германском фронте, вызвал необходимость прибегнуть к движению на внешней морской коммуникации одиночных транспортов без охранения. Само собой разумеется, такая форма судоходства была рискованной, так как обеспечивать безопасность плавания транспортов можно было лишь частично, встречая и выводя их эскадренными миноносцами и тральщиками. В известной мере она обеспечивалась и подводными лодками Северного флота, развернутыми в 250 милях к северу от мыса Нордкап. Наиболее эффективной, но вместе с тем пассивной мерой обеспечения переходов одиночных транспортов являлась скрытность их выхода и движения. [342] Последнее достигалось целесообразным выбором маршрута перехода. Из 40 транспортов (27 советских) погибло 10 (6 союзных и 4 советских), т. е. 25%, тогда как за все время движения союзных конвоев на Север было потеряно около 8% транспортов, а в обратных конвоях — 4%. Из общего числа погибших из состава конвоев транспортов в пределах операционной зоны Северного флота погибло относительно немного, и то преимущественно из состава конвоя «PQ-17», брошенного англичанами.

Напряженные действия Северного флота по защите своих морских коммуникаций в годы Великой Отечественной войны не нуждаются в доказательствах их успешности.

Масштабы театра, особенности выполнения задачи обеспечения безопасности движения кораблей и конвоев на каждой из трасс внутренних морских коммуникаций и переходов союзных конвоев, наконец, разнообразный характер противодействия врага, в том числе и его крупными надводными кораблями, дали Северному флоту очень большой опыт, который имел значительную ценность вследствие своей новизны.

Последовательное увеличение состава сил Северного флота, особенно его авиации и маневренных сил противолодочной обороны, а также появление несколько раньше, чем на других флотах, новых боевых и технических средств (радиолокации, некоторых средств гидроакустического наблюдения, быстроходных неконтактных тралов и т. п.) благоприятствовали быстрому развитию противолодочной и противовоздушной обороны как в масштабе театра или его отдельных районов, так и на переходе морем. Развитию способов противолодочной обороны способствовал также удельный вес подводных лодок противника в действиях на наших морских коммуникациях и применение им новейших

средств («шнорхелей», электрических и акустических торпед). Все это заставляло искать и находить новые способы действий, обеспечивавшие успех борьбы.

Возможность противодействия конвоям на переходе их морем со стороны авиации, подводных лодок и надводных кораблей противника вызывала на Северном флоте раньше, чем на других действующих флотах, необходимость универсализации походного охранения и комбинированных походных ордеров, появившихся во втором периоде войны.

Новым в защите своих коммуникаций являлось выдвижение подводных лодок на угрожаемые направления для прикрытия конвоев от крупных надводных кораблей противника. Наконец, если не новым, то во всяком случае более ранним, чем на других флотах, явились массированные удары авиации Северного флота по неприятельским аэродромам [343] с целью подавления воздушных сил, способных помешать движению советских и союзных конвоев.

Для Краснознаменного Балтийского флота обеспечение безопасности своих морских коммуникаций всегда являлось одной из основных задач, определенных еще в предвоенный период. Быстро возросшая глубина системы базирования вследствие расширения операционной зоны флота в 1939-1940 гг., а вместе с нею возросшая протяженность трасс морских коммуникаций и увеличение числа направлений требовали не только решения новых оперативно-тактических, организационных и материально-технических вопросов, связанных с защитой коммуникаций, но и значительно большего количества сил обеспечения.

Из-за того, что большинство морских коммуникаций на Балтике, по существу, были прибрежными, основную опасность на них представляли мины заграждения, авиация и торпедные катера противника. Возможность использования прибрежных морских трасс в течение всей войны находилась в прямой зависимости от обстановки, складывавшейся на приморских участках сухопутного фронта. Быстрое ухудшение ее в начальный период войны сократило в середине июля протяженность прибрежных морских коммуникаций на 250 миль, т. е. наполовину, а к началу сентября — более чем на 400 миль.

По мере усложнения обстановки предварительное обеспечение движения кораблей и транспортов на коммуникациях становилось малоэффективным, а затем и вовсе невозможным. Появилась необходимость надежного непосредственного обеспечения движения кораблей и судов на прибрежных трассах, построенного не только на принципе скрытности, но и на принципе силы.

Задачи обеспечения безопасности движения своих кораблей и судов на прибрежных коммуникациях в большинстве случаев решались в рамках повседневной деятельности флота и входившей в его состав Ладужской военной флотилии. Однако, как это уже было сказано в начале главы, особая значимость некоторых перевозок требовала организации частных операций для их прикрытия.

Как известно, с началом военных действий плавание советских судов по трассам, проходившим через Балтийское море, прекратилось, продолжалось плавание на прибрежных трассах от Лиепайи до Кронштадта.

Активные минные действия противника, предпринимавшиеся еще до 22 июня 1941 г., с началом войны были направлены преимущественно на заграждение средней части Финского залива. До конца августа немецко-фашистские и финские силы поставили кроме

выставленных в июне еще [344] около 30 минных заграждений между Таллином и о. Гогланд{311}. Минные действия врага усложнили использование жизненно важной для Краснознаменного Балтийского флота коммуникации Таллин — Кронштадт. К тому же «белые ночи» в Финском заливе и сравнительно тихая погода в июне — августе благоприятствовали действиям авиации и малых кораблей противника.

В создавшихся условиях не представлялось возможным рассчитывать на эффективность предварительного обеспечения движения кораблей и транспортов на основной трассе коммуникаций Таллин — Кронштадт. Поэтому рассмотрим вкратце меры, принятые для непосредственного обеспечения этого движения.

До 16 июля 1941 г. организация конвоев и управление ими не были регламентированы.

Первоначально переходы малых конвоев предполагалось осуществлять по этапам, т. е. каждая военно-морская база должна была обеспечивать безопасность их движения в пределах своих границ, передавая транспорты силам охраны соседней базы. Но сократившаяся протяженность коммуникаций, виды и характер противодействия врага (мины, торпедные катера, авиация, внезапность их ударов вследствие близости неприятельских аэродромов и баз) показывали явную нецелесообразность движения конвоев по этапам. К трудностям и опасностям переходов конвоев в Финском заливе по этапам добавилась опасность вражеских ударов при смене сил охраны. Все эти причины, а главным образом недостаток сил охраны, заставили вскоре перейти к сквозным конвоям, двигавшимся в одном и том же составе от пункта отправления до пункта назначения.

Для походного охранения конвоев использовались сторожевые корабли, базовые тральщики, сторожевые катера, а иногда одиночные эскадренные миноносцы (преимущественно типа «Новик»). В зависимости от степени важности конвоя выделялось специальное воздушное прикрытие из самолетов-истребителей, находившихся в готовности на ближайших к маршруту конвоя аэродромах. Предусматривалась поддержка конвоя огнем береговых батарей.

В число задач воздушной разведки входили обнаружение надводных сил и подводных лодок противника на пути движения конвоев и плавающих мин. Дозорную службу на коммуникации Таллин — Кронштадт, задачей которой также было обеспечение безопасности переходов конвоев, в основном несли сторожевые катера типа «МО», а в свежую [345] погоду — сторожевые корабли и тральщики из числа мобилизованных судов. Плотность наблюдения дозоров в средней части Финского залива была недостаточной, что облегчало противнику минные действия.

Сложность и быстрое изменение обстановки в первый месяц войны иногда приводили к ряду естественных организационных и тактических просчетов и ошибок — в частности, к поспешности организации конвоев, формированию их без учета соответствия скорости хода охраняемых судов и кораблей охранения.

Несмотря на неблагоприятные в начале войны условия обстановки, которые к тому же значительно усложнились после овладения немецко-фашистскими войсками южным берегом Финского залива вплоть до Копорской губы, силы Краснознаменного Балтийского флота успешно справились с задачей перевозок морем. В этот период в 273 конвоях было проведено 809 транспортных судов в охранении 1144 кораблей и катеров{312}.

Наиболее интенсивным было движение конвоев на трассах Кронштадт — Таллин и Таллин — Моонзунд. Здесь конвои потеряли ряд кораблей и судов. Основной причиной их гибели, особенно на трассе Кронштадт — Таллин, явились мины, на долю которых приходилось 69,2% общего количества потерь. Большинство конвоев располагало одним или двумя тральщиками (не считая катеров-тральщиков, которые выделялись не всегда), вследствие чего ширина протраленной полосы даже при наличии незначительного сноса была недостаточной. При использовании для проводки за тралями катеров-тральщиков снос еще более увеличивался. Учитывая, что в 1941 г. в конвоях на внутренних трассах прошло 1948 кораблей и судов, следует считать, что потери, понесенные на этих трассах, сравнительно невелики (0,92%).

В конвоях, проведенных с первого дня войны до эвакуации Таллина, от ударов немецкой авиации погибло четыре судна, что составляло 15,4% общего числа потерь и 0,2% суммарного количества единиц в конвоях. Немецкие подводные лодки потопили 7,7% общего числа потерь судов в конвоях (не считая перехода при эвакуации Таллина). Вследствие незначительного успеха, достигнутого восемью подводными лодками в 1941 г. на Балтике, они были возвращены в подчинение командующего немецкими подводными силами [{313}](#).

Малоэффективными оказались и попытки обстрела конвоев некоторыми финскими береговыми батареями. Однако [346] с выходом немецко-фашистских войск на южное побережье Финского залива угроза противодействия конвоям огнем вражеской артиллерии с берега заставляла в ряде случаев отказываться от использования южного прибрежного фарватера.

Прежде чем перейти к обзору действий сил КБФ по обеспечению его коммуникаций в Финском заливе с осени 1941 г. до середины 1944 г., следует остановиться на опыте перевозок морем при эвакуации гарнизона военно-морской базы Ханко.

К моменту, когда определилась необходимость эвакуации этого героического гарнизона, обстановка на Финском заливе стала еще сложнее. Минная и воздушная опасность для конвоев значительно возросла. Увеличилась вероятность противодействия со стороны береговой артиллерии врага (особенно на участке Ханко, о. Гогланд) и его торпедных сил. Но в этой исключительно сложной и неблагоприятной для сил КБФ обстановке был один положительный момент — около 14 часов темного времени, в течение которого устранялась в значительной мере опасность ударов с воздуха и уменьшались огневые возможности неприятельской береговой артиллерии. Правда, в темное время суток усложнялась борьба с минной опасностью.

При подготовке операции по эвакуации гарнизона Ханко в должной мере было оценено значение скорости на переходе, способности каждой из единиц формируемых отрядов к самообороне и, наконец, умение плавать в составе соединения. Поэтому перевозки живой силы и боевых средств с Ханко вначале было решено производить только на боевых кораблях. Однако необходимость быстрее завершения эвакуации заставила в третий и последующие отряды включать тихоходные тральщики и сторожевые корабли, а также транспорты.

При организации движения конвоев был учтен опыт перебазирования основных сил КБФ из Таллина в Кронштадт в конце августа 1941 г. Последовательные переходы сравнительно небольших по составу отрядов кораблей в темное время суток не позволили врагу сосредоточить усилия для противодействия им.

Заслуживает положительной оценки поиск, хотя и несколько запоздалый, наиболее безопасных маршрутов движения отрядов от о. Гогланд до Ханко. Потери кораблей и транспортов 2, 3 и 4-го отрядов на минах {314} заставили искать [347] новые фарватеры в обход широкого и плотного немецкого заграждения «Юминда». Кроме того, фарватер, которым пользовались первые отряды, шедшие на Ханко, подвергся обстрелу с мыса Юминда. Опыт некоторых подводных лодок КБФ, проходивших севернее о. Гогланд, привел к мысли об использовании северного прохода. Первые переходы по фарватеру севернее о. Гогланд были удачными, но уже с двадцатых чисел ноября и на нем стали обнаруживаться мины. Противник, внимательно наблюдавший за движениями наших кораблей, имел широкие возможности противодействовать новыми минными постановками. Оказывалась необходимой надежная тральная разведка и достаточное противоминное охранение кораблей и транспортов на переходе. К сожалению, сил и средств для этого не было. Анализ потерь на переходах Гогланд — Ханко — Гогланд дает основание считать, что важнейшими причинами подрывов и гибели кораблей и транспортов являлся их выход из протральной полосы и неспособность параван-охранителей своевременно перерезать минрепы захваченных мин.

Не все благополучно было и с организацией походных ордеров. В ряде случаев тральщики шли в строю кильватера с тралами. Такой строй в условиях сноса, неизбежного при осенней погоде, не обеспечивал должной ширины протральной полосы. Растягивание походного порядка было наибольшим злом, так как неизбежно приводило к выводу охраняемых кораблей из протральной полосы, что нередко являлось причиной их гибели.

Осенью 1941 г. в результате сократившейся до предела операционной зоны КБФ его внутренние морские коммуникации до середины 1944 г. ограничивались трассами Ленинград — Кронштадт и Кронштадт — о. Лавенсари — Восточный Гогляядский плес. На этих трассах противник, мог смазывать противодействие огнем артиллерии с берега, минами, воздушными и отчасти надводными силами. В предвоенные годы задача обеспечения движения кораблей и судов на этих трассах реально не учитывалась. Считалось, что коммуникация Кронштадт — Восточный Гогландский плес достаточно обеспечена, и поэтому вопрос о выводе-возвращении подводных лодок через зону интенсивного противодействия противника, по существу, серьезно не рассматривался. К сожалению, обстановка сложилась так, что с осени 1941 г., и до середины 1944 г. эта коммуникация была исключительно важной и требовала непосредственного обеспечения, так как почти на всем своем протяжении она была доступной для неприятельского противодействия.

В действиях Краснознаменного Балтийского флота по защите своих морских коммуникаций значительный интерес представляют мероприятия по обеспечению безопасности [348] перевозок между Ленинградом и Кронштадтом, а также использование своих коммуникаций в период ледостава. Основную опасность при движении по Морскому каналу представляли береговая артиллерия, мины заграждения и авиация противника.

С выходом на южное побережье Невской губы немецко-фашистское командование начало использовать береговые батареи 768-го дивизиона тяжелой артиллерии (в основном 170-мм орудия) и некоторые 150-мм батареи дивизионной артиллерии {315} для огневого противодействия движению кораблей и судов в открытой части Морского канала. Для обеспечения безопасности плавания здесь Кронштадтскому сектору береговой обороны было приказано выделить 4 батареи для подавления артиллерии противника на участке Петергоф, Стрельна, а Ленинградской военно-морской базе — шесть железнодорожных батарей для действий против вражеской артиллерии на участке Стрельна, Урицк {316}.

Прикрытие кораблей и судов с воздуха возлагалось в основном на 61-ю авиабригаду ВВС КБФ. Наиболее сложным было обеспечение безопасности движения от мин, так как в темное время противник мог ставить их почти на всем протяжении трассы. Выставленные в Морском канале дозоры в условиях малой видимости не могли обеспечить непрерывное наблюдение на опасных участках.

Выход немецко-фашистских войск на южный берег Невской губы на участке Урицк, Петергоф, несомненно, затруднил движение на трассе Ленинград — Кронштадт, но не прервал его ни на один день. 16-20 сентября 1941 г. из Ораниенбаума в Ленинград была перевезена 125-я и 268-я стрелковые дивизии, в октябре — 191-я стрелковая дивизия, затем некоторые другие соединения 8-й армии. К 4 ноября в Ленинград было доставлено шесть стрелковых дивизий, после чего началась перевозка тылов 8-й армии. Скрытность подготовки и осуществления перевозок служила основным принципом обеспечения их безопасности. До применения противником на этой трассе мин заграждения, т. е. примерно до двадцатых чисел ноября 1941 г., темное время суток значительно снижало основную тогда опасность для перевозок — уничтожение судна вражеской артиллерией в открытой части Морского канала. Затопление на фарватере хотя бы одного судна могло пресечь плавание кораблей и судов по Морскому каналу. [349]

Исходя из возможного неприятельского огневого противодействия, нормы загрузки транспортных средств были снижены на 75% их грузоподъемности, что потребовало значительного увеличения числа этих средств. Перевозки 191-й дивизии и других соединений 8-й армии осуществлялись по открытой части Морского канала эшелонированным движением небольших отрядов транспортных средств, скрытность которого обеспечивалась малой видимостью и дымовыми завесами, поставленными дозорными сторожевыми катерами и тральщиками. Подавление вражеской артиллерии возлагалось на выделенные для этого береговые батареи Ленинградской военно-морской базы и Кронштадтского сектора береговой обороны.

Наступивший ледостав обусловил использование для проводки судов ледоколов и проведения ряда дополнительных обеспечивающих мер, а именно: постановку дымовой завесы ледоколами и специально выдвинутыми на лед постами (корабельный дозор был снят), маскирующее окрашивание ледоколов и транспортных средств в белый цвет, спорадическое изменение времени выхода караванов, изменение скорости их переходов. Минная опасность, ставшая совершенно реальной после подрыва в конце октября — середине ноября трех ледоколов, вызвала необходимость организации постов (стационарных и подвижных) противоминного наблюдения за фарватерами в темное время.

Перевозки на трассе Ленинград — Кронштадт (Ораниенбаум) производились не только с целью перегруппировки 8-й армии, но и для доставки в Ленинград частей эвакуированного гарнизона Ханко, снабжения войск Приморской оперативной группы (ПОГ), действовавшей на ораниенбаумском плацдарме, и частей Кронштадтской военно-морской базы. Кроме того, эта трасса неоднократно использовалась для переходов боевых кораблей, и в частности подводных лодок.

Обеспечение безопасности движения кораблей и судов по этой трассе в течение 1942-1943 гг. производилось в порядке повседневной боевой деятельности. В конце октября 1943 г. в соответствии с планом фронтовой операции по разгрому немецко-фашистской группировки под Ленинградом Краснознаменному Балтийскому флоту была поставлена задача перевозки 2-й ударной армии из Ленинграда и Лисьего Носа на ораниенбаумский плацдарм. Перевозка потребовала организации частной операции, которая была

выполнена в два этапа — с 5 по 20 ноября 1943 г. и с 23 декабря того же года по 21 января 1944 г. Это объяснялось тем, что 23 декабря командование Ленинградского фронта внезапно поставило флоту дополнительную задачу по переброске нескольких общевойсковых соединений и частей. [350]

Наиболее трудным при выполнении основной и особенно дополнительной задачи оказывалось достижение скрытности и безопасности перевозок морем. Скрытности погрузки-посадки, переходов морем и высадки-выгрузки в значительной степени способствовала большая продолжительность темного времени суток, а также то, что противник за два года привык к движению кораблей и судов в Морском канале. Скрытность перевозок обеспечивалась также техническими маскировочными мероприятиями: установкой на побережье Невской губы станций дымопуска, окраской транспортных средств в белый цвет, созданием ложных конструкций в пунктах погрузки-выгрузки, применением маскировочных сетей {317}.

Безопасность движения караванов судов, кроме того, обеспечивалась рядом мер, в основе которых лежал принцип силы. Подавление противодействия неприятельских батарей возлагалось на специально назначенные для этого береговые батареи Ленинградской военно-морской базы и Кронштадтского оборонительного района, а также на находившиеся в готовности к вылету 20 самолетов-штурмовиков и истребителей {318}. Организовывались непрерывное противоминное наблюдение и контрольное траление фарватеров, а с появлением в Невской губе льда проводка судов ледоколами и ледокольными буксирами {319}. Благодаря всем этим мерам потерь не было. Попытки противника помешать движению судов немедленно подавлялись артиллерийским огнем и бомбоштурмовыми ударами авиации КБФ.

Достижение скрытности сосредоточения войск и грузов 2-й ударной армии, посадки и погрузки их в Ленинграде и Лисьем Носу и высадки-выгрузки в Ораниенбауме способствовало тому, что противник не смог своевременно вскрыть истинную цель перевозок. Движение по Морскому каналу, которое полностью скрыть практически было невозможно, осуществлялось с таким расчетом, чтобы немецко-фашистское командование расценивало его как повседневную деятельность КБФ. Только за несколько дней до начала наступления войск Ленинградского фронта противник установил значительное усиление советских сухопутных сил на ораниенбаумском плацдарме. Произвести ответную перегруппировку своих войск на этом направлении он уже не успел. Как известно, перевозки войск 2-й ударной армии на ораниенбаумский плацдарм оказали благотворное влияние на общий успех операции по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом. [351]

В начале июня 1944 г. Краснознаменному Балтийскому флоту снова пришлось осуществить спешную и скрытную переброску 21-й армии, на этот раз из Ораниенбаума на Лисий Нос. Обстановка, в которой выполнялась задача, была более благоприятной, чем в ноябре 1943 г. — январе 1944 г. Главную опасность перевозкам представляла неприятельская авиация, имевшая возможность в условиях белых ночей действовать круглые сутки. Однако к этому времени противник безвозвратно потерял превосходство в воздухе. Не исключалась, хотя и была маловероятной, попытка противодействия перевозкам неприятельскими торпедными катерами или возможность встречи кораблей и судов с ранее поставленными неприятельскими минами. Поэтому перед началом перевозок была усилена система корабельных дозоров и более тщательно осуществлялось контрольное траление фарватеров на трассе Лисий Нос — Ораниенбаум.

Движение караванов и высадка-выгрузка производились в наиболее темное время суток, причем пункты посадки и высадки прикрывались дымовыми завесами. Чтобы устранить наблюдение противника, была усилена борьба с неприятельской воздушной разведкой. Благодаря всем этим мерам перевозки 21-й армии прошли скрытно и без потерь ^[320]. Они обеспечили прорыв войсками этой армии всей тактической глубины обороны противника.

Обеспечение бесперебойного движения кораблей и судов на трассе Кронштадт — острова восточной части Финского залива (Гогланд, Лавенсари, Пенисари, Сескар) являлось важной повседневной задачей флота в течение всей войны. Она выполнялась силами Кронштадтской военно-морской базы (затем Кронштадтского морского оборонительного района). Наиболее сложным для выполнения этой задачи оказался период с марта 1942 г. (с момента оставления о. Гогланд) до июня 1944 г. (овладения Выборгским заливом и островами Бьёркезунда). Главной опасностью на этой трассе все время оставались вражеские мины и авиация противника, частично (в основном в 1942-1943 гг.) — торпедные катера, канонерские лодки и береговые батареи на островах Бьёрке и Соммерс. Не исключалась возможность использования противником подводных лодок, главным образом финских. Последующие события показали, что их действия оказались безуспешными.

Безопасность движения кораблей и судов на трассе Кронштадт — острова восточной части Финского залива достигалась мерами предварительного и непосредственного обеспечения. Первые из них заключались в системе дозорной службы [352] и всех видов обороны в Кронштадтской бухте, на Сескарском плесе и частично в треугольнике Сескар — Лавенсари — Хайлода. Минная опасность в восточной части Финского залива вынуждала при организации этих мероприятий в первую очередь заботиться о пресечении минных действий противника. С этой целью велось систематическое предварительное и контрольное траление фарватеров и противоминное наблюдение береговыми наблюдательными постами и дозорными катерами. До конца 1942 г. остро ощущался недостаток в современных средствах борьбы с минами, особенно в неконтактных и уничтожающих тралах и надежных охранителях. Естественно, это затрудняло борьбу с минной опасностью и приводило к значительным потерям, прежде всего в тральщиках. В течение 1941 г. потери в них составили свыше 34% общего количества кораблей и судов, погибших на минах. С появлением в 1942-1943 гг. новых тралов, в особенности неконтактных, удалось в большей мере обеспечить безопасность своих морских коммуникаций от мин.

Непосредственное обеспечение безопасности движения конвоев на этой трассе выражалось в организации походного охранения, а кроме того, в использовании условий естественной и средств искусственной маскировки (малой видимости и дымовых завес).

Накопленный опыт дал основание для разработки типовых походных ордеров, предусматривавших главным образом обеспечение безопасности охраняемых кораблей и судов от мин. Были разработаны походные ордера при эскортировании выводимых подводных лодок как в светлое, так и в темное время суток. Противовоздушное и противокатерное охранение осуществляли три-четыре сторожевых катера типа «МО-4». Походное движение конвоев (преимущественно имевших в своем составе баржи и буксиры) обеспечивали тральщики, катера-тральщики и сторожевые катера. Естественно, что тральщики и сторожевые катера типа «МО-4» могли отражать лишь небольшие группы торпедных и артиллерийских катеров противника; рассчитывать на достаточную мощность их огня для отражения воздушных атак было трудно.

Однако в 1942-1943 гг. корабли и суда КБФ на трассе Кронштадт — острова восточной части Финского залива почти не имели потерь от вражеской авиации, что объяснялось главным образом движением на этой трассе преимущественно в темное время суток, а с 1943 г. превосходством в воздухе советской авиации.

Несмотря на большие трудности обеспечения безопасности движения на этой трассе, задача была выполнена вполне успешно. [353]

Быстрое развитие наступательных операций Советской Армии и Военно-Морского Флота в 1944 г., благодаря которым резко изменились стратегические позиции сторон, способствовало расширению операционной зоны Краснознаменного Балтийского флота и вместе с тем требовало спешного развития в этой зоне системы морских коммуникаций. Весной 1944 г. возникла необходимость надежно протралить проход в минном заграждении на южном фланге Гогландской противолодочной позиции и проложить прибрежные фарватеры вдоль южного побережья Финского залива для плавания кораблей и судов до Таллина. Траление в Нарвском заливе началось с мая 1944 г., несмотря на усиленное противодействие противника, отлично понимавшего значение для него Гогландской противолодочной позиции как передовой позиции блокадного рубежа.

Для траления в Нарвском заливе временами привлекалось до 10 дивизионов тральщиков, которые в течение мая — октября уничтожили 1015 мин и 307 минных защитников. Однако даже такое количество уничтоженных мин не обеспечивало безопасности движения, так как противник, предвидя неизбежность борьбы с силами Краснознаменного Балтийского флота, стремившимися выйти на коммуникации в Балтийском море, с марта по сентябрь 1944 г. усилил свои противолодочные позиции постановкой 13873 мин и минных защитников [{321}](#).

Разведывательные выходы подводных лодок КБФ в первой половине сентября 1944 г. («М-96» и «М-102») показали, что минная обстановка в Нарвском заливе и к северу от о. Гогланд продолжала оставаться крайне неблагоприятной [{322}](#).

Таким образом, до выхода Финляндии из войны система морских коммуникаций КБФ оставалась прежней, лишь прибавилась трасса Кронштадт — Выборг. Изменение обстановки на театре, конечно, сказалось на характере противодействия противника движению кораблей и судов КБФ на своих коммуникациях. В результате ослабления неприятельской авиации значительно уменьшилась опасность ее ударов с воздуха. Уменьшилось, а затем было устранено совсем противодействие береговой артиллерии врага. Но вместе с тем немецко-фашистское командование во второй половине июня перебросило в Таллин и Котку несколько своих подводных лодок (преимущественно серии VII-C), которые с июля вышли на позиции у юго-восточного подхода к Бьёркезунду, на Восточном Гогландском плесе и в Нарвском заливе. Во второй половине [354] июля корабли КБФ имели более 10 боевых соприкосновений с этими лодками. До середины августа в Финском заливе действовали также финские подводные лодки [{323}](#). В конце июля — начале августа немецко-фашистское командование несколько усилило свои надводные силы в Финском заливе миноносцами, торпедными катерами и артиллерийскими самоходными баржами.

Движение на трассе Кронштадт — о. Лавенсари продолжалось достаточно интенсивно. С апреля по сентябрь 1944 г. здесь прошло 158 конвоев, включавших в целом 520 различных транспортных судов и 689 кораблей и катеров охранения. Отношение кораблей и катеров охранения к обеспечиваемым судам в это время было 1,3. Появление немецких подводных

лодок в восточной части Финского залива, равно как и применение ими акустических торпед, оказалось неожиданным для противолодочной обороны КБФ {324}.

Быстрое и неблагоприятное развитие событий на южном побережье Финского залива и выход Финляндии из войны заставил гитлеровское командование свернуть деятельность подводных лодок. Но самый факт появления их в восточной части Финского залива, где основными видами опасности по привычке считались мины и авиация противника, лишней раз напоминал о необходимости учитывать любую из возможных в данных условиях разновидностей вражеского противодействия.

После выхода Финляндии из войны морские коммуникации КБФ значительно расширились. Появилась внешняя коммуникация: Ленинград — Хельсинки — Турку — Стокгольм протяженностью 385 миль и внутренняя: Ленинград — Хельсинки — Таллин — Пярну длиной 347 миль.

Трудности быстрого устранения минной опасности на всем протяжении Финского залива вызвали необходимость использования для движения кораблей и судов КБФ продольных шхерных фарватеров. Предварительное обеспечение безопасности движения по ним по договоренности с Финляндией возлагалось на ее военно-морские силы (главным образом тральщики). Но это все же не исключало непосредственного охранения конвоев и эскорта силами КБФ, в частности силами вновь организованной Порккалаудской военно-морской базы и бригады шхерных кораблей. Движение на участке Ленинград — Котка производилось в конвоях, на участке Котка — Або-Аландские шхеры — одиночными судами, к западу и к северу от Аландских островов — в конвоях. Безопасность движения на трассе Ленинград — Хельсинки — Таллин — Пярну [355] обеспечивалась примерно таким же образом. С сентября по декабрь (включительно) 1944 г. по обеим трассам были проведены 141 конвой и эскорт, включавшие 994 охраняемых корабля и судна и 187 кораблей и катеров охранения. Таким образом, отношение кораблей и катеров охранения к охраняемым ими кораблям и судам снизилось до 0,2 и стало наиболее низким за всю войну.

Потери на минах являлись следствием новых немецких минных постановок к западу от Аландских шхер и неудовлетворительного предварительного траления, производившегося финскими тральщиками. Активизация действий вражеских подводных лодок потребовала спешных мер по совершенствованию противолодочной обороны. Были созданы специальные авиационные эскадрильи для поиска подводных лодок, организованы поисково-ударные группы, усилены подвижные дозоры, обращено внимание на организацию наблюдения за подводными лодками.

Для создания надежной противолодочной обороны, которой до 1944 г. на КБФ в силу сложившейся обстановки уделялось меньше внимания, чем другим видам обороны, требовались не только организационные решения, но и новые средства и силы, а с ними и новые способы действий. Однако даже наличными силами и средствами в декабре 1944 г. и январе 1945 г. удалось уничтожить две немецкие подводные лодки. В феврале 1945 г. в устье Финского залива подорвалась на нашем минном заграждении третья немецкая лодка.

После выхода Финляндии из войны немецко-фашистское командование во второй половине сентября пыталось действовать надводными силами в Аландском море, но финские береговые батареи противодействовали входу немецких кораблей в территориальные воды Финляндии.

Заканчивая обзор действий КБФ по защите своих морских коммуникаций, необходимо хотя бы кратко напомнить о роли Ладожской военной флотилии в обеспечении озерной коммуникации. Ее значимость реально определилась в июле и предельно возросла в сентябре 1941 г., когда она оказалась единственной коммуникацией, связывавшей Ленинград со страной.

Военный совет Ленинградского фронта 3 сентября 1941 г. поставил Ладожской военной флотилии задачу не только обеспечивать безопасность перевозок по Ладожскому озеру, но и непосредственно осуществлять их. Другими словами, на Ладожской военной флотилии предстояло совместить боевые, обеспечивающие и транспортные действия. Организационные и технические трудности, с одной стороны, ранний ледостав в 1941 г., с другой, ограничили объем перевозок по озеру до наступления зимы. Все же корабли флотилии и [356] транспортные средства пароходства с 1 октября по 30 ноября 1941 г. доставили в Ленинград 60 тыс. т различных грузов, в том числе 45 тыс. т продовольствия {325}.

Благодаря проведенной зимой 1941/42 г. подготовке к наиболее эффективному использованию ладожской коммуникации к началу весны 1942 г. появилась возможность организовать перевозки из Новой Ладogi по большой озерной трассе, а также по малой трассе с восточного берега Шлиссельбургской губы, протяженность которой была более чем в четыре раза короче. С мая по декабрь 1942 г. в Ленинград было доставлено свыше 750 тыс. т различных грузов, в 1943 г. — 240 тыс. т. Озерная коммуникация с осени 1941 г. широко использовалась для войсковых перевозок, а также для эвакуации раненых, больных и гражданского населения.

Движение по большой трассе производилось в конвоях; по малой — поточным методом, т. е. последовательным и непрерывным движением одиночных транспортных средств.

Основную угрозу кораблям и транспортным средствам до середины 1942 г. представляла авиация противника. Еще в 1941 г. командующему 1-м немецким воздушным флотом верховное командование поставило задачу

«сорвать эвакуацию Ленинграда всеми средствами, и в особенности воздушными налетами на ладожский район судоходства» {326}.

Ни в 1941, ни в 1942 г. немецкая авиация не смогла решить эту задачу, несмотря на то, что в течение летней кампании 1942 г., т. е. с мая по декабрь, она произвела около 5 тыс. самолето-вылетов для ударов по перевалочным базам, пристаням, конвоям и отдельным судам. Надводные силы противника (десантные баржи типа «Зибель», итальянские, финские и немецкие торпедные катера) осенью 1942 г. также безуспешно пытались противодействовать движению конвоев по большой трассе и производить постановки минных банок. В октябре 1942 г. германское командование предприняло попытку захватить о. Сухо — в то время важный опорный пункт, способствовавший устойчивости озерной коммуникации, в особенности ее большой трассы. Попытка, как известно, закончилась неудачей. Противник, потеряв около 50% своих надводных сил, убедился, что отход этих сил под ударами советской авиации после внезапного нападения оказался несравнимо более рискованным, чем высадка десанта.

Движению транспортных средств по малой трассе противник мог противодействовать огнем своей артиллерии с берега. [357]

Наконец, при организации походного движения конвоев и поточного движения одиночных транспортных средств необходимо было считаться с тем, что с сентября 1941 г. по январь 1943 г. обе трассы были доступны неприятельскому наблюдению, так как большая часть побережья Ладожского озера оказалась в руках противника.

Непосредственное обеспечение безопасности конвоев требовало прежде всего организации достаточно надежного противовоздушного охранения, для которого использовались канонерские лодки и сторожевые катера флотилии, а также истребительная авиация, находившаяся в готовности на ближайших аэродромах. Кроме того, для прикрытия кораблей и транспортных средств на переходах и в пунктах погрузки и выгрузки привлекалась авиация фронта и истребители Ленинградской армии ПВО.

Ладожская военная флотилия, состоявшая в основном из переоборудованных в канонерские лодки, сторожевые корабли и тральщики судов торгового флота, на протяжении всей войны не допустила срыва перевозок через озеро. В решении этой задачи ей способствовала авиация КБФ, которая для обеспечения перевозок по Ладожскому озеру произвела в 1941-1942 гг. более 8 тыс. самолето-вылетов и провела свыше 200 воздушных боев [{327}](#).

В результате действий разнородных сил Краснознаменного Балтийского флота по защите своих морских коммуникаций противнику ни на одном из периодов войны не удалось их прервать.

Военно-географические и навигационно-гидрографические условия театра, фланкирующее положение финских военно-морских баз и аэродромов по отношению к трассам советских коммуникаций в Финском заливе на протяжении почти всей войны (до сентября 1944 г.) благоприятствовали противнику в использовании мин и авиации. Выход немецко-фашистских войск на побережье Финского залива в районе мыса Юминда, а затем полуострова Курголово и на участке Стрельна, Новый Петергоф создал непосредственную угрозу огневому противодействию с берега движению кораблей и судов на прибрежных коммуникациях. Выйдя на южное побережье Ладожского озера в районе Шлиссельбурга, противник получил возможность противодействовать своей артиллерией сообщениям по малой озерной трассе.

К этому следует добавить, что в результате предельного сокращения операционной зоны КБФ с осени 1941 г. исключалась возможность варьирования трассами прибрежных [\[358\]](#) коммуникаций, которые к тому же просматривались противником в светлое время суток.

Активные минные действия врага в Финском заливе, продолжавшиеся с начала войны до конца первой половины 1944 г., были явно целеустремлены на блокирование сил КБФ. Основной опасностью до сентября 1944 г. оставались мины.

Благоприятные для минных действий неприятеля условия Финского залива и обстановка на сухопутном фронте на побережье восточной его части создавали исключительные трудности для предварительного обеспечения движения кораблей и судов на коммуникациях. Непосредственное обеспечение их движения требовало проводки за тральми, что вызывало большое напряжение тральщиков, которых на КБФ явно не хватало. В значительном числе случаев количество рядов тралов перед проводимыми за ними кораблями и судами оказывалось недостаточным, а ширина протральной полосы не всегда обеспечивала их безопасность в условиях сноса.

Отважная и упорная работа тральщиков КБФ все же позволила преодолеть минную опасность в пределах операционной зоны флота в 1941-1943 гг., хотя и не без потерь, особенно в самих тралящих кораблях. Однако по сравнению с размерами минной угрозы, особенностями театра и обстановки на нем эти потери можно считать относительно умеренными.

Несомненно, трудной, особенно до 1943 г., т. е. до того периода, когда советские воздушные силы стали господствовать в воздухе, была борьба с немецкой авиацией.

Использование для перехода морем темного времени суток в значительной мере снижало опасность ударов с воздуха. Оно имело особенное значение при движении на трассе Ленинград — Кронштадт (Ораниенбаум), на которой в силу навигационных условий маневр для уклонения был либо вовсе невозможен, либо предельно стеснен. Последовательное устранение трудностей в ПВО (усиление истребительной авиации и совершенствование зенитной артиллерии) способствовало уменьшению угрозы с воздуха на переходах морем. Но некоторые неблагоприятные условия все же оставались почти до конца войны. Одним из них являлась необходимость вследствие большой минной опасности проводить корабли и суда за тралами, что было сопряжено с узкими походными поездами, не отвечавшими требованиям ПВО на переходе.

Третьей по значимости из видов опасности на переходах морем, возникшей в 1941 г. и сохранявшейся до 1944 г., являлся обстрел артиллерией противника с берега. Морская артиллерия КБФ успешно преодолевала эту опасность.

Действия подводных лодок противника на Балтике были [359]

весьма незначительными, и только в последнем периоде войны наблюдалась некоторая активизация их, но и она быстро погасла. Объясняется это тем, что в начале войны гитлеровцы, уверенные в быстром и благоприятном исходе войны с Советским Союзом, считали нецелесообразным использование на Балтике значительного числа подводных лодок. С переносом основных действий в Финский залив действия подводных лодок противника были стеснены его же минными заграждениями.

Действия легких сил противника на наших морских, и в частности прибрежных, коммуникациях на Балтике оказались малоэффективными. Действия его эскадренных миноносцев, сторожевых и других кораблей, торпедных и артиллерийских катеров, несомненно, вызывали беспокойство, увеличивали напряжение обеспечивавших сил, но потерь причинили немного. Значительно меньше, чем было указано в неприятельских реляциях...

В предвоенные годы значение защиты своих морских коммуникаций на Черном море в военное время определялось в основном возможностью перевозок жидкого топлива и других нефтепродуктов. Поэтому в число задач, поставленных Черноморскому флоту высшим морским командованием с началом войны, входило обеспечение безопасности своих морских сообщений, в особенности плавания танкеров на коммуникации вдоль Кавказского побережья. Внезапность возникновения военных действий и неясность сложившейся обстановки вынудили командование флота прекратить в первые четыре дня войны морские перевозки [328]. 26 июня они были возобновлены, а 28 июня задача защиты своих морских коммуникаций была определена как главная.

Обеспечение безопасности перевозок от устья Дуная до Одессы и от Одессы до Ак-Мечети возлагалось на Одесскую военно-морскую базу; от Ак-Мечети до Феодосии — на

охрану водного района главной базы; от Феодосии до Новороссийска — на Новороссийскую военно-морскую базу; от Сочи до Батуми — на Батумскую военно-морскую базу. Обеспечение безопасности перевозок в Азовском море и Керченском проливе являлось задачей Керченской военно-морской базы^{329}.

Движение судов на всех трассах до двадцатых чисел июля производилось поточным методом. Противник, точнее, его [360] авиация до 23 июля не проявляла активности на наших морских коммуникациях, ограничившись лишь постановкой мин с воздуха в районе Севастополя и на выходе из Днепро-Бугского залива, а также тремя атаками судов, следовавших из Одессы в Жебрияны.

К числу мероприятий предварительного обеспечения безопасности коммуникаций помимо повседневной боевой деятельности следует отнести изменение в дислокации кораблей Черноморского флота, позволявшее рассчитывать на быстрое противодействие надводным силам противника в случае их появления на советских морских коммуникациях. Среди мероприятий повседневной деятельности заслуживает внимания противоминное наблюдение, впервые организованное на Черноморском флоте, опыт которого затем был использован другими флотами. Кроме того, на Черноморском флоте, раньше чем на других, появились баржевый электромагнитный трал и устройство размагничивания кораблей.

Развитие событий на сухопутном фронте вскоре временно отвлекло от защиты морских коммуникаций. В первой половине июля поступило новое указание — считать оборону побережья основной задачей Черноморского флота^{330}. Но это указание высшего морского командования, вызванное необоснованным донесением разведки о готовившихся противником десантах, не снижало значения морских сообщений, в то время весьма необходимых для обороны побережья.

С первых дней войны стал сказываться недостаток в сторожевых кораблях, тральщиках и катерах специальной постройки, которые требовались для полноценного выполнения многочисленных задач повседневной боевой деятельности, и в частности обеспечения безопасности движения своих кораблей и судов. Черноморский флот номинально располагал 60 сторожевыми катерами, 12 тральщиками и 16 эскадренными миноносцами^{331}. Практически для этой цели он мог выделить около 20 сторожевых катеров, 2-3 тральщика и 1-2 эскадренных миноносца^{332}. Необходимо заметить, что недостаточное количество кораблей специальной постройки для нужд повседневной боевой деятельности, что ограничивало возможности предварительного и непосредственного обеспечения безопасности движения на коммуникациях, было общим явлением для всех флотов. Командование Черноморского флота, считаясь с фактическими возможностями, дало указание осуществлять охранение только тех судов, которые [361] перевозили ценные грузы. Остальные должны были следовать под берегом, без охранения как днем, так и ночью^{333}.

В июле по трассе Кавказ — Крым — Кавказ транспортные средства совершили в общей сложности 241 судо-рейс, и только в 77 случаях имелось небольшое походное охранение (около 32%), которое правильнее назвать даже не эскортом, а сопровождением. По трассе вдоль побережья Кавказа в тот же период было совершено 142 судо-рейса, из них 58 с охранением (около 40%). Наконец, из 263 судо-рейсов из Севастополя в Одессу только в 131 имелось охранение (50%). К этому времени трасса Севастополь — Одесса — Севастополь стала ближайшей к противнику.

26 июля была введена система конвоев. Однако те же причины мешали организовать надежное охранение хотя бы от двух основных в то время опасностей — от авиации и мин.

Охранение одного транспорта осуществлялось одним сторожевым катером, а если этот транспорт перевозил груз, имеющий важное значение, то двумя-тремя катерами. Если в конвой входило два транспорта, их охраняли два-три сторожевых катера, два тральщика или эскадренный миноносец. На подходах к военно-морским базам конвой прикрывали два-три самолета МБР-2.

В тех случаях, когда в состав конвоя включалось три транспорта, что бывало редко, походное охранение несколько увеличивалось.

Однако, как уже было сказано, в июле обстановка на коммуникациях в целом благоприятствовала безопасности движения. Немецкая авиация, занятая на сухопутном фронте, действовала на морских коммуникациях лишь одиночными самолетами или небольшими группами. С выходом противника на ближние подступы к Одессе немецкая авиация усилила свои действия на прибрежной коммуникации, связывавшей эту базу с другими базами и портами.

Изменившаяся в пользу врага обстановка на сухопутном фронте позволила немецкой авиации появляться в районе обнаружения советских кораблей и судов через 10-15 минут после донесения разведки. Пикирующие бомбардировщики противника начали действовать группами по 6-9 самолетов. Несколько позже (в последней декаде августа — в сентябре) румынские торпедные катера, перебазируемые в Бугаз, совершили несколько безрезультатных выходов в районе Одессы.

В августе и сентябре 1941 г. безуспешно действовала румынская подводная лодка «Дельфинул»^{334}. К сожалению, факты действительного обнаружения ее перископа или ложного обнаружения несуществовавших, лодок привели к мысли о наличии на Черном море немецких подводных лодок, тогда как они появились там лишь через пятнадцать месяцев.

Активизация противника заставила усилить в меру имевшихся возможностей непосредственное обеспечение безопасности транспортов на переходе. В августе из 272 транспортов, прошедших по трассе Севастополь — Одесса — Севастополь, только 21 судно (9%) шло без охранения.

Малые конвои, состоявшие из одного-двух транспортов и двух-трех сторожевых катеров, еще не были сквозными, и охранение сменялось в Ак-Мечети. Со второй половины августа на коммуникациях, связывавших Одессу с другими военно-морскими базами, начали действовать немецкие бомбардировщики и торпедоносцы, перебазируемые с Средиземноморского театра. Дальнейшая активизация авиации противника заставила еще больше усилить походное охранение, придав ему главным образом характер противовоздушного, и перейти к сквозным конвоям, позволявшим избегать некоторых организационных трудностей, сказавшихся на эффективности обеспечения в целом (смены охранения и военных лоцманов). Если в июле отношение общего числа кораблей охранения в проведенных конвоях к общему числу транспортов в них было около 0,8, то в августе оно стало несколько больше — 1, а в сентябре — свыше 1,1. При этом в походном охранении в три-четыре раза увеличилось количество эскадренных миноносцев и тральщиков, и тем самым значительно усилилась мощность зенитного огня. Конечно, в сложившихся условиях, когда надежное прикрытие транспортов с воздуха было

недостижимым и корабельная зенитная артиллерия практически являлась основным средством ПВО на переходе, количество кораблей охранения все же было недостаточным. Следует заметить, что в ряде случаев походный порядок сильно растягивался и плотность зенитного огня еще более уменьшалась.

Естественно, что в создавшихся условиях оказывалось необходимым максимально использовать для перехода конвоев темное время суток, которое, учитывая его продолжительность, позволяло рассчитывать на относительную безопасность плавания от авиации противника в радиусе 60-80 миль от базы {принимая скорость транспортов около 8 узлов}.

Немецкая авиация в период обороны Одессы действовала не только против конвоев в море, но и против Одесского порта, пытаясь сорвать разгрузочно-погрузочные операции. Всего в течение обороны Одессы неприятельская авиация нанесла более 200 бомбардировочных ударов по кораблям и транспортам в море и в порту. В сентябре немецко-фашистское командование начало использовать свои самолеты-истребители [363] типа Me-109 в варианте бомбардировщиков, что в значительной мере обострило борьбу с вражеской авиацией на коммуникациях.

Как известно, неприятельской авиации не удалось прервать морские сообщения Одессы в течение всей осады и помешать эвакуации оборонявших ее сил и части населения города. Причины этого кроются и в привычной для командования немецкой авиации попытке одновременно решать несколько задач силами, которых, казалось, было достаточно для выполнения только одной из них. Немецкая авиация почти все время действовала против конвоев относительно небольшими, последовательно атаковавшими группами самолетов. В ряде случаев эти группы наносили удары повторно, после перезарядки. Лишь иногда удары осуществлялись более крупными группами.

При ударах по Одесскому порту ударные группы обычно состояли из 5-12 самолетов-бомбардировщиков, шедших под прикрытием некоторого числа истребителей. Усиление системы ПВО на переходе морем и в порту Одессы требовало от противника массированного использования ударной авиации и вместе с тем более определенного выбора главного объекта ударов, т. е. либо конвоев в море, либо Одесского порта. Для выполнения последней задачи, т. е. разрушения порта, немецко-фашистское командование располагало румынской сухопутной артиллерией, взаимодействие с которой могло стать весьма эффективным. В начале сентября немецкая бомбардировочная авиация начала действовать против кораблей, находившихся в Одесском порту. Действовала против них и румынская артиллерия. Но сколько-нибудь значительного успеха противник не достиг, хотя создал новые трудности для защитников города. В числе ответных мер была перестройка организации стоянки и подхода кораблей и судов к Одессе, задымление порта в светлое время и выполнение разгрузочно-погрузочных операций с наступлением темноты.

В период обороны Одессы на морских коммуникациях (преимущественно на трассе Севастополь — Одесса — Севастополь) от неприятельской авиации погибло 12 судов, в том числе на минах, поставленных ею, 2 судна (17%), от авиабомб — 7 судов (58%), от торпед — 3 судна (25%). Из этих судов лишь 3 шли с охранением, причем 2 из них охранялись одним сторожевым катером каждый. Прикрытия с воздуха эти суда не имели. Таким образом, действия немецкой авиации на морских коммуникациях с начала войны до октября 1941 г. нельзя признать особенно успешными, несмотря на исключительно благоприятные для нее условия.

В действиях Черноморского флота по защите своих коммуникаций с первых месяцев войны и почти до ее окончания [364] видное место занимают войсковые перевозки на боевых кораблях. В период обороны Одессы такие перевозки являлись одной из основных задач эскадры Черноморского флота. Необходимость в использовании боевых кораблей для этой цели обуславливалась двумя причинами: недостаточной скоростью хода транспортных средств и нехваткой кораблей охранения.

Перевозки морем при эвакуации войск Приморской армии и флотских частей из Одессы, проведенные 1-17 октября, прошли без потерь, и организация их заслуживает положительной оценки.

Одно из важнейших, а вернее, центральное место в опыте действий Черноморского флота по защите своих морских коммуникаций занимает обеспечение перевозок морем в осажденный Севастополь. Прорыв Ишуньских позиций и последующее проникновение немецко-фашистских войск на Крымский полуостров значительно расширили возможности немецкой авиации в действиях против наших морских, особенно прибрежных сообщений. Поэтому начиная с 5 ноября 1941 г. маршруты движения кораблей и судов из Севастополя в Новороссийск и порты Кавказского побережья были удалены в море, что значительно увеличило их протяженность. Так, например, если протяженность прежнего маршрута до Новороссийска составляла около 250 миль, то более мористого — около 420 миль. Достигнуть скрытности переходов конвоев морем в этих условиях оказывалось невозможно. Продолжительность темного времени суток (13-14 часов в ноябре — декабре) допускала скрытные переходы в Новороссийск по прежнему маршруту только боевых кораблей. Однако потребность в средствах и грузах, необходимых для обороны Севастополя, не позволяла отказываться от использования обычных транспортных судов, переходы которых осуществлялись небольшими группами с походным охранением, а иногда и одиночно. В ноябре, например, транспорты совершили 178 судов-рейсов, в том числе 147 с походным охранением и 31 — одиночно (т.е. 17,4% общего числа). В декабре они сделали 161 судов-рейс, из которых 117 с походным охранением, а 50 (31%) без него. Потери транспортов на переходе морем и при стоянках в портах от ударов бомбардировочной и торпедоносной авиации, естественно, вызвали сокращение судов-рейсов, число которых в марте 1942 г. резко снизилось.

В феврале 1942 г. на крымских аэродромах находилось более 100 немецких самолетов-бомбардировщиков и торпедоносцев. Необходимость прикрытия конвоев на маршрутах их движения, удаленных на 200 с лишним миль от советских аэродромов, и вместе с тем отсутствие в то время на вооружении истребителей дальнего действия потребовали использования для прикрытия судов таких самолетов, как ДБ-3Ф, Пе-2 и даже МБР-2. Однако в данном случае средства не [365] оправдывали цели. За относительно короткое время (январь — март 1942 г.) было потеряно 6 транспортов, а 6 других повреждено. Противодействие со стороны немецкой авиации, более эффективное, чем в период обороны Одессы, не могло не сказаться на использовании транспортов. За восемь месяцев войны немало их было потеряно, около 60 требовало ремонта, трудного самого по себе из-за ограниченных материально-технических возможностей. Кроме того, в создавшихся условиях почти не представлялось возможным использовать тихоходные транспорты, не подвергая их риску стать легкой добычей для неприятельской авиации. Если в феврале по трассам Новороссийск — Севастополь и Севастополь — Новороссийск — порты Кавказского побережья — Севастополь прошло 58 транспортов, то в марте лишь 27, а в последующие месяцы 11-12. Сложная обстановка на этих трассах заставила почти с первых дней обороны Севастополя широко использовать для перевозок, в особенности войсковых соединений и частей, боевые корабли. Корабли эскадры и транспорты в декабре перебрали из Поти в Севастополь 388-ю, а из Туапсе — 345-ю стрелковые

дивизии — всего свыше 23 тыс. человек. 79-я морская стрелковая бригада 21 декабря была спешно перевезена из Новороссийска в Севастополь на 2 крейсерах, лидере и 2 эскадренных миноносцах. Всего в декабре 1941 г. корабли эскадры и сопровождаемые ими наиболее быстроходные транспорты доставили в Севастополь 29 250 бойцов и офицеров [{335}](#).

В феврале 1942 г. прежние мористые маршруты движения конвоев-были заменены новыми, так как воздушная разведка противника в достаточной мере изучила их. Однако в апреле пришлось отказаться от движения по новым маршрутам, потому что и они были выявлены разведкой противника. Таким образом, достижение скрытности переходов в Севастополь становилось все труднее, а нарушение скрытности облегчало противодействие врага, борьба с которым оказывалась возможной лишь предельным увеличением скорости движения на переходах и отражением его попыток силой. Быстроходных, вернее относительно быстроходных, транспортов к началу апреля осталось очень мало. К этому времени вообще можно было рассчитывать на 16 транспортов общей вместимостью 27400 брт. Поэтому возникла необходимость увеличения дальнейшего использования боевых кораблей для перевозок в Севастополь продовольственных грузов, боеприпасов и топлива [{336}](#). Вместе с тем кроме грузовых перевозок перед эскадрой Черноморского флота возникла еще более ответственная [\[366\]](#) задача — доставка войск для усиления гарнизона Севастополя. Заслуживают особого внимания перевозки на крейсерах «Красный Крым», «Слава», «Ворошилов», лидерах «Харьков», «Ташкент» и эскадренных миноносцах 9-й бригады морской пехоты, 138-й отдельной стрелковой бригады и некоторых других частей.

Возрастание напряжения лидера «Ташкент» и эскадренных миноносцев «Бдительный» и «Безупречный» в июне 1942 г. обуславливалось необходимостью использовать для перевозок быстроходные корабли, что позволяло рассчитывать на большую их безопасность и быстрейшую оборачиваемость между пунктами посадки-погрузки и Севастополем. Обращает внимание быстрота оборачиваемости крейсера «Красный Крым», совершившего в апреле и мае пять переходов в Севастополь и обратно, лидера «Ташкент» и эскадренных миноносцев «Бдительный» и «Безупречный», сделавших в мае — июне в течение пяти суток по три таких перехода. Крейсер «Слава» 12-15 июня перевез в Севастополь свыше 6 тыс. бойцов и офицеров и около 1 тыс. т боеприпасов и других грузов.

Всего за период обороны Севастополя корабли эскадры доставили туда 90250 бойцов и офицеров с боевой техникой и 21 тыс. т войсковых грузов, вывезли 29845 раненых и 15 тыс. граждан города.

Нельзя не признать, что перевозки на кораблях эскадры Черноморского флота имели громадное значение для обеспечения устойчивости обороны Севастополя. Хотя они относятся к одной из разновидностей обеспечивающих действий, но заслуживают не меньшего внимания, чем наиболее мощные ударные действия сил обороны. Кстати, корабли эскадры, выполняя наиболее ответственные перевозки, вместе с тем попутно решали задачи артиллерийской поддержки, о чем уже говорилось ранее.

Новой для Военно-Морского Флота СССР формой перевозок явилось использование подводных лодок, притом в достаточно широких масштабах, для доставки в Севастополь наиболее важных для его обороны грузов (боеприпасы, бензин, концентраты пищевых продуктов, медикаменты). Приказание о перевозках грузов в Севастополь на подводных лодках было отдано высшим морским командованием в конце апреля 1942 г. [{337}](#). Подготовка подводных лодок к этим перевозкам выразилась в определении штучного

объема необходимых грузов, мест погрузки, организации погрузочно-разгрузочных работ и, конечно, в разработке плана переходов и маршрутов движения. Для увеличения грузоподъемности и грузоподъемности с некоторых лодок были сняты запасные торпеды, [367] уменьшен артиллерийский боезапас и некоторые другие виды корабельных запасов. Все это позволило довести грузоподъемность лодок до 80-90 т.

Походы подводных лодок в Севастополь начались 7 мая 1942 г. и вначале они совершались лодками типа «Д» и «Л». Для сокращения продолжительности переходов лодки шли по кратчайшему маршруту в надводном положении, погружаясь лишь при обнаружении самолетов. Обычно планировался подход к входному фарватеру днем или, во всяком случае, за светом, чтобы обеспечить надежное определение места перед движением по фарватеру (днем под водой, ночью в надводном положении).

20 мая к перевозкам привлекли подводные лодки типа «С», а с середины июня и лодки типа «Щ», что обуславливалось необходимостью обеспечения сил обороны хотя бы минимумом требуемого снабжения.

После разгрузки в Севастополе подводные лодки немедленно возвращались в базы для подготовки к новым перевозкам. Некоторые из них в мае — июне совершили по пять — семь рейсов в Севастополь и обратно, поставив тем самым рекорды в напряженности. За это время подводные лодки доставили в осажденный Севастополь 3700 т различных грузов и вывезли из него около 1200 человек.

В течение всего периода обороны Севастополя немецкая авиация, базировавшаяся на крымские аэродромы, продолжала оставаться основной угрозой морским перевозкам, хотя на различных этапах она действовала с различной интенсивностью. Это объяснялось главным образом объемом ее задач на сухопутном фронте. Так, вынужденное ослабление в конце 1941 г. немецкого 8-го авиационного корпуса, направившего одну из воздушных эскадр в район Донца, а затем действия авиации этого корпуса в связи с высадками советских десантов во время Керченско-Феодосийской операции привели к значительному снижению активности немецкой авиации на Черном море. В феврале — марте 1942 г. 8-й авиационный корпус вновь был усилен, и противник к началу апреля располагал сотней самолетов-бомбардировщиков и торпедоносцев, не считая самолетов других родов авиации, что позволило ему значительно активизировать ее действия на морских коммуникациях Севастополя.

Завершение наступления на керченском направлении в мае 1942 г. дало противнику возможность еще более активизировать действия своей авиации на этих коммуникациях, к тому же к прежним самолетам типа Ю-87 и Ю-88 добавилось несколько десятков самолетов-торпедоносцев типа Хе-111.

Ослабление активности авиации противника зимой 1941/42 г., конечно, благоприятствовало морским перевозкам. [368]

Другой благоприятный фактор — значительный промежуток темного времени — уменьшал возможности неприятельской авиации и облегчал выбор вариантов маршрутов движения, в особенности боевых кораблей и быстроходных транспортов (движение в светлое время суток в восточных и южных районах, наиболее удаленных от аэродромов противника, поворот с наступлением темноты в направлении на Севастополь и подход к нему с наступлением рассвета). Глубина разведки противника, конечно, не исключала обнаружения ею наших кораблей и быстроходных транспортов в светлое время суток, но организация своевременного удара по ним в этом случае была более трудной. С

сокращением темного времени возможности немецкой авиации заметно возрастали, что подтверждается увеличением потерь в транспортах начиная с марта 1942 г.

Серьезную трудность в организации движения транспортов и боевых кораблей представлял их вход в Севастополь, что объяснялось прежде всего наличием поставленной в первые дни войны оборонительной минной позиции и сложной системы фарватеров в ней. Поэтому вход в Севастополь в темное время суток был весьма трудным, тем более что известны случаи подрыва некоторых судов на своих же минах.

Небольшие группы немецких самолетов-торпедоносцев (два-три самолета) поджидали советские корабли и суда на воде в районе мыса Сарыч, на подходах к входному фарватеру, ведущему в Севастопольскую бухту, образуя своеобразный блокадный дозор {338}. Приходилось считаться и с тем, что первый и второй фарватеры, проходившие под берегом, просматривались вражескими батареями, огонь которых после появления артиллерийских радаров стал достаточно точным. Это вынудило использовать третий фарватер, но для безопасного входа и движения по нему потребовались дополнительные меры навигационного обеспечения.

Оценивая возможности немецкой авиации сравнительно с возможностями обеспечения безопасности движения кораблей и судов Черноморского флота, нельзя не прийти к выводу, что в исключительно благоприятных для немецких ВВС условиях они не смогли полностью сорвать перевозки в Севастополь до завершения его последнего штурма. Причины этого кроются в ошибках и просчетах немецко-фашистского командования, в недостатках организации командования люфтваффе в целом, которые сказывались на действиях немецкой авиации на всех морских театрах. Поэтому есть прямой смысл остановиться на организации ударов немецкой авиации в море по конвоям, одиночным транспортам и боевым кораблям в период обороны Севастополя. [369]

До марта 1942 г. немецкая авиация, как правило, наносила такие удары последовательными атаками небольших групп бомбардировщиков или 1-2 самолетами-торпедоносцами. При ударах по базам, преследовавших цель помешать их использованию, ударные группы состояли из 3-12 самолетов типа Ю-87 и Ю-88 и соответствующего числа истребителей. Такой состав ударных и атакующих групп позволял достичь успеха лишь при нападениях на одиночные или слабо охраняемые транспорты. Сами немцы на основе имевшегося у них к тому времени опыта знали, что для потопления эскадренного миноносца нужно 9 Ю-87, а для потопления крейсера — от 18 до 27. Однако попытка одними и теми же самолетами 8-го авиационного корпуса решать задачи и на суше и на море фактически привела к распылению сил. В отдельных случаях при действиях против кораблей, находившихся в базе, массированным силам немецкой авиации удавалось добиться результатов. В частности, 12 ноября 1941 г. при налете 28 самолетов-бомбардировщиков типа Ю-87 крейсер «Червона Украина» получил несколько прямых попаданий 100- и 250-килограммовых бомб и затонул.

Трудно объяснить причины слабых минных действий немецкой авиации, которая произвела постановку лишь нескольких минных банок на подходах к Севастополю и 2 ноября 1941 г. неудачно сбросила мины у входа в гавань Новороссийск. Если в начале осады Севастополя немецко-фашистское командование, предполагая скорое овладение им, не хотело засорять подходы к нему минами, то после Керченско-Феодосийской операции надежды на это предельно уменьшились, а мины могли стать наиболее серьезной помехой морским перевозкам в Севастополь.

С начала июня 1942 г. в районе Севастополя начали действовать пять итальянских торпедных катеров, доставленных автотягой из Италии через Балканский полуостров. Вместе с ними итальянцы доставили в Крым пять управляемых катеров-торпед, а в Констанцу (в мае 1942 г.) шесть карликовых подводных лодок, которые начали действовать в районе Севастополя. Действия итальянских торпедных катеров и карликовых подводных лодок не дали существенных результатов ни в мае — июле 1942 г., ни в последующее время.

В марте 1943 г. катера и их личный состав на той же автотяге вернулись в Италию, получив, по словам своего командира Ленца, главным образом опыт добывания кукурузы с колхозных полей и охоты за зайцами, которой они занимались при стоянке в Мариуполе {339}. Впрочем, в своих реляциях [370] они доносили об успешных атаках, в результате которых якобы уничтожили несколько советских транспортов и подводных лодок {340}.

Весной 1942 г. начали действовать немецкие торпедные катера, базировавшиеся на Ак-Мечеть. Однако каких-либо значительных результатов кроме постановки минных банок на подходах к Севастополю они не достигли.

Заслуживают внимания действия сил Черноморского флота по обеспечению коммуникации Новороссийск — Камыш-Бурун в январе — мае 1942 г. Задача наращивания сил и снабжения войск Крымского фронта, образовавшегося в результате Керченско-Феодосийской операции, требовала большого напряжения боевых кораблей и транспортных средств Черноморского флота, выполнявших одновременно перевозки в Севастополь. В течение более четырех месяцев 1942 г. на коммуникации Новороссийск — Камыш-Бурун боевые корабли и транспортные средства Черноморского флота перевезли 509700 человек и 381600 т различных грузов.

Защита морских сообщений вдоль Черноморского побережья Кавказа по мере развития боевых событий в период обороны Севастополя и особенно после его оставления приобрела исключительное значение не только для перевозки нефтепродуктов и других грузов, но и для войсковых перевозок, необходимых для маневра силами и для снабжения войск фронта. Главную опасность на них представляла немецкая бомбардировочная и торпедоносная авиация, базировавшаяся на аэродромы Крыма и Кубани, находившиеся в 250-120 милях от середины трассы Новороссийск — Батуми. Такое базирование позволяло вражеской авиации появляться примерно через час-полтора над объектом, обнаруженным в море разведкой.

Другой опасностью являлись немецкие торпедные катера, которые базировались сначала на Феодосию, а затем на Анапу. В течение Месяцев, наиболее благоприятных в отношении погоды, немецкие торпедные катера, учитывая среднюю продолжительность темного времени, могли действовать в радиусе свыше 100 миль от этих баз, т. е. на участке трассы от Новороссийска до Лазаревской.

Наконец, большие глубины на трассе создавали благоприятные условия для действий подводных лодок. Однако до сентября 1942 г. противник ограничивался редкими и безрезультатными выходами румынской подводной лодки «Дельфинул». Поздней осенью 1942 г. две немецкие подводные лодки, перевезенные в Черное море водным путем и по суше, [371] сделали четыре выхода, но успеха не имели. К концу лета 1942 г. на Черном море осталось пять итальянских карликовых лодок, но они практического значения в боевых действиях не имели {341}.

Защита морской коммуникации вдоль Кавказского побережья в 1942-1943 гг. осуществлялась в системе повседневной боевой деятельности флота. Она выражалась в дооборудовании районов военно-морских баз, организации корабельных дозоров и мероприятий по всем видам обороны в границах баз, а также в организации конвойной службы.

Мероприятия по дооборудованию районов прежде всего заключались в дополнительной постановке минных заграждений, в установке на слабо защищенных участках береговых и зенитных батарей. Заслуживает внимания быстрота насыщения огневой системы западного побережья Кавказа, которой в начале войны не было вовсе {342}. Вместе с этим в спешном порядке было произведено дооборудование аэродромной сети, имевшей до этого чрезвычайно ограниченный характер.

Воздушной разведке была поставлена задача вскрыть характер боевых действий авиации, надводных сил и подводных лодок противника {343}. Много внимания обращалось на организацию наблюдения, в особенности за подводными лодками. Это объясняется преувеличенной оценкой в 1942 г. подводной опасности, основанной на недостоверных сведениях разведки о наличии немецких подводных лодок на театре и неоднократном ложном обнаружении перископов и шумов. Ближние дозоры перед базами несли тральщики, в том числе и катерные, сторожевые и торпедные катера, оснащенные средствами гидроакустического наблюдения.

В период напряженной борьбы за Кавказ (август — сентябрь 1942 г.) авиация противника проявляла очень большую активность, в особенности против Новороссийска и Туапсе. На прибрежной трассе против конвоев и боевых кораблей гитлеровцы использовали бомбардировочную и торпедоносную авиацию.

Противовоздушная оборона пунктов погрузки-разгрузки обеспечивалась патрулированием истребителей и нахождением их в дежурстве на аэродромах в готовности к немедленному вылету. Малочисленность истребительной авиации затрудняла систематическое патрулирование, так как оно было связано с перенапряжением экипажей. В сентябре 1942 г. для прикрытия движения судов на кавказской коммуникации и [372] прикрытия баз имелся всего 21 исправный самолет-истребитель {344}. В 1943 г. в связи с поступлением на вооружение новых скоростных истребителей, более совершенных радиотехнических средств наблюдения и благодаря накоплению организационного опыта взаимодействия зенитной артиллерии с истребительной авиацией эффективность противовоздушной обороны значительно возросла {345}.

Противокатерная оборона районов заключалась в организации предварительных поисков торпедных катеров противника авиацией, торпедными и сторожевыми катерами. Для уничтожения обнаруженных торпедных катеров вызывались ударные группы штурмовой авиации, дежурившие на аэродромах.

Противолодочная оборона районов, которой придавали большое значение даже летом 1942 г., когда подводные лодки противника являлись лишь потенциальной угрозой, заключалась в поисках их катерами и авиацией, в несении дозоров, наблюдении за подводными лодками с береговых постов, в постановке боковых и сетевых заграждений. Участок прибрежной трассы от Анапы до Батуми был разделен на пять зон поиска шириной 15-20 миль. Каждая из этих зон просматривалась два раза в сутки. Поиск производился главным образом самолетами, имевшими по две противолодочные бомбы

(ПЛАБ-100). На ближайших аэродромах находились в десятиминутной готовности группы самолетов-штурмовиков типа Ил-2 и скоростные истребители типа ЛаГГ-3 и Як-3.

Противоминная оборона районов сводилась к организации противоминного наблюдения, к тралению фарватеров контактными и неконтактными тралами (электромагнитным баржевым тралом) и к размагничиванию кораблей и судов. Недостаток в тральщиках и отсутствие быстроходных неконтактных тралов препятствовали надежной организации противоминной обороны районов военно-морских баз. Иногда необходимость вынуждала прибегать к достаточно рискованным способам действий, вроде движения быстроходных катеров в подозрительных в отношении мин участках на максимальной скорости для вызова взрыва магнитно-акустических мин за кормой. Однако противник, рассчитывая на захват советских баз с берега в 1942 г., почти не ставил мин на прибрежной трассе. В 1943 г. его минные действия, за исключением заграждений в районе Керченского пролива, ограничились постановкой в феврале — сентябре в районе Мысхако, Геленджик около 285 мин.

Движение конвоев и боевых кораблей на трассе вдоль побережья Кавказа в течение 1942-1943 гг. проводилось [373] бесперебойно даже в периоды наиболее активных действий авиации противника во второй половине 1942 г. Серьезная трудность при организации конвоев по-прежнему заключалась в очень малом количестве боевых кораблей и катеров, которые могли быть использованы для непосредственного обеспечения транспортов. В июле 1942 г., например, флот мог выделить для этого 3 эскадренных миноносца, до 6 тральщиков, 2 сторожевых корабля и около 20 сторожевых катеров [346]. По данной причине для походного охранения конвоя, в который входило 2 транспорта, приходилось ограничиваться 4-5 кораблями и катерами.

Расчет показывал, что при минимальной длине строя транспортов 3 каб. и протяженности линии кругового охранения порядка 50 каб. плотность огня зенитной обороны, равно как и плотность наблюдения за подводными лодками, оказывалась недостаточной. Одним из вариантов, уменьшавших трудности, связанные с недостатком кораблей охранения, являлось движение конвоев под берегом, что позволяло иметь полукруговой походный ордер. Это было особенно целесообразно на тех участках, где можно было рассчитывать на огонь береговых зенитных батарей. При планировании переходов движение рассчитывалось так, чтобы участки, на которых была наиболее вероятна встреча с неприятельской авиацией, проходились в темное время суток.

Опасность ударов с воздуха и связанный с нею риск потерь транспортов заставили во второй половине 1942 г. и в 1943 г. осуществлять на них перевозки только до Туапсе, производить там перегрузку на малые транспортные суда и доставлять далее грузы в Джубгу и Геленджик.

О степени напряженности перевозок морем вдоль Кавказского побережья в 1942 г. можно судить по следующим цифрам. За период обороны Кавказа по этой трассе прошло свыше 1800 транспортов, около 2700 малых судов, буксиров и барж. Для их охранения корабли и катера произвели в общей сложности почти 3 тыс. выходов, а для прикрытия конвоев с воздуха истребительная авиация сделала свыше 2 тыс. самолето-вылетов.

Учитывая весьма ограниченное количество транспортов и малых судов, пригодных для перевозок морем, а также незначительное количество кораблей и катеров охранения и самолетов-истребителей, такое напряжение оказывалось почти предельным.

В перевозках по кавказской прибрежной трассе войск, их боевых и технических средств и грузов снабжения в 1942 г. крупную роль сыграли корабли эскадры, которые с июля по декабрь перевезли 47848 бойцов и офицеров, много оружия [374] и около 1 тыс. т войсковых грузов. Заслуживают особого внимания спешные перевозки 8, 9 и 10-й гвардейских стрелковых бригад, выполненные в октябре крейсерами «Красный Крым», «Красный Кавказ», лидером «Харьков», эскадренными миноносцами «Сообразительный» и «Беспощадный». 22 октября около полуночи немецкие торпедные катера, заняв позицию в темной части горизонта, пытались атаковать один из крейсеров и лидер «Харьков», но все восемь выпущенных торпед либо взорвались, попав в волнолом, либо выскочили на берег. Всего в 1942 г. на кавказской прибрежной коммуникации было потеряно шесть малых транспортов, несколько буксиров, сейнеров и катеров.

Постепенное усиление авиации Черноморского флота и вместе с тем ослабление немецкой авиации значительно изменили обстановку на кавказской прибрежной трассе, уменьшив опасность ударов с воздуха еще в ноябре — декабре 1942 г. Наконец, переход превосходства в воздухе к авиации Черноморского флота в 1943 г. еще более уменьшил эту угрозу, но, конечно, не исключил ее вовсе. В то же время в конце 1942 г. возникла реальная опасность со стороны подводных лодок противника. В начале 1943 г. немецко-фашистское командование использовало для действий на этой коммуникации три, а с мая шесть подводных лодок.

В течение 1943 г. число немецких торпедных катеров значительно увеличилось, достигнув двадцати.

Подводные лодки противника действовали в основном в районе Сочи, Поти, т. е. там, где действия немецкой авиации и тем более торпедных катеров были сопряжены с риском перехвата, либо оказывались вовсе невозможными. В течение 1943 г. немецкие подводные лодки сделали 30 выходов общей продолжительностью 792 суток. Они производили бесперископные атаки, применяя бесследные электроторпеды. В некоторых, правда редких, случаях ими использовалась артиллерия.

Немецкие торпедные катера действовали в 1943 г. на участке коммуникаций от Мысхако до Сочи, совершив 88 выходов в составе групп из 4-6 катеров. В отдельных случаях они предпринимали попытки совместных действий со своей авиацией, использовавшей осветительные авиабомбы; кроме того, произвели 3 минные постановки на прибрежной трассе [347].

Движение на прибрежной коммуникации по-прежнему производилось в системе малых конвоев. В некоторых случаях для обеспечения конвоев использовались торпедные катера, иногда даже катера типа «КМ». Охранение, целеустремленное главным образом на борьбу с подводными лодками, обычно [375] располагалось по принципу круговой обороны, но недостаточное количество кораблей и катеров зачастую не позволяло достигнуть необходимой плотности наблюдения. Выходы из баз и входы конвоев в пункты назначения обеспечивались непосредственным поиском подводных лодок, осуществлявшимся поисково-ударными группами соответствующих баз.

Мероприятия по предварительному и непосредственному обеспечению движения кораблей и судов по трассе вдоль Кавказского побережья в 1943 г., ставшие более эффективными благодаря достижению превосходства авиации Черноморского флота в воздухе и накопленному за время войны опыту, в значительной мере способствовали сокращению потерь. Ни подводным лодкам, ни авиации противника не удалось уничтожить, за исключением танкера «Эмба», ни одного, даже малого, транспорта.

Погибли лишь несколько шхун, сейнеров и других малых транспортных единиц. К сожалению, в 1944 г, подводным лодкам удалось уничтожить два транспорта.

Торпедные катера противника на этой коммуникации в 1942-1943 гг. добились лишь единичных успехов, но в своих донесениях после каждого выхода сообщали о якобы потопленных транспортах, миноносцах и т. п. [\[348\]](#).

Среди действий Черноморского флота по защите коммуникаций заслуживает безусловного внимания организация движения конвоев по трассе Геленджик — Мысхако, доставлявших с февраля по сентябрь 1943 г. пополнение и снабжение войскам на плацдарме в районе Станички, получившем название Малой земли. Гитлеровцы после неудавшихся попыток сбросить в море закрепившийся 4 февраля 1943 г. десант с апреля организовали блокаду подходов к Мысхако средствами своей сухопутной артиллерии, авиации и торпедных катеров. Движение на этой трассе конвоев, в состав которых входили малые транспортные средства (моторные шхуны, сейнеры, катера), основывалось на принципе скрытности и силы. Скрытность достигалась использованием темного времени суток и постановками дымовых завес. Обеспечение силой заключалось в борьбе береговой артиллерии Новороссийской военно-морской базы с сухопутной артиллерией противника. Использование темного времени суток не исключало полностью огневого противодействия средствами артиллерии и минометов противника, так как они имели возможность заблаговременной пристрелки пунктов разгрузки. Обычно вражеская артиллерия с подходом конвоя на рейд выгружала огонь на поражение короткими огневыми налетами, переходя затем к методическому обстрелу. Немецкая артиллерия подвергала также интенсивному обстрелу береговые батареи Новороссийской военно-морской базы, которые могли [\[376\]](#)

помешать ее стрельбе по рейду и пунктам разгрузки. Таким образом, возникла необходимость огневого противодействия с целью подавления немецкой артиллерии на время разгрузки и отхода конвоя с рейда [\[349\]](#). Береговая артиллерия Новороссийской военно-морской базы достаточно успешно справлялась с такой задачей, и конвои имели очень малые потери от огня вражеской артиллерии. Противодействие торпедных катеров противника на переходе конвоев успешно нейтрализовалось сторожевыми и торпедными катерами походного охранения и прикрытия.

Наиболее характерная черта действий сил Черноморского флота по защите коммуникаций в 1944 г. — значительное усиление траления, вызванное необходимостью обеспечения безопасности движения кораблей и судов на подходах к Новороссийску, в Керченском проливе, вдоль побережья Крыма и в северо-западном районе Черного моря. Для этого потребовалось сформировать три бригады траления, каждой из которых поручалось устранение минной опасности в определенном районе. В первую очередь требовалось протралить фарватеры на важнейших направлениях. Траление в условиях противодействия авиации противника, которая хотя и менее активно, чем в предыдущие годы, но все же продолжала наносить удары, а также опасность со стороны вражеских подводных лодок, наконец, характер комбинированных минных заграждений и спешность выполнения задачи требовали поисков новых форм и способов действий тральщиков. В некоторых районах, в частности в Керченском проливе, противодействие врага вынуждало производить траление в темное время суток или широко использовать дымовые завесы при работах в светлое время.

Комбинированные минные заграждения, поставленные в некоторых районах театра и состоявшие из контактных и неконтактных якорных и донных мин, требовали последовательного траления фарватеров сначала катерными, а затем обычными

контактными и неконтактными тралами. В отдельных случаях для уменьшения плотности заграждения или особой опасности от неконтактных мин производилось контрминное бомбометание глубинными бомбами.

Несмотря на значительную сложность траления фарватеров, необходимых для безопасного движения кораблей и судов Черноморского флота, эта задача, стоявшая перед бригадами траления, была в 1944 г. выполнена.

В результате смещения к востоку системы базирования, вызванного изменением обстановки на сухопутном фронте, перед Черноморским флотом возникли непредвиденные задачи, связанные с систематическими, притом спешными и [377] крупными по объему, войсковыми и грузовыми перевозками в осажденные военноморские базы. Организация защиты своих морских коммуникаций резко осложнилась. В первую очередь это сказалось на возможности использования истребительной авиации для непосредственного прикрытия движения боевых кораблей и судов, а также при разгрузке-погрузке их в портах.

Главную угрозу движению кораблей, конвоев и одиночных судов на Черноморском театре в течение всей войны представляла немецкая авиация. Правда, степень этой угрозы с конца 1942 г. — начала 1943 г. по мере количественного и качественного усиления авиации Черноморского флота постепенно снижалась. Однако среди прочих родов сил, которые гитлеровцы и их союзники могли использовать в борьбе на морских коммуникациях, основной оставалась авиация.

Необходимо было считаться с такими видами опасности, как сухопутная артиллерия и мины. Сухопутная артиллерия представляла наибольшую угрозу в первом периоде войны, мины — во втором и последнем периодах, когда противник, решая вопрос о постановке их, уже не задумывался над тем, что его минные заграждения могут обернуться против него самого.

Со второй половины 1942 г. некоторую опасность стали представлять немецкие торпедные катера, значимость которых несколько возрастала в 1943 г. по мере увеличения их количества на театре. Наконец, появление поздней осенью 1942 г. на Черном море немецких подводных лодок потенциально создавало серьезную угрозу безопасности морских коммуникаций. Приходилось считаться и с наличием итальянских торпедных катеров и карликовых подводных лодок, но их фактическая роль в борьбе против советского судоходства оказалась ничтожной.

Крайне ограниченные в первом периоде войны возможности использования истребительной авиации для обеспечения безопасности движения кораблей и конвоев заставили командование Черноморского флота положить в основу организации походных порядков самообеспечение от ударов с воздуха. Походные порядки конвоев строились так, что они являлись, по существу, ордерами противовоздушного охранения. Естественно, потребовалось принять возможные в то время меры по усилению зенитного вооружения боевых кораблей, по установке зенитных орудий и пулеметов на транспортах и формированию новых береговых зенитных батарей, способных прикрывать корабли и суда на прибрежных трассах.

Устранение противодействия сухопутной артиллерии достигалось в первую очередь мерами, основанными на принципе силы (подавление неприятельских батарей), а также [378] переходами морем в темное время суток и применением дымовых завес.

Противоминная оборона предусматривала главным образом предварительное обеспечение (организация противоминного наблюдения, траление входных фарватеров). В условиях ограниченных поначалу минных действий противника эти меры были почти достаточными. Усиление минной опасности в последнем периоде войны заставило перейти к непосредственному обеспечению судов тралящими кораблями, особенно в прибрежных районах.

Последовательное нарастание противодействия войсковым перевозкам со стороны неприятельской авиации, обладавшей почти до конца 1942 г. превосходством в воздухе, вызывало необходимость более надежных мер обеспечения безопасности судоходства и быстроты их осуществления. Наиболее действенным из них явилось привлечение к войсковым перевозкам надводных боевых кораблей, а затем подводных лодок. В этом отношении Черноморский флот приобрел очень большой опыт, значительно превосходивший опыт других флотов.

Некоторая предвзятость в оценке возможностей использования противником своих подводных лодок увеличила в первый период войны напряжение сил противолодочной обороны, но в то же время сыграла положительную роль в организации наблюдения за прочими видами опасности на трассе вдоль западного побережья Кавказа. Фактическое появление немецких подводных лодок в конце 1942 г. вызвало дальнейшее повышение внимания к подводной опасности. Ослабление противодействия со стороны вражеской авиации и достигнутое в 1943 г. превосходство советских ВВС в воздухе позволило при организации походного порядка конвоев считать основным order противолодочной обороны. Это, конечно, не означало полного игнорирования требований ПВО и ПКО, но имевшийся в то время состав сил охранения на флоте не обеспечивал построения универсального ордера, в равной степени отвечавшего требованиям всех видов обороны. Такое положение, исключая очень редкие случаи проводки наиболее ответственных конвоев, сохранилось до конца войны.

Одной из примечательных особенностей в действиях Черноморского флота по защите коммуникации вдоль Кавказского побережья во втором периоде войны являлось удачное сочетание мер предварительного и непосредственного обеспечения благодаря быстрому дооборудованию аэродромной сети, установке зенитных и береговых батарей на западном побережье Кавказа и организации мероприятий по прочим видам обороны в районах Потийской, Туапсинской и Новороссийской военно-морских баз. [379]

Исключительно сложная и напряженная обстановка в течение первого периода войны и характер военных действий на южном фланге советско-германского фронта в последующие военные годы требовали непрерывных усилий всех родов сил Черноморского флота, особенно его авиации и надводных кораблей, для бесперебойного обеспечения своих морских сообщений. Эту задачу Черноморский флот выполнил.

По мере углубления врага на территорию Советского Союза задача обеспечения безопасности морских коммуникаций на Каспийском море приобретала все большее значение. С августа 1941 г. она оказалась важнейшей для Каспийской военной флотилии. Особенности организации и выполнения ею такой задачи помимо военно-географических условий Каспия определялись видами и объемом морских перевозок, составом сил флотилии в 1941-1943 гг. и характером противодействия врага.

Нефтеперевозки, основные тогда на Каспии, осуществлялись по трассам Баку — Астрахань, Баку — Махачкала, Баку — Красноводск, Баку — Гурьев. Изменение обстановки на театре сказывалось на выборе трасс перевозок и напряженности последних.

Так, например, среднесуточное напряжение на трассе Баку — Красноводск в 1942 г. возросло до 13 судо-единиц, тогда как в 1941 г. оно было около 9. Кроме нефте-перевозок флотилия с июля 1941 г. до конца 1942 г. перевезла свыше 800 тыс. военнослужащих с соответствующим оружием и боевыми средствами.

Непрерывно возрастающие в 1941-1943 гг. морские перевозки, осуществлявшиеся на нескольких направлениях, а вместе с ними и противодействие врага потребовали значительного усиления Каспийской военной флотилии. Флотилия пополнялась тральщиками, сторожевыми кораблями и судами специального назначения, переоборудованными из малых судов торгового флота, а также вводимыми в строй новыми катерами-тральщиками, сторожевыми и бронекатерами. Расширилась система базирования флотилии, охватившая все районы моря.

Противодействие врага морским перевозкам по Каспию выражалось преимущественно в бомбардировочных ударах его авиации и постановке ею мин на подходах к Астрахани и в прибрежной полосе северо-западной части моря. Это требовало осуществления мер предварительного обеспечения безопасности морских сообщений, что не исключало в то же время мер непосредственного обеспечения.

К первым относилось разведывательное траление, траление наиболее уязвимых участков трасс, в особенности [380] трассы Баку — Астрахань, организация противоминного наблюдения и противовоздушной обороны.

Развертывание противоминной и противовоздушной обороны на театре началось со второй половины 1942 г. Оно состояло в ускоренной подготовке сил и средств противоминной обороны (тральщиков, контактных и неконтактных тралов, станций размагничивания), организации на всем театре системы противоминного наблюдения из специально установленных береговых и плавучих постов, постов наблюдения и связи, наблюдательных постов зенитных батарей, плавучих маяков и постов рыболовного флота. Поспешное развертывание системы противоминной обороны в значительной мере усложнялось недостатком необходимых средств и неподготовленностью личного состава.

Противовоздушная оборона на театре развертывалась путем установки береговых и плавучих зенитных батарей и постов ВНОС, а также организации ее взаимодействия с ПВО страны в Баку, Красноводске и Махачкале.

Непосредственное обеспечение выражалось в организации походного охранения и в противовоздушной обороне транспортов на переходе морем. В первые месяцы войны все управление движением на коммуникации осуществлялось командованием флотилии через ее штаб, а затем, по мере организации военно-морских баз, их командирами в пределах границ этих баз.

Принятая организация движения предусматривала самостоятельные переходы транспортных средств из Баку и Красноводска южнее линии мыс Песчаный — Махачкала. Севернее этой линии движение осуществлялось в конвоях, состоявших обычно из одного транспорта и одного корабля или катера охранения. Практически форму такого движения точнее было бы называть эскортированием. На участке Баку — Махачкала днем транспорты прикрывала истребительная авиация.

Движение транспортов вдоль восточного побережья Каспия, естественно, уменьшало вероятность противодействия неприятельской авиации. Безопасность судов при движении Волго-Каспийским каналом и в низовьях Волги обеспечивалась по этапам [\[350\]](#). Район

был разбит на пять участков, в каждом из которых находился сторожевой катер, эскортировавший суда в пределах своего участка. Практически безопасность движения обеспечивалась не эскортирующим катером, который, по существу, мог лишь оказать помощь личному составу транспортного судна в случае его гибели, а авиационной обороной участка и прикрывающей истребительной авиацией. [381]

В 1942 г. корабли Каспийской военной флотилии обеспечили переход 1200 судов и барж, на которые немецкая авиация произвела 216 атак. Было потеряно несколько судов и барж (в основном на Астраханском рейде), а у противника сбито 6 и повреждено 4 самолета. С мая по июль 1943 г. флотилия обеспечила движение 1103 судов и барж, из них было потеряно 2 баржи и плавучий рыбный завод. Из 58,2 млн. т грузов, перевезенных во время войны по каспийским коммуникациям, 51,1 млн. т приходилось на нефтепродукты. Эти цифры сами по себе говорят о роли Каспийской военной флотилии в защите своих коммуникаций.

Для действий на советских коммуникациях противник использовал все рода своих военно-морских сил и авиацию, но удельный вес каждого из них на различных театрах был далеко не одинаковым. Так, например, на Севере немецко-фашистское командование использовало преимущественно авиацию, а затем подводные лодки, на Балтике — авиацию, торпедные катера, береговую артиллерию, на Черном море — авиацию, отчасти торпедные катера и незначительное число подводных лодок. Но к важнейшим особенностям действий противника на Балтийском морском театре следует отнести широкое и массовое использование им минного оружия. В значительно меньшей, но все же ощутимой степени противник пользовался этим оружием на Черном море. Об этом говорят и цифры наших потерь от неприятельских мин (на Балтике 50,2% боевых кораблей и 30,8% вспомогательных судов и транспортов, на Черном море соответственно — 25,4% и 14,3%, а на Севере — 22,2% и 6,8%). Конечно, при оценке величины этих потерь следует учитывать ряд причин, и прежде всего военно-географические и навигационно-гидрографические условия морских театров, которые сказывались на результатах минных действий противника.

Но, так или иначе, опыт всей войны как в самом ее начале, так и к моменту окончания свидетельствовал об исключительно важном значении минного оружия, в особенности на закрытых морских театрах и в районах с небольшими глубинами. Развитие этого оружия продолжало значительно опережать развитие средств борьбы с минами.

Противодействие разнородных сил противника использованию Военно-Морским Флотом СССР морских коммуникаций требовало для обеспечения безопасности движения по ним применения различных сил и средств всех видов обороны. Недостатки в этих силах и средствах сказывались на организации защиты своих морских коммуникаций и судоходства по ним. Стало очевидным, что конвои наиболее целесообразная форма перехода транспортов морем, в значительной [382] мере обеспечивавшая безопасность их движения. Вместе с тем опасность массированного использования противником своей авиации и мин заграждения, которая при движении на прибрежных трассах становилась особенно большой, заставила ограничивать количество транспортов в каждом отдельном конвое. Следует заметить, что в действовавших перед войной на флоте боевых документах указывалось, что состав транспортов в конвое не должен превышать четырех — шести судов. Однако это указание к началу войны оставалось сугубо теоретическим, так как не было ни сил, ни средств для обеспечения безопасности конвоев. Это обстоятельство вынудило искать компромиссные решения. Наиболее простым из них оказалось движение транспортов без охранения. Другими вариантами, также обусловленными крайне трудными обстоятельствами, являлись обеспечение походом

охранением наиболее важных объектов (транспортов, перевозивших войска, и танкеров), охранение судов только на наиболее опасных участках трассы, движение транспортных средств непосредственно под берегом способом перетекания.

С увеличением активности действий противника на прибрежных морских коммуникациях осуществлялось движение малых конвоев по этапам. Такие конвои на различных этапах прикрывали силы военно-морских баз, в операционной зоне которых они совершали плавание. Положительные стороны подобной организации движения конвоев (большая пропускная способность транспортных средств в целом, возможность выгодного использования светлого и темного времени суток в зависимости от вида опасности на данном участке маршрута) не могли нейтрализовать присущих этой форме недостатков — распыления и без того малого количества сил и средств походного охранения, возможность нанесения противником удара по конвою в момент смены охранения на смежных участках.

Реальная оценка опыта, полученного в течение первого периода войны, достаточно определенно показывала, что наиболее целесообразной формой обеспечения безопасности судоходства были сквозные конвои при условии обоснованного соотношения обеспечиваемых и непосредственно обеспечивающих их сил [{351}](#). [383]

Необходимость ограничения количества транспортных средств в конвое при движении на любых коммуникациях становилась все более очевидной. Она обуславливалась последовательным увеличением возможности массированного использования противником авиации, следствием которого могло явиться не только поражение большего числа транспортов и эскортирующих их кораблей, но и дезорганизация и раздробление конвоя, а затем и уничтожение его. Однако требование ограничения числа транспортных средств в конвое в течение всей войны, вплоть до ее окончания, находилось в противоречии с наличным количеством сил и средств обеспечения конвоев. Устранение такого противоречия было возможно лишь уменьшением числа конвоев, но это не позволяло рассчитывать на требуемый объем перевозок. Приходилось оценивать степень необходимости перевозок сравнительно с величиной обоснованного расчетами остаточного риска.

Возможность одновременного использования противником для ударов по боевым кораблям и транспортам на переходе их морем различных сил и средств заставили с началом войны искать новые, более современные способы обороны как в масштабе театра, так и непосредственно на переходе. По мере усиления авиации Военно-Морского Флота и появления новых средств гидроакустики и радиолокации, более совершенных неконтактных тралов и новых образцов противолодочного оружия улучшались способы охранения и обороны конвоев на переходе морем и организация защиты своих коммуникаций в целом.

Несмотря на совершенствование технических средств наблюдения за подводными лодками, и в частности гидроакустики, они до конца войны все же не отвечали растущим требованиям противолодочной обороны. Даже спустя несколько лет после окончания войны наблюдение было наиболее слабым звеном в системе противолодочной обороны как на театре, так и на переходе морем. Наибольшим недостатком в системе противовоздушной обороны на переходе морем оставалась и не вполне удовлетворительная мощь корабельной зенитной артиллерии. Правда, последнее обстоятельство могло компенсироваться эффективным прикрытием кораблей и транспортов истребительной авиацией, но оно зависело от степени удаления трассы конвоя от передовых аэродромов.

Устранение недостатков обеспечения безопасности судоходства на морских коммуникациях из-за малой дальности действия гидроакустических средств наблюдения и ограниченной огневой мощи корабельной зенитной артиллерии в некоторой степени было возможно путем увеличения глубины и плотности системы походного охранения. Многообразие видов опасности и вместе с тем общность принципиальных требований к организации походного охранения и всех видов обороны [384] на переходе морем (своевременное обнаружение противника, непрерывное наблюдение за ним, отражение и уклонение от его попыток использовать свое оружие), с одной стороны, ограниченное количество кораблей, способных выполнять все эти задачи, с другой, привели к необходимости универсализации походного охранения. В основу такой универсализации, принявшей к концу войны форму комбинированного походного охранения, были положены требования обеспечения в первую очередь от того вида опасности, который в данных условиях являлся основным, учитывая вместе с тем необходимость обеспечения от других видов угрозы. Само собой разумеется, что такое требование неизбежно приводило к компромиссной организации походного охранения. Постепенные поиски наиболее целесообразного варианта такого компромисса привели в конце войны к организации кругового походного охранения, состоявшего из двух завес.

В результате последовательного накопления боевого опыта в течение четырех лет войны к 1945 г. достаточно четко оформились целесообразные для каждого из морских театров формы организации конвойной службы, формы и способы всех видов обороны в масштабе театра или отдельного его района, а также непосредственно на переходе морем. Однако быстрый прогресс в боевой технике в течение всех военных лет, в особенности в последнем периоде войны, создавал новые серьезные трудности в борьбе средств обороны со средствами наступления, причем эти трудности особенно сказывались на действиях по защите своих морских коммуникаций. Так, появление акустических самонаводящихся торпед не только усложнило способы ПЛЮ, но и заставило внести в дальнейшем принципиальные изменения в ее организацию. Примерно такие же трудности возникли и перед ПМО в результате появления гидродинамических мин. Все это заставляло по окончании войны искать новые средства противодействия противнику, новые способы и, быть может, новую систему защиты своих морских коммуникаций. [385]

Глава десятая.

Повседневная боевая деятельность

Повседневная боевая деятельность Военно-Морского Флота СССР во время Великой Отечественной войны окончательно сформировалась как система действий, целеустремленных на поддержание необходимого в сложившихся условиях оперативного режима в операционной зоне данного флота (флотилии).

Этому способствовало несколько причин, важнейшими из которых являлись непрерывное повышение в системе военных действий на море удельного веса всех видов обеспечения, в особенности оперативного и боевого. Вместе с тем на развитие форм и способов каждого из видов повседневной боевой деятельности оказывали влияние обстановка на приморских флангах сухопутного фронта и характер действий военно-морских сил противника, требовавший систематической борьбы с ними, прежде всего в прибрежных районах. В первую очередь это относилось к разведке, организации систематического

наблюдения, к мероприятиям борьбы с различными помехами противника и ко всем видам обороны.

Объем опыта повседневной боевой деятельности, приобретенный флотами на различных театрах, требует, строго говоря, отдельного исследования. Однако, учитывая, что почти в каждой из глав настоящего труда вследствие органической связи рассмотренных в них видов действий флотов с их повседневной боевой деятельностью основные черты последней, характеризующие ее содержание, уже были изложены, ограничимся лишь некоторыми обобщающими выводами по опыту этой деятельности.

Разведка, входившая в систему повседневной боевой деятельности, на всех морских театрах осуществлялась главным образом воздушными силами флотов. В отдельных, относительно редких, случаях для ведения такой разведки использовались подводные лодки, а еще реже надводные корабли. [386]

Широко применялись средства специальных видов разведки (минной, противолодочной, артиллерийской) и высадка разведывательных групп.

По предвоенным взглядам, основным методом воздушной разведки противника в море считался поиск и наблюдение за обнаруженным неприятельским объектом, а также визуальное наблюдение и перспективная аэрофотосъемка военно-морских баз и портов.

В первые же месяцы войны вскрылись серьезные недостатки как в средствах воздушной разведки, так и в организации ее ведения и, наконец, в подготовке экипажей разведывательных самолетов. Стало очевидным подлинное значение скорости, скороподъемности, маневренности и оперативного радиуса действия самолетов-разведчиков, выполнявших свои задачи в условиях активного противодействия врага. В равной мере это относилось и к требованию достоверности разведки, своевременному получению добытых ею данных и точности места обнаруженных в море кораблей противника.

Существовавшие в последние предвоенные годы теоретические взгляды на ведение воздушной разведки, по сути дела, предвосхищали некоторые выводы из опыта, полученного в начальный период войны. Новым этот опыт оказывался для тех, кто недостаточно внимательно изучал уставы и наставления. Так, например, скрытность разведки считалась одним из основных ее требований; достижение скрытности лучше всего обеспечивалось одиночными скоростными самолетами, использующими в полете маскирующие условия обстановки. Наряду с этим считалось, что воздушная разведка должна обладать достаточной пробивной способностью для преодоления силой противодействия неприятеля [{352}](#).

Одним из существенных недостатков в подготовке экипажей разведывательных самолетов являлось слабое знание силуэтов боевых кораблей противника и большие ошибки в определении места обнаруженных в море объектов. Последний недостаток до появления более совершенных средств навигационного обеспечения был общим для авиации всех советских военно-морских флотов.

Недостатки в организации воздушной разведки обусловили появление в начале войны специальных указаний высшего военно-морского руководства. В результате реализации их многие недостатки были постепенно устранены.

В ходе войны способы ведения воздушной разведки, выполнявшейся в системе повседневной боевой деятельности, [387] непрерывно совершенствовались. Поступившая на вооружение новая боевая техника обеспечила достижение скрытности и внезапности воздушной разведки, в особенности военно-морских баз, портов и аэродромов противника. Специальные самолеты-разведчики во время войны не создавались, но для этой цели широко использовались скоростные самолеты новых типов, в частности самолеты Як-9, что значительно расширило возможности проведения воздушной разведки на принципе силы.

Опыт Великой Отечественной войны показал, что наиболее существенное влияние на развитие форм и способов всех видов разведки, в том числе и разведки, осуществлявшейся повседневно, оказывали рост скорости, оперативного радиуса действий и потолка самолетов, выполнявших разведывательные задачи, быстрое совершенствование технических средств наблюдения, особенно радиолокации, значительные достижения в организации и технике связи.

Увеличение скорости и оперативного радиуса действий самолетов, выполнявших разведывательные задачи, благоприятствовало возрастанию глубины разведки и расширению охватываемой ею площади. Это особенно положительно сказалось на наиболее просторном Северном морском театре. Рост скорости и потолка самолетов-разведчиков в значительной мере затруднял противнику борьбу с ними. Так, например, самолеты авиации Черноморского флота, осуществлявшие разведывательные полеты у побережья Румынии и Болгарии во втором и третьем периодах войны, вели наблюдение на высоте 6000-7000 м.

Использование самолетов-истребителей позволило значительно усилить разведку неприятельских военно-морских баз и аэродромов. Так, например, в течение четвертого года войны самолеты-истребители Краснознаменного Балтийского флота совершили для разведки военно-морских баз и портов противника 1195 самолето-вылетов, тогда как за первый год войны они сделали с этой целью только 176 самолето-вылетов.

Начиная со второго года войны стал быстро расти удельный вес аэрофоторазведки в интересах повседневной деятельности флота. Перед нею ставились задачи аэрофотографирования неприятельских военно-морских баз, портов и аэродромов, кораблей и транспортов в море, побережья и подходов к нему на наиболее важных в оперативном отношении участках театра, а также переднего края обороны противника.

В начале войны эти задачи обычно выполнялись недостаточно подготовленными экипажами самолетов-бомбардировщиков, выделенных для ведения воздушной разведки, что, конечно, сказывалось на качестве аэрофото документов (съемка при закрытых люках, вне площади объекта, без учета облачности и т. п.). В 1942 г. положение резко изменилось. В результате [388] накопления опыта экипажами самолетов и возрастания объема аэрофоторазведки повысилась и достоверность данных. Так, например, в результате аэрофоторазведки на Северном морском театре были установлены пункты базирования крупных немецких боевых кораблей, в частности линейных кораблей «Тирпиц» и «Шарнгорст» и др. Аэрофоторазведкой переднего края обороны и тылов немецко-фашистских войск авиация Северного флота оказывала значительную помощь артиллерии 14-й армии и береговой артиллерии в уничтожении огневых точек и живой силы врага.

Увеличение удельного веса аэрофоторазведки достаточно убедительно подтверждают следующие цифры. Если в первый год войны на Краснознаменном Балтийском флоте

аэрофоторазведка была произведена лишь в 242, то на втором году — в 2302, а на последнем — в 3410 случаях, т. е. возросла соответственно в 10 и 14 раз. Слабым местом в аэрофоторазведке продолжала оставаться невозможность осуществления ее ночью, так как фотоавиационных бомб у флотской авиации не было. Темное время суток вообще не благоприятствовало воздушной разведке в целом.

С ростом скорости самолетов и увеличением быстроты передачи ими донесений о противнике сократилось время между моментом постановки разведывательной задачи и первым донесением разведчика. Все это вместе с широким использованием аэрофотосъемки обеспечило быстрое получение разведывательных данных документального характера. Так, одновременная воздушная разведка с аэрофотографированием баз и портов на румынском и болгарском побережье, произведенная 11-12 июля 1944 г., дала возможность получить наиболее полные сведения о составе и дислокации военно-морских сил противника.

Трудностью в течение всей войны являлось отсутствие связи самолетов, выполнявших воздушную разведку, с подводными лодками, находившимися в море. В конце войны эта трудность на Северном флоте была в некоторой мере уменьшена, но все же не устранена вовсе. Впрочем, эту трудность испытывал не только Военно-Морской Флот СССР, но и флоты наших бывших союзников и врагов.

Роль подводных лодок в повседневной разведывательной деятельности заключалась главным образом в передаче ими донесений о движении противника в районах, в которых они находились, или в высадках разведывательных групп.

Надводные корабли преимущественно использовались для выполнения задач специальной разведки (артиллерийской, тральной, противолодочной) и для высадки разведывательных групп.

Радиоразведка, имевшая большое значение в системе повседневной боевой деятельности флотов, давала много ценных [389] сведений о противнике и неоднократно предупреждала о подготовке его к тем или иным действиям.

Развитие средств всех видов маскировки потребовало от сил, выполнявших разведывательные задачи, по втор» ости наблюдения, применения различных технических средств, обеспечивавших возможность дублирования, а также применения способов, позволявших в данных условиях вскрыть наиболее характерные демаскирующие признаки разведываемого объекта.

Достаточно непрерывная и надежная разведка, выполнявшаяся в системе повседневной боевой деятельности, помогала командованию реально оценить обстановку и способствовала правильному выбору объектов и направленности действий. Значительным достижением разведки было почти полное исключение внезапности более или менее крупных действий, предпринимавшихся противником во втором и третьем периодах войны.

Дозорная служба, являвшаяся одним из видов повседневной боевой деятельности, претерпела за время Великой Отечественной войны, пожалуй, наибольшие изменения. Этому главным образом способствовали увеличение удельного веса авиации во всех видах военных действий на море и развитие технических средств наблюдения.

Опыт первого периода второй мировой войны показал архаичность прежней системы дальних корабельных дозоров, которые в светлое время суток становились легкой добычей авиации и подводных лодок. Поэтому во время Великой Отечественной войны дальние корабельные дозоры почти не выдвигались. Некоторым исключением явилась попытка выдвигания в начале войны в качестве дальних дозоров отдельных подводных лодок на Черноморском театре, от которой вскоре отказались, а также организация дальних корабельных дозоров на Балтике — в устье Финского залива и в Ирбенском проливе. По мере завершения оборонительных минных постановок в Финском и Рижском заливах дальние дозоры были сняты.

Угроза со стороны авиации противника была вполне реальной и для базовых (ближних) корабельных дозоров. Однако недостаточное внимание к развитию технических средств наблюдения в довоенный период вынуждало на всем протяжении Великой Отечественной войны выдвигать на всех театрах базовые корабельные дозоры, используя для этой цели главным образом сторожевые катера. На ограниченных по размерам театрах или в тесных районах выдвигание таких дозоров оправдывалось военно-географическими условиями. В более просторных районах, особенно на Северном морском театре, большинство функций корабельных дозоров могла выполнять периодическая воздушная разведка, [390] обеспечивавшая в светлое время суток просмотр пространства на глубину, исключавшую внезапное появление надводных сил противника в перерывах между вылетами самолетов-разведчиков. На Северном флоте по мере усиления его авиации перешли именно к такому способу наблюдения в период полярного дня. Однако периодическая воздушная разведка при большом промежутке темного времени суток и при незначительном удалении передовых баз противника не могла даже к концу войны исключить внезапность появления неприятельских надводных сил. Кроме того, как в светлое, так и в темное время суток существовала опасность со стороны подводных лодок противника, систематические поиски которых вызывали необходимость непрерывного наблюдения за ними на определенных рубежах, т. е. выдвигания специального противолодочного дозора.

Появление радиолокации и более совершенных гидроакустических приборов несколько расширило возможность наблюдения для дозорных кораблей, но все же дальность действия этих средств даже в конце войны оставалась ограниченной. Поэтому потребность в выдвигании в темное время суток базовых корабельных дозоров, правда с гораздо меньшим числом кораблей на линии дозора, продолжала оставаться. Опыт войны давал основание считать, что в ближайшее время сторожевое охранение в прибрежном районе окончательно примет форму радиолокационного дозора, в котором в наибольшей мере будут применяться стационарные технические средства наблюдения. Сохранявшаяся до конца войны угроза дозорным кораблям со стороны авиации и подводных лодок (противника настойчиво выдвигала проблему замены их самолетами, обладающими средствами радиолокации и поиска подводных лодок. Такие самолеты в конце войны появились).

Оборона на театре, входившая в систему повседневной деятельности флотов, также претерпела во время войны значительные изменения. Наибольшее развитие получила противовоздушная и противоминная оборона.

Формы боевого использования сил **противовоздушной обороны** в начале войны выражались в концентрации всех огневых средств ПВО для обороны военно-морских баз и важных объектов; в прикрытии последних с воздуха истребительной авиацией, которой, как основному средству борьбы с неприятельскими самолетами, предоставлялась

неограниченная инициатива в выборе целей, места и времени атак; в поддержании сил и средств ПВО в постоянной боевой готовности.

Опыт вскоре показал, что взаимодействие м/жду зенитной артиллерией и истребительной авиацией осуществлялось без реального учета их фактических возможностей. Зенитная [392] артиллерия, опасаясь поражения своих истребителей, не всегда использовала огневую мощь, хотя численность истребителей прикрытия в начальный период войны и тактико-технические данные их ясно говорили, что противодействие истребительной авиации далеко не всегда могло оказаться эффективным. Вместе с тем выявилось количественное и качественное отставание корабельной и береговой зенитной артиллерии (в особенности остро ощущалось недостаточное количество автоматических пушек и крупнокалиберных пулеметов) и технических средств наблюдения за самолетами. Нужно заметить, что подобное отставание было присуще не только Советскому Военно-Морскому Флоту, но и флотам всех других воевавших государств.

Зенитная артиллерия, особенно корабельная, не всегда могла самостоятельно справиться с отражением массированных ударов авиации. Быстрое развитие авиации требовало от зенитной артиллерии дальнейшего увеличения досягаемости ее снарядов, уменьшения времени их полета до цели, более совершенных методов управления зенитным огнем. В отставании противовоздушной обороны от авиации в начале войны сказывалась определенная закономерность, выражавшаяся в запаздывании развития средств обороны от средств нападения.

Опыт войны показывал необходимость всемерного увеличения вероятности попадания в воздушные цели в любых условиях видимости и тем самым устранения возникшего противоречия между возможностями обнаружения этих целей и слежения за ними и возможностями поражения их.

В основу организации взаимодействия истребительной авиации с зенитной артиллерией на втором году войны был положен принцип предоставления первой широкой инициативы, но лишь когда соотношение сил истребителей обеих сторон обеспечивало возможность успеха. В других случаях инициатива оставалась у зенитной артиллерии.

Развитие радиотехнических средств обнаружения воздушного противника и наведения на него своих истребителей, естественно, во много раз увеличило значение этих средств в системе противовоздушной обороны. Дальнейшее их совершенствование, выражавшееся в увеличении дальности обнаружения воздушных целей, точности определения дистанции и пеленга, а также возможности непрерывного наблюдения за ними, позволило уменьшить непроизводительное напряжение истребительной авиации, вызывавшееся необходимостью барражирования или патрулирования над объектом. Применение радиолокации благоприятствовало созданию более целесообразной системы ВНОС и повысило эффективность ее работы.

Быстрое развитие советской истребительной авиации во [392] время Великой Отечественной войны, выражавшееся в последовательном увеличении скорости, потолка и маневренности самолетов-истребителей, а также их огневой мощи, вместе с развитием зенитной артиллерии и радиолокации позволило противовоздушной обороне каждого из флотов успешно справиться с ее задачами. Однако опыт войны показывал, что лейтмотивом в развитии тактико-технических свойств авиации являлось повышение скорости, дальности действия и потолка самолетов, а при решении ею ударных задач — массированное использование.

В силу этих обстоятельств перед противовоздушной обороной возникла необходимость поиска новых огневых средств борьбы с авиацией противника в районе боя, обеспечивавших большую успешность и действительность поражения новейших для того периода самолетов. Таким средством оказались ракеты.

Противоминная оборона на большинстве морских театров, в особенности на Балтийском, сразу стала предметом особой заботы командования. Масштабы и характер минной опасности, с которыми нельзя было не считаться ни на одном из морских и даже озерных и речных театров в течение всей войны, заставляли рассматривать противоминную оборону как один из важнейших видов повседневной деятельности.

Появление неконтактных мин с взрывающими устройствами, основанными на принципе влияния различных полей (каждого в отдельности и в комбинации с другими), в значительной мере затрудняло создание универсальных неконтактных тралов, какими, по существу, были некоторые контактные, преимущественно буйковые тралы, подобные тралу Шульца. Так, например, появление трех основных типов взрывающих устройств — магнитного, акустического и гидродинамического — определило возможность создания шести принципиально новых типов мин. Кроме таких взрывающих устройств в минах стали применяться приборы кратности, срочности, определенной избирательности, периодического изменения глубины установки, перебиватели тралящих частей, тралопропускатели и т. д. Не трудно заключить, что для создания соответствующих образцов тралов возникала необходимость не только быстрой разработки их целесообразной конструкции и организации серийного производства, но и предварительного изучения новых мин.

Трудности борьбы с новыми образцами мин в очень большой степени отразились на организации противоминной обороны. Начавшаяся война заставила принять спешные меры по защите кораблей от неконтактных мин и приступить к установке на боевых кораблях противоминной обмотки, а также к безобмоточному размагничиванию кораблей и подводных [393] лодок. Вопрос о наиболее целесообразных способах размагничивания подводных лодок, к сожалению, оставался открытым до конца войны. Значительно хуже обстояло дело со средствами борьбы с акустическими и особенно с гидродинамическими минами (последние появились у противника в конце войны). Отсутствие неконтактных тралов и некоторые недостатки в размагничивании кораблей привели в первый период войны к значительным потерям в тральщиках, в особенности на Краснознаменном Балтийском флоте.

По мере появления на вооружении Военно-Морского Флота неконтактных тралов, в том числе и катерных, эти потери значительно снизились, а эффективность траления увеличилась. Так, например, в 1944 г. тральщики Краснознаменного Балтийского флота вытралили в три раза больше неприятельских мин, чем за три предыдущих года войны.

Опыт противоминной обороны с исключительной убедительностью подтверждал значение минной опасности на тесных и ограниченных по размерам морских театрах или районах. Эта опасность особенно возросла по мере развития минного оружия и широкой возможности массовых постановок мин, в том числе и с воздуха. Возникла необходимость всемерного усиления внимания к минной разведке и организации противоминного наблюдения в районах, где минные действия неприятельской авиации были наиболее вероятны и представляли наибольшую опасность. Воздушная разведка в ряде случаев позволяла судить о характере минных действий противника, а аэрофотосъемка помогала не только обнаружить поставленные минные заграждения, но и приближенно определить место их постановки.

Организация минной разведки вместе с тем не исключала необходимости тральной разведки используемых фарватеров и наиболее важных в оперативном отношении районов.

Трудности быстрого обезвреживания обнаруженных минных заграждений, недостаточная уверенность в результатах тральной разведки или просто невозможность своевременного ее осуществления вызвали увеличение потребности в проводке кораблей за тралом. Этим в значительной степени обеспечивалась безопасность проводимых кораблей, но вследствие неизбежной потери в скорости движения возрастали другие виды опасности. Однако отсутствие достаточно скоростных тралов и большая величина минной опасности заставляли до самого конца войны мириться с этим противоречием.

Возможность массированных минных постановок с воздуха в важных в оперативном отношении районах и применение мин с новыми взрывающими устройствами поставили на очередь вопрос о средствах, обеспечивающих хотя бы [394] быструю прокладку фарватеров в минном заграждении. Такими средствами в 1945 г. могли быть глубинные бомбы и прорыватели минных заграждений. Для разряжения плотных неприятельских минных заграждений на КБФ в нескольких случаях применялись глубинные бомбы с целью вызова контрминных взрывов. Очень малый опыт в таком способе борьбы с минами противника не давал к концу войны оснований для окончательных суждений о его эффективности. « Опыт противоминной обороты на всех театрах, а в особенности на Балтийском, говорил о необходимости значительного увеличения числа тральщиков всех подклассов, нехватка которых остро ощущалась в течение всей войны. Появление трудно вытравливаемых мин поставило на очередь обнаружение их специальными устройствами, смонтированными на самолетах, и применение в противоминном охранении прерывателей заграждения.

Противолодочная оборона заняла в опыте Великой Отечественной войны весьма скромное место. Одной из важнейших причин этого явилась относительно малая активность подводных лодок противника на Балтийском и Черном морях в течение первых трех лет войны. На Севере действия подводных лодок противника начиная с 1942 г. заметно активизировались. Этим и объясняется, что наибольший опыт в противолодочной обороне был приобретен именно Северным флотом. Другой причиной является недостаток в маневренных силах ПЛО — в частности, позднее появление современных самолетов противолодочной авиации, а также почти полное отсутствие некоторых средств ПЛО, главным образом средств обнаружения подводных лодок и слежения за ними, отвечавших требованиям времени.

Боевой опыт вскрыл недостатки в противолодочной обороне на всех действовавших флотах, так как организация ее, сложившаяся в соответствии со взглядами довоенного периода, долгое время оставалась неизменной. Впрочем, отставание противолодочной обороны от уровня развития подводных лодок, достигнутого к 1939 г., оказалось общим явлением для всех флотов воюющих держав.

Некоторое развитие получили способы поиска подводных лодок (главным образом на Северном флоте), однако недостаток в маневренных силах ПЛО, обладавших необходимыми средствами наблюдения, затруднял систематические поиски в должных масштабах. Несмотря на все это, действия неприятельских подводных лодок не вызвали сколько-нибудь серьезных последствий.

По мере усиления их активности на Балтике во второй половине 1944 г. недостатки в организации ПЛО стали реально ощутимы. Это обстоятельство привело к появлению особой директивы Народного комиссара ВМФ, в которой [395]

указывалось, что противолодочная оборона КБФ находится в запущенном состоянии {353}.

Опыт, полученный во время войны, показывал, что для организации целесообразной и эффективной противолодочной обороны на театре необходимы:

— достаточное количество маневренных сил ПЛО (надводных и воздушных), вооруженных современным противолодочным оружием (в том числе и самонаводящимися акустическими торпедами), гидроакустическими и радиолокационными установками, которые отвечали бы новым условиям наблюдения и борьбы с подводными лодками в связи с увеличением скорости хода последних под водой, быстроты и глубины погружения;

— обоснованное расчетом количество позиционных средств ПЛО (с учетом резерва), тактико-технический уровень которых соответствовал бы достигнутой подводными лодками возможности скрытного проникновения в обороняемую зону и преодоления противолодочных преград.

— сочетание периодического (в удаленных районах) и систематического повседневного (в важных в оперативном отношении районах) наблюдения поисково-ударными группами, противолодочными дозорами и стационарными средствами с позиционным оборудованием в своей операционной зоне и ударными действиями по уничтожению обнаруженных подводных лодок;

— централизация управления силами ПЛО в масштабе театра в целом с одновременным предоставлением командирам морских оборонительных районов и военно-морских баз права использовать в пределах своих границ выделенные им силы ПЛО в соответствии с обстановкой и общей направленностью действий этих сил на театре.

Противокатерная оборона в повседневной боевой деятельности флота осуществлялась преимущественно попутно с другими видами обороны или с дозорной службой. Относительно незначительный опыт противокатерной обороны все же позволяет считать, что предвоенные взгляды на ее организацию были в основном правильными. Это подтверждается достигнутыми результатами — в частности, организацией противокатерной обороны при действиях Черноморского флота в северо-восточной части Черного моря и Краснознаменного Балтийского флота на Сескарском и Восточном Гогландском плесах. Несмотря на то что противокатерная оборона обычно выполнялась попутно с другими видами повседневной боевой деятельности флотов, торпедным катерам противника только в единичных случаях удалось достичь успеха. [396]

Война показала необходимость насыщения сил, используемых для противокатерной обороны, автоматическими пушками и радиолокационной аппаратурой.

Экспериментальное применение советскими торпедными катерами на Черном море реактивных установок при одном из нападений на Анапу в 1943 г. в свою очередь поставило вопрос об организации обороны против катеров, вооруженных оружием дальнего действия. Такая оборона должна была располагать значительно более совершенными средствами наблюдения и удара. [397]

Заключение

Советское военно-морское искусство, непрерывно совершенствуясь в течение Великой Отечественной войны, к моменту ее окончания достигло высокого уровня своего развития.

Стратегическое использование Военно-Морского Флота СССР диктовалось задачами советской стратегии, которые определялись политикой Коммунистической партии и были основаны на реальном учете возможностей Советских Вооруженных Сил и сил противника в сложившейся обстановке.

Внезапность нападения гитлеровской Германии на Советский Союз и значительное численное превосходство немецко-фашистских войск на направлении главных ударов групп армий «Север», «Центр» и «Юг» явились причиной захвата противником стратегической инициативы в военных действиях. В этой обстановке характер действий Военно-Морского Флота СССР определялся главной задачей — содействием сухопутным войскам в их операциях на приморских направлениях, а также в районах прифронтовых озерных и речных бассейнов. Вместе с тем быстрое продвижение немецко-фашистских войск на приморских направлениях поставило перед советским Военно-Морским Флотом в качестве не менее важной задачи оборону своих военно-морских баз со стороны суши и с воздуха. Вынужденное под давлением превосходящих сил противника последовательное смещение к востоку системы базирования Краснознаменного Балтийского и Черноморского флотов предельно ухудшило их стратегические позиции, которые на этих закрытых морских театрах всегда были неблагоприятными.

Начавшаяся Великая Отечественная война с первых ее дней показала значение Военно-Морского Флота СССР как силы, замедлявшей продвижение приморских флангов немецко-фашистских армий.

Во всех периодах Великой Отечественной войны Военно-Морской Флот сыграл крупную роль в оборонительных и наступательных операциях Советской Армии высадками десантов, артиллерийской поддержкой и обеспечивающими действиями. Особенно важное значение имели действия многочисленных военных озерных и речных флотилий, выполнявших задачи в интересах Советской Армии на различных фронтах.

На всех морских театрах Военно-Морской Флот своими действиями на вражеских морских сообщениях в течение всей войны оказывал влияние на экономику противника, снабжение его сухопутных сил и вызывал значительное увеличение напряжения неприятельских военно-морских сил. Необходимо иметь в виду, что одна лишь угроза действий советского флота на морских коммуникациях гитлеровской Германии вынудила немецко-фашистское командование прекращать судоходство на Балтийском море. В директиве германского верховного командования от 18 декабря 1940 г. по операции «Барбаросса» прямо указывалось, что судоходство на Балтийском море будет возобновлено лишь после того, как русский флот окажется парализованным в результате сухопутных операций [{354}](#).

Действия подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота на коммуникациях Германии в Балтийском море в 1942 г., несмотря на исключительную сложность условий, в которых они осуществлялись, вызвали резкое увеличение напряжения маневренных сил противолодочной обороны немецко-фашистского флота и затруднили организацию всех видов его перевозок морем. Наконец, выход советских сил на побережье Балтийского моря осенью 1944 г. и появление авлации и подводных лодок на морских сообщениях,

связывавших Германию со Швецией, вынудили последнюю прекратить поставки стратегического сырья и материалов.

Действия авиации, надводных сил и подводных лодок Черноморского флота оказывали серьезное влияние на снабжение правифланговых группировок немецко-фашистских войск, затрудняли их эвакуацию «с северокавказского побережья и Крыма.

Подводные лодки, авиация и торпедные катера Северного флота в течение всей войны затрудняли снабжение немедко-фашистской армии «Норвегия» и доставку стратегических грузов из занятых гитлеровцами портов Варангер-фьорда, а с 1943 г. заставили противника усилить маневренные силы противолодочной обороны за счет своих баз на западном побережье Франции и в Норвегии. [399]

Выполнение Военно-Морским Флотом СССР в ходе всей войны задач по обеспечению своих морских коммуникаций и водных сообщений в прифронтовых озерных и речных бассейнах имело исключительно важное стратегическое значение в целом, не говоря уже о значении их для тех операций, в интересах которых они осуществлялись. Следует подчеркнуть, что объем перевозок только по внутренним морским коммуникациям, обеспечиваемым Советским Военно-Морским Флотом, достиг за время войны 110 млн. т. Каспийская и Волжская -военные флотилии в течение почти всей войны обеспечивали безопасность перевозок жидкого топлива, так как Волга являлась основной транспортной артерией для доставки нефти, бензина и керосина фронту и стране.

Характер задач, выполненных Военно-Морским Флотом СССР во время Великой Отечественной войны, и удельный вес его действий в общих стратегических усилиях наших Вооруженных Сил говорит сам за себя при определении роли и места флота во время войны. Появившаяся в послевоенные годы оценка значения Военно-Морского Флота СССР как верного помощника Советской Армии была недостаточно обоснованной и к тому же противоречила принятой структуре Советских Вооруженных Сил, состоявших из Сухопутных войск, Военно-Морского Флота и Военно-Воздушных Сил. В этой оценке справедлив был лишь один эпитет — «верный», но совершенно неправильным оказывалось сведение флота до роли помощника сухопутных войск. Весь опыт войны говорит о том, что Военно-Морской Флот, как неотъемлемая часть Вооруженных Сил, был и оставался верным боевым собратом Советской Армии и Военно-Воздушных Сил.

Одной из существенных черт руководства стратегическим использованием Военно-Морского Флота являлось сочетание жесткой централизации управления сил со стороны Верховного Главнокомандования и предоставления широкой инициативы командованию флотов в управлении действиями подчиненных им сил при выполнении задач, поставленных стратегией.

Характерными чертами советского военно-морского искусства, сформировавшимися во время Великой Отечественной войны, являлись:

- решительность целей и действий, направленных на выполнение поставленных задач;
- обоснованный расчетами выбор объекта и места главного удара;
- последовательно возрастающая тенденция к массированию сил при нанесении такого удара;
- наращивание успеха в ходе проводимых операций и боевых действий; [400]

— последовательное увеличение всех видов обеспечения действий сил, выполняющих основные задачи;

— тщательная организация взаимодействия разнородных сил между собой и внутри каждого из родов этих сил.

Само собой разумеется, что на характер развития советского военно-морского искусства непосредственное влияние оказывали задачи, которые выполнялись флотами на различных морских театрах, и обстановка их выполнения.

Темпы развития советского военно-морского искусства в значительной мере определялись:

— степенью соответствия предвоенных теоретических взглядов фактическим возможностям Военно-Морского Флота СССР, а также целесообразной направленностью и качеством его оперативной и тактической подготовки;

— величиной ускорения в развитии сил и средств Военно-Морского Флота СССР;

— быстротой анализа приобретаемого боевого опыта и своевременностью отражения его в последующих операциях и боевых действиях.

Следует признать, что уровень оперативно-тактических взглядов, которые были отражены в документах, регламентировавших оперативную и боевую деятельность Военно-Морского Флота, был, несомненно, достаточно высоким. Однако начавшаяся Великая Отечественная война показала, что многое в наших оперативно-тактических взглядах требовало не только корректировки, но и решительных изменений. Не останавливаясь на последовательном изменении форм и способов различных видов военных действий Военно-Морского Флота в результате приобретенного боевого опыта, о чем уже было сказано выше, коснемся эволюции взглядов на значение каждого из родов военно-морских сил.

Совершенствование авиации и подводных лодок в последнее предвоенное десятилетие допускало обоснованные прогнозы на быстрое изменение форм и способов военных действий на море. Такие прогнозы существовали как в Военно-Морском Флоте СССР, так и на флотах наших бывших союзников и противников. В этих прогнозах учитывалось повышение значимости авиации и подводных лодок, а вместе с этим усложнение действий надводных кораблей. Подлинная роль авиации и подводных лодок выявилась во время Великой Отечественной и второй мировой войн. Война сразу же показала, что в военных действиях на море авиация, по существу, стала основной ударной силой.

Перевооружение авиации Военно-Морского Флота новой материальной частью, практически только начавшееся незадолго до нападения фашистской Германии на СССР, и внезапность этого нападения, тяжело отразившаяся на сухопутной авиации приграничных округов, создали неблагоприятную [401] обстановку для действий авиации Краснознаменного Балтийского и Черноморского флотов. С первых же дней войны основные усилия авиации этих флотов были направлены на содействие сухопутным войскам соседних округов, воздушные силы которых оказались значительно ослабленными. Северный флот, как известно, располагал в начале войны совершенно недостаточными силами авиации, особенно ударной.

Вследствие этого вражеская авиация приобрела на морских театрах превосходство в воздухе, которое она сохраняла до 1943 г. Все это, конечно, сказывалось на всех видах действий Военно-Морского Флота на море и ограничивало возможность достаточно массированных ударов силами своей авиации. Это особенно остро ощущалось при организации действий на неприятельских морских коммуникациях, против баз и опорных пунктов противника, так как степень успешности их находилась в прямой зависимости от степени массирования ударной авиации. Переход превосходства в воздухе в 1943 г. к советской авиации в самой значительной мере расширил не только боевые возможности флотской авиации, но и всех других родов сил Военно-Морского Флота СССР как при выполнении ими ударных задач, так и обеспечении их действий.

Во второй половине Великой Отечественной войны авиация заняла наиболее видное место среди прочих родов сил Военно-Морского Флота. Причинами этого были высокие и продолжавшие расти скорости самолетов, повышение их маневренности и оперативного радиуса, возросшая мощь авиационного оружия (бомб и торпед), возможность использования авиации для массовых постановок мин и выброски (или посадки) крупных воздушных десантов, наконец, появление на вооружении самолетов более совершенных средств связи и наблюдения.

Техническое совершенствование авиации расширило диапазон ее задач и увеличило ее универсальность. Достаточно сказать, что если к началу минувшей войны скорость самолетов в среднем была в 8 раз больше скорости надводных кораблей, то к концу войны она стала большей в 10 раз при определенной тенденции к дальнейшему росту.

Подводные лодки благодаря присущей им скрытности маневра, большому оперативному радиусу действий и автономности, а также благодаря значительной ударной мощи оказались наиболее способными для самостоятельного выполнения ряда задач, требовавших проникновения в глубину обороны противника, и, конечно, для действий на вражеских коммуникациях. Опыт использования подводных лодок Советского Военно-Морского Флота на различных морских театрах подтвердил это, а кроме того, показал возможность [402] использования подводных лодок для выполнения ряда задач оперативного и боевого обеспечения и для ответственных перевозок в особо сложных условиях. Однако выполнение лодками всех этих задач, по существу, вынуждалось обстоятельствами. Основной задачей подводных лодок являлась борьба на вражеских коммуникациях.

Опыт использования подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота с достаточной определенностью показал, что возможность противолодочной обороны на тесных и ограниченных по размерам театрах не благоприятствует действиям лодок. В известной мере это сказалось и на боевых действиях подводных лодок Черноморского флота в северозападном районе Черного моря.

Вследствие неравномерности решения техникой важнейших проблем, выдвинутых военно-морским искусством, кризис крупных надводных кораблей, назревавший еще в годы первой мировой войны, окончательно определился в 1941-1942 гг. {355}. Особенности боевого использования крупных надводных кораблей Военно-Морского Флота СССР, обусловленные в известной мере характером действий военно-морских сил противника и крупной ролью этих кораблей при обороне своих военно-морских баз, несколько смягчили кризисную ситуацию. Тем не менее она все же сказывалась. Будучи наиболее уязвимыми из-под воды и с воздуха, крупные надводные артиллерийские корабли все больше теряли свое значение ударной силы при действиях в море. Однако опыт Великой Отечественной войны в то же время показывал, что многие другие классы

надводных кораблей благодаря своей универсальности не только не потеряли, но и приобрели большее значение, хотя и в качестве обеспечивающих сил.

В. И. Ленин по окончании гражданской войны указал на необходимость обобщения ее опыта в целях совершенствования Советских Вооруженных Сил [356]. Программа КПСС, определяя задачи в области общественных наук, отмечает важное значение победоносного, проверенного жизнью опыта Коммунистической партии и советского народа. Естественно, что частью этого опыта, притом весьма значительной, является опыт, накопленный во время Великой Отечественной войны.

Сложный процесс развития военно-морского искусства складывался из параллельных и последовательных процессов в каждой из его отраслей, обычно взаимосвязанных между собой. Процессу развития военно-морского искусства свойственны скачки, стадии перелома в постепенных количественных [403] изменениях, наступление качественных перемен, т. е. революционных, коренных изменений ранее существовавших форм и способов военных действий на море, строительства и организации военно-морских сил, их подготовки. Разумеется, подобные скачки происходили не сразу. Так, например, один из наиболее заметных скачков в развитии военно-морского искусства, произошедший после Крымской войны 1853-1856 гг. и вызванный появлением паросиловых корабельных установок с винтовыми двигателями, быстрым развитием корабельной артиллерии и броневой защиты, длился в течение нескольких десятилетий. Характерным следствием скачков в развитии военно-морского искусства обычно являлось дальнейшее увеличение подвижности в военных действиях на море, достижение решающего воздействия на противника более могущественным оружием, увеличение дистанции такого воздействия.

Это происходило потому, что проблема мощи удара и величина дистанции, с которой он мог быть нанесен, а также скорость сил, наносивших и обеспечивавших этот удар, всегда являлись основными. Но вместе с тем по мере последовательного приближения к решению данных проблем возрастало значение всех видов защиты от имевшихся на вооружении средств удара, росла необходимость увеличения дальности наблюдения за противником, надежности и дальности связи со своими силами.

Внимательный анализ опыта Великой Отечественной войны, приобретенного Военно-Морским Флотом СССР, дает основание считать, что быстрое увеличение мощи средств удара, оказывая непосредственное влияние на развитие форм и способов ударных действий, в то же время вызвало потребность в расширении масштабов и объемов всех видов обеспечения и увеличении их удельного веса в системе вооруженной борьбы на море.

Исторический опыт показывает, что даже относительно редкое полное отмирание того или иного рода сил (или рода оружия) в результате его безысходного кризиса вызывало появление нового, по сути дела, наследующего рода сил (или оружия), выполнявшего задачи предшествовавшего благодаря своим более совершенным качествам.

В настоящее время военно-морское искусство переживает стадию нового скачка, несравнимо большего по своим масштабам и значению, чем прежние. Это обстоятельство требует особого внимания к изучению громадного опыта минувшей войны, который облегчит формирование современных взглядов на формы и способы ведения военных действий на море.

Примечания

- {1} В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 29, стр. 207.
- {2} См. «Военно-исторический журнал», 1965, № 7, стр. 24.
- {3} См. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций, пленумов ЦК. Изд. 8-е. Т. 4. М., Политиздат, 1970, стр. 409.
- {4} См. «Военно-исторический журнал», 1965, № 7, стр. 24.
- {5} См. А. С. Яковлев. 50 лет советского самолетостроения. М., изд-во «Наука», 1968, стр. 26-29.
- {6} Некоторым исключением являлась эскадрилья из 16 самолетов Пе-2, появившаяся на Черном море перед началом войны.
- {7} См. А. А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне. М., Военмориздат, 1952, стр. 131-133.
- {8} Так, из 23 атак, совершенных подводными лодками в кампании 1914-1915 гг. на Балтийском море, ни одна торпеда не достигла цели (см. А. В. Томашевич. Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914-1915 гг. М., Военмориздат, 1939, стр. 270).
- {9} См. История военно-морского искусства. М., Воениздат, 1969, стр. 292-293.
- {10} См. История военно-морского искусства, стр. 212-213.
- {11} См. там же, стр. 214.
- {12} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 34011, лл. 161-166.
- {13} Отделение ЦВМА, ф. 97, д. 33345, л. 49.
- {14} См. Военно-морской международный справочник. М., Воениздат, 1956, стр. 123.
- {15} См. История военно-морского искусства, стр. 253.
- {16} См. И. И. Локтионов. Дунайская флотилия в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). М., Воениздат, 1962, стр. 11.
- {17} См. С. Е. Захаров и др. Тихоокеанский флот. М., Воениздат, 1966, стр. 144.
- {18} См. там же.
- {19} См. Ю. П. Петров. Партийное строительство в Советской Армии и Флоте (1918-1961). М., Воениздат, 1964, стр. 329.
- {20} См. «Военно-исторический журнал», 1961, № 7, стр. 3, 7.
- {21} См. К. Дениц. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне. М., Воениздат, 1964, стр. 173.
- {22} См. там же.
- {23} См. 50 лет Вооруженных Сил СССР. М., Воениздат, 1968, стр. 465-466.
- {24} См. E. Raeder. Mein Leben (Bis zum Flottenabkommen mit England). Tübingen-Neckar, Verlag F. Schlichten mayer, 1956, S. 296.
- {25} W. Churchill. The Second world War. Vol I. London. 1948, pp. 123-126.
- {26} См. K. Assmann. Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen, Heidelberg, 1957, S. 123.
- {27} Ф. Руге. Война на море 1939-1945 гг. М., Воениздат, 1957, стр. 57-59.
- {28} Немцы называли этот корабль «Panzerschiff», т. е. броненосец.
- {29} См. Морской атлас, т. 3, ч. 2, стр. 22.
- {29} При составлении таблицы использованы: Корабельная артиллерия иностранных флотов. М., Военмориздат, 1941; Taschenbuch der Krieger, 1937.
- {30} При составлении таблицы использованы данные, приведенные в статье Ю. С. Крючкова «Торпедное оружие иностранных флотов» («Морской сборник», 1958, № 4).
- {31} При составлении таблицы использованы данные, приведенные в статье Г. М. Лебедского «Германские мины» («Морской сборник», 1942, № 6).
- {33} См. Ф. Руге. Война на море 1939-1945 гг., стр. 131-132.
- {34} K. Assmann. Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen, S. 125.
- {35} Ibidem, S. 126.
- {36} Отделение ЦВМА, ф. «Морской лев», д. 238, л. 147.

- {37} См. I. Meister. Der Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern 1941-1945. München, 1957, S. 9-10.
- {38} Ф. Руге. Война на море 1939-1945 гг., стр. 70.
- {39} Отделение ЦВМА, ф. 260, д. 20241, лл. 57, 128-132; д. 13764, лл. 10-19.
- {40} Отделение ЦВМА, ф. 260, д. 20241, лл. 59-66.
- {41} «Военно-исторический журнал», 1959, № 1, стр. 88.
- {42} Нюрнбергский процесс над главными немецкими военными преступниками. Сборник материалов. Т. II. М., Госюриздат, 1958, стр. 564.
- {43} Отделение ЦВМА, ф. 4, д. 33864, л. 7.
- {44} Отделение ЦВМА, ф. 260, д. 13764, л. 290.
- {45} Отделение ЦВМА, ф. 260, д. 13764, лл. 13-14.
- {46} См. «Brasseys Naval Annual», 1948. Fuhrer Conferences on Naval Affairs 1939-1945. London, 1948, p. 177.
- {47} См. «Военно-исторический журнал», 1959, № 6, стр. 82.
- {48} См. Совещания германского командования по военно-морским вопросам с 1939 по 1945 г. Рукопись перевода из «Brasseys Naval Annual», 1948.
- {49} См. там же.
- {50} Ф. Руге. Война на море 1939-1945 гг., стр. 209.
- {51} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 7190, л. 5,
- {52} Следует заметить, что продолжительность некоторых оборонительных минных постановок, произведенных англичанами в сентябре — октябре 1939 г., была еще большей. Так, постановка заграждения в 3000 мин от мели Гудвин Санде до бельгийского побережья продолжалась шесть дней, а постановка 3636 мин между Фолькстоном и мысом Гри-Не — почти месяц (см. С. Роекилл. Флот и война. М., Воениздат, 1967, стр. 78).
- {53} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 23386, л. 240.
- {54} 24 июня 1941 г. Турция ратифицировала договор с Германией о дружбе и ненападении (см. Г. А. Дебор и н. Вторая мировая война. М., Воениздат, 1958, стр. 120).
- {55} Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 751, л. 128; д. 17714, л. 10.
- {56} Отделение ЦВМА, ф. 45, д. 758, л. 68.
- {57} См. «Морской сборник», 1961, № 6, стр. 24.
- {58} См. «Marine Rundschau», 1961, VIII, Nr. 4, S. 232-234.
- {59} Отделение ЦВМА, ф. 155, д. 23616, л. 381; ф. 22, д. 671, л. 31.
- {60} См. «Военно-исторический журнал», 1959, № 6, стр. 32.
- {61} Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 572, л. 118; ф. 9, д. 703, л. 272.
- {62} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 659, лл. 204-215; ф. 46, д. 906, л. 44. {63} Использование морской артиллерии при обороне Таллина более подробно рассматривается в седьмой главе.
- {64} Отделение ЦВМА, ф. 44, д. 23381, л. 260.
- {65} Отделение ЦВМА, ф. 227, д. 12276, л. 20.
- {66} Отделение ЦВМА, ф. 25, д. 11090, л. 65.
- {67} Отделение ЦВМА, ф. 104, д. 888, лл. 12-14.
- {68} Отделение ЦВМА, ф. 217, д. 7418, л. 65.
- {69} См. С. Роскилл. Флот и война. М., Воениздат, 1967, стр. 398.
- {70} См. I. Meister. Op. cit., S. 11-12.
- {71} Ibidem, S. 15.
- {72} См. Ф. Руге. Война на море 1939-1945 гг., стр. 2.
- {73} Отделение ЦВМА, ф. 100, д. 699, л. 104.
- {74} Отделение ЦВМА, ф. 100, д. 34185, лл. 20-22.
- {75} Отделение ЦВМА, ф. 100, д. 34185, л. 24.
- {76} Отделение ЦВМА, ф. 102, д. 96946, лл. 21-23.
- {77} Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 5S8, л. 67, 1, И. Ачкасов, Н. Э. Павлович

- {78} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 6331, л. 32.
- {79} I. Meister. Op. cit., S. 65.
- {80} История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945. N/ 2. М., Воениздат, 1961, стр. 113
- {81} См. там же, стр. 114.
- {82} Отделение ЦВМА, ф. 228, оп. 2892, д. 8, лл. 2-3.
- {83} Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 23333, л. 72.
- {84} См. К. В. Пензин. Черноморский флот в обороне Одессы, М., Воениздат, 1956, стр. 87.
- {85} См. К. В. Пензин. Черноморский флот в обороне Одессы, стр. 114.
- {86} I. Meister. Op. cit., S. 244.
- {87} См. Н. М. Кулаков. 250 дней в огне. М., Политиздат, 1965, стр. 13.
- {88} Приказом командующего войсками Крыма этот район был создан 4 ноября 1941 г. Командующим районом назначался командующий Приморской армией генерал-майор И. Е. Петров, а его заместителем — командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский. Директивой Ставки от 7 ноября 1941 г. решение о создании Севастопольского оборонительного района было утверждено, но командующим районом назначался вице-адмирал Ф. С. Октябрьский, а его заместителем — генерал-майор И. Е. Петров.
- {89} См. А. А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне, стр. 87.
- {90} Более подробно использование морских сообщений с Севастополем рассматривается в девятой главе.
- {91} Более подробно артиллерийская поддержка рассматривается в седьмой главе.
- {92} Отделение ЦВМА, ф. 72, д. 1189, л. 22.
- {93} Отделение ЦВМА, ф. 72, д. 1189, лл. 26-45.
- {94} Отделение ЦВМА, ф. 138, д. 24252, л. 10.
- {95} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 9615, л. 154.
- {96} Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 1627, л. 150.
- {97} Отделение ЦВМА, ф. 1, д. 1181, лл. 17-23.
- {98} См. I. Meister. Op. dt., S., 254.
- {99} Правда, большинство береговых батарей могло вести стрельбу на обратных директрисах, но этого для обороны баз с суши, конечно, было недостаточно.
- {100} См. E. Manstein. Verlorene Siege, Bonn, 1955, S. 238.
- {101} См. «Военно-исторический журнал», 1964, № 12, стр. 113-115. Вице-адмирал Н. М. Кулаков, член Военного совета Черноморского флота в годы войны, в своей книге «250 дней в огне» предполагает, что снаряд «Доры» попал в крышу одной из башен береговой батареи № 35.
- {102} См. Итоги второй мировой войны. М., Изд-во иностранной литературы, 1957, стр. 310.
- {103} См. Г. И. Ванев и др. Героическая оборона Севастополя. 1941-1942. М., Воениздат, 1969, стр. 259.
- {104} См. Н. М. Кулаков. 250 дней в огне, стр. 97.
- {105} См. «Военная мысль», 1957, № 7, стр. 64.
- {106} Переход с выбросившегося на мелководье эскадренного миноносца «Фрунзе» на буксир «СП-8», тяжелое повреждение буксира новой группой немецких самолетов и, наконец, переход на прибывший на помощь торпедный катер (см. Н. М. Гречанюк и др. Походы боевые. М., Воениздат, 1966, стр. 50-51).
- {107} Отделение ЦВМА, ф. 107, д. 6165, л. 100.
- {108} Отделение ЦВМА, ф. 82, д. 2056, л. 233.
- {109} Там же, л. 235.
- {110} См. Н. М. Гречанюк и др. Походы боевые, стр. 102-103.
- {111} Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 830, л. 102; ф. 10, д. 239, лл. 120-123.

- {112} См. E. M a n s t e i n. Verlorene Siege, S. 262.
- {113} См. Г. П. Софронов. Воздушные десанты во второй мировой войне. М., Воениздат, 1962, стр. 36-38.
- {114} См. E. Manstein. Verlorene Siege, S. 241.
- {115} Jbidem, S. 248.
- {116} Фактически высадилось три корректировочных поста, один погиб при высадке.
- {117} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 6091, лл. 20-22, 63-65.
- {118} См. Софронов Г.П. Воздушные десанты во второй мировой войне, стр. 41.
- {119} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 6092, л. 4.
- {120} Самолеты-корректировщики прибыли в предусмотренное планом время, т. е. около 1 часа 4 февраля, так как не получили указания о переносе срока артподготовки. Израсходовав горючее, они в 2 часа 09 мин. улетели на аэродром (см. Н. М. Гречанюк и др. Походы боевые, стр. 206).
- {121} См. I. Meister. Op. cit, S. 266.
- {122} См. А. А. Гречко. Битва за Кавказ. М., Воениздат, 1967, стр. 362-363.
- {123} См. «Морской сборник», 1944, № 7, стр. 64.
- {124} См. А. А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне, стр. 66.
- {125} Авиация Черноморского флота в ночь на 10 сентября нанесла бомбовый удар по Кирилловке, в которой находился штаб крупного соединения противника.
- {126} Северо-Кавказский фронт, сформированный вторично 24 января 1943 г., был затем реорганизован в Отдельную Приморскую армию.
- {127} Для огневого обеспечения высадки были привлечены 214, 251 и 252-й отдельные подвижные артиллерийские дивизионы Потийской, Туапсинской и Новороссийской баз, установленные на западной оконечности Таманского полуострова (Отделение ЦВМА, ф. 24, д. 32692, л. 10).
- {142} Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 39234, лл. 51-55,
- {129} Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 39234, лл. 51-55.
- {130} Юго-западнее Мариуполя.
- {131} См. «Морской сборник», 1944, № 4, стр. 61-69.
- {132} Отделение ЦВМА, ф. 85, д. 11242, лл. 6-7.
- {133} Отделение ЦВМА, ф. 85, д. 11284, л. 5.
- {134} Отделение ЦВМА, ф. 85, д. 34141, л. 7.
- {135} См. W, Erfurt, Der Finische Krieg 1941-1944, Wiesbaden, 1950, S. 248-249.
- {136} Отделение ЦВМА, ф. 85, д. 11284, лл. 11-12.
- {137} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33383, л. 134.
- {138} См. «Морской сборник», 1945, № 2-3, стр. 45.
- {139} См. W. Meltzer. Kampf um die Baltischen Inseln 1917-1941-1944 (Центральное переводное бюро ВМФ. Рукопись, стр. 100).
- {140} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33324, л. 164; ф. 86, д. 34129, л. 20.
- {141} W. Meltzer. Kampf um die Baltischen Inseln 1917-1941-1944(Центральное переводное бюро ВМФ. Рукопись, стр. 105).
- {142} См. W. Mellzer. Kampf um die Baltischen Inseln 1917-1941-1944 (Центральное переводное бюро ВМФ. Рукопись, стр. 108),
- {143} См. W. Meltzer. Kampf um die Baltischen Inseln 1917-1941-1944 (Центральное переводное бюро ВМФ. Рукопись, стр. 191-195).
- {144} См. W. Meltzer. Kampf um die Baltischen Inseln 1917-1941-1944 (Центральное переводное бюро ВМФ. Рукопись, стр. 179).
- {145} J. Meijster. Op. cit, 5, 109.
- {146} На ленинградских судостроительных заводах в трудных условиях осажденного города все же были построены десантные тендеры, по сути дела, первые высадочные средства специальной постройки, созданные в нашем Военно-Морском флоте.
- {147} Отделение ЦВМА, ф. 44, д. 753, л. 33.

- {148} Отделение ЦВМА, ф. 45, д. 752, л. 88; д. 753, л. 31.
- {149} Отделение ЦВМА, ф. 28, д. 157, л. 8.
- {150} Отделение ЦВМА, ф. 53, д. 12488, л. 20,
- {151} Отделение ЦВМА, ф. 53, д. 12488, л. 418.
- {152} См. J. Meister. Op. cit., S.U.
- {153} Именно частичном, так как основная масса войск высаживалась на саперных штурмботах, т. е. на понтонах, предназначенных для речных переправ.
- {154} Отделение ЦВМА, ф. 142, д. 32647, л. 81.
- {155} Батарея № 48, вооруженная 152-мм пушками, подразделялась на две полубатареи, отчего в ряде трудов, в которых идет речь об обороне Таманского полуострова, упоминаются четыре батареи.
- {156} Библиотека ИО ВМФ, инв. № 368, л. во, стр. 330. Журнал боевых действий группы армий «А» с 1 по 30 сентября 1942 г.
- {157} См. И. Д. Кирин. Черноморский флот в битве за Кавказ. М., Воениздат. 1958, стр. 81.
- {158} Отделение ЦВМА, ф. 3, д. 3181, лл. 24-25.
- {159} Отделение ЦВМА, ф. 280, д. 17142, лл. 7-35.
- {160} Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 10355, лл. 4-10.
- {161} См. А. А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне, стр. 31-32.
- {162} Отделение ЦВМА, ф. 25, д. 11090, л. 117.
- {163} Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 11881, л. 29; ф. 13, д. 11882, лл. 17-27.
- {164} Отделение ЦВМА, ф. 25, д. 39580, л.
- {165} Отделение ЦВМА, ф. 3, д. 21452, лл. 27-29.
- {166} Отделение ЦВМА, ф. 25, д. 11090, л. 129.
- {167} При составлении таблицы использован труд А. А. Сагояна «Боевое использование артиллерии КБФ» (М., Воениздат, 1952).
- {186} При составлении таблицы использован труд А. А. Сагояна «Боевое использование артиллерии КБФ».
- {169} Отделение ЦВМА, ф. 25, д. 34137, лл. 15-18.
- {170} См. А. А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне, стр. 118.
- {171} См. И. И. Локтионов. Дунайская флотилия в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1962, стр. 26, 27.
- {172} См. А. А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне, стр. 86.
- {173} Отделение ЦВМА, ф. 204, д. 32608, лл. 34-35.
- {174} Отделение ЦВМА, ф. 204, д. 6771, л. 46; д. 32608, лл. 34-35.
- {175} См. А. А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне, стр. 86.
- {176} Отделение ЦВМА, ф. 321, д. 21310, л. 12; ф. 204, д. 32608, лл. 34-35.
- {177} См. Н. М. Гречанюк и др. Походы боевые, стр. 28.
- {178} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 1950, л. 154.
- {179} Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 822, л. 27.
- {180} Отделение ЦВМА, ф. 72, д. 1199, л. 27.
- {181} См. Н. М. Гречанюк и др. Походы боевые, стр. 160-161.
- {182} См. А. А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне, стр. 40.
- {183} Отделение ЦВМА, ф. 55, д. 32666, л. 26.
- {184} См. Временный полевой устав РККА 1936 г., стр. 313.
- {185} W. Hess. Eismeerfront 1941. Heidelberg, 1956, S. 139.
- {186} В самом начале войны немцы пытались производить движение одиночных транспортов без охранения, но горький опыт заставил их отказаться от этого и перейти к системе малых конвоев.
- {187} Отделение ЦВМА, ф. Л, д. 17814, л. 2,

- {188} По одной версии — тральщик, по другой — транспорт в 3000 брт.
- {189} Точное количество потерь установить очень трудно, так как цифры, приводимые каждой из сторон, значительно разнятся. Это объясняется рядом обстоятельств, в том числе и тем, что у подводных лодок не всегда имелась возможность проследить результаты атаки, а противник не всегда мог правильно оценить род оружия (торпеды или мины), являвшегося причиной гибели того или иного корабля или транспорта.
- {190} См. А. М. Шугинин. Тактика военно-воздушных сил Военно-Морского Флота. Л., Изд. Военно-морской академии, 1946, стр. 91.
- {191} Отделение ЦВМА, ф. 20, д. 17883, л. 79.
- {192} По неподтвержденным данным, потоплено и повреждено 19 кораблей и транспортов.
- {193} Отделение ЦВМА, ф. И, д. 17814, л. 72.
- {194} По неподтвержденным данным, катера уничтожили еще 4 транспорта.
- {195} В качестве опознавательных включались на правом ноке фока-реи «боевые огни» (так называемая «елка»).
- {196} W. Hess. Eismeerfront 1941, S. 209.
- {197} См. W. Hess. Eismeerfront 1941, S. 210.
- {198} См. «Морской сборник», 1961, № 6, стр. 24.
- {199} Отделение ЦВМА, ф. 133, д. 1487, лл. 266-272.
- {200} Отделение ЦВМА, ф. 11, д. 17814, л. 72.
- {201} «Совершенно секретно! Только для командования!». Документы и материалы. М., изд-во «Наука», 1967, стр. 264, 266.
- {202} См. J. Meister. Op. cit., S. 167.
- {203} Ibidem, S. 170.
- {204} Ibidem. S. 158.
- {205} Отделение ЦВМА, ф. 97, д. 7160, л. 7.
- {201} «Совершенно секретно! Только для командования!». Документы и материалы. М., изд-во «Наука», 1967, стр. 264, 266.
- {202} См. J. Meister. Op. cit., S. 167.
- {203} Ibidem, S. 170.
- {204} Ibidem. S. 158.
- {205} Отделение ЦВМА, ф. 97, д. 7160, л. 7.
- {206} См. J. Meister. Op. cit., S. 170.
- {207} Отделение ЦВМА, ф. 3, д. 6456, л. 18; ф. 112, д. 6426, лл. 3-9.
- {208} ЦВМА, ф. 1106, оп. 00/8452, д. 97, л. 136.
- {209} С учетом времени возможного преследования их после атаки.
- {210} Отделение ЦВМА, ф. 11, Д. 6428, лл. 94-96.
- {211} Отделение ЦВМА, ф. 115, д. 13398, л. 56.
- {212} См. W. Erfurt. Der Finische Krieg 1941-1944, S. 115.
- {213} Отделение ЦВМА, ф. 20, д. 19740, лл. 52-56.
- {214} Отделение ЦВМА, ф. 20, д. 19741, лл. 72-92; ф. 45, д. 2350, лл. 65-99.
- {215} Цифры взяты из данных о действительных потерях германского флота в годы Великой Отечественной войны, приведенных в книге «Против фальсификаторов истории второй мировой войны» (М, Воениздат, 1959, стр. 232-262).
- {216} «Военно-исторический журнал», 1959, № 12, стр. 20.
- {217} Буржуазные военные историки признают, что до конца 1941 г. немцы на своих минах потеряли 10 транспортов и 2 надводных заградителя, не считая еще 3 надводных минных заградителя, погибших на шведском минном заграждении, поставленном в дополнение к системе «Вартбург» (см. J. Meister, Op. cit., S. 14).
- {218} С начала сентября удаленность аэродромов, на которые базировались самолеты КБФ, от коммуникации противника вдоль шведского побережья в среднем составляла 350-450 миль, от коммуникации противника в Померанской бухте — около 750 миль.

- {219} J. Meister. Op. cit., S. 24,
{220} Ibidem.
{221} См. «Marine Rundschau», 1963, Heft 3, S. 263-264.
{222} См. J. M e i s t e r. Op. cit., S. 69.
{223} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 18862, л. 18.
{224} См. J. Meister. Op. cit., S. 50.
{225} См. J. Meister. Op. cit., С. 50.
{226} См. «Marine Rundschau», 1959, Heft 8, S. 232.
{227} Отделение ЦВМА, ф. 372, д. 34160, л. 21.
{228} См, «Военно-исторический журнал», 1962, № 11, стр. 14,
{229} Отделение ЦВМА, ф. 186, д. 567, л. 27.
{230} См. J. Meister. Op. cit., S. 51-53.
{231} См. «Wehrwissenschaftliche Rundschau», 1962, Heft 4, S. 353-354.
{232} См. J, Meister, Op. cit., S. 51.
{233} См. J. Meister, Op, cit., S. 52,
{234} Jbidem, S. 61.
{235} Немецко-фашистская авиация имела в 1942 Г, самолеты Ю-52, оснащенные магнитными миноискателями.
{236} См. J. Meister. Op. cit., S. 55.
{237} Ibidem, S. 57.
{238} См. J. Meister. Op. cit., S. 66.
{239} Ibidem, S. 66-67.
{240} См. J. Meister, Op. cit., S. 71,
{241} Отделение ЦВМА, ф. 122, д. 18802, лл. 67-90.
{242} См. J. Meister. Op. cit., S. 78-79.
{243} «Brasseys Naval Annual», 1948, p. 173.
{244} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33324, л. 189.
{245} Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 18626, л. 39.
{246} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 18862, л. 57.
{247} См. Д. Ричардс, Х. Сондерс. Военно-воздушные силы Великобритании во второй мировой войне 1939-1945 гг. М., Воениздат, 1963, стр. 64.
{248} См. Против фальсификаторов истории второй мировой войны. Сборник статей, стр. 246.
{249} По некоторым другим данным, подводные лодки уничтожили 16 транспортов.
{250} ЦВМА, ф. 1106, оп. 00/18450, д. 54, л. 60; д. 78, лл. 107-108.
{251} Немецкий военно-морской флот в 1936 г. передал главнокомандованию люфтваффе проект авиационной донной магнитной мины. Однако главнокомандование люфтваффе не проявляло к ней интереса до самого начала второй мировой войны (см. Ф. Руге. Война на море 1939-1945 гг. стр. 88-89).
{252} См. Против фальсификаторов истории второй мировой войны. Сборник статей, стр. 255.
{253} См. J. Meister. Op. cit., S. 288.
{254} Отделение ЦВМА, ф. 83, д. 6541, л. 14.
{255} Так, например, в районе с центром в широте 44° с и долготе 31° в продолжительность светлого времени достигала 16 с лишним часов.
{256} Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 20964, л. 269.
{257} Отделение ЦВМА, ф. 178, д. 1823, л. 70.
{258} Отделение ЦВМА, ф. 145, д. 3103, л. 467.
{259} Было известно, что немцы уже к концу 1941 г. создали на западном побережье оккупированной ими части Франции сеть береговых радиолокационных станций.
{260} См. Н. М. Гречанюк и др. Походы боевые, стр. 182,

- {261} Лидер «Харьков» в течение 5 минут вел огонь по причалам Двужорной бухты и выпустил 59 130-мм снарядов.
- {262} Следует заметить, что далеко не все удары по базам противника выполнялись в системе действий на вражеских коммуникациях. Некоторые из них, как, например, удар по Констанце 26 июня 1941 г., осуществленный надводными силами Черноморского флота, являлся самостоятельной набеговой операцией с целью разрушения портовых сооружений этой базы и уничтожения запасов нефти.
- {263} Отделение ЦВМА, ф. 83, д. 6540, лл. 11-13.
- {264} Там же.
- {265} Отделение ЦВМА, ф. 174, д. 1753, л. 62; ф. 26, д. 1836, лл. 182-184.
- {266} См. Ц. М. Гречанюк и др. Походы боевые, стр. 190.
- {267} За перископ была принята низко погрузившаяся вешка (см. Н. М. Гречанюк и др. Походы боевые, стр. 192),
- {268} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 32853, л. 22.
- {269} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 9631, лл. 4-6.
- {270} См. J. Meister. Op. cit., S. 267.
- {271} См. J. Meister. Op. cit., S. 270.
- {272} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 17963, лл. 134-136.
- {273} Библиотека ИО ВМФ, инв. № 173. Журнал боевых действий группы армий «А» за март 1943 г.
- {274} См. J. Meister. Op. cit., S. 262.
- {275} Ibidem, S. 189.
- {276} Отделение ЦВМА, ф. 83, д. 10403, лл. 59-61; ф. 10, д. 6401, л. 125; д. 17714, л. 136.
- {277} Отделение ЦВМА, ф. 83, д. 10403, лл. 59-61.
- {278} Отделение ЦВМА, ф. 3, д. 5859, л. 234.
- {279} См. J. Meister. Op. cit., S. 289.
- {280} См. J. Meister. Op. dt., S. 289.
- {281} Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 3262, л. 82.
- {282} Эта операция вначале носила кодовое название «Рудербот», затем она называлась «Адлер» и «Леопард».
- {283} Отделение ЦВМА, инв. № 623.
- {284} Отделение ЦВМА, ф. 149, д. 5874, л. 163.
- {285} Отделение ЦВМА, ф. 167, д. 6059, лл. 171-173.
- {286} Особые распоряжения по обеспечению операции «Адлер» германского командования не предусматривали перевозки по морю тяжелого имущества, всех видов артиллерии, грузовиков, лошадей, автомашин и запасов.
- {287} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 12830, л. 132.
- {288} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 18258, л. 234.
- {289} Отделение ЦВМА, ф. 44, д. 2830, л. 132.
- {290} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 12830, л. 140.
- {291} См. A. Hillgruber. Die Räumung der Krim 1944. Berlin, Frankfurt a/M, 1959.
- {292} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 11868, лл. 69-71.
- {293} Состав и потери румынских соединений во время боев за Крым с 1 апреля по 14 мая. Отделение ЦВМА, инв. № 648.
- {294} Для перевозки нефти из Румынии основной водной магистралью до половины 1944 г. был Дунай.
- {295} К. Дениц. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 173.
- {296} См. Л. М. Еремеев, А. П. Шергин. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне. М., Воениздат, 1962, стр. 45.
- {297} См. там же; J. Meister. Op. cit., S. 159.
- {298} См. J. Meister. Op. cit., S. 167.
- {299} Ibidem, S. 139.

- {300} См. J. Meiste г. Op. cit., S, 144.
- {301} На «Адмирале Шеере» был корабельный самолет типа «Арадо», имевший незначительный радиус действия. К тому же этот самолет потерпел аварию при посадке на воду вблизи крейсера и был уничтожен самими немцами.
- {302} См. J. Meister. Op. cit, S. 145.
- {303} См. J. Meister. Op. cit., S. 140.
- {304} Отделение ЦВМА, ф. 111, д. 7570, лл. 12-13, 62-112; ф. 12, д. 6180 86; ф. 11, д. 6486, л. 53.
- {305} Там же.
- {306} Постановка немецкой авиацией мин в горле Белого моря, произведенная в 1941 г., с достаточной определенностью позволяла судить о том, что немецкие подводные лодки вряд ли будут пытаться проникнуть в Белое море.
- {307} Не требует доказательства, что величина соотношения числа охраняемых судов и кораблей охранения отражает лишь общий рост количества последних и не может служить оценкой надежности обеспечения в любых случаях. Так, например, при одном и том же соотношении 1 : 2 степень надежности обеспечения конвоя из 1 транспорта и 2 кораблей охранения и конвоя из 10 транспортов и 20 кораблей охранения различна.
- {308} См. С. Э. Морисон. Битва за Атлантику. М., Воениздат 1956 стр. 373.
- {309} См. А. Г. Головки. Вместе с флотом. М., Воениздат 1960 стр. 137.
- {310} См. С. Э. Морисон. Битва за Атлантику, стр. 374.
- {311} См. J. Meister. Op. cit., S. 11-15.
- {312} Отделение ЦВМ А, ф. 9, д. 34103, л. 72.
- {313} См. К. Дениц. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне, стр. 170,
- {314} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 6560, л. 9,
- {315} См. J. M e i s t e r. Op. cit., S. 22.
- {316} См. А. А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне, стр. 105.
- {317} Отделение ЦВМА, ф. 82, д. 12782, лл. 125-128
- {318} Отделение ЦВМА, ф. 179, д. 1883, л. 27.
- {319} Отделение ЦВМА, ф. 82, д. 12782, лл. 125-128.
- {320} Часть войск 21-й армии отправилась на Карельский перешеек походным порядком или была перевезена по железной дороге,
- {321} См. J. Meister. Op. cit., S. 78.
- {322} «М-96» погибла на минах в Нарвском заливе, «М-102» подорвалась на mine в Северном Гогландском проходе.
- {323} См. J. Meister. Op. cit., S. 91.
- {324} Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 21526, л. 269; д. 33324, л. 75,
- {325} &NBSP;Архив МО СССР, ф. 317, оп. 12962, д. 3217 лл. 241, 242; ф. оп. 505473, д. 1, лл. 109, 112; Отделение ЦВМА, ф. 9 д. 7888 л. 36.
- {326} Отделение ЦВМА, ф. 260, д. 17534, л. 55.
- {327} Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 25806, л. 251.
- {328} Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 36615, л. 22; ф. 18, д. 737, л. 71.
- {329} Отделение ЦВМА, ф. 45, д. 750, л. 18; ф. 18, д. 736, л. 88.
- {330} Отделение ЦВМ А, ф. 45, д. 752, л. 88.
- {331} Отделение ЦВМА, ф. 18, д. 738, л. 112.
- {332} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 17714, л. 111.
- {333} Отделение ЦВМА, ф. 18, д. 738, л. 20.
- {334} По некоторым другим данным, «Дельфинул» действовала у Крымского и Кавказского побережья с 10 июля по 13 декабря 1941 г., впрочем, так же безуспешно (Отделение ЦВМА, ф. 4, д. 35914, лл. 30-34).
- {335} См. Н. М. Гречанюк и др. Походы боевые, стр. 99,
- {336} Отделение ЦВМА, ф. 178, д. 1798, л. 198.

- {337} Отделение ЦВМ А, ф. 178, д. 1798, л. 198.
- {338} Отделение ЦВМА, ф. 178, д. 1933, л. 157.
- {339} См. В. Боргёзе. Десятая флотилия. М., Изд-во иностранной литературы, 1957, стр. 194-197.
- {340} Кстати сказать, гибель транспортов «Абхазия» (10 июня) и «Грузия» (13 июня) итальянцы преподносили как результат своих атак.
- {341} См. J. Meister. Op. cit., S. 283-288.
- {342} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 9081, лл. 98, 112.
- {343} Отделение ЦВМА, ф. 1.0, д. 34580, л. 19.
- {344} Отделение ЦВМА, ф. 48, д. 14284, л. 453.
- {345} Отделение ЦВМА, ф. 107, д. 9073, л. 174; ф. 141, Д. 13121, л. 50.
- {346} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 113, л. 23.
- {347} Отделение ЦВМА, ф. 10, д. 6099, л. 1591.
- {348} См. J. Meister, Op, cit, S. 283-287.
- {349} Отделение ЦВМА, ф. 55, д. 328326, л. 54; д. 9330, л. 2.
- {350} Такая форма движения на флотилий называлась эстафетной.
- {351} Однако несомненная целесообразность формы сквозных конвоев не исключала необходимости в некоторых случаях прибегать и к другим формам. Так, например, в связи с перерывом движения союзных конвоев на Северном морском театре в 1942 г. пришлось прибегнуть к движению одиночных транспортов. При движении транспортов на арктической коммуникации в ее восточных районах они прикрывались только на отдельных участках.
- {352} См. А. М. Шугинин. Тактика военно-воздушных сил Военно-Морского Флота, стр. 104.
- {353} ЦВМА, ф. 34, оп. 0530, д. 2, лл. 44-48.
- {354} См. К. Assmann. Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen, S. 193,
- {355} Главным образом на Западном и Тихоокеанском театрах.
- {356} См. В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т, 40, стр. 222-223; т. 51, стр. 176.