

Журнал Военно-Морского Флота

# МОРСКОЙ СБОРНИК

**60 лет  
Великой Победы!**

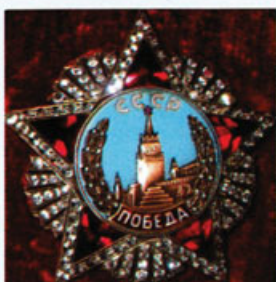


5.2005

ISSN 0134-9236

Издается с марта 1848 г.





# 60 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ



- Начальник ГШ ВМФ адмирал В. Масорин с ветеранами войны
- Адмирал Н. Амелько, капитан 1 ранга К. Лявданский, капитан-лейтенант А. Фетисов
- Ветераны редакции Б. Дубинин, В. Дыгало, главный редактор В. Остапенко, Л. Черноусько, В. Алдакушкин

**Фото Ю. Пахомова**





# МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Май 2005 г.

5(1902)

Издается с марта 1848 г.

## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

**В.В. Остапенко**  
(главный редактор)  
**В.В. Авдошин**  
**В.А. Андреев**  
**О.В. Бурцев**  
**В.В. Воробьев**  
**А.И. Востриков**  
**Д.А. Дмитриев**  
**А.Г. Долбня**  
**Ю.В. Ефимов**  
**А.Н. Заставский**  
**В.М. Иванов**  
**С.В. Козлов**  
**К.С. Колотыгин**  
**В.Г. Кондаков**  
**А.В. Крипак**  
**М.С. Монаков**  
**Н.И. Новиков**  
**Г.И. Полухович**  
**В.Ф. Попов**  
**И.П. Русанов**  
**Л.Г. Сидоренко**  
**И.Б. Сидоров**  
**А.А. Смоляков**  
**Ф.С. Смуглин**  
**Е.В. Тихомиров**  
**И.И. Тынянкин**  
**А.Я. Федун**  
**И.Т. Шевченко**  
**С.В. Шевченко**  
**В.В. Шигин**

Учредитель –  
Министерство обороны  
Российской Федерации

Редакция рукописи не  
рецензирует и не  
возвращает! Ответ-  
ственность за достовер-  
ность изложенных  
фактов и правильность  
цитат несут авторы  
статей. При перепечатке  
ссылка на журнал  
обязательна.

Адрес редакции:  
Москва, ул. Спартаковская, 2  
Для переписки:  
105175, Москва, К-175,  
«Морской сборник»  
E-mail:  
morskoy-sbornik@mtu-net.ru  
Телефон: 263-33-24  
Свидетельство о регистрации  
№01982 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор  
Подписано к печати  
Формат бумаги 70х108 1/16  
Бумага офсетная.  
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/1, печ. л.  
Усл. кр.-отт. 14,88.  
Уч.-изд. л. 10,9.  
Заказ № 5  
Тираж 9460 экз.  
Офсетная печать.  
В розницу цена свободная.

Отпечатано в ФГУП  
издательства и типографии  
«Красная Звезда»:  
123007, Москва,  
Хорошевское шоссе, 38

«Морской сборник», 2005

## СОДЕРЖАНИЕ

### ВРЕМЯ И ФЛОТ

- В. Куроедов.** Военно-Морской Флот Советского Союза в годы  
Великой Отечественной войны.....2
- М. Абрамов.** Северный флот на защите морских коммуникаций в  
годы Великой Отечественной войны.....15
- В. Федоров.** Применение сил (войск) Тихоокеанского флота при  
высадке морских десантов в войне с Японией.....24
- В. Валуев.** Балтийский флот в годы Великой  
Отечественной войны.....32
- В. Масорин.** Черноморский флот в боях за Родину .....37
- В. Крамаренко.** Применение подводных лодок в Великой  
Отечественной войне.....44
- В. Свалов.** Применение надводных сил ВМФ в годы Великой  
Отечественной войны.....51
- А. Артамонов.** Применение морской авиации в годы Великой  
Отечественной войны.....56
- Д. Иванов.** Опыт применения морской штурмовой авиации в годы  
Великой Отечественной войны.....63
- С. Зинаков.** Характерные особенности противовоздушной обороны  
военно-морских баз в годы Великой Отечественной войны.....70
- А. Борзенко.** Применение морской пехоты в годы Великой  
Отечественной войны.....77

### ООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

- В. Воробьев.** Шла война, а корабли строились ..... 83

### СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

- Л. Черноусько.** Черноморский Суворов ..... 90

### ГОСТЬ ЖУРНАЛА

- В. Шигин.** Летописец истории Северного флота ..... 95



## **60 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ**

Вторая мировая война велась во всех сферах применения сил и войск, во всех климатических поясах и зонах, на всех четырех океанах. В этом глобальном противоборстве наиболее ярко и полно проявились все известные на тот период времени законы войны и закономерности вооруженной борьбы, наметились основные тенденции послевоенного развития теории и практики военного дела.

Война стала историческим рубежом между двумя эпохами в развитии материальных средств вооруженной борьбы и способами ее ведения. В ней впервые главное место в достижении стратегических и оперативных целей заняли высокотехнологичные рода войск и сил.

В начале года в Санкт-Петербурге в Военно-Морской академии им.Н.Г.Кузнецова Главный штаб ВМФ РФ провел научно-историческую конференцию, посвященную 60-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Один из основных вопросов конференции – исторический опыт участия ВМФ СССР в Великой Отечественной войне как важный фактор совершенствования боевой и мобилизационной готовности сил и войск флотов, объединений, соединений и воинских частей, повышения эффективности их применения при решении стоящих задач в современных условиях на основе достижений военно-морской науки, дальнейшего развития родов сил, системы управления и повышения качества всех видов подготовки ВМФ.

С докладом на конференции выступил адмирал флота В.И.Куроедов. Главнокомандующий ВМФ РФ проанализировал итоги строительства и оперативно-стратегического применения ВМФ СССР в 1941-1945 гг., подчеркнув, что опыт Великой Отечественной войны необходим для правильного понимания объективных тенденций дальнейшего строительства сбалансированного флота России, а также развития военно-морской науки. С содокладами выступили командующие флотами, руководители кафедр и преподаватели ВМА им. Н.Г.Кузнецова. Эти материалы конференции публикуются сегодня в «Морском сборнике» в изложении.





### ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ СОВЕТСКОГО СОЮЗА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



**В** истории нашей страны Великая Отечественная война занимает особое место. Она очень много значит для нас сегодня, в первую очередь для обретения самих себя и поиска путей выхода из многолетнего кризиса, для нашего духовного и экономического возрождения. Наша страна внесла решающий вклад в общую победу над врагом. Мы - прямые наследники и продолжатели дела наших отцов - гордимся и будем гордиться этим всегда. Но высока была цена победы. Общая убыль населения СССР за четыре года войны превысила 37 млн. человек, из них прямые военные потери составили 26,6 млн. Безвозвратные потери Советских Вооруженных Сил составили 8 млн. 668 тыс. человек (при этом следует иметь в виду, что около 4 млн. наших воинов погибло в плену), в том числе действующие флоты потеряли 153 741 человека - 42% своей предвоенной численности. Пик безвозвратных людских потерь ВМФ пришелся на первый период войны, особенно на конец 1942 г. За эти месяцы флот потерял почти третью часть всех военнослужащих, погибших в военные годы, а его безвозвратные потери достигли 90% от всех санитарных потерь.

Столь же значительными были и наши материальные потери. Действующие (Северный, Балтийский, Черноморский) флоты с 22 июня 1941 по 9 мая 1945 г. потеряли один линкор из трех, два крейсера из семи, 34 эсминца из 42, 86 подводных лодок из 157, а кроме того 22 сторожевых корабля, 15 канонерских лодок, 76 тральщиков, сотни боевых катеров, тысячи самолетов.

Возникает закономерный вопрос: можно ли было этого избежать?

Ответ на него был важен для нас всегда, но особенно он важен сегодня. Надо смотреть правде глаза. В условиях демографического кризиса, при нынешней экономической ситуации и настроении общества таких потерь страна уже не вынесет. Однако опыт военных действий в Чечне приводит к выводу, что тяжкие уроки Великой Отечественной войны некоторыми государственными и военными деятелями нашей страны то ли вообще не были усвоены, то ли совершенно забыты.

Так какие же уроки должен вынести из минувшей войны ВМФ РФ? Особое место среди них занимают проблемы начала войны. Как отметил в своих воспоминаниях Н.Г.Кузнецов, "изучая опыт прошлого, самого пристального внимания заслуживает начало войны, когда вскрылись все ошибки, допущенные в период подготовки к войне, а также и потому, что в случае новой войны от первых дней ее будет зависеть еще больше, чем когда-либо раньше".

Начнем с постановки общих стратегических задач ВМФ и содержания оперативных планов флотов, разработанных накануне войны. Обратимся к действовавшим в то время уставным документам.

В соответствии с Боевым уставом Морских сил 1937 г. (БУ МС-37) морские силы РККФ должны были находиться в готовности:



а) к активным наступательным действиям в открытом море, в воздухе, у побережья и баз противника для достижения оперативных целей, поставленных морским силам РККФ;

б) к активной обороне своих укрепленных районов и баз;

в) к взаимодействию с сухопутными и воздушными силами РККА для обеспечения их операций в прибрежных районах;

г) к обеспечению своих морских перевозок и к нарушению коммуникаций противника.

Примерно такие же общие стратегические задачи ВМФ сформулированы в Наставлении по ведению морских операций (НМО-40).

Таким образом, уставными документами, действовавшими в то время, на первое место ставились задачи, которые флот решал самостоятельно. В соответствии с этими установками велась подготовка сил, разрабатывались планы их применения.

Но, как отмечал позднее адмирал флота И.С. Исаков, "главнейшая задача, которая выполнялась нашими ВМС, заключалась в том, чтобы любыми методами и средствами морской войны обеспечить стратегические фланги Красной Армии, упирающиеся в море, от десантов или ударов флота противника, и в нанесении ударов во фланг и тыл группировки войск противника, то есть заключалась в содействии войскам Красной Армии".

Ныне нередко звучат упреки в адрес тогдашнего руководства Военно-Морского Флота, что оно, формулируя эти задачи и определяя их приоритетность, не соотносило их с наиболее реальным сценарием войны против нас. Этот упрек справедлив лишь отчасти. Самостоятельные действия сил флота были поставлены на первое место и в разработанной Генеральным штабом Красной Армии директиве наркома обороны СССР от 14 октября 1940 г., на основе которой готовились оперативные планы флотов на 1941 г.

Вместе с тем следует признать, что оценка противника и прогноз развития военно-политической обстановки, заложенные в эти планы, разошлись с реально произошедшими на фронтах событиями. Другими словами, в полной



**Нарком ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецов**

мере оперативные планы 1941 г. реализовать не удалось. Это один из важных уроков, который должен учитываться в современных условиях.

Особенно показателен в этом смысле пример Краснознаменного Балтийского флота.

В соответствии с оперативными задачами, поставленными перед КБФ с началом войны наркомом ВМФ и командованием Ленинградского военного округа, его силы должны были действовать следующим образом:

не допускать морских десантов противника на побережье Латвии, Эстонии и на острова Моонзундского архипелага;

совместно с ВВС Красной Армии нанести поражение германскому флоту при его попытках пройти в Финский залив;

не допустить проникновения кораблей противника в Рижский залив;

содействовать сухопутным войскам на побережье Финского залива и на полуострове Ханко, обеспечивая их фланги и уничтожая береговую оборону финнов;

уничтожить боевой флот Финляндии и Швеции (в случае их выступления против СССР);

обеспечить в первые дни войны переброску двух стрелковых дивизий с Северного побережья Эстонской ССР



на полуостров Ханко, а также высадку "крупного" [так в документе] десанта на Аландские острова;

Прервать морские коммуникации Финляндии и Швеции в Балтийском море и Ботническом заливе.

Однако не было принято во внимание, что на Балтике противник активных действий против советского ВМФ не предусматривал. Задача германского военно-морского флота определялась следующим образом: "Защищая собственное побережье, воспрепятствовать выходу неприятельских военно-морских сил из Балтийского моря, ввиду того что по достижении нами Ленинграда русский Балтийский флот потеряет свой последний опорный пункт и окажется в безвыходном положении". До этого на море противник планировал "избегать значительных морских операций". Не собираясь идти напролом к нашим берегам, немцы еще до начала военных действий



**Обстрел вражеского побережья**

поставили в Балтике минные заграждения именно в тех районах, где с объявлением войны планировали их поставить мы. Выполняя этот план, в ночь на 23 июня 1941 г. без предварительной разведки два минных заградителя и пять эсминцев под прикрытием крейсера "Максим Горький" и трех новейших эсминцев проекта 7 начали минную постановку в районе, где противник уже выставил свое заграждение ("Апольди"). Наличие в этом месте вражеских мин было выявлено лишь тогда, когда взрывом был поврежден эсминец "Гневный", причем настолько тяжело, что его пришлось затопить. А через 40 минут взрывом мины оторва-

ло носовую часть у крейсера. При конвоировании поврежденного "Максима Горького" в базу на минах погиб тральщик Т-208, а эсминец "Гордый" получил повреждения и также надолго вышел из строя.

Таким образом, оперативный эффект от этой постановки оказался прямо противоположен запланированному. Своей постановкой мы только уплотнили немецкое заграждение и помогли противнику запереть свои силы в восточной части Финского залива.

На Черном море в результате серьезных недостатков в организации набега на Констанцу погиб лидер "Москва". Были и другие неприятные моменты.

В чем же причина этого провала? Обратимся к самому авторитетному источнику. Вот что писал об этом нарком ВМФ в итоговой части "Краткого доклада по предварительным итогам Отечественной войны на море": "Подготовленность Военно-морских сил СССР к боевым действиям на момент начала войны находилась не на должной высоте. Это положение нашло себе подтверждение в боевых действиях, проводившихся в первые месяцы войны. Совершенно иначе обстоит вопрос с подготовленностью германского флота".

В свете сказанного хотелось бы еще раз обратиться к известной системе оперативных готовностей, разработка которой позволила свести к минимуму ущерб от внезапного нападения противника.

В 23.00 21 июня 1941 г. в Главный морской штаб поступила шифровка, подписанная С.К.Тимошенко и Г.К.Жуковым, о переводе войск и сил в высшую степень боевой готовности. В 23.37 флоты перешли на боевую готовность № 1. Однако так оказалось не везде. Так, Балтийский флот фактически перешел на боевую готовность № 1 только к вечеру 22 июня. Этим и была вызвана крайняя спешка, заставившая его командование послать корабли на минную постановку без предварительной разведки.

Были и другие недочеты. Вот несколько цитат из доклада начальника Главного морского штаба адмирала С.Г. Кучерова: "Подводный флот к началу войны был подготовлен к решению боевых задач одиночными кораблями и в простых условиях"; "В целом

ВМФ был подготовлен только к решению несложных задач".

Таким образом, в начале войны действия ВМФ СССР были направлены на обеспечение мобилизации и развертывания Вооруженных Сил, прикрытие флангов сухопутных войск от ударов с моря, на нарушение морских коммуникаций противника. Эти задачи флоты пытались решать путем организации действий подводных лодок, авиации и легких сил флота против кораблей противника в море и в базах, против его береговых объектов, а также путем постановки оборонительных минных заграждений. По количеству выставленных мин (в первых оборонительных заграждениях было выставлено около 12000 мин) и привлекавшихся для этого сил флота, а также по напряженности действий следует признать, что постановка оборонительных минных заграждений в начальном периоде войны явилась для флота одной из главных задач.

Н.Г.Кузнецов считал, что при всех издержках это было правильной и необходимой мерой. Иного мнения придерживался на этот счет И.С.Исаков.

В первом периоде войны основные усилия Военно-Морского Флота были направлены на совместную с войсками приморских фронтов оборону побережья и военно-морских баз. Особенно важную роль наши флоты сыграли при обороне Мурманска, Ленинграда, Одессы и Севастополя.

В ходе этих действий флоты во взаимодействии с сухопутными войсками оттягивали и надолго связывали крупные группировки войск противника, тем самым лишая его возможности использовать их для развития наступления на главных стратегических направлениях (Московском и Северо-Кавказском).

Северный флот с Беломорской флотилией в период с конца июня и до октября 1941 г. оказал активную помощь войскам Северного (впоследствии Карельского) фронта в срыве попыток противника овладеть Советским Заполярьем и Мурманском.

Эффективное использование корабельной и береговой артиллерии, авиации и морской пехоты Северного флота в тесном взаимодействии с войсками 14-й армии оказало существенное

влияние на ведение обороны на Мурманском и Кандалакшском направлениях, позволило ликвидировать здесь превосходство противника в силах и вынудило его в конце сентября 1941 г. перейти к обороне.

Краснознаменный Балтийский флот с началом войны основными своими силами участвовал в оборонительных операциях на дальних подступах к Ленинграду. Совместная с сухопутными войсками оборона Таллина, островов Моонзундского архипелага и полуострова Ханко в сочетании с активными действиями наших войск на Лужском оборонительном рубеже приковала к себе крупные силы противника, замедлила темпы его наступления, что дало выигрыш во времени, позволило укрепить ближние подступы к Ленинграду и превратить город в неприступную для врага крепость.

Героическая оборона Ленинграда с октября 1941 г. по январь 1944 г. включительно, осуществлявшаяся войсками Ленинградского и частью сил Карельского и Волховского фронтов и силами КБФ и Ладужской флотилии, сковала полумиллионную группировку противника, нанесла ей тяжелые потери и не позволила гитлеровскому командованию использовать её на главном (Московском) стратегическом направлении.

Важная роль в обороне Ленинграда принадлежит корабельной и береговой артиллерии, морской пехоте и авиации флота. Наряду с непосредственным участием в обороне Ленинграда с суши Балтийский флот частью сил прикрывал подступы к городу со стороны Финского залива, а также обеспечивал перегруппировки и эвакуацию войск в интересах обороны.

Не менее важную роль в обороне Ленинграда сыграла Ладужская флотилия, которая поддерживала наши обороняющиеся войска огнем корабельной артиллерии, эвакуировала изолированные с суши сухопутные войска, а также обеспечивала воинские и народнохозяйственные перевозки через Ладужское озеро, которое с сентября 1941 г. по февраль 1943 г. являлось единственным путем сообщения, связывавшим Ленинград с "Большой" землей. За время обороны Ленинграда Ладужская флотилия обеспечила пере-



возку 1 846 500 человек войск и гражданского населения, 2 893 300 т воинских и народнохозяйственных грузов.

Черноморский флот вместе с Азовской флотилией с началом войны свои главные усилия направлял на совместные с войсками Южного, а затем Закавказского (впоследствии Северо-Кавказского) фронтов действия по обороне побережья, портов и военно-морских баз на Черном и Азовском морях.

Особое место в боевой деятельности Черноморского флота в первом периоде войны имела оборона Одессы и Севастополя. Активное участие в обороне этих городов корабельной и береговой артиллерии, авиации и морской пехоты Черноморского флота, обеспечение подвоза морем пополнения и питания гарнизонам, оборонявшим эти базы, позволили нашим сухопутным войскам их удерживать длительное время, что вело к срыву стратегических планов гитлеровского командования.

Оборона Одессы в течение более двух месяцев сковала почти всю румынскую армию и задержала продвижение правого крыла группы армий "Юг" на Крым и Ростов. Главное значение обороны Севастополя состояло в том, что крупные силы войск противника в Крыму (11-я армия) были связаны на срок более восьми месяцев. Это сорвало использование их в наступлении на юге весной 1942 г. Кроме того, удержание Севастополя в наших руках исключало возможность использования противником морских коммуникаций для питания своей группировки на Северном Кавказе.

В конце 1941 г. в интересах готовящегося наступления Красной Армии на всем советско-германском фронте Черноморский флот совместно с войсками Закавказского фронта успешно провел Керченско-Феодосийскую десантную операцию, в результате которой было нанесено поражение керченской группировке противника, освобожден Керченский полуостров, улучшено положение защитников Севастополя и созданы условия для полного освобождения Крыма.

Вместе с тем основная проблема этого периода – это организация стратегического и оперативного взаимодействия ВМФ с другими видами ВС, а

на отдельных морских театрах – оперативное взаимодействие сил и войск флотов с приморскими группировками Красной Армии. Если обратиться к переписке Наркомата и Главного морского штаба ВМФ со Ставкой ВГК и Генеральным штабом по оперативным вопросам, то эта проблема занимает ведущее место.

С началом военных действий флоты и флотилии перешли в оперативное подчинение командованию приморских объединений и соединений: СФ – 14-й армии, КБФ – Ленинградскому фронту, Черноморский флот – Южному фронту. В первые месяцы войны, когда противник владел стратегической инициативой, непонимание командованием приморских группировок сухопутных войск вопросов применения сил ВМФ приводило к тому, что флоты несли неоправданно высокие потери, а итоги их боевой деятельности с точки зрения положительного влияния на обстановку, оказывались невелики. При этом разо-



**Торпедные катера в боевом походе**

вые поездки наркома ВМФ и его первого заместителя И.С. Исакова на действующие флоты ожидаемого эффекта не давали. Не принесло желаемых резуль-

татов и формирование в главкоматах стратегических направлений (в 1942 г.) специальных морских отделов во главе с наиболее подготовленными офицерами, бывшими до этого операторами Главного морского штаба и преподавателями Военно-морской академии. В то же время вполне себя оправдал опыт создания оборонительных районов (временные оперативные объединения разнородных сил) в ходе обороны военно-морских баз (впервые в Одессе) во главе с единым для всех оперативным начальником.

Упорная и длительная оборона военно-морских баз на Балтийском и Черном морях оттянула на себя в общей сложности более 500 000 вражеских солдат и офицеров, связала их затяжными, кровопролитными боями, серьезно ослабила силы противника, снизила темпы его наступления и дала стране необходимый выигрыш во времени для организации обороны на важнейших стратегических направлениях. Это стало возможным благодаря тесному взаимодействию флота с сухопутными войсками и авиацией, а также благодаря высокому политикоморальному состоянию личного состава флота.

Результаты борьбы за Ханко, Одессу и Севастополь показывают, что нашим военным искусством были выработаны более эффективные способы действий и формы организации войск и сил для обороны крупных городов, ставших ее мощными узлами, чем у противника и у наших союзников, сдававших без сопротивления такие хорошо подготовленные к обороне военно-морские базы, как Гонконг и Сингапур. Вместе с тем нельзя не видеть и того, что до конца не удалось решить проблему эвакуации войск с изолированных приморских плацдармов, основной причиной которой явилась неспособность обеспечить оборону коммуникаций. Особенно остро это проявилось при оставлении Севастополя, когда там фактически пришлось бросить около 90 тыс. человек.

**В**о втором периоде войны (19 ноября 1942 г. – 31 декабря 1943 г.) Черноморский флот и Азовская флотилия значительной частью своих сил приняли активное участие в наступательных операциях Северо-Кавказского и Южного фронтов под Новороссийском, на Таманском полуострове, побережье Азовского моря и при овладении плацдармом на Керченском полуострове. Содействие флота сухопутным войскам в этих операциях выражалось в действиях на вражеских морских коммуникациях, в высадке морских десантов, в ударах морской артиллерии и авиации по живой силе и технике противника, в обеспечении оперативных перевозок войск и воинских грузов.

Волжская флотилия в конце 1942 г. и начале 1943 г. привлекалась к участию в наступательной операции советских войск под Сталинградом, а в мае-июне 1943 г. обеспечивала как воинские, так и стратегические народнохозяйственные перевозки по Волге и ее притокам. Краснознаменный Балтийский флот основные свои усилия направлял на содействие войскам Ленинградского и Карельского фронтов в обороне Ленинграда. Ударная авиация действовала на коммуникациях противника в Балтийском море.

Основные усилия Северного флота были направлены на защиту своих внешних и внутренних коммуникаций и нарушение коммуникаций противника в Баренцевом море.

Одним из важнейших достижений этого периода войны стал высокий уровень стратегического и оперативного взаимодействия ВМФ с флотами союзников по антигитлеровской коалиции. Именно в этот период был достигнут коренной перелом в борьбе на внешних арктических коммуникациях.

В третьем периоде войны масштаб стратегического наступления Красной Армии увеличился по сравнению с 1943 г. как по количеству привлекаемых сил и средств, так и по протяженности фронта, глубине и темпам наступления. При этом возросло значение приморских направлений в общем ходе борьбы. Если в 1943 г. наступление на приморских направлениях проводилось лишь в районах Черного и Азовского морей и в приречных районах в бассейнах рек Волги и Днепра, то в 1944 г. стратегическое наступление на приморских направлениях осуществлялось уже и в районах Баренцева, Балтийского и Черного морей, а



также в бассейнах Днепра, Дуная, Вислы и Одера.

Широкий размах наступательных операций Красной Армии на приморских направлениях в 1944 г. потребовал привлечения к ним всех действующих флотов и флотилий. Так, если в 1943 г. в стратегическом наступлении принимали участие лишь Черноморский флот с Азовской флотилией и частично Волжская флотилия, то в 1944 г. участие в стратегическом наступлении принимали Северный флот с Беломорской флотилией, Краснознаменный Балтийский флот с Ладужской и Онежской флотилиями, Черноморский флот с Азовской

что содействовало выходу этих стран из войны. В 1945 г. Дунайская флотилия приняла активное участие в наступательных операциях войск 2-го и 3-го Украинских фронтов в бассейне Дуная.

Краснознаменный Балтийский флот в конце 1943 г. и в начале 1944 г. в условиях противодействия авиации и артиллерии противника перевез войска 2-й ударной армии с Карельского перешейка и из Ленинграда на Ораниенбаумский плацдарм, чем обеспечил перегруппировку войск Ленинградского фронта и создание благоприятных условий для разгрома противника под Ленинградом. В ходе этой операции в

январе-феврале 1944 г. приняли участие 319 самолетов и 209 орудий крупного калибра из соединений и частей КБФ, которые разрушали мощные оборонительные сооружения противника, уничтожали его живую силу и технику.

В июне-июле 1944 г. КБФ, Ладужская и Онежская флотилии основными своими силами участ-

вовали в наступательных операциях войск Ленинградского и Карельского фронтов на Карельском перешейке и в Карелии. При проведении Выборгской наступательной операции Балтийский флот обеспечил перевозку пяти дивизий 21-й армии Ленинградского фронта из района Ораниенбаума на Карельский перешеек, ударами авиации и огнем кораблей, береговых и железнодорожных батарей помог войскам фронта прорвать долговременную и глубоко эшелонированную оборону противника на Карельском перешейке и овладеть Выборгом. Высадкой морских десантов флот обеспечил захват островов Бьеркского архипелага и Выборгского залива, чем были созданы благоприятные условия для действий наших войск в Южной Финляндии.

Ладужская и Онежская флотилии в ходе Свирско-Петрозаводской наступательной операции содействовали войскам Карельского фронта в форсировании реки Свирь, поддерживали наступающие войска огнем корабельной артиллерии, высадив десанты, ов-



**Сопровождение конвоя**

флотилией, Днепровская и Дунайская флотилии. При этом наряду с увеличением объема задач флота в совместных действиях росла и доля задач, выполняемых флотом самостоятельно.

В 1944 г. Черноморский флот вначале с Азовской, затем с Дунайской флотилией содействовал войскам 4-го Украинского фронта и Отдельной Приморской армии в разгроме 17-й немецкой армии в Крыму, высадил тактический десант на западное побережье Днепровско-Бугского лимана (в ходе Ясско-Кишиневской наступательной операции), что привело к окружению и уничтожению Аккерманской группировки противника.

Прорвавшись в устье Дуная и высадив десанты, Дунайская флотилия овладела речными портами Килия, Тульча, Рени, чем отрезала пути отхода ясско-кишиневской группировки противника. Высадкой морских десантов в порты Сулина, Констанца, Варна и Бургас Черноморский флот ускорил освобождение войсками 3-го Украинского фронта приморских районов Румынии и Болгарии,

ладели Петрозаводском и районом устья реки Тулоксы, что способствовало разгрому противника на Онежско-Ладожском перешейке.

В ходе освобождения Прибалтики осенью 1944 г. КБФ оказал помощь войскам Ленинградского фронта в Таллинской наступательной операции, в которой приняли непосредственное участие 600 самолетов, бригада торпедных катеров (55 единиц), бригада шхерных кораблей (74 корабля и катера) и бригада морской пехоты. Десантами флота были очищены от противника острова Финского залива (Б. Тютерс, Нарген, Аэгна) и оказано содействие сухопутным войскам в освобождении приморских городов и населенных пунктов Кунда, Локса, Таллин, Палдиски. Совместными действиями фло-



**Подлодка К-3 ведет огонь по вражескому транспорту**

та и 8-й армии Ленинградского фронта были освобождены острова Моонзундского архипелага. На Чудском озере корабли осуществили крупные оперативные перевозки наших войск с восточного на западный берег (102 502 человека, 1255 орудий и минометов, а также большое количество боеприпасов и снаряжения).

Разгром противника в Прибалтике и выход Финляндии из войны позволили произвести перераспределение сил Балтийского флота на порты и базы Финляндии, Эстонии и Латвии и с октября 1944 г. начать активные действия на немецких коммуникациях в Балтийском море.

В 1945 г. Краснознаменный Балтийский флот участвовал в проведении группой фронтов наступательных операций на побережье Балтийского

моря. Он оказал содействие войскам Ленинградского, 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов в блокаде курляндской и в разгроме мемельской группировок противника, а также войскам 2-го и 3-го Белорусских фронтов в разгроме группировок немецко-фашистских войск, блокированных на побережье Данцигской бухты. Содействие флота выражалось в нанесении систематических ударов силами авиации, подводных лодок и торпедных катеров по конвоям и транспортам противника, осуществлявшим питание и эвакуацию своих прижатых к морю группировок, в артиллерийской и авиационной поддержке наших войск, а также в высадке тактических десантов. При этом следует отметить, что эффективность этих действий, к сожалению, была недостаточно высокой, и немецкому командованию все же удалось эвакуировать морем из Курляндии и Восточной Пруссии около 2 млн. военнослужащих и гражданского населения. Этот пример также заслуживает более пристального изучения нашими историками, особенно теми, кто занимается исследованием опыта боевого применения морской авиации, поскольку все это происходило в условиях, когда наша авиация почти безраздельно господствовала в воздухе.

Северный флот вместе с Беломорской флотилией с января по сентябрь 1944 г. основные свои усилия сосредоточил на защите внутренних и внешних морских коммуникаций. Частью сил он продолжал оказывать содействие войскам Карельского фронта в прочном удержании занимаемых рубежей.

В октябре 1944 г. Северный флот принял активное участие в разгроме петсамо-кирккенесской группировки вражеских войск, освобождении Советского Заполярья и Северной Норвегии. Участие Северного флота в Петсамо-Киркенесской наступательной операции выразилось в самостоятельном прорыве сухопутной обороны противника на перешейке полуострова Средний, в высадке морских десантов на побережье залива Варангер-фьорд, в совместном с сухопутными войсками освобождении портов Петсамо и Киркенес, а также в недопущении



снабжения и эвакуации немецко-фашистских войск.

Днепровская флотилия летом 1944 г. приняла активное участие в Белорусской наступательной операции. Артиллерийским огнем кораблей, высадкой тактических десантов во фланг и тыл противника и организацией переправ через водные рубежи флотилия содействовала войскам 1-го Белорусского фронта в наступлении вдоль рек Березина и Припять. В 1945 г. основные усилия Днепровской флотилии были направлены на содействие войскам 1-го Белорусского фронта в прорыве вражеской обороны и развитии наступления на Берлин.

Характерным для стратегического применения Тихоокеанского флота и Краснознаменной Амурской флотилии в советско-японской войне (август 1945 г.) явилось одновременное содействие войскам 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов на различных, разоб-



*Линкор в походе*

щенных между собой стратегических направлениях.

Главная проблема этого периода, которая остро обозначилась в его начале и разрешилась в 1944 г., состояла в том, что ведение наступательных действий такого масштаба стало невозможно при отсутствии Главного командования ВМФ как органа стратегического руководства действиями объединений Военно-Морского Флота. Дело в том, что в предвоенный период место и роль Главного морского штаба в руководстве силами ВМФ в ходе войны не было четко определено. С началом военных действий и почти до самого конца войны высшему командованию ВМФ отводилась роль пассивного наблюдателя за развитием обстановки на мор-

ских театрах. Н.Г.Кузнецов по мере сил пытался оказывать влияние на ситуацию, но при его не вполне определенном статусе (в начале войны его вывели из состава Ставки Главного командования) сделать удавалось немного.

В апреле 1943 г. начальник оперативного управления ГМШ контр-адмирал В.Л.Богденко в служебной записке, адресованной вышестоящему командованию, докладывал: "За время войны ГМШ ВМФ ни разу не был ориентирован Генеральным штабом по вопросам дальнейшего хода военных действий и возникающим задачам флотов и флотилий. Без этого штаб был в затруднительном положении при постановке задач флотам, при расчетах потребного количества кораблей и вооружения, расчетах развития базового и аэродромного строительства". При этом В.Л.Богденко отмечал, что нередко ответственные лица Генерального штаба даже не представляли себе оперативных возможностей флотов и не знали, как применить их силы для содействия войскам приморских группировок.

Поиски выхода из этой ситуации для Ставки ВГК оказались непростой задачей. Пришлось решать сложную проблему – как обеспечить единство военной стратегии Вооруженных Сил и отвечать на многие вопросы организационного характера. К примеру, в каком качестве нарком ВМФ должен входить в высший орган руководства войной (Ставку ВГК), как реорганизовать центральные органы управления ВМФ в связи с учреждением Главкомата?

В декабре 1943 г. Н.Г.Кузнецов лично доложил Верховному Главнокомандующему, что командующие приморскими фронтами и армиями ставят задачи оперативно подчиненным им флотам и флотилиям лишь на совместные операции. Только после этого появилась на свет директива Ставки ВГК от 31 марта 1944 г. № 80, подписанная И.В.Сталиным и А.И.Антоновым, которой устанавливался новый порядок оперативного руководства силами флотов, причем центральный аппарат ВМФ фактически становился его Главкоматом.

В директиве, в частности, указывалось, что все оперативные задачи флотам и флотилиям, не подчиненным со-

ответствующим фронтам, округам, армиям, ставятся Ставкой ВГК через народного комиссара ВМФ, а командующие фронтами, округами, армиями ставят задачи флотам и флотилиям, подчиненным им в оперативном отношении, после утверждения Ставкой. Что касалось задач, не связанных непосредственно с действиями фронтов и решаемых самостоятельно силами и средствами флотов и флотилий, то решения по ним мог принимать народный комиссар ВМФ на основании директив Ставки.

Эта директива дает бесценный опыт



*Главный морской штаб в годы войны*

организации управления силами и войсками флота и в современный период при реорганизации системы управления Вооруженными силами и создании региональных командований на стратегических направлениях.

Надо отметить, что опыт Великой Отечественной войны начал накапливаться и изучаться уже в ходе военных действий, в чем большая заслуга Н.Г.Кузнецова, при этом внедрение всего полезного в практику по возможности осуществлялось немедленно. Так, еще в ходе войны шло совершенствование боевых возможностей надводных кораблей по следующим направлениям: модернизационные работы на кораблях действующего флота; корректировка проектов кораблей, находившихся в постройке и намеченных к строительству; разработка новых проектов боевых кораблей. При этом в основу был положен опыт боевого использования кораблей в ходе Великой Отечественной

войны, а также опыт иностранных флотов.

**З**а время войны создано и построено несколько новых типов кораблей (катеров): морской бронекатер проекта 161, 186; малый тральщик проекта 25 ЗЛ (ТМ); бронированный малый охотник проекта 194; малый охотник проекта 200; торпедные катера проектов 200 и 123 бис.

Параллельно с этим шла работа по ознакомлению с опытом военных действий возможно большего числа командиров ВМФ, в первую очередь на действующих флотах. В 1941-1945 гг.

Главным морским штабом и управлениями Наркомата ВМФ был выпущено около 3 тыс. документов и материалов по опыту военных действий на море, в том числе по общим вопросам ведения военных действий на море (стратегическому применению) и общей тактике ВМФ, по тактике ВВС и противовоздушной обороне, по боевой деятельности ПЛ и противолодочной обороне, по боевой деятельности надводных кораблей, а также миннозаградительным опера-

циям, противоминным действиям и другим видам боевой деятельности.

Не остались без внимания вопросы борьбы за живучесть, кораблестроения, эксплуатации и ремонта, инженерного обеспечения, маскировки, тылового и медико-санитарного обеспечения, комплектования и организации службы.

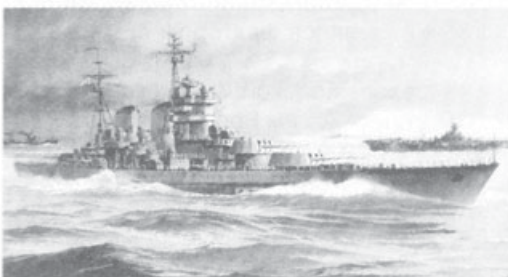
В 1943 — 1945 гг. было издано около ста различных документов по вопросам оперативного искусства, общей тактики ВМФ, тактики родов сил флота и использования морского оружия.

С 1943 г. Главным морским штабом стали издаваться оперативные бюллетени штабов флотов, которые также использовались для подготовки офицеров на опыте военных действий. При этом надо отметить, что многие проблемы военно-морского искусства пришлось решать заново. Коренным образом были пересмотрены основы подготовки и ведения десантных операций. В частности, был издан приказ, введив-



ший в действие инструкцию по подготовке и ведению десантных действий, отменяющий соответствующие положения НМО-40 и БУМС-37.

Вместе с тем нельзя не признать, что влияние опыта Великой Отечественной войны на строительство и подготовку ВМФ было противоречивым. С одной стороны, война подтолкнула к поиску новых способов ведения военных действий на море, заставила критически подойти к содержанию уже сложившихся форм. Так, в первое послевоенное десятилетие достижения



**Планировавшийся к постройке  
тяжелый крейсер «Сталинград»**

нашего военно-морского искусства, обогащенного опытом Великой Отечественной войны, были зафиксированы в основных боевых уставных документах: Боевом уставе ВМФ 1945 г. и НМО-51. Были выполнены крупные научно-исследовательские работы и найдены новые технические решения целого ряда проблем, что заложило основы для перехода к качественно новому этапу – строительству ракетно-ядерного океанского флота, военно-морских баз, аэродромов, судоремонтных предприятий и других элементов береговой инфраструктуры флота и его тыла. Значительное внимание уделялось всем видам обеспечения военных действий и в теоретическом, и в практическом плане.

Что же касается развития корабельного состава, то в этом вопросе не все было однозначно. Так, несмотря на то, что большинство теоретиков флота и руководство Главного морского штаба ясно осознавали необходимость строительства авианосцев и развития палубной авиации, их мнение не было учтено, и мы потеряли десятилетия на доказательство очевидного факта – без авианесущих ко-

раблей флот великой морской державы никогда не будет сбалансированным. В этом вопросе отрицательную роль сыграла позиция И.С.Исакова, который с редким упорством и весьма последовательно выступал против авианосцев, не изменив отношения к ним и в последние годы жизни. А к его мнению И.В. Сталин прислушивался очень внимательно.

Опыт войны доказал нецелесообразность массового строительства малых торпедных катеров, которым на наших театрах не находилось применения по прямому назначению. Тем не менее до середины 1950-х гг. их было построено около 500.

Очевидной ошибкой явилось строительство большими сериями малых подводных лодок, которые во время войны оказались низкоэффективны. Поэтому трудно не согласиться с оценкой Н.В.Вьюненко, который в своей работе "Военно-морское искусство 1945-1970 гг." об этом времени писал: "Ударная мощь флота росла медленно и достигалась ценой огромных затрат".

В начале строительства ракетно-ядерного океанского флота появились радикальные предложения, суть которых сводилась к тому, что опыт Великой Отечественной войны в новую эпоху полностью утратил свое значение и чем скорее его забыть, тем будет лучше для флота.

И здесь мы должны отметить исключительно важную роль С.Г.Горшкова, который воспрепятствовал распространению этих взглядов. А такая опасность была, если вспомнить, с какой легкостью отрицалось все, что не укладывалось в доктрину Н.С.Хрущева, не соответствовало его упрощенному подходу к решению важнейших вопросов строительства Вооруженных Сил.

Заслуга С.Г. Горшкова в том, что он как боевой адмирал и выдающийся военный теоретик не только понял, но и доказал, что опыт войны требует не буквального его повторения, а глубокого научного осмысления. Благодаря этому наша военно-морская наука смогла выработать новую систему морских операций, а силы флота отработать ее в практике оперативной подготовки и в ходе боевой службы.

К сожалению, ряд проблем, негативно влиявших на возможности ВМФ СССР в Великой Отечественной войне, окончательно не разрешены и се-



**Адмирал Флота Советского Союза  
С.Г.Горшков**

годня. На мой взгляд, самой критической и жизненно важной для флота, вернее - для государства, является проблема строительства флота, основанного на долгосрочном планировании. Этот урок войны сегодня забыт. А ведь всем еще памятливы годы, когда руководство РККА не ощущало потребности в ВМФ, отдавая основные приоритеты развитию армии и авиации.

Выделение из Наркомата обороны и создание Наркомата ВМФ дало флоту некоторую самостоятельность, но только усилило непонимание его места и роли в будущей войне. Представители правительства, курирующие ВМФ, его проблемами не занимались и его интересы не отстаивали. Получалось порой, что скорее принимались аргументы не руководства ВМФ с обоснованием строительства флота, соответствующего характеру будущей войны, а мнение руководства Наркомата судостроения. Таким образом, предлагалось строить флот не в соответствии с взглядами на его применение, а исходя из возможности промышленности. К сожалению, такой подход в определенной степени сохранялся и при рассмотрении первой программы послевоенного строительства флота, хотя только

что полученный опыт войны уже давал ответы на многие вопросы.

Самый главный урок прошлых лет состоит в том, что к началу войны реализовать кораблестроительную программу не удалось. Мало того, ввиду угрозы приближающейся войны с 1940 г. она стала сворачиваться. Позднее, уже после войны, пришло понимание необходимости для страны мощного океанского флота, и он - океанский, ракетно-ядерный - был создан. Многие годы советский океанский ВМФ обеспечивал безопасность страны с океанских и морских направлений, являлся фактором стабильности в мире.

Военно-Морской Флот был и всегда будет необходим России. События, которые потребуют его использования, могут возникнуть неожиданно. Они не должны застигнуть флот врасплох. Чтобы этого не случилось, мы должны сегодня строить такой флот, который может потребоваться завтра.

Флот России необходим прежде всего для того, чтобы войны не было как таковой, и только потом для того, чтобы победить в войне, если она возникнет. Парадокс в том, что хороший флот чаще всего заранее обречен на отсут-



**ТАКР «Петр Великий»**

ствие побед. Ведь если он хорош, то войны может не быть. А если он слаб, то окажется не способен решить возложенные на него задачи.

А наша задача состоит в том, чтобы у России всегда был сильный Военно-Морской Флот.

**Адмирал флота В.КУРОЕДОВ,  
Главнокомандующий ВМФ РФ**



## СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ НА ЗАЩИТЕ МОРСКИХ КОММУНИКАЦИЙ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Великая Отечественная война явилась суровым испытанием для Северного флота (СФ). Военные действия распространились на значительные районы Арктики, считавшиеся ранее недосыгаемыми для врага, наши северные морские коммуникации оказались под его ударами. Действия немецких подводных лодок, рейды надводных кораблей и полеты авиации охватили всю западную часть Северного морского пути (СМП) до пролива Вилькицкого. Отдельные действия предпринимались противником против полярных портов и станций.

На Северном морском театре определились две группы сообщений: внешние, по которым осуществлялись перевозки грузов из Англии и США в северные порты Советского Союза, и внутренние, по которым обеспечивалось пополнение и снабжение Северного флота, 14-й армии и связь Кольского полуострова с центральными районами страны и Северным морским путем.

В ходе войны немецко-фашистское командование постоянно наращивало силы для воздействия по нашим морским коммуникациям, расширяло районы действий. Так, если в начале войны в базах Северной Норвегии противник имел всего шесть подводных лодок (ПЛ), то позднее на Северном театре их действовало от 16 до 39. В декабре 1941 г. в Киркенес прибыло пять эскадренных миноносцев, в январе — феврале 1942 г. в базы Северной Норвегии были перебазированы линейный корабль "Тирпиц", легкий и три

тяжелых крейсера (корт "Адмирал Шеер", корт "Хиппер", корт "Лютцов", корт "Кельн"), около 20 эскадренных миноносцев, а в марте 1943 г. еще и линейный корабль "Шарнхорст". К началу 1943 г. гитлеровцы концентрировали на аэродромах Норвегии и Финляндии около 500 самолетов. Сам факт сосредоточения их в базах Северной Норвегии создавал угрозу как внешним, так и внутренним нашим коммуникациям.

Защита внешних коммуникаций в своей операционной зоне была одной из основных задач СФ в ходе всей войны, а во время прохождения конвоев становилась главной.

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.

Первый союзный конвой в составе шести транспортов прибыл из Англии в Архангельск 31 августа 1941 г. До ноября 1942 г. все конвои, идущие в СССР, имели литерное обозначение PQ, а идущие из Советского Союза — QR и порядковый номер. С декабря 1942 г. конвои обозначались соответственно JW и RA. Порядковый номер начинался с 51-го.

Встреча союзных конвоев с кораблями СФ осуществлялась в точке, расположенной примерно в 200 милях от Кольского залива, где советские корабли принимали группы транспортов и проводили их 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.

Здесь надо отметить, что рассчитывая на молниеносное завершение войны, а также на быстрый захват Мурманска, немцы не готовились к ударам по нашим морским коммуникациям на Севере и в 1941 г. почти не оказывали противодействия союзным конвоям (за исключением случая 20 декабря, когда немецкая авиация атаковала конвой на подходах к острову Кильдин). В результате за 1941 г. из





**Командующий Северным флотом в годы войны адмирал А.Г.Головко**

100 транспортных судов и 74 кораблей охранения, проходивших по трассе, не погибло ни одного.

Но после того как немецко-фашистский план захвата Мурманска провалился, противник с марта 1942 г. начал систематически противодействовать союзным конвоям. В этом участвовали в основном подводные лодки и авиация, а в некоторых случаях и надводные корабли эскадренных миноносцев.

Проводка и обеспечение внешних конвоев, начиная с PQ-13 (март 1942 г.), планировались и велись в форме операций при высоком уровне тактического, оперативного, а в отдельных случаях и стратегического взаимодействия между разнородными силами СФ и силами английского флота (частично и флота США). Все вопросы организации взаимодействия с флотами союзников в интересах обеспечения проводки конвоев решались Главным морским штабом через английскую и американскую военно-морские миссии, находившиеся в Мурманске, Архангельске и Полярном.

Обеспечение проводки союзных конвоев к востоку от меридиана 20° вост. долготы ложилось на Северный флот. С получением сведений о выходе конвоя из Англии или Исландии штаб флота приступал к развертыванию выделенных сил.

Первой вылетала разведывательная авиация с задачей обеспечения конвоя разведывательными и гидрометеорологическими сведениями. Воздушная разведка велась в двух направлениях: вдоль северного побережья Норвегии и в сторону моря до острова Медвежий включительно. Полученные данные о передвижении сил противника и дислокации его авиации, о состоянии погоды и границах льда на трассе передавались через военную миссию союзников английскому адмиралтейству, которое на основании этих сведений окончательно определяло маршрут движения конвоя. Одновременно бомбардировщики и штурмовики Северного флота совместно с армейской авиацией наносили удары по вражеским аэродромам в Северной Норвегии и Финляндии. На подходах к базам противника развертывались подводные лодки, которые должны были своевременно сообщать о выходе фашистских надводных кораблей в море и наносить по ним удары.

С подходом конвоя к западным границам операционной зоны СФ для усиления противолодочной и противовоздушной обороны транспортов высылались подкрепление из эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей и тральщиков. С воздуха конвой прикрывала морская авиация: в светлое время суток 6-8 самолетов непрерывно барражировали над конвоем. Одновременно на аэродромах находились в повышенной готовности ударные группы истребителей.

На подходах к нашему побережью большинство конвоев разделялось на мурманскую и беломорскую группы. Первую продолжали охранять корабли океанского эскорта, к которым присоединялись наши тральщики, сторожевые корабли и катера. Обеспечение перехода беломорской группы, как правило, возлагалось на корабли Северного флота. Они конвоировали транспорты либо до портов назначения в Белом море, либо до кромки льда, откуда проводку судов осуществляли ледоколы. На выходах из Кольского залива и горла Белого моря усиливалась дозорная служба, противолодочные корабли и самолеты вели поиск подводных лодок, развертывались резервные корабли охранения и спасательные суда для поиска отставших судов конвоя и оказания им помощи. На побережье у входа в Кольский залив, у Новой Земли и горла Белого моря повышалась готовность береговой артиллерии. В местах, где имела высокая минная опасность, производилось контрольное траление фарватеров и поиск плавающих мин. Порты разгрузки прикрывались истребительной



авиацией флота, а также силами и средствами ПВО страны.

Истребительное прикрытие являлось самым надежным средством защиты конвоев от атак самолетов противника, но организовать его, особенно на значительном удалении от берега, было трудно. Помимо нехватки самолетов в 1941 - 1942 гг., положение осложнялось тем, что большинство наших истребителей имели ограниченный радиус действия и могли прикрывать конвои лишь вблизи побережья до 100 миль. Только ограниченное число истребителей Пе-3 имели тактический радиус действия около 200 миль. Для прикрытия конвоев на большем удалении иногда использовались самолеты Ил-4 и "Бостон". При этом кроме непосредственного прикрытия конвоев практиковалось патрулирование истребителей вдоль побережья Северной Норвегии для заблаговременного перехвата самолетов противника.

В конце мая 1942 г. на переходе из Исландии в Советский Союз находился конвой PQ-16. В течение шести дней он подвергался непрерывным атакам самолетов и подводных лодок противника и потерял семь судов. В зоне действия СФ охранение конвоя было усилено нашими эскадренными миноносцами и самолетами. Для встречи и конвоирования судов боевые корабли совершили 67 выходов в море, а авиация — около 2000 самолетовылетов. Мурманская группа конвоя на подходах к Кольскому заливу была атакована 75 немецкими самолетами. В воздушных боях наши истребители сбили 10 самолетов. В результате конвой в зоне ответственности СФ потерь не имел. В эти дни, прикрывая конвой, в воздушном бою погиб один из прославленных летчиков Великой Отечественной войны Герой Советского Союза Б.Ф.Сафонов. Он лично сбил 30 мая 1942 г. три вражеских бомбардировщика. Б.Ф.Сафонову, одному из первых, было присвоено звание дважды Героя Советского Союза (посмертно).

В июле 1942 г. английское адмиралтейство нарушило установившийся порядок проводки конвоев, что привело к тяжелым последствиям. 27 июня из Исландии вышел конвой PQ-17, в который входили 34 транспорта (в том числе два советских), 3 спасательных судна и 21 корабль охранения. Немецко-фашистское командование развернуло на его пути значительное количество подводных лодок. На аэродромах Северной Норвегии были подготовлены крупные силы бомбардировочной и торпедоносной авиации. С задачей разгрома конвоя 2 июля

вышла эскадра, состоявшая из линейного корабля "Тирпиц", тяжелых крейсеров "Лютцов", "Адмирал Шеер", "Адмирал Хиппер" и 12 эскадренных миноносцев. Английское адмиралтейство, узнав о выходе германской эскадры в море, отдало приказ кораблям ближнего прикрытия и эскадренным миноносцам охранения возвратиться, а транспортам рассеяться и следовать в советские порты самостоятельно. Фашистские подводные лодки и авиация, воспользовавшись отсутствием организованной противолодочной и противовоздушной обороны, в течение нескольких дней преследовали транспорты и 23 из них потопили. На пути следования немецкой эскадры к конвою были развернуты 5 советских подводных лодок. Подводная лодка К-21, командиром которой был капитан 2 ранга Н.А. Лунин, в районе острова Ингей обнаружила фашистские корабли и, сблизившись с "Тирпицем", произвела четырехторпедный залп. Германское командование, считая, что его замысел преждевременно раскрыт, отозвало свою эскадру в норвежские шхеры, что, по всей вероятности, предотвратило окончательный разгром конвоя. В сложившейся обстановке корабли Северного флота и его авиация оказывали транспортам конвоя всемерную помощь. Самолеты-разведчики и истребители вылетали на поиск транспортов и их прикрытие. Так, с 6 по 12 июля только с одного аэродрома восточной части Кольского полуострова было произведено 329 самолетовылетов. На поиск транспортов и их охранение были посланы эскадренные миноносцы "Гремящий", "Грозный", "Сокрушительный", "Куйбышев" и "Урицкий", а также тральщики и спасательные суда, но все эти меры не могли исправить положение. Потопленные суда унесли с собой на дно 3350 автомашин, 430 танков, 210 бомбардировщиков и около 100 тыс. т других грузов. Из состава конвоя спаслись в основном те суда, которые укрылись в бухтах и заливах Новой Земли и экипажи которых проявили героизм в борьбе за живучесть своих судов.

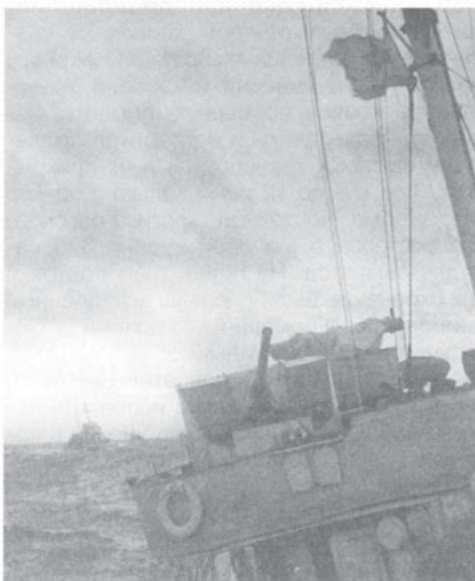
В начале сентября 1942 г. из Исландии в Советский Союз вышел конвой PQ-18 в составе 40 судов, из них 6 советских. Конвой обеспечивало более 50 кораблей охранения, в том числе 4 крейсера и 16 эскадренных миноносцев. Впервые в охранение был включен конвойный авианосец. И все же конвой атаковали 17 подводных лодок и более 330 самолетов, а на последнем участке пути немцы увеличили число самолетов, одновременно участвовавших в налетах. Однако в результате воздействия сил Северного



флота, даже несмотря на уход авианосца, противник нес большие потери, что в принципе и спасло конвой.

Всего из состава конвоя немецкой авиации и подводным лодкам удалось потопить 13 транспортов, из них в зоне Северного флота был потоплен лишь один. При этом противник потерял 4 подводные лодки и 41 самолет, а более 20 самолетов было уничтожено нашими летчиками на аэродромах.

Активизация авиации противника и близкое расположение его аэродромов к Мурманску вызывали опасения командования флота за пребывание судов конвоев в портах. Уже первые налеты авиации противника на конвой и на Мурманск выявили слабость нашей противовоздушной обороны и потребовали дополнительных мер по надежному прикрытию порта и конвоев в море, а также по уничтожению неприятельских самолетов на аэродромах. С этой целью Северному флоту были переданы в оперативное подчинение 122-я авиационная дивизия ПВО страны и 36-я авиационная дивизия. На время



**В Баренцевом море**

операции по обеспечению проводки очередного конвоя ВВС Карельского фронта и Архангельского военного округа переходили в подчинение ВВС СФ. Так, перед операцией по обеспечению конвоев PQ-17 и QP-13 в распоряжении командующего ВВС СФ генерал-майора А.А. Кузнецова находилось около 150 самолетов, а перед операцией по обеспечению следующих конвоев (PQ-18 и QP-14) — с приданными силами их было уже около 300. В результате авиация противника встречала в зоне наших баз все возрастающее

сопротивление и переносила свои действия дальше в море.

Перерывы в движении союзных конвоев летом и осенью 1942 г. привели к необходимости действовать одиночными транспортами без охранения. Так, еще в августе 1942 г. два советских транспорта «Фридрих Энгельс» и «Беломорканал» успешно совершили самостоятельный переход из Исландии на остров Диксон одиночным порядком, положив начало последующему переходу одиночных судов. Такая форма судоходства была рискованной, так как обеспечивать безопасность плавания одиночных транспортов можно было лишь частично, встречая и выводя их из пунктов погрузки (выгрузки) эскадренными миноносцами и тральщиками; в определенной мере использовались с этой целью и подводные лодки, развернутые в 250 милях к северу от мыса Нордкап. Наиболее эффективной мерой обеспечения переходов одиночных транспортов явилась скрытность их выхода и движения. Из 40 транспортов (27 советских) погибло 10 (6 союзных и 4 советских), т.е. 25%. С марта 1943 г. в связи с выявлением противником маршрутов перехода одиночных транспортов их движение на внешних коммуникациях прекратилось.

После возобновления движения союзных конвоев Северный флот для каждого из них выделял более 40 боевых кораблей и вспомогательных судов и до 2 авиационных дивизий.

В январе и феврале 1943 г. на Севере прошло несколько конвоев с сильным охранением. Потерь в транспортах не было. Только конвой RA-53, вышедший из Мурманска 1 марта 1943 г., потерял три транспорта.

К этому времени на Северный флот поступило более 200 отечественных самолетов различных типов, что позволило завоевать господство в воздухе. Авиация систематически наносила удары по вражеским аэродромам, причиняя большие потери немецкой авиагруппе. Увеличилось также число наших противолодочных самолетов и кораблей, вооруженных гидроакустическими приборами. Наиболее полноценными кораблями для охранения конвоев, и в частности для борьбы с подводными лодками, были эскадренные миноносцы. После перехода Северным морским путем из Тихоокеанского флота лидера «Баку» и эскадренных миноносцев «Разумный» и «Разъяренный» в составе Северного флота была сформирована бригада миноносцев, первым командиром которой стал капитан 1 ранга П.И.Колчин. Все корабли вскоре были



оборудованы новой гидроакустической аппаратурой и успешно вели борьбу с подводными лодками.

Общая обстановка в 1943 г. характеризовалась снижением активности противника. Потери союзных конвоев за это время составили 4 транспорта. Это объяснялось прежде всего ослаблением бомбардировочной и торпедоносной авиации врага в результате понесенных потерь и переброски части самолетов на другие участки советско-германского фронта. Сказывалось также усиление защиты конвоев как со стороны союзников, так и Северного флота.

Обеспечивая проводку внешних конвоев, флотская авиация усиливала удары по аэродромам и базам противника, отражала налеты его авиации на порты, осуществляла воздушное прикрытие конвоев в море, вела поиск подводных лодок и мин впереди по курсу конвоя и на подходах к базам. Так, с 30 декабря 1942 г. по 3 января 1943 г. для обеспечения конвоя JW-51B авиация флота произвела 247 самолетовылетов, из них 144 — на прикрытие конвоя и перехват самолетов противника, 44 — на бомбардировку аэродромов, 8 — на разведку и 6 — на поиск подводных лодок и мин.

В 1944 г. активность немецких сил на внешних морских сообщениях продолжала снижаться, хотя подводные лодки все еще угрожали морским сообщениям. Их количество в северо-норвежских водах колебалось от 18 до 37.

В то время как силы противника постепенно уменьшались, силы Северного флота росли. В течение года флот получил 6 подводных лодок, 2 тральщика, 32 торпедных и 62 противолодочных катера.

В августе 1944 г. по договоренности между правительствами США, Англии и СССР в счет репараций с Италии Северному флоту были переданы во временное пользование английские и американские корабли: линейный корабль, крейсер, 9 эскадренных миноносцев и три подводные лодки. Это пополнение позволило сформировать в составе флота эскадру, командующим которой был назначен контр-адмирал В.А. Фокин. Если линейный корабль и крейсер не сыграли особой роли в боевых действиях, то эскадренные миноносцы активно участвовали в охране конвоев и в борьбе с подводными лодками.

Всего в 1944 г. в северные советские порты прибыло 9 союзных конвоев, в составе которых было 248 транспортов. Гитлеровцы не смогли нанести им существенных потерь. Фашистские подводники за весь год потопили 6 транспортов и

3 корабля охранения, сами же потеряли 13 лодок.

В 1945 г. по внешним морским путям продолжались перевозки грузов в счет поставок союзников по ленд-лизу в Мурманск и Архангельск. До мая 1945 г. союзные конвои шли регулярно. В северные порты прибыло 5 конвоев и убыло столько же.

Главную опасность для союзных конвоев в период 1944-1945 гг. представляли немецкие подводные лодки, основным районом действий которых стала прибрежная полоса от полуострова Варангер до Иоканьги. В этом районе постоянно находились до 4 ПЛ противника, а в период перехода союзных конвоев до 10—12. Поэтому при решении задач охраны конвоев основные усилия флота были направлены на борьбу с немецкими подводными лодками, благодаря чему потери удалось свести до минимума. Из состава союзных конвоев в 1945 г. немецкие подводные лодки потопили 4 транспорта и 5 кораблей охранения.

Всего в северные порты прибыл 41 конвой из 738 транспортов общим тоннажем более 2 млн. т. В то же время было сформировано и отправлено 36 конвоев из 726 транспортов с сырьем и грузами для военной промышленности союзных стран. Для обеспечения конвоев Северным флотом было произведено 1347 выходов боевых кораблей, потери транспортов из состава внешних конвоев в операционной зоне флота за всю войну составили около 6%.

Наряду с защитой внешних коммуникаций Северный флот выполнял защиту и своих внутренних коммуникаций, основными из которых являлись:

Кольский залив - Белое море протяженностью 440 миль, позволявшая обеспечивать пополнение и снабжение Северного флота и 14-й армии;

Кольский залив - полуострова Средний и Рыбачий протяженностью 45 миль, по которой осуществлялись перевозки, связанные с питанием частей 14-й армии Карельского фронта и Северного оборонительного района;

Белое море - Арктика протяженностью до мыса Челюскин 1600 миль, являвшаяся частью СМП и связывавшая порты Белого моря с опорными пунктами флота.

Значение этих коммуникаций особенно возросло после того, как противнику удалось в сентябре 1941 г. перерезать Кировскую железную дорогу и Беломорско-Балтийский канал, что значительно ухудшило связь Кольского полуострова с центральными районами страны.



Чтобы защищать эти коммуникации, командование Северного флота оборудовало отстойные пункты, где в случае опасности могли бы укрыться транспорты. Для прикрытия отстойных пунктов устанавливались береговые и зенитные ба-



**Катера морские охотники гвардии капитана 3 ранга С.ЗЮЗИНА на подходе к месту высадки. 1944 г.**

тарей, в восточной части Кольского полуострова, было ускорено строительство аэродромов. Развертывались дополнительные радио-, радиолокационные и радиопеленгаторные станции, посты связи и наблюдения.

Для создания благоприятного оперативного режима потребовалось значительное увеличение состава сил флота. В короткие сроки оно было осуществлено за счет мобилизации и вооружения судов гражданских организаций. На 1 марта 1942 г. Северному флоту было передано 221 мобилизованное судно, 25 из них использовались как сторожевые корабли, 30 — как тральщики, 35 — как сторожевые катера.

С целью улучшения защиты морских перевозок еще в июне 1941 г. в Иокангье создается военно-морская база. В августе Беломорская ВМБ была реформирована в Беломорскую военную флотилию, оперативно подчиненную Северному флоту. Одной из основных ее задач являлось обеспечение безопасности плавания кораблей и транспортов в границах флотилии, особенно в Арктику и обратно.

Для защиты судоходства в Арктике и юго-восточной части Баренцева моря, где не имелось ни баз, ни аэродромов, ни береговой обороны, в сентябре 1941 г. был создан Северный отряд, в состав которого включили четыре сторожевых корабля, группу полярной авиации под командованием известного полярного летчика И.П.Мазурика и четыре береговые батареи.

Из-за недостатка сил большинство конвоев, в которые обычно входили 1-4

транспорта, имели лишь по одному, максимум по два корабля охранения (главным образом сторожевики, тральщики, сторожевые катера). Тем не менее эти небольшие корабли успешно справлялись с задачами эскортирования. Их экипажи смело вступали в бой с превосходящими силами противника и вели его до последнего снаряда, проявляя высокие образцы мужества и героизма.

В 1941 г. Северный флот обеспечил проводку по внутренним коммуникациям 135 конвоев (260 транспортов). При этом было потеряно всего 3 судна.

Начиная с 1942 г., немецко-фашистское командование постепенно распространило действия своих сил на наши внутренние коммуникации вплоть до пролива Вилькицкого.

Повышение активности вражеских подводных лодок в Арктике и распространение минной угрозы заставило советское командование увеличить силы, оборонявшие западный сектор Арктики, принять ряд дополнительных мер по оборудованию театра, организации разведки и дозорной службы, усилению противолодочной, противовоздушной и противоминной обороны. В августе 1942 г. была создана на Новой Земле военно-морская база с основным пунктом базирования в губе Белушья. Несмотря на суровые условия, Новоземельская военно-морская база, обеспечивая базирование кораблей и самолетов, стала важным промежуточным пунктом на внешних и арктической коммуникациях. Аэродромы создавались на всем протяжении арктической коммуникации — от Архангельска до Диксона. Посадочные площадки оборудовались не только на берегу, но и на льду. Для усиления воздушной разведки, борьбы с вражескими подводными лодками и минной опасностью на Север был переброшен с Каспийского моря 22-й разведывательный авиационный полк в составе 32 самолетов МБР-2.

Задачу защиты своих коммуникаций флот с начала и до конца войны решал двумя способами: путем обеспечения самостоятельного перехода одиночных транспортов или проводкой транспортов в конвоях. Самостоятельный переход одиночных транспортов осуществлялся главным образом в прибрежных или закрытых районах театра (например, в Белом море) в условиях благоприятного оперативного режима, обеспечиваемого повседневной деятельностью флота. Иногда этот способ применялся из-за недостатка кораблей охранения.

Для проводки наиболее важных арктических конвоев из Архангельска в порты



Арктики и обратно обеспечивающие действия флота, как правило, планировались и проводились как операции (в то время они носили название "конвойных операций").

В борьбе с подводными лодками, надводными кораблями и минной опасностью, особенно в районе военно-морских баз и опорных пунктов, важную роль играли корабельные дозоры. Они развертывались по мере роста корабельного состава флота и расширения его операционной зоны на восток. Первые дозоры были выставлены в районе главной базы флота Полярное и Иоканьгской базы, затем в районе Святой Нос, Канин Нос и в горле Белого моря.

С появлением вражеских подводных лодок в юго-восточной части Баренцева моря корабельные дозоры были установлены у Новой Земли в районе губы Белушья и на подходах к проливам Карские Ворота и Югорский Шар.

Размеры театра и состав сил и средств 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 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.

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.

Наиболее эффективными способами противолодочной обороны были патрулирование самолетов и кораблей в районах активных действий фашистских лодок и конвоирование транспортов. Надводные корабли вели систематический поиск подводных лодок на подходах к военноморским базам и портам и особенно тщательно перед выходом в море конвоев или с подходом их к месту назначения. В поиске участвовало одновременно 3—6 катеров и 2—3 сторожевых корабля или эскадренных миноносца. Производился он в течение нескольких часов и в разное время суток.

После того как в августе 1942 г. тяжелый крейсер "Адмирал Шеер" прошел в

Карское море, в противолодочной обороне Арктики началось использование подводных лодок Северного флота. Перед ними ставилась задача перехватывать противника севернее Новой Земли. Здесь, в районе мыса Желания в 1942 г. была определена позиция, которая обслуживалась большими и средними лодками.

28 августа 1943 г. подводной лодкой С-101 под командованием командира дивизиона капитан 3 ранга П.И.Егорова была обнаружена подводная лодка противника. Вражеская субмарина шла из Карского моря в надводном положении. Егоров, сблизившись с ней на дистанцию 6 каб., произвел трехторпедный залп. В перископ было видно, как в средней части вражеской лодки взметнулся столб воды и дыма. Так была потоплена немецкая лодка U-639.

На некоторых участках внутренних коммуникаций, в том числе и в Арктике, особую угрозу представляли плавающие мины, число которых с каждым годом увеличивалось. Так, если в 1941 г. в операционной зоне Беломорской флотилии было обнаружено 127 плавающих мин, то в 1942 г. — в два раза больше. Это потребовало от командования флота развертывания постов противоминного наблюдения, систематического траления фарватеров, поиска и уничтожения плавающих мин и проводки судов за тралами. Для обнаружения плавающих мин использовались авиация, корабельные дозоры, посты противоминного наблюдения и корабли охранения в конвоях. Однако огромная протяженность коммуникаций и нехватка тральщиков исключали возможность систематического траления даже наиболее опасных в минном отношении фарватеров. Поэтому в зависимости от обстановки приходилось постоянно перебрасывать эти корабли из одного опасного района в другой.

В первый период войны по внутренним морским коммуникациям прошло в 562 конвоях 910 транспортов. Несмотря на активное противодействие противника, особенно его подводных лодок, потери в судах и боевых кораблях на внутренних коммуникациях оказались незначительными. Начиная с 1943 г., борьба на внутренних коммуникациях стала носить более напряженный характер. Немецко-фашистское командование предприняло отчаянную попытку нарушить судоходство в районе Кольского залива и на подходах к нему. Бомбардировочная авиация противника стремилась сорвать нормальную работу Мурманского порта. Особенно активно фашистская авиация действовала в



## ВРЕМЯ И ФЛОТ

Мотовском заливе и в пунктах разгрузки на полуострове Рыбачий. Но уже летом 1943 г. авиация Северного флота и Карельского фронта завоевала господство в воздухе, в результате чего во втором полугодии действия вражеских самолетов на северных морских сообщениях резко снизились.

Что касается вражеских подводных лодок, то они также резко увеличили свою активность в Карском море начиная



На боевой вахте

с сентября 1943 г. Действуя группами, они потопили четыре транспорта, тральщик и гидрографическое судно, обстреляли некоторые зимовки наших полярников, поставили мины у острова Диксон и на других узлах внутренних коммуникаций. Эти угрозы потребовали проведения дополнительных мероприятий, в результате фашистские подводные лодки так и не смогли нарушить движение по нашим северным морским коммуникациям. За 1943 г. по внутренним коммуникациям было проведено 432 конвоя (796 транспортов).

К началу навигации 1944 г. были приняты меры к усилению защиты морских перевозок. Увеличившееся число кораблей позволило организовать круговое охранение конвоев в одну, а затем и в две линии. Кроме того, появилась возможность включать в состав конвоев поисково-ударные группы, которые, не будучи связаны необходимостью занимать определенное место в общем порядке, имели большую свободу маневра. Они вели поиск и преследование обнаруженных под-

водных лодок противника, при необходимости отрываясь от конвоя, с которым оставались корабли непосредственного охранения.

Увеличение самолетного парка позволило шире привлекать авиацию к обеспечению проводки конвоев, в том числе к поиску подводных лодок и плавающих мин. В 1944 г. для выполнения этой задачи было произведено 296 самолетовылетов (в 1943 г. — 130). В случае обнаружения лодок и плавающих мин конвои меняли курс и обходили опасные районы.

В арктическую навигацию 1944 г. на острове Диксон создается временная Карская военно-морская база, которая могла обеспечить действия большего числа боевых кораблей и использовать против вражеских подводных лодок и надводных кораблей большее число самолетов. Одновременно на острове Вайгач было организовано соединение Охраны водного района, которое обеспечивало охрану проливов Карские Ворота и Югорский Шар. С началом навигации в Арктике на Новую Землю, острова Диксон и Вайгач было переведено две трети всех кораблей Беломорской флотилии.

В отличие от 1943 г., когда к востоку от острова Диксон допускалось плавание одиночных судов без охранения, в 1944 г. плавание судов в Карском море проводилось только в конвоях. Для обеспечения перехода наиболее ценных судов и конвоев организовывались в каждом случае отдельные операции по защите своих морских сообщений. Так, в октябре-ноябре 1944 г. состоялась операция по выводу ледоколов из Арктики (конвой АБ-15), которые требовались для обеспечения плавания в Белом море.

Роль внутренних морских коммуникаций значительно возросла в связи с подготовкой и проведением Петсамо-Киркенесской операции. Морем приходилось перевозить сухопутные войска и личный состав частей флота, а также различные воинские грузы.

В 1944 г. на театре был выполнен большой объем боевого траления. Тральщики флота обследовали фарватеры в Белом море, на Северной Двине, в районе Новой Земли, а после освобождения Печенги и Киркенеса — в Варангер-фьорде. Большую опасность в этот период для судоходства на Севере представляли и немецкие подводные лодки. Из-за них конвои потеряли 3 транспорта и несколько вспомогательных судов и кораблей охранения. Гитлеровцы же недосчитались 16 подводных лодок.

Всего в 1944 г. на внутренних коммуникациях в Баренцевом, Белом и Карском



морях Северный флот провел 407 конвоев, насчитывавших 707 транспортов. Для обеспечения перевозок боевые корабли совершили 1481 выход. Для поиска вражеских подводных лодок и в целях противолодочной обороны авиация совершила 1116 самолетовылетов.

К началу 1945 г. обстановка на Северном морском театре значительно улучшилась, так как угрозы со стороны крупных надводных кораблей противника не существовало, а его авиация не проявляла активности. Соотношение сил на театре, за исключением подводных лодок, было в пользу Северного флота. Система базирования флота расширилась — в октябре 1944 г. была сформирована Печенгская военно-морская база; ВВС флота имели свыше 700 самолетов. Надо заметить, что немецкие подводные лодки продолжали действовать на коммуникациях Со-



**В боевом охранении**

ветского Союза до мая 1945 г. и даже после капитуляции Германии. В связи с потерей военно-морских баз во Франции, Бельгии, Нидерландах и в самой Германии в базы Норвегии в 1945 г. были переведены около 100 подводных лодок, в том числе до 37 — в ее северные порты.

В целом в ходе Великой Отечественной войны противнику не удалось добиться нарушения перевозок по нашим внутренним коммуникациям. За время войны по ним прошел 1471 конвой в составе 2568 транспортов, на которых были перевезены более 1 млн. 672 тыс. человек, 3863 орудия, 380 танков, 88 самолетов, 13566 автомашин и другие воинские грузы общим весом более 1,5 млн. т. Кроме этого, транспортным флотом было перевезено около 2 млн. т народнохозяйственных грузов. При этом Северный флот потерял 11 транспортов из состава внутренних конвоев, что составило 0,43% от общего числа проведенных транспортов.

О размахе повседневной деятельнос-

ти флота может дать представление рост сил флота. Для борьбы с подводными лодками использовались эскадренные миноносцы, которых в начале войны было 8, а в конце — 17; до войны было 15 сторожевых катеров, не оборудованных к тому же средствами радиолокации и гидроакустики, к концу войны их было 51, и почти все они были оборудованы новейшими техническими средствами. Перед войной на флоте отсутствовали большие охотники за подводными лодками, к концу войны их насчитывалось 45. Значительно выросли тральные силы. К началу войны в составе флота имелось всего два тральщика. Опыт войны еще раз подтвердил, что мины являются весьма эффективным оружием против морского судоходства, поэтому противоминная оборона требует заблаговременной подготовки сил и средств. В последний период войны противоминную безопасность на театре обеспечивали более 40 тральщиков и катеров-тральщиков, оснащенных новейшими образцами тралов. В системе обороны портов, баз, якорных стоянок и прибрежных коммуникаций значительную роль играла береговая артиллерия, число орудий которой в ходе войны увеличилось почти в четыре раза.

В ходе Великой Отечественной войны Северный флот приобрел богатый и разносторонний опыт ведения операций и боевых действий. Война показала, что чем совершеннее применяемые формы и способы борьбы, тем больше успех и тем меньше потери. И, наоборот, оперативные и тактические просчеты, шаблон, устаревшие способы действий, как правило, влекли за собой неоправданные потери и жертвы.

В заключение хотелось бы сказать, что подвиг североморцев в Великой Отечественной войне яркой страницей вошел в героическую историю советских Вооруженных Сил. Своими доблестными боевыми делами они приумножили славу нашего Военно-Морского Флота. Более 48 тысяч североморцев за доблесть и мужество, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, были награждены орденами и медалями, 85 наиболее отличившихся моряков, летчиков и морских пехотинцев стали Героями Советского Союза, а трое из них — удостоились этого звания дважды; десятки соединений, кораблей и частей были удостоены гвардейских званий и почетных наименований.

**Вице-адмирал М.АБРАМОВ,**  
**командующий Северным флотом**



## ПРИМЕНЕНИЕ СИЛ (ВОЙСК) ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА ПРИ ВЫСАДКЕ МОРСКИХ ДЕСАНТОВ В ВОЙНЕ С ЯПОНИЕЙ



В годы Великой Отечественной войны Тихоокеанский флот находился в стратегическом резерве. Однако, учитывая опасность выступления Японии против СССР, командование предпринимало все меры для повышения возможностей систем боевого, тылового и технического обеспечения флота. При этом особое место занимала организация разведки, к чему привлекались подводные лодки и морская авиация. План разведки регулярно уточнялся, а в 1942 г. его переработали с учетом достигнутых договоренностей с США по разграничению районов боевой деятельности и выполняли до начала войны с Японией. Кроме разведки, особое внимание уделялось организации противодесантной обороны.

Надо сказать, что Тихоокеанский флот годами готовился к морской войне, обороной военно-морских баз с суши командование почти не занималось. Эта задача была возложена на войска Дальневосточного военного округа (ДВО), однако и округ уделял ей незначительное внимание: ведь согласно довоенной доктрине в случае войны боевые действия предполагалось вести на

территории противника. Однако, учитывая печальный опыт Великой Отечественной войны, командование ТОФ приняло ряд срочных мер для укрепления сухопутной и противодесантной обороны военно-морских баз и побережья. Прежде всего это относилось к районам главной базы ТОФ, Владимиро-Ольгинской ВМБ и Северной Тихоокеанской флотилии, а с 24 августа 1941 г. аналогичные работы развернулись в остальных дальневосточных военно-морских базах и секторах обороны. В ходе этих работ предусматривалось строительство новых артиллерийских батарей, дотов, дзотов и опорных пунктов, а также противотанковых траншей и проволочных заграждений. Тем самым на подступах к военно-морским базам создавался фронт сухопутной и противодесантной обороны. При этом в план строительства вносились уточнения и изменения с учетом опыта обороны Севастополя, Одессы и Таллина. К концу 1943 г. возведение сухопутной и противодесантной обороны военно-морских баз в основном закончилось.

Одним из основных элементов противодесантной обороны в районах военно-морских баз флота были оборонительные минные заграждения. Уже с первых дней войны по решению народного комиссара ВМФ была создана минно-артиллерийская позиция в заливе Петра Великого и ставились оборонительные минные заграждения в районах военно-морских баз. Всего в ходе операции было выставлено 9105 мин и 1263 минных защитника. Здесь надо признать, что впоследствии это вызвало дополнительное напряжение в действиях сил флота, так как выявилась необходимость осмотров минных заграждений и траления объявленных фарватеров, потому что под действием господствующих юго-восточных ветров, сильных течений и резких изменений



уровня воды мины срывались с якорей и всплывали. Однако в целом минные заграждения сыграли положительную роль.

В 1944 г. на основании постановления Государственного комитета обороны (ГКО) о создании морской пехоты как отдельного рода сил ВМФ на ТОФ приступили к формированию дивизии морской пехоты для обороны главной базы, полка морской пехоты в Советской Гавани и по одному батальону во Владимиро-Ольгинской и Петропавловской базах. Эти части морской пехоты были способны решать задачи не только по обороне военно-морских баз, но и вести в ходе войны с Японией активные десантные действия.

Однако этим действия Тихоокеанского флота в годы Великой Отечественной войны не ограничивались. Флот постоянно готовил и отправлял резервы для пополнения войск и сил на западном стратегическом направлении. Так, уже в октябре 1941 г. приступили к формированию морских стрелковых бригад, а всего в действующую армию было направлено более 140 тыс. хорошо обученных и подготовленных моряков-тихоокеанцев. Тихоокеанский флот



**Моряки-десантники в порту Расин**

оказал также существенную помощь действующим флотам, направляя в их состав боевые корабли и подводные лодки вместе с личным составом. Так, в 1942-1943 гг. из Владивостока и Петропавловска-Камчатского в Полярный совершили переход шесть подводных лодок из состава подводных сил ТОФ. Пройдя два океана и шесть морей, пролив в море в общей сложности более

90 суток, подводные лодки весной 1943 г. прибыли в Полярный, одна из них (Л-16) во время перехода погибла. Уже в первых боевых походах прибывшие с ТОФ подводные лодки показали отличные результаты. С-56 была удостоена гвардейского звания и награждена орденом Красного Знамени, С-51 стала краснознаменной, а командиры этих лодок Г.И.Щедрин, И.Ф.Кучеренко стали Героями Советского Союза.

На Северный флот ушли с ТОФ также лидер и два эсминца, на Черноморский флот по железной дороге было переброшено 10 малых подводных лодок и 6 катеров - морских охотников.

В эти годы командование Тихоокеанского флота продолжало вести интенсивную оперативную и боевую подготовку. Причем, если в предвоенный период и с началом войны оперативная и боевая подготовка предполагала решение свойственных флоту задач преимущественно по обороне побережья Дальнего Востока, то с начала 1944 г. ее содержание изменилось в сторону подготовки органов управления и сил к десантным действиям. Только в 1944 г. флот провел девять десантных учений с участием сухопутных войск. Особенно же десантная подготовка активизировалась с созданием морской пехоты.

В ходе подготовки к боевым действиям против сосредоточенной у границ СССР мощной группировки японских войск Тихоокеанскому флоту, взаимодействующему с 1-м Дальневосточным фронтом, была поставлена при проведении Маньчжурской стратегической наступательной операции задача овладеть важными районами, отдельными портами, базами со стороны моря с целью завершения окружения войск противника на Маньчжурском и Корейском плацдармах. Другими направлениями действий считались оборона Северного Сахалина и Камчатки, а в дальнейшем очищение от японских войск Южного Сахалина и Курильских островов, а также недопущение действий японского флота против Дальневосточного побережья.

Амурская флотилия, оперативно подчиненная 2-му Дальневосточному фронту, должна была оказать содействие сухопутным войскам в форсировании водных преград и наступлении на



## ВРЕМЯ И ФЛОТ

Сахалинском и Сунгарийском операционных направлениях.

Кампания советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке проходила с 9 августа по 2 сентября 1945 г. СССР сосредоточил здесь следующие силы: личный состав – 1747465 чел.; орудий и минометов – 29835; танков и САУ – 5250; боевых самолетов – 5171. При этом боевой состав ТОФ насчитывал 78 подводных лодок (ПЛ), 100 надводных кораблей (НК), 250 боевых катеров, 1549 самолетов. Амурская флотилия имела 120 речных кораблей и катеров.

Группировка ВС Японии имела: личный состав – свыше 1000000 чел.; орудий и минометов – 6640; танков и САУ – 1215; боевых самолетов – 1907.

В ходе кампании были проведены следующие операции: Маньчжурская стратегическая наступательная операция (9 августа – 2 сентября); Южно-Сахалинская наступательная операция (11-25 августа); Курильская десантная операция (17 августа – 1 сентября). Все операции объединялись единым замыслом, проводились практически одновременно в течение августа, что создавало определенные организационные трудности.

Тихоокеанский флот различным составом сил принимал участие в ходе всей кампании в форме морских десантных операций (МДО) и десантных действий.

Различные по содержанию, месту и времени проведения, они имели ряд общих черт, а именно:

подготовка операций проводилась в соответствии с "Временным наставлением по ведению морских операций", которое поступило на флот только к началу августа 1945 г. и внедрить его просто не успели;

из-за недостатка времени, обусловленного стремительным наступлением наших сухопутных войск, подготовка и высадка десантов имела несколько необычный характер, когда нарушалась последовательность этапов проведения десантных действий.

С началом военных действий с Японией в течение 9-10 августа ВВС Тихоокеанского флота нанесли массированные удары по портам Северной Кореи, а затем с 11 по 21 августа были высажены морские десанты в ее портах:

Юки (Унги), Расин (Наджин), Сейсин (Чхонджин), Окецин (Косон), Гензан (Вонсан).

Опыт проведения морской десантной операции на этом направлении показал, что решающее значение имеет первый этап – завоевание господства на море и воздухе.

В течение двух суток (9-10 августа) авиация флота сделала 616 самолетовых вылетов. Одновременно торпедные катера совершили набеговые действия с целью нанесения поражения боевым кораблям противника и уничтожения его транспортов. В результате удалось завоевать господство в воздухе и ослабить вражескую оборону в районах высадки, что и предопределило успех всей операции. Например, для десанта в Юки было выделено около тысячи человек, которых поддерживали два фрегата, тральщик, торпедные и сторожевые катера.

Понимая значение Расина как крупнейшего порта Кореи на восточном побережье, командующий флотом принял решение при высадке десанта и захвате порта и города уберечь их от разрушения, лишить противника возможности использовать порт для эвакуации войск из Кореи, затем использовать Расин для базирования своих легких сил и авиации.

Утром 12 августа в порт Расин с двух больших охотников была высажена рота разведывательного отряда береговой обороны. Преодолев сопротивление охраны порта, в течение часа десант полностью овладел портом. Основной десант в составе батальона морской пехоты высадился в Расин 13 августа.

Наиболее значительным по масштабам был десант по овладению портом и городом Сейсин, который по составу участвующих войск и сил можно квалифицировать как оперативно-тактический.

Для проведения операции привлекались: отдельный батальон морской пехоты (в первом эшелоне), бригада морской пехоты (во втором эшелоне) и стрелковая дивизия фронта (третий эшелон); 40 боевых кораблей и катеров, 19 десантных кораблей и транспортов; авиационная группировка прикрытия и поддержки десанта в составе 188 бомбардировщиков и 73 истребителей.



Заручившись разрешением главного командующего войсками на Дальнем Востоке Маршала Советского Союза А.М.Василевского, командующий ТОФ адмирал И.С.Юмашев решил захватить Сейсин силами флота, полагая, что японцы серьезного сопротивления не окажут. Однако, изучая сегодня архивные документы, можно сделать вывод, что этот расчет привел к тактической ошибке: бой за высадку должным образом организован не был, прогноз развития обстановки не производился.

К моменту высадки наших первых десантников в Сейсине находился сравнительно небольшой японский гарнизон численностью около 3000 человек, однако со второй половины 13 августа гарнизон начал пополняться частями, отступавшими с севера и направлявшимися на западную окраину города, что не учитывалось при организации десанта. В результате разведгруппе до похода основных сил пришлось вести бой с превосходящими силами противника, неся большие потери.

14 августа при огневой поддержке отряда кораблей в торговом порту с боем был высажен десант первого эшелона в составе 355-го отдельного батальона морской пехоты. В результате тяжелых боев батальону удалось закрепиться на двухкилометровом участке. Через сутки началась высадка второго эшелона десанта в составе 13-й бригады морской пехоты с частями усиления общей численностью до 5 тыс. человек. И только прибытие в Сейсин третьего эшелона с артиллерийскими частями и танками позволило нашим войскам перейти в наступление по всему участку фронта. В результате совместных действий десанта, кораблей и авиации Сейсин в течение трех суток был полностью освобожден от японских войск.

Овладев военно-морской базой Сейсин, войска флота вышли в тыл главным силам правофланговой группировки японских войск, перерезали их прибрежную линию сообщений, лишили основную базу эвакуации. Цель операции была достигнута, хотя при ее подготовке и проведении допустили ряд просчетов, отрицательно повлиявших на ход операции, из-за чего неоправданно высоки оказались людские потери.

Впоследствии были высажены десанты в Окедзин и Гензан. На этом боевые действия по освобождению северо-восточного побережья Северной Кореи были завершены.

В ходе Маньчжурской стратегической наступательной операции Тихоокеанский флот получил опыт и по высадке воздушных десантов. Так, 24 августа в Порт-Артур и Далянь с 17 гидросамолетов типа "Каталина" были высажены сформированные из экипажей кораблей и береговых частей воздушные десанты, которые, благодаря внезапности, успешно выполнили поставленную задачу.

Надо отметить, что недостатки были не только в ходе сейсинской десантной операции. Большим минусом было несогласование с американцами зоны боевых действий (разграничительных линий). Так, наличие разграничительной линии от побережья Приморья всего на 100-150 миль создавало большие трудности для ведения оперативной разведки. К тому же, уже после вступления СССР в войну, американцы продолжали минные постановки у северокорейских портов (всего было выставлено около 780 донных мин различных типов), что затрудняло действия наших сил. Кроме



**Высадка первого  
броска десанта в п.Сейсин**

того, при появлении японской эскадры у советских берегов она на скорости 25-28 узлов в ночное время могла нанести удар по нашим силам и отойти за пределы нашей зоны. В результате для обеспечения десантных операций приходилось держать в готовности значительные ударные силы флота, а реально действовать на коммуникациях противника ТОФ мог лишь у берегов Се-



верной Кореи.

Следующей операцией Тихоокеанского флота в ходе войны с Японией стала Южно-Сахалинская наступательная операция, которая проводилась войсками 16-й армии 2-го Дальневосточного фронта и Северной Тихоокеанской флотилией (командующий вице-адмирал В.А.Андреев). В ходе данной операции в течение 10 дней (с 16 по 25 августа) были высажены морские десанты в 5 портах Сахалина (в порт Торо (Шахтерск), Эсутору (Углегорск), Маока (Холмск), Хонто (Невельск), Отомари (Корсаков). Общее руководство десантом осуществлял командующий флотилией.

С точки зрения классического подхода к подготовке десантных операций можно утверждать, что все требования действующего в то время наставления удалось соблюсти. Был сформирован передовой отряд в составе 365-го отдельного батальона морской пехоты и батальона 113-й стрелковой бригады с целью завоевания плацдарма в районе Торо – Эсутору и пресечения сообщений противника по западному побережью Сахалина.

Основной десант в составе 113-й стрелковой бригады и сводного батальона морской пехоты предназначался для захвата порта Маока (Холмск). Корабли Северной Тихоокеанской флотилии были сведены в пять десантных отрядов (всего 17 кораблей и боевых катеров, 5 транспортов), из которых формировался основной и демонстративный десанты. После овладения портом Маока сводный батальон моряков начал продвижение вдоль побережья на Хонто, а стрелковая бригада – в направлении Отомари. Одновременно десантный отряд из 19 кораблей и катеров с тремя сводными батальонами морской пехоты подошел к причалу и высадился непосредственно в порт Хонто. Весь японский гарнизон численностью 3400 человек без оказания сопротивления сдался в плен. К 25 августа 1945 г. войска Японии на южном Сахалине полностью капитулировали. Всего было взято в плен более 18 тыс. человек.

К недостаткам действий десантных сил можно отнести слабую отработку совместного плавания разнородных кораблей из-за сжатых сроков подготовки

операций, недостаточного гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, в связи с чем была затруднена огневая поддержка высадки десантов. И все же, несмотря на недостатки, совместная операция 16-й армии и Северной Тихоокеанской флотилии была выполнена успешно и в точно назначенный срок, чему во многом способствовала высокая подготовка штабов и хорошо организованное взаимодействие сил флотилии с сухопутными войсками.

Оценивая с сегодняшнего уровня оперативного искусства роль флота в кампании 1945 г. на Дальневосточном стратегическом направлении, можно сказать, что наиболее значительной по вкладу и объему выполняемых флотом задач явилась Курильская десантная операция. В чем ее особенности? Прежде всего, несмотря на то, что японское правительство через правительство Швейцарии еще 14 августа заявило о безоговорочной капитуляции, японские войска продолжали сопротивление советским войскам практически на всех направлениях. В полученном 15 августа послании президента США Г. Трумэна Председателю Совета Министров СССР И.В. Сталину имелся общий приказ о деталях капитуляции японских вооруженных сил, подписанный генералом армии Д. Макартуром, назначенным главой военной администрации оккупированной Японии. В перечень содержавшихся в этом приказе районов принятия капитуляции советскими войсками не были включены Курильские острова. В приказе говорилось, что все гарнизоны островов в Тихом океане должны сдать главнокомандующему Тихоокеанским флотом США. Таким образом, все указывало на то, что американцы не горят желанием видеть Курилы в составе советской территории. Поэтому требовались незамедлительные действия по овладению Курильскими островами.

С этой целью в период 17-31 августа под общим руководством командующего ТОФ адмирала И.С.Юмашева была проведена Курильская десантная операция. Непосредственно операцией руководил командир Камчатского оборонительного района генерал-майор А.Р.Гнечко и командир Петропавлов-





**Командующий ТОФ адмирал И.С. Юмашев на Сахалине**

ской ВМБ капитан 1 ранга Д.Г.Пономарев. В ходе операции были последовательно высажены шесть десантов на Курильские острова, начиная с Шумшу и заканчивая островами южной Курильской гряды.

Японцы создали на Курильских островах сильную противодесантную оборону с развитой системой дотов, дзотов и противотанковых рвов. Общая численность войск противника превышала 80 тыс. человек. Здесь располагалось девять аэродромов, из них шесть на островах Шумшу и Парамушир. Эти острова были укреплены особенно мощно (34 дота и 24 дзота, более 310 огневых точек тяжелых и легких пулеметов), гарнизон их составлял до 23 тыс. человек, имел около 100 орудий и минометов, до 60 танков.

Для проведения десантной операции на эти острова привлекались два стрелковых полка, артиллерийский полк, дивизион гаубичного артполка, отдельный истребительный противотанковый дивизион, батальон морской пехоты, рота моряков-пограничников и другие подразделения - всего 8824 человека, 205 орудий и минометов, 110 самолетов. Этого было явно недостаточно для быстрого и успешного проведения десантной операции.

Все десантные войска свели в передовой отряд и два эшелона главных сил. Для высадки десанта привлекалось 7 боевых кораблей, 16 десантных кораблей, 17 транспортов и другие суда (всего 64 единицы). Наиболее сложной оказалась высадка на о.Шумшу - один

из наиболее укрепленных в противодесантном отношении островов. Не рассматривая последовательность действий сил высадки и ход боевых действий десанта на берегу, хочу на основании опыта оперативной подготовки сегодняшнего дня, изучения архивных документов остановиться на недостатках, которые при неблагоприятном стечении обстоятельств могли привести к значительным потерям и в конечном итоге к срыву выполнения поставленных задач.

Дефицит времени на планирование и непосредственную подготовку операции, отсутствие нужного количества десантно-транспортных средств привел к тому, что из-за перегрузки корабли не смогли преодолеть прибрежный бар и остановились в 100-150 м от берега, что существенно увеличило время высадки и уязвимость десанта в целом. Впоследствии именно это обстоятельство привело к тому, что командир 138-го стрелкового полка со своим штабом долго оставался на поврежденном корабле, поэтому первый эшелон десанта оказался фактически не управляем. Подразделения полка, вместо того чтобы блокировать и уничтожить батареи на мысах Кокутан (Курбатова) и Котомари (Почтарева), устремились в глубь острова за передовым отрядом десанта. Из-за потери средств связи управление силами оказалось нарушенным. Это значительно снизило эффективность применения корабельной артиллерии.

Несмотря на все усилия десантников, темп высадки из-за сильного противодействия противника и ограниченного количества высадочных средств оказался низким. Первый эшелон высаживался около 2,5 ч. При этом десантники брали с собой только стрелковое оружие, оставляя полевую артиллерию на кораблях. Авиация тоже действовала ограниченно из-за просчетов в гидрометеорологическом обеспечении - не предполагалось, что будет нелетная погода. В то же время из-за сжатых сроков операции командир десанта принял решение на высадку второго эшелона. Она проходила также при сильном противодействии противника. Корабли и суда несли потери. Лишь к утру следующих суток (19 августа) штурмовые группы уничтожили опорные пункты



противника на мысах Кокутан и Котомари. Только с ликвидацией этих двух береговых опорных пунктов создались благоприятные условия для выгрузки с кораблей полевой артиллерии и другой боевой техники. 22 августа японские войска на Шумшу капитулировали.

Бои на Шумшу оказались самыми ожесточёнными за всю войну с Японией. Только здесь потери советских войск превзошли японские. Наши войска потеряли 1567 человек убитыми и ранеными против 1018 у японцев. Потери флота составили 290 человек убитыми и пропавшими без вести и 384 ранеными (личный состав кораблей потерял соответственно 134 и 213 человек). И все же, несмотря на это, впервые за все время боевых действий Курильская десантная операция оказалась для противника неожиданной благодаря хорошо продуманным мерам по дезинформации японского командования, которое считало, что на Камчатке у нас необходимых сил не имелось и ожидало, скорее, американский десант, а если и советский, то из главной базы Тихоокеанского флота (Владивостока). К тому же сигнал на высадку десанта был дан по радио и соответствовал сигналу, который выдавался при проводке кораблей во Владивосток через 1-й Курильский пролив. Перехватив этот сигнал, японцы посчитали, что идет очередная проводка кораблей.

При капитуляции гарнизона островов Шумшу и Парамушир сдалось в плен около 13000 солдат и офицеров противника, было захвачено 45 танков, 66 орудий и большое количество другой техники. В дальнейшем наши войска принимали капитуляцию на всех Курильских островах, и к 5 сентября 1945 г. их освобождение полностью завершилось. На это потребовалось всего 18 суток.

Вместе с тем хотелось бы остановиться на некоторых аспектах этой операции. Прежде всего надо сказать, что времени на ее подготовку было отпущено чрезвычайно мало - всего двое суток. И это при том, что войска Камчатского оборонительного района были рассредоточены согласно плану противодесантной обороны, поэтому их сосредоточение и посадка проходили неорганизованно. Наблюдался явный не-

достаток десантно-транспортных средств, что привело к значительной перегрузке десантных кораблей и впоследствии сказалось на условиях высадки.

Операция была проведена при явном превосходстве сил противника - 23-тысячный гарнизон на Шумшу и Парамушире против 8-тысячного десанта. А ведь и опыт проведенных в ходе войны с Германией десантных операций, и требования руководящих документов - все говорило о том, что необходимо создание трехкратного превосходства десантируемых войск перед обороняющимся противником.

У командования Камчатского оборонительного района и Петропавловской ВМБ отсутствовал опыт планирования, подготовки и проведения десантных операций, так как оперативная и боевая подготовка направлялась в основном на противодесантную оборону полуострова Камчатка, так как о.Шумшу рассматривался японским командованием в качестве основного плацдарма для захвата Камчатки.

При высадке десанта на о.Шумшу впервые использовались американские десантные суда (16 единиц) специальной постройки, полученные по ленд-лизу. Но их не сумели эффективно использовать. Суда были слишком перегружены и не могли подойти вплотную к береговой черте из-за увеличенной осадки. Десант приходилось высаживать в воду на значительной глубине, что привело к гибели части людей и к выходу из строя радиостанций 21-го корректировочного поста.

При назначении командующим десантной операцией общевоинского начальника (командир Камчатского оборонительного района) необходимо было выделить ему морскую оперативную группу, начальник которой согласно существующему тогда "Временному наставлению по ведению морских операций" должен был являться заместителем или помощником командующего операцией. Однако в помощь командующему был назначен только офицер-консультант по морским вопросам, в то время как офицеры штабов командующего операцией и командира сил высадки не имели достаточного опыта в подготовке и ведении морских десант-



ных операций.

Высадка десанта осуществлялась в сложной метеорологической обстановке, значительно затруднившей авиационную поддержку десанта, а выход из строя корректировочных постов – огневую поддержку корабельной артиллерии.

В заключение необходимо сказать о формах и методах работы командования и штабов.

Общее руководство действиями флота и управление силами осуществлял военный совет во главе с командующим ТОФ с берегового командного пункта "Скала" (сейчас защищенный командный пункт тыла флота). КП "Скала" имел капитально оборудованную связь



**Приём пленных японцев**

с береговыми командными пунктами авиации, тыла, соединений и частей флота. Управление силами было централизовано. Документы, разрабатываемые на КП, как правило, вручались исполнителям здесь же. Это позволяло путем личного общения добиваться единства взглядов, организовывать взаимодействие, устранять неясности и сомнения. Для руководства объединенными силами в ходе высадки десантов в порты Северной Кореи создавался объединенный орган управления из представителей штабов корабельных соединений, авиации флота и морской пехоты, а также 25-й армии 1-го Дальневосточного фронта: высадка десантов согласовывалась с темпами продвижения войск армии вдоль побережья.

При подготовке и проведении Курильской десантной операции командующему операцией военным советом 2-го Дальневосточного фронта была предоставлена полная инициатива в опре-

делении последовательности в овладении Курильскими островами. Следует отметить и то, что во всей кампании на Дальнем Востоке взаимодействие сухопутных войск и сил Тихоокеанского флота являлось одним из неперенных элементов замыслов и планов операций (боевых действий) и их осуществления.

Опыт войны с Японией показал, что для достижения успеха в совместных действиях сил флота (флотилии) с войсками фронта требуется тщательное планирование операций (боевых действий) с привлечением командиров и штабов взаимодействующих объединений, соединений и частей.

Устойчивое взаимодействие между сухопутными войсками и силами флота (флотилии) достигалось глубоким пониманием общего замысла операции (боевых действий) командирами и штабами всех степеней, твердым знанием своих задач и порядка их выполнения, осуществлением слаженной связи, своевременным уточнением задач и порядка действий в изменявшейся обстановке. Фронтовые и армейские операции на приморских (приречных) направлениях приобрели характер совместных операций фронта и флота (флотилии), в которых органически сливались борьба на суше с действиями с моря. Как известно, подобные операции весьма сложны, для руководства ими создавались временные оперативные командования разнородными оперативными соединениями и объединениями, силы которых требовали специальной подготовки.

В современных условиях, когда на вооружении армии и флота имеется ракетно-ядерное и высокоточное оружие и другие новейшие средства вооруженной борьбы, значение взаимодействия сухопутных войск, флота и авиации между собой, а также с формированиями других силовых ведомств, возрастает в еще большей степени. При этом основой постоянного развития теории и практики должен служить богатый опыт Великой Отечественной войны, вооруженных конфликтов и локальных войн в послевоенный период.

**Адмирал В. ФЕДОРОВ,  
командующий  
Тихоокеанским флотом**



# БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

*Применение сил (войск) Балтийского флота, Ладожской и Онежской военных флотилий при решении задач по нарушению морских коммуникаций противника и содействию сухопутным войскам, действующим на приморских направлениях*



В основе гитлеровского плана молниеносной войны против СССР лежала идея быстрого разгрома советских войск на Московском, Ленинградском и Киевском стратегических направлениях. При этом одним из важнейших немецко-фашистское командование считало северо-западное (Ленинградское) направление. Разгром наших войск в Прибалтике и овладение Ленинградом немецко-фашистское командование считало решающим условием для успешного наступления на Москву и быстрого завершения войны.

Балтийское море для Германии имело большое значение как в экономическом, так и в военном отношении, в связи с чем Краснознаменному Балтийскому флоту в случае войны ставились задачи оборонять восточное побережье Балтийского моря и входы в Финский и Рижский заливы, не допускать высадки морских десантов, содействовать действиям приморского фланга Прибалтийского Особого военного округа, уничтожать боевые флоты Финляндии и Швеции при их выступлении против СССР, защищать свои морские коммуникации и нарушать коммуникации противника.

С августа 1940 г., после добровольного вступления в состав Советского Союза Латвии, Литвы и Эстонии Балтийский флот получил возможность формирования новых пунктов базирования в Таллине, Палдиски, Вентспилсе, Лиенае, Риге, на Моонзундском архипелаге и полуострове Ханко, который СССР получил в аренду на 30 лет после советско-финляндской войны 1939-1940 гг. В результате оперативно-стратегические позиции Балтийского флота значительно укрепились. Командовал флотом вице-адмирал (с 1943 г. адмирал) В.Ф.Трибуц. События с первых дней войны стали развиваться так, что задачи, поставленные ранее перед КБФ, значительно изменились. КБФ в оперативном отношении был подчинен командованию Северо-Западного фронта и в его задачи входило содействие сухопутным войскам фронта, действовавшим на приморском направлении, оборона военно-морских баз, нарушение морских коммуникаций противника и защита своих морских коммуникаций. Заметим, что в начале войны были созданы Ладожская (с 25 июля 1941 г.), Онежская (с 7 августа 1941 г.), Чудская и Ильменская военные флотилии, которые также должны были поддерживать сухопутные войска.

Ладожская военная флотилия в июле-сентябре 1941 г. артиллерийским огнем поддерживала действия 23, 7 и 54-й армий, высаживала десанты на острова Лункулансари и Мантсинсари, эвакуировала войска с северо-западного побережья озера, гарнизоны островов Ваалам, Коневец, перевозила воинские части и грузы для Ленинградского фронта, эвакуировала гражданское население и оборудование промышленных предприятий из Ленинграда. Корабли флотилии содействовали сухопутным войскам в Синявинских опера-



## **ВETERАНЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

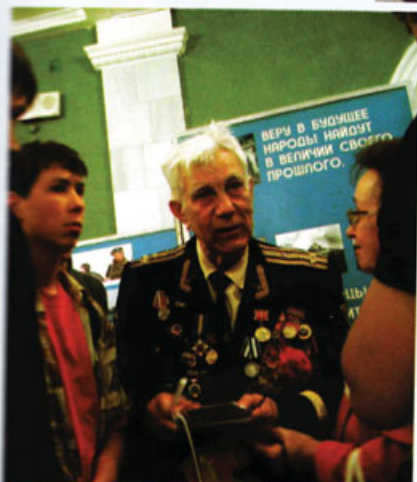


Фото А.Григорьева и Ю.Пахомова



**ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!**



**НИЧТОЖАЙ ФАШИСТОВ  
НА СУШЕ И НА МОРЕ!**



**САМЫЕ ТОЧНЫМ ОГНЕМ КИ**  
СЕРДЦА АНТИФАШИСТСКИХ



**МЫЕ МОЛЯКИ!**  
В БОЮ. НИ ШАГУ НАЗАД!  
ИСТРЕБИМ НЕНАВИСТНЫХ ВРАГОВ!



**ЗАЩИТИМ ГОРОД ПЕНИНА**



**ОБРУШИМ  
ВСЮ СИЛУ  
МОГУЧЕЙ БОЕВОЙ  
ТЕХНИКИ  
ПРОТИВ  
НАГЛОГО ВРАГА.**





*Из коллекции  
художественного  
фонда  
Центрального  
музея  
Вооруженных  
Сил РФ*



## Выставка «100 лет Подводному флоту России»

- Курсом доблести и славы
- Адмирал флота В.Чернавин и представитель комитета культуры г.Москвы Ю.Егоров открывают выставку
- Известные подводники: Герой Советского Союза вице-адмирал Л.Матушкин, капитан 1 ранга И.Чефонов, контр-адмирал О.Чефонов, контр-адмирал Ю.Бекетов и главный редактор журнала «Подводник России» В.Гущин
- Ветеран-подводник капитан 2 ранга Г.Борисов
- На экскурсии

**Фото В.Алдакушкина**





циях 1941-42 гг., перевозили войска через озеро. Ее специальные части принимали участие в прокладке Дороги жизни и ее прикрытии от ударов с воздуха.

Балтийский флот в начальный период войны совместно с сухопутными войсками прикрывал дальние подступы к Ленинграду, длительное время удерживал в своих руках Таллин, Моонзундские острова, чем сковывал значительную часть 18-й немецкой армии, предназначенной для овладения Ленинградом.

В сложных условиях стратегической обороны дальняя авиация флота совместно с ВВС Красной Армии под командованием полковника Е.Н. Преображенского выполнила с 7 августа по 4 сентября 1941 г. 9 воздушных ударов с острова Саарема (Эзель) по Берлину, что имело исключительно важное военно-



**На защиту родного города**

политическое значение.

Важной задачей флота стало нарушение морских коммуникаций противника по снабжению группы армий «Север» морским путем через Ригу, а в дальнейшем через Пярну и Таллин, которую решали в основном подводные лодки, авиация, торпедные катера и береговая артиллерия. Только с июня по ноябрь 1941 г. подводные лодки для действий на коммуникациях противника совершили 58 выходов. У неприятельских берегов ими было выставлено 90 мин. За это же время торпедные катера совершили 117 выходов на коммуникации противника и 99 на активные минные постановки.

С оставлением Таллина, Ханко, Моонзундских островов и сосредоточением флота в Кронштадте начался новый этап боевой деятельности Балтийского флота, т.е. его непосредственное участие

в битве за Ленинград. При обороне Ленинграда и Озерного района со стороны моря и артиллерийской поддержки сухопутных войск были созданы укрепленные районы береговой обороны - Красногвардейский, Ижорский и Кронштадтский (345 орудий калибра от 100 до 406 мм корабельной, береговой, железнодорожной артиллерии). Для взаимодействия с войсками были созданы три группы артиллерийских кораблей. Первая занимала позиции на р.Нева в самом городе, вторая - на Неве в районе Ивановских порогов, третья - в районе Кронштадта. Была разработана система управления корабельной и береговой артиллерией, избраны огневые позиции для кораблей и батарей, построены береговые батареи, организовано взаимодействие морской артиллерии с сухопутной, а также с авиацией и сухопутными войсками, создана сеть наблюдательных и корректировочных постов. С 24 сентября 1941 г. морская оборона Ленинграда и Озерного района была расформирована и создана Ленинградская ВМБ во главе с контр-адмиралом Ф.И. Челпановым.

Обстановка, сложившаяся в сентябре под Ленинградом, требовала значительных пополнений личным составом. Десятки тысяч балтийских военных моряков влились в ряды защитников города. Балтийский флот сформировал соединения и части общей численностью более 100 тыс. человек. Они участвовали в боях на самых ответственных участках фронта, где натиск противника был особенно сильным.

Во втором периоде войны (ноябрь 1942 - декабрь 1943 гг.) Ставка ВГК решила осуществить прорыв блокады Ленинграда. Директивой от 8.12.1942 г. Ленинградскому и Волховскому фронтам поручалось провести наступательную операцию к югу от Ладожского озера.

Первой операцией 1943 г. стала «Искра» — прорыв блокады Ленинграда встречными ударами Ленинградского и Волховского фронтов на Шлиссельбургско-Синявинском выступе. На Балтийский флот возлагалась задача обеспечить перевозку войск и боевой техники через Ладожское озеро, а с переходом 67-й армии в наступление поддерживать ее своей артиллерией и авиацией. Всего на операцию было выделено до ста орудий калибром от 130 до 406 мм. Морская артиллерия составляла примерно 25% от всей артиллерии крупно-



го калибра, действовавшей со стороны Ленинграда. Более 30% самолетов, поддерживающих наступление войск Ленинградского фронта, представляла морская авиация, выделенная флотом. В операции участвовали также две бригады морской пехоты.

Прорыв блокады Ленинграда ознаменовал собой коренной перелом в битве за Ленинград. Он дал возможность осуществить прямую связь города со страной по суше. В конце января 1943 г. вдоль южного берега Ладожского озера до Шлиссельбурга была проложена железная дорога, а через Неву построен мост для железнодорожного и автомобильного транспорта. Это значительно улучшило снабжение Ленинграда и позволило накопить необходимые резервы для разгрома противника и полного снятия блокады в 1944 г.

В третьем периоде войны корабли, береговая артиллерия и авиация КБФ участвовали в операциях по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом и Новгородом, в Карелии и в Прибалтике, а на заключительном этапе войны - в Восточно-Прусской и Восточно-Померанской операциях. Одним из основных видов боевой деятельности Балтийского флота в 1944 г. продолжало оставаться содействие войскам фронтов, но уже в наступательных операциях. Так, в операции "Нева-2" предусматривалось мощными ударами по сходящимся направлениям на Ропшу окружить и уничтожить Петергофско-Стрельнинскую группировку противника силами 2-й ударной армии с Ораниенбаумского плацдарма и 42-й армии из района Пулково во взаимодействии с Балтийским флотом. Силы КБФ должны были в период подготовки к операции скрытно перевезти войска 2-й ударной армии из Ленинграда на Ораниенбаумский плацдарм, а в ходе операции оказать поддержку войскам фронта в прорыве обороны противника и в наступлении.

Летом 1944 г. Балтийский флот, Ладожская и Онежская военные флотилии принимали участие в операции по разгрому войск противника на Карельском перешейке и в Карелии (Выборгская и Свирско-Петрозаводская операции). Перед флотом была поставлена задача овладеть островами Бьеркского архипелага, что давало возможность проникнуть в шхеры для содействия левому флангу войск и использовать их для базирования кораблей в Выборгском заливе и прикрытия действий своих сил от воздействия противника с моря. Одно-

временно корабли Балтийского флота должны были срыть переброску резервов с южного берега Финского залива и по шхерам из тыла на Карельский перешеек.

В ходе операции Ладожская военная флотилия высадила десант в районе озера Линдоя - река Тулокса с целью перерезать идущие вдоль побережья железную и шоссейную дороги и не допустить отхода противника от Олонца. Десант выполнил задачу. 27 июня войска Карельского фронта, наступавшие вдоль восточного берега Ладожского озера, соединились с десантом и совместно повели наступление в северном направлении.

Одновременно с началом наступления на главном направлении вдоль Ладожского озера перешли в наступление войска, расположенные на берегу Онежского озера, в направлении на Петрозаводск. Онежская военная флотилия поддерживала артиллерийским огнем приозерный фланг сухопутных войск, осуществляла высадку десантов на путях отхода противника, чем значительно ускорила продвижение советских сухопутных войск вдоль берега Онежского озера.

В сентябре-октябре 1944 г. войсками Ленинградского, 1-го, 2-го и 3-го Прибалтийских фронтов и частью сил 3-го Белорусского фронта в тесном взаимодействии с Балтийским флотом и дальней авиацией была проведена Прибалтийская стратегическая операция. В ходе ее были проведены Таллинская, Рижская, Мемельская и Моонзундская операции. Балтийский флот участвовал в Таллинской и Моонзундской операциях. Основной задачей первой являлся разгром нарвской армейской группировки и изгнание флота противника из Финского залива, освобождение от врага материковой части Эстонии. Моонзундская операция, осуществленная войсками Ленинградского фронта во взаимодействии с Балтийским флотом, являлась продолжением Таллинской операции. Основной ее целью был окончательный разгром немецко-фашистских войск на островах Моонзундского архипелага и полное освобождение Эстонии.

В ходе этих операций Балтийский флот (в основном малые корабли и катера), прикрывая правый приморский фланг наступавших войск Ленинградского фронта со стороны Финского залива, продвигался вместе с ними вдоль южного побережья залива. Высадкой тактических десантов он ликвидировал



очаги сопротивления противника, последовательно очищая от него острова и отдельные пункты, а с выходом войск фронта на побережье Моонзунда провел десантную операцию по овладению островами архипелага. На рассвете 27 сентября 1944 г. десант морской пехоты, высаженный с торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга Е.В.Осецкого, захватил о. Вормси. В ночь на 30 сентября соединение торпедных катеров с десантом из состава войск Ленинградского фронта форсировало пролив и с боем высадило десант на о.Муху (Моон). Одновременно из района Виртсу войска фронта начали переправу через пролив на амфибиях. 30 сентября ударом войск и флота о. Муху был полностью очищен от врага. Освобождение о.Хиума произошло так же быстро, как и овладение о. Муху. Успешные и дерзкие действия групп тор-



**Тяжелое орудие готово к бою**

педных и сторожевых катеров и катеров-тральщиков, натиск десантных войск стрелкового корпуса (генерал-лейтенант И. П. Алферов), поддержанных авиацией фронта и флота, позволили в короткие сроки и с минимальными потерями освободить важную позицию в архипелаге. С занятием о. Хиума была поставлена задача овладеть о. Саарема (Эзель) совместными действиями войск с о.Муху и морского десанта, высаживаемого на северное побережье острова в район Таалику.

В результате совместных действий на островах Моонзундского архипелага к 24 ноября противник был разгромлен, а полуостров Сырве очищен от вражеских войск. Моонзундская десантная операция явилась в зоне Балтики самой

крупной совместной операцией сухопутных войск, авиации и флота, в ходе которой между ними осуществлялись почти все виды оперативного и тактического взаимодействия.

С изгнанием немецко-фашистских захватчиков с островов Моонзундского архипелага появилась возможность контролировать входы в Финский и Рижский заливы и воздействовать на фланг окруженной в Приморском районе Курляндской группировки войск противника. По окончании Моонзундской операции силы Балтийского флота были выведены из оперативного подчинения Ленинградского фронта и переданы в подчинение наркому ВМФ.

Успешные наступательные действия советских войск и Балтийского флота в Прибалтике, возвращение флоту военно-морской базы Таллин и получение по условиям перемирия с Финляндией

права использовать её порты и базы позволило значительно расширить операционную зону Балтийского флота для воздействия на морские коммуникации противника в Балтийском море.

В 1945 г. началась подготовка к боевым действиям по окончательному разгрому немецко-фашистских войск.

Ярчайшим боевым эпизодом этого периода являются действия подводной лодки С-13 под командованием капитана 3 ранга А.И.Маринеско. Находясь в Гданьском заливе, С-13 тремя

торпедами потопила вражеский лайнер "Вильгельм Густлов", на борту которого находилось около 9 тыс. солдат и офицеров противника, в том числе личный состав школы подводного плавания - 3700 человек. Продолжая поиск, 10 февраля С-13 обнаружила еще один крупный немецкий транспорт, сблизилась с ним и, невзирая на сильное охранение, двухторпедным залпом потопила его. Этим транспортом оказался "Генерал фон Штойбен" с несколькими тысячами солдат и офицеров вермахта на борту. За мужество и героизм весь личный состав С-13 был награжден орденами и медалями, а подводная лодка была награждена орденом Красного Знамени.

Одной из выдающихся операций этого периода Великой Отечественной



войны была Восточно-Прусская. После взятия крепости Кенигсберг Красная Армия перешла в наступление с целью разгрома группировки войск противника на Земландском полуострове. Перед Балтийским флотом была поставлена задача не дать возможности врагу эвакуировать морем свои части из Пиллау. Мощными ударами штурмовой и бомбардировочной авиации 3-го Белорусского фронта и Балтийского флота средства ПВО противника удалось подавить. Поддерживая наступление наших частей, Балтийский флот 23 - 24 апреля высадил два тактических десанта на дамбу Кенигсбергского морского канала. 25 апреля войска 11-й гвардейской армии взяли Пиллау. В ночь на 26 апреля советские войска, воспользовавшись неорганизованностью противника, с ходу форсировали пролив Зее - Тиф, отделяющий Пиллау от косы Фрише - Нерунг. Массированные удары по отходящему противнику наносили морская железнодорожная артиллерия и авиация флота. В этих боях балтийские летчики потопили более 50 кораблей и транспортов противника. Чтобы отрезать гитлеровцам путь отхода и нанести удар по их обороне, флот 26 апреля высадил на косу тактический десант в составе бригады морской пехоты и подразделений сухопутных войск. Высадка десанта осуществлялась под общим руководством командующего Юго-Западным оборонительным районом вице-адмирала Н.И.Виноградова. Для обеспечения высадки привлекались до 300 самолетов, две артиллерийские бригады, морская железнодорожная артиллерия. Враг оказал упорное сопротивление: бои на косе продолжались до 8 мая, а 9 мая свыше 22 тыс. вражеских солдат и офицеров сложили оружие, остальные были уничтожены.

Последним боевым эпизодом Балтийского флота в Великой Отечественной войне была высадка 9 мая морского десанта на о. Борнхольм (комдив - капитан 3 ранга Е.В.Осецкий, командир отряда высадки - Герой Советского Союза А.Н.Свердлов).

Силами Балтийского флота за весь период Великой Отечественной войны было потоплено 624 транспортных судна противника общим водоизмещением 158411 брутто тонн и 581 боевой и вспомогательный корабль. Противник понес на Балтике около 50% своих потерь в транспортном тоннаже в ходе войны с Советским Союзом. Но и Балтийский флот понес значительные потери: 15 эсминцев, 45 подводных лодок, 5 сто-

рожевых кораблей, 3 минных и сетевых заградителя, 2 канонерские лодки, 12 базовых тральщиков, 66 торпедных катеров, 6 бронекатеров, 69 морских охотников, 4 гидрографических судна, значительное количество судов вспомогательного флота. Безвозвратные потери личного состава составили 55890 человек, санитарные потери - 35702 человека.

Таким образом, Краснознаменный Балтийский флот, участвуя в боевых действиях с первого до последнего дня войны, решал в тесном взаимодействии с войсками фронтов, действующих на приморских направлениях, комплекс оперативно-стратегических задач, основным содержанием которых было содействие войскам в оборонительных и наступательных операциях на Северо-Западном направлении, нарушение морских коммуникаций противника, защита своих морских коммуникаций на Балтийском морском театре и защита морского побережья.

Свыше 82 тыс. балтийских военных моряков получили за свои славные боевые дела высокие правительственные награды, 174 морякам и летчикам присвоены звания Героев Советского Союза. Более 60 кораблей и частей стали орденоносными, 23 - гвардейскими.

Опыт Великой Отечественной войны позволяет сделать вывод о том, что для успешного решения задач обороны морского побережья должны соблюдаться основные условия, при которых ведущая роль в обороне должна отводиться флоту, являющегося единственным видом Вооруженных сил, способным решать задачи ведения борьбы с противником на суше, в воздухе, над и под водой. Немаловажную роль при этом имеет единое командование, которое, как правило, должно принадлежать морскому начальнику. При этом в обороне морского побережья должны сочетаться система укреплений и оборонительных районов, предусматривающих согласованные усилия разнородных группировок. Система эта должна создаваться заблаговременно, в мирное время, с учетом возможной территориальной изолированности района в ходе боевых действий. Этот опыт учтен при создании Калининградского особого района.

**Адмирал В.ВАЛУЕВ,**  
**командующий Балтийским флотом**



## ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ В БОЯХ ЗА РОДИНУ

**ПРИМЕНЕНИЕ СИЛ (ВОЙСК) ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА ПРИ РЕШЕНИИ  
ЗАДАЧ ПО ОБОРОНЕ ПУНКТОВ БАЗИРОВАНИЯ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ  
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**



**В**се дальше в глубь истории уходят грозные годы Великой Отечественной войны, но в нашей памяти навсегда останутся ее уроки, примеры не сломленного духа и стойкости воинов армии и флота, всего советского народа, завоевавшего нелегкую Победу в единоборстве с сильным и коварным врагом.

После того как план фашистской Германии, предусматривающий разгром Советского Союза в ходе быстротечной кампании, провалился, на восточном германском фронте стал назревать кризис, для выхода из которого гитлеровское командование переориентировало свои силы на южное направление. В изданном 21 августа 1941 г. приказе указывалось, что главной задачей до наступления зимы является не взятие Москвы, а захват Крыма, южных промышленных и угольных районов, лишение русских возможности получения нефти с Кавказа.

Особое место в этих планах занимали черноморские военно-морские базы — Одесса, Севастополь, Керчь, Новороссийск и Туапсе, имевшие важнейшее стратегическое и военно-политическое значение для обеих сторон. Захват Крыма позволял противнику создать плацдарм для вторжения на Кавказ, развернуть сеть аэродромов, захватить господство в воздухе

над Азовским морем и Черноморским побережьем Кавказа в пределах тактического радиуса действия авиации, а также создать эффективную, разветвленную систему базирования сил флота в непосредственной близости от Кавказского побережья.

Надо сказать, что делая ставку на "молниеносную войну" на суше, немецкое командование не рассчитывало на применение своих военно-морских сил на Черном море. По планам немецкого командования, судьбу Черноморского флота должны были решить действия немецко-фашистских сухопутных сил и авиации. Захватом военно-морских баз с суши оно рассчитывало покончить с Черноморским флотом, установить свое господство на театре и ускорить выступление Турции против СССР. Кроме того, перед авиацией была поставлена задача по выставлению в ночное время неконтактных мин с целью заграждения фарватеров и лишения возможности сил ЧФ принимать участие в решающих операциях на суше. И лишь впоследствии, когда расчеты на быстрый захват военно-морских баз Черноморского флота и побережья сухопутными войсками провалились, гитлеровцы были вынуждены направить в Черное море около 400 боевых кораблей и судов, в том числе 6 подводных лодок, 16 торпедных катеров, 50 десантных судов, 23 тральщика и 26 охотников за подводными лодками.

Что касается Черноморского флота, то до войны оборона баз со стороны берега не предусматривалась, так что почти все наши военно-морские базы оказались не подготовленными к отражению противника с суши, как это уже было в Севастополе в 1854 г. в период Крымской войны. Между тем развитие военных действий показывало, что оборона баз, портов, приморских городов и территорий с сухопутных направлений имеет первостепенное значение. Угроза захвата военно-морских баз со стороны суши заставила командование



флота приступить к срочному формированию частей морской пехоты, строить сухопутную оборону.

Изменение обстановки на советско-германском фронте привело и к изменению задач Черноморского флота. Если в первый месяц войны флот ориентировался на активные действия, то в дальнейшем его основными задачами стали оборона приморских флангов сухопутного фронта и крупных приморских административно-политических центров, военно-морских баз и портов в тесном взаимодействии с сухопутными войсками и авиацией. Однако именно в этом не все шло гладко, что являлось следствием как объективных, так и субъективных причин. Обстановка на фронте, как правило, менялась быстро, а командование сухопутных войск порой не имело достаточного опыта руководства подчиненными им оперативно силами флота, как, впрочем, и флотское руководство не имело опыта взаимодействия с сухопутными силами. Отсутствие взаимодействия отрицательно сказывалось на результатах.



**Уличный бой в Феодосии**

Остановимся на некоторых примерах совместных боевых действий войск и сил флота на приморском направлении при решении задач по обороне пунктов базирования.

Наиболее масштабными можно назвать действия сил флота по обороне Одессы, Севастополя, Новороссийска и Туапсе. Упорная борьба за эти базы сыграла большую роль в боевых действиях на юге, значительно снизив темпы продвижения противника к Кавказу.

Следует отметить, что боевые действия по обороне военно-морских баз и приморских городов требуют максимального напряжения сил общевойсковых частей и

соединений, авиации, артиллерии, корабельного состава флота и транспортных средств. В этих условиях только подчинение разнородных сил единому командованию, т.е. централизация управления позволяет организовать тесное взаимодействие армейских соединений, авиации, кораблей и частей флота.

Опыт обороны военно-морских баз вызвал к жизни такую форму организации совместных боевых действий сил флота, сухопутных войск и авиации, как оборонительный район. Эта новая организационная форма полностью оправдала себя в ходе войны. Передача сил флота на необходимое время в оперативное подчинение фронтам и армиям позволила организовать централизованное управление и тесное взаимодействие всех разнородных сил.

Героическая оборона Одессы в ходе войны была проведена в период с 5 августа по 16 октября 1941 г. До 19 августа единого командования обороной не существовало, что приводило подчас к неправильным и неоправданным действиям. Так, некоторые сухопутные части попытались самовольно начать эвакуацию уже 17 августа, в разгар первых тяжелых боев на подступах к городу. В те же дни при остром недостатке вооружения мер по разгрузке прибывавших вагонов с оружием и боеприпасами не принималось, и эти вагоны уничтожались авиацией противника.

19 августа по решению Ставки был образован Одесский оборонительный район в составе Приморской армии, Одесской военно-морской базы с приданными ей отрядом кораблей северо-западного района Черного моря. Весь сухопутный фронт в районе Одессы был разделен на три оборонительных сектора. Командующим Одесским оборонительным районом был назначен командир Одесской военно-морской базы контр-адмирал Г.В.Жуков.

Для защиты подходов к Одессе с моря создали минно-артиллерийские позиции, на которых в общей сложности выставили 1672 мины и 470 минных защитников. Параллельно с постановкой минных заграждений были установлены 2 бона, закрывающих проходы в порт, а вход в нефтяную гавань перекрыли пятью затопленными судами. Ежедневно от трех до восьми кораблей Черноморского флота поддерживали огнем войска Одесского оборонительного района. С моря Одессу оборонял отряд ко-



раблей северо-западного района Черного моря, в состав которого входили корабли охраны водного района Одесской военно-морской базы и часть кораблей Черноморского флота.

В тяжелый период обороны для срыва наступления противника спланировали и успешно провели высадку морского десанта с боевых кораблей, которые одновременно поддерживали огнем действия десанта на берегу; командиром сил высадки был контр-адмирал С.Г.Горшков. В результате контрудара войск Одесского оборонительного района и действий морского десанта противник был отброшен на 5–8 км и лишился возможности обстреливать город и порт.

С возникновением опасности прорыва вражеских войск в Крым, после чего нормальное снабжение Одессы оказалось бы невозможным, принимается решение об эвакуации защитников Одессы в Крым с целью усиления Крымской группировки войск. Эвакуация была проведена настолько скрытно, что противник узнал об оставлении Одессы войсками Красной Армии лишь спустя 12 ч после окончания операции.

Наиболее существенный недостаток в ходе обороны Одессы – это плохо организованное взаимодействие между различными родами авиации при решении задач прикрытия истребителями бомбардировщиков, что приводило к невыполнению ими своих задач.



**Тральщик «Мина»  
бомбит ПЛ противника**

Основным итогом обороны Одессы явилось то, что она приковала огромное количество войск противника, которые не смогли принять участия в наступлении на главном направлении, замедлила темпы

его наступления на всем южном крыле фронта и приобрела стратегическое значение, сыграв большую роль в развитии военных действий в 1941 г.

С 30 октября 1941 г. началась оборона Севастополя, которая продолжалась до 4 июля 1942 г. Немецко-фашистское командование не без оснований считало, что до тех пор, пока Крым находится в руках его защитников, Черноморский флот будет сохранять господство на море, надежно защищать свои морские перевозки, создавать серьезную угрозу приморскому флангу германского восточного фронта, обеспечивать надежную оборону пунктов базирования с морского направления и наносить удары по морским коммуникациям, портам и нефтяным районам союзницы Германии – Румынии. На совещании главного командования вермахта в августе 1941 г. Крым был назван «авианосцем Советского Союза в его борьбе против румынской нефти».

Степень участия флота в обороне Севастополя была более полной, нежели в Одессе, благодаря чему защитникам города удалось продержаться гораздо дольше. 7 ноября 1941 г. по решению Ставки, с учетом опыта обороны Одессы, создается Севастопольский оборонительный район во главе с командующим Черноморским флотом вице-адмиралом Ф.С.Октябрьским. Его заместителем по сухопутной обороне стал командующий Приморской армией генерал-майор И.Е.Петров. Для удобства управления войсками Севастопольский оборонительный район был разделен на 4 сектора. Разнородные силы флота выполняли свои задачи и вносили весомый вклад в защиту Севастополя. На сухопутном фронте сражались части и соединения морской пехоты, значительное место занимали действия боевых кораблей, прежде всего крейсеров и эскадренных миноносцев, которые систематически проводили артиллерийскую поддержку защитников города.

При обороне Севастополя было учтено недостаточно полное использование корабельной артиллерии, стрелявшей по площадям без должного контроля за результатами стрельбы. В ходе Севастопольской обороны корабли проводили стрельбы преимущественно с постоянных, заранее подготовленных в гидрографическом и топографическом отношении огневых позиций, а точность огня обеспечивалась кор-



## ВРЕМЯ И ФЛОТ

ректировочными постами при использовании специальной таблицы условных сигналов. Возросла активность и эффективность действий авиации флота, особенно в бомбардировочно-штурмовых ударах по переднему краю и близлежащим тылам противника. Большую роль в обороне базы с суши и моря сыграла береговая артиллерия. Кроме того, с моря подходы к базе прикрывались минными заграждениями. С целью своевременного обнаружения противника велась систематическая воздушная разведка, выставлялись корабельные дозоры. Противолодочную и противокатерную оборону базы осуществляли силы и средства охраны водного района.

Огромную роль в срыве наступления противника на Севастополь сыграла про-

раблей флота в начале января 1942 г. тоже перешли в наступление, что не только сковало находившиеся под Севастополем войска противника, но и значительно улучшило позиции самих защитников базы. В эти дни корабли совершали отдельные выходы для обстрела районов, занятых вражескими войсками.

Неоценимую роль в обороне военноморских баз и приморских городов играла авиация. Она наносила удары по противнику и прикрывала с воздуха боевые корабли и суда. Потеря нами большинства крымских аэродромов осенью 1941 г. создала угрозу массированных воздушных ударов по главной базе и предопределила перебазирование на Кавказ таких мощных артиллерийских кораблей, как линкор "Па-



**Эсминец «Бойкий» эскортирует транспорты**

рижская коммуна", крейсер "Молотов", лидер эскадренных миноносцев "Ташкент" и других кораблей. Господство противника в воздухе неизбежно вело к тяжелым потерям, как было, например, 2 июля 1942 г., когда Черноморский флот потерял в Цемесской бухте лидер "Ташкент", эсминец "Бдительный", минный заградитель, два миноносца, подводную лодку и несколько других кораблей.

В период всей обороны Севастополя Черноморский

флот осуществлял эффективное воздействие по противнику корабельной, береговой и зенитной артиллерией, авиацией и частями морской пехоты. Учтя успешный опыт боевых действий Одесского оборонительного района, командование с первых дней обороны Севастополя широко использовало береговую артиллерию базы, пополненную за счет артиллерии Приморской армии. Разнородные силы флота и Приморской армии в тесном взаимодействии отразили два ожесточенных штурма количественно превосходящей группировки противника и нанесли ей большие потери в живой силе и технике. Надо, однако, заметить, что назначение командующим Севастопольским оборонительным районом командующего Черноморским флотом явилось не самым лучшим решением. То обстоятельство, что вице-адмирал Ф.С.Октябрьский продолжал осуществлять и руководство флотом, отрицательно

веденная в конце декабря 1941 г. сухопутными войсками и силами Черноморского флота Керченско-Феодосийская десантная операция. При всех недостатках, допущенных при планировании, подготовке и проведении этой операции, ее главный результат заключался в том, что противник вынужден был начать переброску на Керченский полуостров из-под Севастополя трех пехотных дивизий. В своих воспоминаниях Манштейн писал: "...Произошла высадка советских войск сначала у Керчи, а затем у Феодосии. Это была смертельная опасность для армии в момент, когда все ее силы, за исключением одной немецкой дивизии и двух румынских бригад, вели бой за Севастополь".

Чтобы помочь десанту и воспрепятствовать дальнейшей переброске противником своих войск под Керчь и Феодосию, войска Севастопольского оборонительного района при поддержке авиации и ко-



сказывалось на его боевой деятельности и усложняло управление силами. Нередко обстановка складывалась так, что требовалось немедленное принятие решения по действиям корабельного состава, но начальник штаба флота вынужден был предварительно докладывать шифром в Севастополь свои предложения, на что уходило драгоценное время. До мая 1942 г. не существовало единого штаба и в самом Се-

вы не мог быть применен при обороне Севастополя. Несмотря на понимание факта неизбежности оставления Севастополя после третьего штурма, командование не могло предпринять никаких мер для подготовки, организации и проведения массовой эвакуации войск и населения из Севастополя в силу действовавших приказов и личных указаний Верховного Главнокомандующего.



**Лидер эсминцев Черноморского флота «Ташкент»**

вастопольском оборонительном районе. Однако и после его создания вопросы сухопутной обороны в компетенцию штаба фактически не входили. Отсутствовал и единый план обороны главной базы флота, что, естественно, не могло не сказаться на результатах управления разнородными силами. К сожалению, опыт проведенной скрытной и внезапной для противника операции по эвакуации защитников Одес-

Дальнейшее развитие наступления немецко-фашистских войск в августе 1942 г. на южном направлении создало угрозу прорыва противника к Черному морю в районе Новороссийска. По опыту обороны Одессы и Севастополя приказом командующего войсками Северо-Кавказского фронта был создан Новороссийский оборонительный район во главе с генерал-майором А.А.Гречко. Его заместителем по морской части стал контр-адмирал С.Г.Горшков. Учтя предыдущие недостатки, планирование и ведение боевых действий осуществлялось по единому замыслу и плану. Но, как и при обороне Севастополя, не был учтен опыт управления секторами. Так, вместо того чтобы ставить задачи командирам секторов или рубежей, задачи ставились командирам конкретных соединений и частей, которые входили в состав секторов, что исключало командиров секторов и рубежей из активного управления силами.

Оборона базы велась силами флота во взаимодействии с 47-й армией. Большую поддержку войскам Новороссийского оборонительного района оказывали корабли, береговая артиллерия и авиагруппа ВВС Черноморского флота. В результате активных действий сухопутных войск и флота немецко-фашистское наступление было остановлено; врагу не удалось прорваться



**Краснофлотец Новицкий отправляет бронепоезд «Железняков» на боевую вахту (г.Севастополь)**



в Закавказье по черноморскому побережью.

Выход к Туапсе противник пытался осуществить через перевалы Главного Кавказского хребта. Захвату Туапсе немецкое командование придавало исключительно большое значение. Гитлер неоднократно указывал своим генералам, что наступление на Туапсе и Майкоп является основой действий на Кавказе. В беседе с начальни-



**Готовятся к отражению  
воздушного налета**

ком генерального штаба фельдмаршалом Кейтелем 18 сентября 1942 г. он, выражая недовольство ходом наступления на туапсинском направлении, сказал следующее: "Я постоянно подчеркивал, что прорыв на Туапсе является для нас решающим".

После оставления Новороссийска Туапсинская военно-морская база приобрела большое значение. С ее захватом противник отрезал бы войска, действовавшие на участке от Новороссийска до Туапсе, и получил бы возможности для развития наступления вдоль побережья на Поти и Батуми. Учитывая это, по указанию Ставки командование Северо-Кавказского фронта создало Туапсинский оборонительный район под командованием командира военно-морской базы контр-адмирала Г.В.Жукова. Система обороны района слагалась из внешнего и внутреннего рубе-

жей, упиравшихся флангами в море, и трех боевых секторов.

В сентябре 1942 г. силы флота приступили к активной обороне Туапсинской военно-морской базы. По указанию Ставки ВГК флот перебросил в Туапсе три стрелковые бригады, горнострелковую и кавалерийскую дивизии, артиллерийские и другие части и спешно развернул формирование новых частей и подразделений для сражений на сухопутном фронте. В ходе Туапсинской оборонительной операции были отражены три попытки немецко-фашистских войск прорваться к Туапсе. Войска при участии морской пехоты, береговой артиллерии и авиации флота сковали 14 германских и румынских дивизий, преградили им путь в Закавказье и создали благоприятные условия для перехода в наступление. Одновременно с этим разнородные силы Черноморского флота, действуя на морских коммуникациях, способствовали повышению устойчивости обороны военно-морских баз, уничтожая транспорты и суда, доставлявшие горюче-смазочные материалы и другие виды запасов войскам противника.

Изучая и анализируя опыт и результаты обороны баз, можно заключить, что от действий сил флота во многом зависела устойчивость их обороны не только с моря, но и со стороны берега.

Первые дни войны показали недостаточную подготовленность кораблей к обстрелу наземных объектов. Организация корректировки явилась наиболее слабым местом в ведении огня. В предвоенные годы этому виду стрельб уделялось мало внимания. Армейское командование практически не знало особенностей и возможностей морских систем оружия. Кораблям часто ставились несвойственные задачи, в том числе и те, которые успешно могла бы решать и полевая артиллерия.

Развитие взаимодействия при оказании артиллерийской поддержки войскам шло по линии перехода от децентрализованного управления к централизации; от стрельбы по площадям к стрельбе с корректировкой и использованием общесредств корректировочных постов, с паспортизацией огневых позиций; с переходом от эпизодического обеспечения ко всем видам обеспечения артиллерийской поддержки.

Успешность использования морской артиллерии, как показал боевой опыт, в



большой мере зависела от правильности постановки кораблям и береговым батареям огневых задач, организации артиллерийской разведки и корректировки, устойчивой связи между кораблями и сухопутными частями.

Надежное прикрытие своих морских перевозок также требовало больших усилий всех сил флота. Успешная организация Черноморским флотом войсковых перевозок в Одессу, Севастополь, а затем в Керчь и Туапсе способствовала устойчивости обороны этих баз и приморских группировок Красной Армии. Удержание силами флота инициативы в боевых действиях на море в период обороны баз не давало противнику возможности высаживать десанты и не позволяло ему применять флот для поддержки своих войск.

Оценивая боевые действия Черноморского флота при обороне пунктов базирования, можно сказать, что согласованные совместные действия сухопутных войск и сил флота в таких случаях имеют решающее значение. Вместе с тем, анализируя ход боевых действий во всех оборонитель-

лись не командирам секторов, а командирам соединений и группировок, входящих в состав этих секторов.

Опыт войны со всей убедительностью показал, что оборона военно-морских баз может быть успешной только в том случае, если существует единое командование всеми разнородными силами, выполняющими общую задачу, и полное взаимопонимание всех командных инстанций в вопросах о методах и способах ведения боевых действий; если задача силам флота ставится общевойсковым командованием в полном соответствии с оперативно-тактическими возможностями привлекаемых сил и тактико-техническими характеристиками их оружия и боевой техники; если имеется надежная связь между взаимодействующими частями и соединениями флота и сухопутных войск и используются единые руководящие документы по организации и проведению совместных операций; если приобретаемый опыт боевых действий в кратчайшие сроки анализируется и рекомендации немедленно доводятся до командования всех уровней, прежде всего, до исполнителей.

Опыт организации взаимодействия сил флота и армии в годы Великой Отечественной войны остается для нас таким же бесценным и актуальным, как и прежде. Ведь задачи Черноморского флота сегодня в основном направлены на содействие войскам приморского фронта в ходе боевых действий на побережье, на защиту от ударов с моря административных центров, промышленных объектов и инфраструктуры войск и флота на юго-западном направлении.

Учитывая сказанное, следует не просто изучать и знать принципы проверенной в боях организации взаимодействия флота и сухопутных войск, но и постоянно отрабатывать их на практике в ходе оперативной и боевой подготовки.

**Адмирал В.МАСОРИН,**  
начальник Главного штаба ВМФ,  
до февраля 2005 г. - командующий  
Черноморским флотом



**Освободители Севастополя**

ных районах, следует отметить, что отсутствие единых штабов, управляющих всеми войсками и силами, не давало возможности координировать их действия на суше, море и в воздухе. Кроме того, отсутствие такого единого органа управления приводило к тому, что командиры секторов, на которые были разделены оборонительные районы, фактически не могли осуществлять управление входящими в их состав силами, поскольку задачи сверху стави-



## ПРИМЕНЕНИЕ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Следует признать, что не все взгляды на задачи и характер применения сил флота, отраженные в наших предвоенных уставах, наставлениях и других руководящих документах, нашли свое отражение в вооруженной борьбе на море. Однако основные принципы применения сил флота в важнейших операциях, боевых и систематических боевых действиях имели вполне обоснованную научную базу.

Характер действий наших флотов, особенно с началом войны, зачастую определялся не столько предварительными разработанными оперативными планами, сколько обстановкой, которая складывалась на фронтах. Эта обстановка и предопределила основное содержание деятельности и главную задачу советского ВМФ — содействие

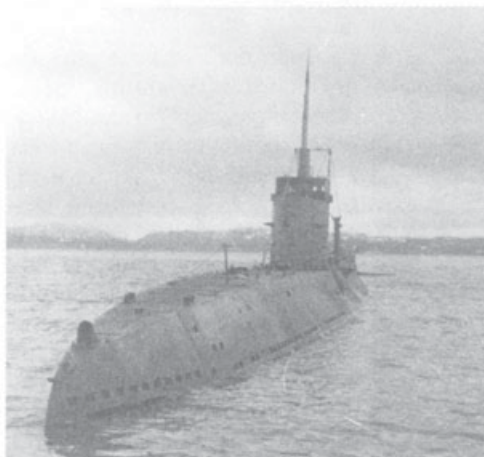
свое отражение во временном Боевом уставе Морских Сил РККА и во временном Наставлении по ведению морских операций.

Основным родом сил в действиях на морских коммуникациях противника признавались подводные лодки, число которых к началу войны на всех наших флотах составляло 212 единиц. Рекомендации по их боевому применению были изложены во Временном наставлении по боевой деятельности подводных лодок, введенном в действие в 1939 г., в котором предусматривались как самостоятельные действия подводных лодок на морских коммуникациях противника, так и совместные их действия с надводными кораблями и авиацией.

При самостоятельных действиях рекомендовалось использовать подводные лодки тремя способами: крейсерством одиночных и группы подводных лодок, завесом и позиционным. При этом отдавалось значительное предпочтение маневренным способам, к которым относили способы крейсерства и завес. Позиционное же применение подводных лодок считалось целесообразным лишь у портов, в узкостях и узловых точках путей движения противника. Для обеспечения успешности действий против конвоев предполагалось массированное применение подводных лодок в сочетании с наведением подвижных завес на конвои противника по данным авиации и комбинированным применением оружия.

Наставление давало рекомендации также по тактике действий подводных лодок и применению торпедного, минного и артиллерийского оружия. Основным способом применения торпедного оружия считалась стрельба одиночными торпедами, и только по большим быстроходным кораблям предполагалась стрельба залпом двумя-тремя торпедами.

В Наставлении подчеркивалась не-



**Краснознаменная гвардейская  
подводная лодка Д-3**

сухопутным войскам в оборонительных и наступательных операциях на приморских направлениях. Кроме того, на ВМФ возлагались и другие задачи: защита своих морских сообщений, оборона военно-морских баз и отдельных районов побережья, нарушение морских коммуникаций противника.

Взгляды советского командования на применение сил флота в этих действиях в предвоенный период нашли



обходимость всемерной экономии торпед, которые надлежало применять по наиболее ценным кораблям противника или в тех случаях, когда уничтожить их другими видами боеприпасов не представлялось возможным. Имелись указания по выполнению некоторых тактических расчетов. В частности, приводились формульные зависимости ориентировочного подсчета возможной эффективности действий подводных лодок, определения расстояния между подвижными завесами ПЛ и др.

В целом возможности подводных лодок на коммуникациях противника в предвоенных документах были отражены полно и, как показала дальнейшая практика, правильно.

Напряженность и эффективность действий наших подводных лодок на морских коммуникациях во многом зависели от общей обстановки на советско-германском фронте. Поэтому если в первые два года войны основную роль в уничтожении транспортов на коммуникациях противника играли подводные лодки, то в последующем и до конца войны ведущая роль перешла к авиации.

Развитие способов применения подводных лодок ВМФ по нарушению морских коммуникаций противника рассмотрим на примере Северного флота, как наиболее характерном.

Каков же был характер и значимость экономических и воинских перевозок для фашистской Германии в Заполярье?

Немецко-фашистское командование развернуло на территории Норвегии и северной Финляндии отдельную армию «Норвегия», состоявшую из трех корпусов. Группировку поддерживал 5-й воздушный флот (свыше 250 самолетов). Группировка ВМС Германии в базах северной Норвегии к началу войны насчитывала 5 новейших эс типа «Редер», 3 миноносца типа «Снек», вспомогательный крейсер, 2 минных заградителя, 6 пл, 10 СКР, 15 ТЩ, 10 сторожевых катеров и некоторое количество вспомогательных кораблей и судов. В дальнейшем морская группировка ВМС Германии была усилена линейными кораблями «Шарнхорст», «Тирпиц», тяже-

лыми крейсерами «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер», «Лютцов», легким крейсером «Кельн», флотилией эскадренных миноносцев и несколькими пл. Цель стратегических действий Германии в начале войны - захватить Мурманск и главную базу Северного флота Полярный, перерезать Кировскую железную дорогу и лишить Северный флот возможности базироваться на Кольском полуострове.

Однако планам немецкого командования не суждено было осуществиться. В течение трех лет положение линии фронта на рубеже реки Большая Лица и на подступах к п-ову Средний практически не менялась. В течение всего этого времени обстановка на море характеризовалась активными действиями сторон на морских коммуникациях.

Снабжение сухопутных войск, флота и авиации противника из-за отсутствия железнодорожных линий на севере Норвегии и Финляндии и слабой пропускной способности шоссейной дороги вдоль побережья Баренцева и Норвежского морей полностью зависело от функционирования морских коммуникаций. Морские сообщения являлись основным и практически единственным путем как обеспечения группировки немецких войск, действовавших на Мурманском направлении, так и вывоза из портов Варангер-фьорда в Германию стратегического сырья, прежде всего железной руды и никелевого концентрата, что составляло почти 70% потребности германской промышленности в этом виде сырья.

По географическим условиям и в зависимости от возможностей использования различных сил СФ условно коммуникации противника были разделены на три основных участка.

Западный - от Тромсе до Хоннингсвога (180 миль), преимущественно шхерный район, что значительно затрудняло действия наших ПЛ, а также усложняло использование авиации.

Центральный участок - от Хоннингсвога до Варде (120 миль), не имеющий шхер, но изрезанный фьордами, которые использовались противником как отстойные пункты для транспортов и временного базирования сил ПЛО.



Восточный участок пути, протяженностью 80 миль, проходил в Варангер-фьорде и был доступен для воздействия всех сил СФ.

В начале войны противник пытался осуществлять перевозки одиночными транспортом без охранения. Однако провал гитлеровских планов на суше и потери на коммуникациях заставили его перейти к системе конвоев уже с начала августа 1941 г. Конвои, как правило, формировались небольшие, по 4-6 транспортов и до 10-16 кораблей охранения с обязательным воздушным прикрытием. Средний годовой грузооборот достигал 6 млн. т. Ежемесячно в среднем проходило от 25 до 30 конвоев в обоих направлениях.

Силы СФ содействовали войскам 14-й армии в обороне на Мурманском направлении и в защите п-ов Рыбачий и Средний, а также вели борьбу с противником на море, главным образом, нарушая его морские коммуникации.

С первых и до последних дней войны подводные лодки Северного флота успешно действовали на коммуникациях противника.

В ходе войны состав бригады постоянно менялся.

Уже в первые два месяца войны с Балтийского флота по внутренним водным путям были переведены шесть больших (типа «К» и «Л») и две средних (типа «С») пл.

В 1942 г. по железной дороге на специальных транспортерах из Горького на Северный флот были перевезены восемь малых подводных лодок («М-104—108, 119, 121, 122»), а в 1943 г. бригада пополнилась одиннадцатью подводными лодками («Л-15», «С-14, 15, 51, 54, 55, 56, 103, 104», «М-200, 201»), прибывшими с Тихого океана и Каспийского моря. Благодаря систематическому пополнению бригада в ходе войны постоянно насчитывала 20-22 подводные лодки.

С началом войны, как и предусматривалось документами, основной боевой задачей, которую пришлось решать подводным лодкам, явилось нарушение морских коммуникаций противника. Подводные лодки применялись позиционно, способами крейсерства в на-

значенном районе и нависающей завесы.

Позиционный способ. Развертывание подводных лодок для боевых действий против морских коммуникаций противника началось с первых дней войны.

Позиции для подводных лодок были нарезаны на всей коммуникации от Тромсе до Варангер-фьорда. Они примыкали к побережью и были вытянуты в сторону моря.

Размеры позиций были довольно большими, а их нарезка определялась в основном географическими условиями района. Такое положение приближало способ применения подводных лодок к крейсерству в ограниченном (назначенном) районе. Однако между позициями имелись достаточно широкие разграничительные полосы, заходить в которые подводным лодкам запрещалось. Заняв позицию, они действовали одиночно и самостоятельно, ожидая прохода конвоя или отдельного транспорта через их позицию, и в этом смысле способ носил пассивный характер. Взаимодействие между подводными лодками и другими силами флота не предусматривалось. Такой способ применения подводных лодок был в предвоенные годы хорошо отработан и считался традиционным. Тем не менее, эффективность применения подводных лодок по нарушению морских коммуникаций противника в первые месяцы войны была низкой.

Применение позиционного способа на коммуникации протяженностью более 300 миль было вынужденным и не могло дать высоких результатов. Оно обуславливалось отсутствием, постоянно действующей в интересах подводных лодок, разведки морских коммуникаций противника, ненадежностью связи подводных лодок с береговыми пунктами управления и отсутствием боевого опыта у командиров подводных лодок. По мере выявления маршрутов наиболее интенсивного движения конвоев и отдельных транспортов противника командование флота изменяло нарезку позиций. Такое изменение было произведено в октябре 1941 г. и в январе 1942 г. К этому времени бы-



ло выявлено, что противник использует только прибрежные маршруты движения, поэтому разграничительные полосы у берега были упразднены, размеры позиций несколько увеличены. Командиры подводных лодок получили большую свободу действий при преследовании и атаке целей. Они стали чаще осуществлять поиск и атаки противника в глубине фьордов и бухт.

Все это фактически означало переход к новому способу применения подводных лодок — крейсерству в назначенном районе.

Крейсерство в назначенном районе. Одним из важных преимуществ данного способа являлось и то, что при обнаружении противолодочных сил противника подводная лодка успевала перейти в безопасную часть своего района,



**«Срочное погружение!»**

хотя и в этом случае подводные лодки продолжали действовать одиночно. Способ крейсерства в назначенном районе являлся основным в течение 1942-1943 гг.

В феврале 1943 г. была предпринята первая попытка крейсерства тактической группы подводных лодок. Две подводные лодки «К-3» (командир — капитан 3 ранга К.Малофеев, на борту

находился командир бригады контр-адмирал Н.Виноградов, который и командовал всей группой) и «К-22» (командир — капитан 3 ранга В.Кульбакин, на борту находился командир дивизиона капитан 1 ранга В.Котельников) после отработки совместных действий в начале февраля вышли в море и осуществляли крейсерство в районе между о-вом Варде и мысом Нордкап. Однако когда был обнаружен конвой противника, совместная атака не получилась. Подводная лодка «К-22» в атаку не вышла. Еще через сутки связь с ней была потеряна, и она из боевого похода не вернулась. Других попыток использования подводных лодок в тактических группах, объединенных единым замыслом и планом, не предпринималось. Попытки организовать взаимодействие пл с надводными кораблями и авиацией носили эпизодический характер и не имели стабильного результата. Главная причина этого заключалась в отсутствии на пл надежных средств радио- и гидроакустической связи.

Относительно невысокая общая результативность торпедных атак пл объяснялась не столько слабой профессиональной подготовкой некоторых их командиров, сколько отсутствием на пл современного для того времени комплекта приборов управления торпедной стрельбой, включающего счетно-решающие приборы, приборы установки глубины (ПУГ) и т.д., которые позволяли автоматически определять ЭДЦ и вырабатывать данные для стрельбы. На американских, английских и немецких пл такие приборы были установлены. Нашим командирам пл приходилось определять эти данные «на глазок» с помощью перископа и громоздких таблиц, значительно увеличивавших время подготовки к выполнению торпедных атак, снижению скрытности действий и результативности поражения кораблей, транспортов и судов противника.

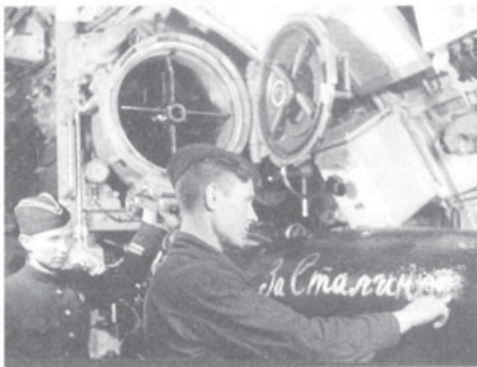
Во второй половине 1943 г. противник усилил противолодочную оборону своих конвоев, активизировал борьбу с нашими подводными лодками в районах своего судоходства. Это привело к снижению результатов действий и уве-



личению потерь подводных лодок. За последний квартал 1943 г. более 75% их атак было сорвано противолодочными силами противника. За это же время флот потерял четыре подводные лодки.

Усиливающееся противодействие противника требовало изменений способов применения подводных лодок. В 1944 г. способ крейсерства практиковался редко и уже не являлся основным. Подводные лодки перешли на новый способ «нависающей завесы».

Способ нависающей завесы. Суть этого способа заключалась в том, что для подводных лодок были определены районы ожидания, расположенные за внешней кромкой минного заграждения в 25-30 милях от берега. Находясь в этих районах, подводные лодки держали радиосвязь с самолетами-разведчиками и штабом флота, образуя как бы завесу, нависающую над определенным участком прибрежной коммуникации противника. Одновременно в завесе находилось 4-5 подводных лодок, которые могли выбирать позиции атаки в пределах всей зоны, отведенной для их действий. Во избежание ошибок атаковать подводные лодки запрещалось, за исключением случаев,



**Краснофлотец А. Заборихин  
готовит торпеды**

когда командиры были полностью уверены, что обнаруженная подводная лодка является неприятельской.

Получив данные о противнике, командиры подводных лодок рассчитывали места атак. Позиции для атаки транспортов они стремились занять на острых углах, а позиции стрельбы тор-

педами — на курсовых углах, близких к траверзу. После атаки они возвращались в районы ожидания, где производили зарядку и затем ожидали новых данных о противнике от разведки или поста управления.

Этот способ был основным в применении подводных лодок на Севере до конца войны. Он стал возможным благодаря надежной связи подводных лодок с самолетами-разведчиками и береговыми командными пунктами, чему способствовало оснащение подводных лодок в конце 1943 г. перископными антеннами (ВАН-ПЗ).

При действиях на коммуникациях противника происходило и развитие способов использования торпедного оружия подводных лодок, которое было основным на протяжении всей войны. До 89% потопленных транспортов и боевых кораблей противника приходится на торпедное оружие.

В первые месяцы войны подводные лодки стреляли одиночными торпедами. Успешность атак при таком способе стрельбы была невелика.

С конца сентября 1941 г. подводники Северного флота стали переходить на залповую стрельбу с временным интервалом, а затем и на стрельбу «вее-ром». Эти способы стрельбы вполне оправдали себя и стали основными на Северном флоте до конца войны. Изменение способа торпедной стрельбы значительно повысило общую успешность атак подводных лодок. Так, если в июне — сентябре 1941 г. успешных атак было всего 44,5% то в октябре — декабре уже 81,5%.

Залповый способ стрельбы позволил, не снижая успешности, увеличить дистанцию стрельбы с 4-8 до 8-12 каб., что было важно в условиях постоянного усиления охранения транспортов.

До декабря 1942 г. управление подводными лодками, действовавшими на коммуникациях противника, осуществлялось командующим флотом. Им отдавались все приказания на подводную лодку в море. Рабочим органом управления подводными лодками в штабе флота был отдел подводного плавания.

С декабря 1942 г. система управления подводными лодками была изме-



## **ВСТРЕЧА НА ПОКЛОННОЙ ГОРЕ**



**Встреча учащихся  
морских учебных  
заведений с  
ветеранами ВМФ на  
Поклонной горе в  
Центральном музее  
Великой  
Отечественной  
войны 1941-1945 гг.**

**Фото Ю.Пахомова**





*Репродукции картин заслуженного  
художника Крыма Андрея Лубянова*



С-13 под командованием Александра Маринеско атакует  
«Вильгельм Густлофф». Первая торпеда



Линкор «Новороссийск» ведет огонь главным калибром

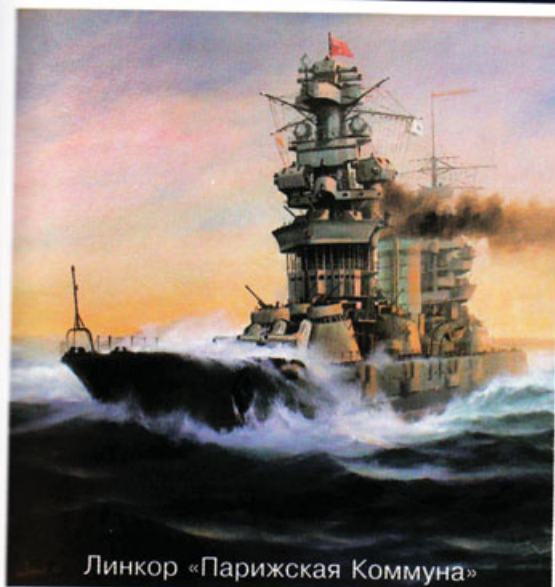


Эсминец «Беспощадный»





Отражение атаки



Линкор «Парижская Коммуна»



В походном ордере



На боевом курсе



## Центральный музей Вооруженных Сил России

- Начальник музея полковник А.Никонов и капитан 1 ранга В.Алексеев готовят выставку
- Выставочники Т.Куваева и А.Марышева работают над экспозицией, посвященной Великой Отечественной войне
- Экспонаты музея

Фото Ю.Пахомова





нена. С этого времени командующий флотом ставил боевую задачу бригаде подводных лодок, контролировал через свой штаб выполнение этих задач, давал общие указания по боевому применению подводных лодок и приказание на выделение сил обеспечения, организовывал взаимодействие подводных лодок с другими силами флота. Управление подводными лодками полностью



**Герой Советского Союза  
И.Колышкин у перископа**

перешло к командиру бригады подводных лодок. Такая система управления подводными лодками сохранилась на Северном флоте до конца войны.

Результаты применения подводных лодок. В течение войны Северный флот имел в общей сложности в своем составе 48 подводных лодок, 47 из которых принимали участие в боевых действиях. При этом потери составили 23 подводные лодки.

Для решения задачи нарушения морских коммуникаций противника подводные лодки произвели 402 боевых похода (около 87% от общего количества походов), выполнив 260 торпедных атак, и в восьми случаях использовали артиллерию. Около 83%, т.е. 215 торпедных атак осуществлено подводными лодками в светлое время суток и только 45 - в темное. Причиной такого положения являлось отсутствие на наших подводных лодках радиолокационного вооружения. Из-за слабых ремонтных возможностей на флоте непрерывно снижался коэффициент оперативного напряжения подводных лодок. В 1941 г. он доходил до 0,6, в 1942 г. снизился до 0,4, в 1943 г. — до 0,35, а в 1944 г. составил 0,2.

Всего за войну подводными лодками Северного флота потоплено 59 транспортов противника общим водоизмещением 184 тыс.475 т и 16 боевых кораблей, повреждено 9 транспортов и боевых кораблей. В среднем за войну подводные лодки Северного флота совершали 4,4 выхода и расходовали 8 торпед на один потопленный и поврежденный транспорт и боевой корабль противника.

По количеству потопленного тоннажа транспорта противника подводные лодки занимают первое место среди остальных сил флота, принимавших участие в нарушении коммуникаций противника, а по количеству потопленных транспортов — второе после авиации.

Результативность торпедных атак по кораблям и транспортам противника командирами подводных лодок - вопрос весьма сложный и неоднозначный. Историки приходят к одному выводу: результативность торпедных атак в годы войны была явно завышена. Так ли это? С такими выводами можно согласиться только отчасти, поскольку система отчетных документов командиров подводных лодок, возвращавшихся из боевых походов, и сама методика подведения итогов этих походов страдали, мягко говоря, субъективностью. И восстановить истинную картину в этом вопросе даже сегодня, с учетом доступности данных немецких, румынских и финских архивов, которые впрочем также являются субъективными, вряд ли возможно. Вот только один пример потопления А.Маринеско плавбазы «Вильгельм Густлов». По нашим данным - погибло около 8 тыс. человек, из них около 4 тыс. подводников. По данным шведской прессы: погибло 9 тыс. человек - и все подводники. По немецким данным, погибло около 5,5 тыс. человек, из которых только около 400 человек - подводники. Кому верить?

Кстати, о недостаточной достоверности данных по результатам торпедных атак подводников (и не только их, но и морских летчиков) в годы войны неоднократно говорилось в официальных документах Главного штаба ВМФ.



## ВРЕМЯ И ФЛОТ

Одна из директив наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова № 602/Ш от 21.11.42г. гласила: «В оперативных сводках допускаются флотами сообщения о потерях противника, недостаточно проверенные и подтвержденные фактами. Недостаточная строгость к донесениям нижестоящих инстанций вызвала и недостаточно ответственное отношение к своим докладом. Приказываю всякие донесения давать только после проверки, возложив персональную ответственность за правдивость на начальников штабов». Так что тайны из этой проблемы никто на флоте не делал. Весь вопрос в другом: почему происходили завышения результативности и какова в этом доля ответственности самих командиров лодок, представлявших слишком оптимистические доклады? Исследования архивных документов доказывают непричастность абсолютного большинства командиров к не-



Орудийный расчет старшины  
И.Кулижникова

точным докладам ради наград или денежных премий. Однако такие доклады тоже случались! Причин здесь много, но я бы выделил три

Сложность, а порой и невозможность установления результатов торпедных атак другими силами и средствами, прежде всего силами разведки флота и агентурными данными.

Несовершенная организация наблюдения результатов торпедных атак собственными средствами подводных лодок и поверхностная оценка штабом бригады, флота боевых итогов похода.

Чрезмерно жесткое давление командования при разборах боевых походов особенно на тех командиров лодок, походы которых оказывались неуспешными по различным, часто не зависящим от них, причинам, что естественно влияло на объективность их докладов в последующих выходах в море.

Все командиры подводных лодок стремились нанести максимальный ущерб врагу. В своих боевых донесениях они не только имели право, но и были обязаны докладывать свои соображения по поводу успеха или неуспеха произведенных ими торпедных атак, а это неизбежно приводило к субъективной оценке фактических результатов.

Таким образом, по оценке результатов торпедных атак вывод можно сделать такой: методика подведения итогов боевых походов в целом и торпедных атак в частности оказалась на флотах и в ВМФ далекой от совершенства, а потому не давала полного практического материала для совершенствования тактики действий подводных лодок и повышения уровня командирского мастерства.

Тем не менее, советские подводники в годы войны успешно выполнили все поставленные перед ними задачи, до конца исполнили свой долг перед Родиной. И мы глубоко чтим память о наших славных подводниках, проявивших тогда высокую доблесть, мужество, стойкость и героизм.

**Капитан 1 ранга В.КРАМАРЕНКО,**  
начальник кафедры  
тактики подводных лодок  
ВМА имени Н.Г.Кузнецова,  
доктор военных наук, профессор



## ПРИМЕНЕНИЕ НАДВОДНЫХ СИЛ ВМФ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

К началу Великой Отечественной войны в состав надводных сил ВМФ СССР входило 556 боевых кораблей и катеров. В предвоенные годы они готовились к действиям против морского противника в открытом море и к противодесантным действиям с морских направлений. Однако континентальный характер войны, сложившийся на советско-германском фронте, коренным образом изменил предвоенные взгляды на применение надводных сил. Основным видом их боевой деятельности стали совместные действия с сухопутными войсками в оборонительных, а впоследствии и в наступательных операциях на приморских направлениях. При этом одной из важных задач для надводных кораблей (НК) стало участие в артиллерийской поддержке сухопутных войск в оборонительных и наступательных операциях, для чего привлекались надводные корабли всех классов, включая тральщики и боевые катера. Они принимали участие в решении следующих задач: в огневой поддержке войск при обороне военноморских баз (ВМБ) и приморских плацдармов и огневом содействии приморскому флангу сухопутных войск в оборонительных и наступательных операциях. В их задачу входило также огневое поражение объектов противодесантной обороны при действиях морских десантов. Кроме того, надводные корабли участвовали в набеговых операциях по военно-морским базам и портам противника.

Виды артиллерийской поддержки и способы действий надводных кораблей при выполнении ими огневых задач получили в годы войны значительное развитие по мере накопления боевого опыта, совершенствования организации взаимодействия, обеспечения и управления. В зависимости от характера огневых задач, условий обстанов-

ки и количества НК артиллерийская поддержка приморскому флангу сухопутных войск могла быть или эпизодической, или систематической. Первая проводилась одиночными НК или тактическими группами в составе 2-4 кораблей кратковременно. Вторая - велась отрядами кораблей артиллерийской поддержки, специально сформированными из различных классов НК, и применялась в основном при обороне ВМБ и приморских плацдармов.

Развитие способов действий надводных кораблей с артиллерийским вооружением в годы войны осуществлялось переходом от самостоятельных к совместным действиям НК с береговой артиллерией и авиацией ВМФ и полевой артиллерией сухопутных войск. Что касалось способов выполнения огневых задач, то от стрельбы из постоянных (неподвижных) огневых позиций по площади без корректировки огня стали переходить к стрельбе с периодической сменой огневых позиций (ввиду постоянного противодействия со стороны противника, особенно его авиации) или на ходу, с использованием вспомогательных точек наводки и комбинированной корректировки огня. Особенно рациональными оказались централизация управления огнем через флагманских артиллеристов соединений и объединений флота и применение единых методов целеуказания и корректировки огня, а также установление надежной дублирующей связи. Все эти новшества в годы войны нашли отражение в "Наставлении по совместным действиям сухопутных войск с Военно-Морским Флотом и военными речными флотилиями", принятом в 1943 г. Основные положения Наставления не устарели до сих пор.

Характерным примером нового, более совершенного способа совместных действий надводных кораблей с



береговой артиллерией является артиллерийская поддержка надводными кораблями и частями береговой артиллерии КБФ наступления 2-й ударной и 42-й армий в Ленинградско-Новгородской наступательной операции в январе 1944 г. Назначенные для артиллерийской поддержки части береговой артиллерии и надводные корабли флота были сведены в пять тактических артиллерийских групп.

В состав первой группы входили линейный корабль "Петропавловск" (до 1943 г. "Марат"), эскадренные миноносцы "Страшный" и "Сильный", канонерская лодка "Волга" и береговая артиллерия Ижорского укрепленного района. Всего в группе было 84 орудия калибром от 100 до 305 мм. Во вторую группу входили линейный корабль "Октябрьская Революция", крейсера "Максим Горький", "Киров" и "Таллин", лидер "Ленинград", эскадренный миноносец "Свирепый" (всего 42 орудия калибром от 130 до 305 мм). Третья группа - это эскадренные миноносцы "Опытный", "Стройный", "Строгий" и "Грозный", канонерские лодки "Сестрорецк", "Зея" и "Ока" (21 орудие калибром 130 мм). Четвертая группа со-



**Выход на боевую операцию**

стояла из артиллерии научно-испытательного морского артиллерийского полигона, имевшего 7 орудий (1 - калибром 406 мм, 1 - 356 мм и 5 - 180 мм), и пятую группу составляли батареи 101-й морской железнодорожной бригады (46 орудий калибром от 130 до 356 мм).

Всего корабельная и береговая ар-

тиллерия насчитывала 200 орудий калибром от 100 до 406 мм. Вес одного залпа артиллерии пяти групп составлял около 30 т и был почти равен залпу всей полевой артиллерии 2-й ударной и 42-й армий. Каждая из пяти групп выполняла артиллерийские стрельбы в своих назначенных секторах по конкретным, согласованным с сухопутными войсками, наземным целям. В результате поставленные огневые задачи были успешно выполнены. Мощной артиллерийской поддержкой была взломана долговременная оборона противника на направлениях прорыва армий как на переднем крае, так и в глубине обороны. Таким образом, надводные корабли внесли значительный вклад в огневое содействие сухопутным войскам на приморских направлениях, особенно в оборонительных операциях, когда сухопутные войска испытывали острый недостаток в огневых средствах.

За годы войны более 90% всех стрельб корабельной артиллерии калибра от 100 до 305 мм было выполнено по наземным целям. Суммарный расход снарядов составил около 180 тысяч. Наибольшую роль надводные корабли сыграли в обороне военноморских баз, поддерживая артиллерию морской десант и приморские фланги частей сухопутных войск при обороне и наступлении.

К сожалению, с развитием ракетного оружия, опыт артиллерийской поддержки частей сухопутных войск на флотах стали забывать. Двусторонних совместных учений с частями сухопутных войск с фактическим выполнением артиллерийских стрельб надводными кораблями практически не проводится.

В ходе самостоятельных действий флотов наибольшее развитие получили формы и способы применения надводных кораблей при нарушении морских коммуникаций противника, обороне своих морских коммуникаций и в борьбе с минной опасностью.

Для нарушения морских коммуникаций противника в прибрежной зоне в основном привлекались торпедные ка-



тера. При этом для них характерен последовательный переход от пассивных действий в составе малочисленных тактических групп (2-4 катера) к их активному массированному применению в составе нескольких тактических групп, при всестороннем боевом обеспечении в оперативном и тактическом взаимодействии с другими родами сил флота, прежде всего с авиацией. Действуя малыми группами, катера производили поиск противника самостоятельно, преимущественно в темное время суток или в условиях малой видимости. Управление группой в море осуществлял командир дивизиона или отряда. Группы действовали методом засад или свободной охоты.

Используя метод засад, группа торпедных катеров занимала выгодную



**Охранение конвоя**

позицию, как правило, в шхерных районах, где и поджидала конвой или суда противника. В атаку торпедные катера выходили поодиночке, по возможности со стороны берега, где охранение конвоев или судов было слабее. Торпедная стрельба производилась одной-двумя торпедами. Однако такие действия торпедных катеров не всегда приводили к успеху.

Опыт показал, что наиболее результативными являются действия более крупных групп: из 5-6 торпедных катеров. Иногда для поиска кораблей противника высылались одновременно несколько групп катеров, взаимодействовавших между собой. Торпедные катера стали действовать и днем: выходить на поиск по данным воздушной разведки, что сократило число безрезультативных выходов. Для обеспече-

ния прорыва охранения вражеских конвоев и сближения с судами на дистанцию торпедной стрельбы в состав групп стали включать катера, вооруженные 24-ствольными реактивными установками 24-М-8. Они связывали боем корабли охранения и создавали более благоприятные условия катерам, выполнявшим торпедную атаку. Общее руководство действиями нескольких групп торпедных катеров, развернутых в море, их взаимодействие с авиацией организовывал и осуществлял командир бригады торпедных катеров с берегового командного пункта.

К концу войны были достаточно полно отработаны вопросы взаимодействия торпедных катеров с авиацией. Разведывательная авиация обнаруживала конвои, наводила на них торпедные катера и обеспечивала их атаку постановкой дымовых завес днем и освещением цели ночью. Истребительная авиация прикрывала торпедные катера от ударов с воздуха, а штурмовая поддерживала их действия ударами по кораблям охранения или береговым батареям. Кроме того, на морских коммуникациях противника были отработаны совместные действия с подводными лодками (последовательное нанесение торпедных ударов по одним и тем же целям в разное время), с авиацией и береговой артиллерией (одновременное нанесение совместных ударов по одним и тем же целям).

Весьма успешными были действия четырех тактических групп торпедных катеров Северного флота в августе 1944 г. в районе мыса Кибергнес, когда удалось разгромить крупный конвой противника. Из 32 кораблей и судов конвоя было потоплено 14 и повреждено три. Наши потери - один торпедный катер из 14 участвовавших в бою, пять катеров получили незначительные повреждения. Бой был проведен только торпедными катерами, так как метеорологические условия не позволили нашей авиации нанести удары по конвою. Взаимодействие с авиацией выразилось только в проведении ею раз-



## ВРЕМЯ И ФЛОТ

ведки конвоя перед боем и в прикрытии катеров при отходе после боя.

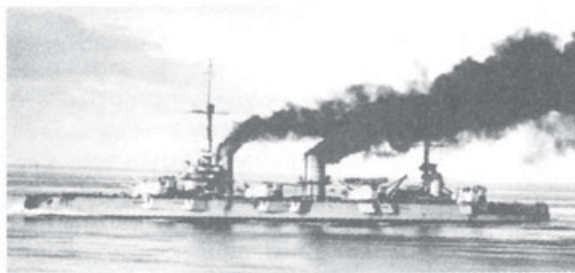
Успеху этого боя способствовали следующие факторы:

удар был нанесен внезапно, и весь бой прошел в быстром темпе (за 37 минут), при этом конвой атаковали на всю глубину боевого порядка;

катера действовали четырьмя группами с разных направлений и с короткими промежутками по времени, что расстроило систему противокатерной обороны конвоя;

на всех этапах боя торпедные катера управлялись с берегового командного пункта, что обеспечило непрерывность управления и хорошее взаимодействие между отдельными группами;

перед боем торпедные катера поставили минную банку, что вынудило конвой противника застопорить ход и



*Линкор «Парижская Коммуна»*

заняться протраливанием прохода в минном заграждении, а в ходе боя широко использовались дымовые завесы, что обеспечило скрытый подход к конвою и успешные торпедные атаки.

Торпедные катера внесли значительный вклад в борьбу на морских коммуникациях противника, особенно на Северном флоте. Торпедные катера совершили 2658 выходов и самостоятельно или совместно с другими НК потопили 76 и повредили 58 вражеских кораблей и судов. Опыт боевого применения торпедных катеров в годы Великой Отечественной войны на морских коммуникациях противника, организации их боевого обеспечения и управления послужил основой для последующего развития теории и практики подготовки и ведения боевых действий малыми ракетными корабля-

ми и ракетными катерами надводных сил ВМФ.

Что касалось обороны собственных морских коммуникаций, то для этого привлекались НК практически всех классов. Задачи обороны решались двумя способами: обеспечением самостоятельного перехода одиночных судов или их конвоированием. Последнее было предпочтительнее. При этом благодаря совершенствованию построения сил на переходе морем: от походного порядка к походному порядку - глубина тактической обороны конвоев от противодействия противника постоянно увеличивалась.

Вначале оборона конвоя осуществлялась надводными кораблями непосредственного охранения в походном порядке с носовых курсовых углов. Затем стала применяться либо просто круговая оборона судов, либо круговая оборона с усилением кораблей завесой с носовых курсовых углов или выдвиганием противолодочной маневрирующей завесы кораблей в угрожаемый сектор. Последний вариант послужил переходом к построению конвоя в походный порядок, основу которого стали составлять главные силы (охраняемые суда с кораблями непосредственного охранения) и различные обеспечивающие силы. В качестве обеспечивающих сил в состав походного порядка, кроме надводных кораблей, стали привлекать разведывательную (для поиска подводных лодок впереди по курсу конвоя) и истребительную авиацию (для прикрытия конвоя от ударов и атак авиации противника).

Говоря о трансформации пространственного размаха обороны конвоев на маршрутах перехода, отметим, что она шла от частичного конвоирования к сменному, а затем к сквозному конвоированию судов. Частичное конвоирование применялось в начале войны и предусматривало оборону конвоя на переходе морем только на отдельных, наиболее опасных участках маршрута. В ходе войны, с увеличением на флотах боевого состава надводных кораб-





**Миноносец вернулся в базу**

лей, стало осуществляться сменное или поэтапное конвоирование по маршруту перехода с промежуточными пунктами, в которых менялся состав сил обороны конвоя, а также сквозное конвоирование, при котором оборона конвоя осуществлялась от района формирования до пункта назначения одними и теми же силами, иногда и с их дополнительным усилением при изменении фактической обстановки на маршруте перехода.

Примером сквозного конвоирования является обеспечение перехода морем, из Батуми в Туапсе и обратно, танкера "Иосиф Сталин" в июне 1943 г.

Для обороны танкера по маршруту перехода привлекалось 15 надводных кораблей, 13 самолетов-разведчиков и 39 истребителей. Оборона танкера на переходе морем осуществлялась способом сквозного конвоирования с построением походного порядка. Главные силы были построены в походный ордер с непосредственным круговым корабельным охранением. Авиационные группы из самолетов-разведчиков и истребителей осуществляли противолодочную оборону и надежное истребительное прикрытие. Благодаря этим мерам поставленная задача была выполнена, несмотря на то, что немцы организовали охоту за танкером с применением авиации и подводных лодок.

Известно, что противник с началом войны применил принципиально новое морское минное оружие - донные неконтактные мины, к чему на наших флотах оказались не готовы.

В начале боевых действий предполагалось уничтожение донных неконтактных мин глубинными бомбами с

надводных кораблей или путем воздействия на них физических полей быстросходных кораблей. Для этого наиболее часто применялись торпедные, сторожевые катера и малые охотники за подводными лодками.

Глубинное бомбометание производилось по площади загражденного минами района, по фарватеру или рекомендованному курсу. Чтобы воздействовать на взрыватели донных мин применялся способ "восьмерка" (маневрирование катеров на полных ходах - 18-20 уз. - переменными курсами в загражденных минами районах).

Эффективность глубинного бомбометания была невелика. Более эффективным являлось уничтожение донных неконтактных мин воздействием на их взрыватели физическими полями. Для этого стали использовать специально дооборудованные источниками электропитания вспомогательные суда и буксируемые баржи, другое оборудование. С принятием на вооружение отечественных неконтактных тралов и поступлением в боевой состав флота тральщиков, полученных от союзников по ленд-лизу, имеющих на вооружении специальные неконтактные тралы для борьбы с донными неконтактными минами, процесс пошел быстрее.

В заключение отмечу, что в ходе Великой Отечественной войны надводные силы ВМФ СССР оправдали возлагавшиеся на них надежды и выполнили поставленные задачи. Личный состав соединений надводных сил, преодолевая огромные трудности, проявляя массовый героизм и самоотверженность, совершенствуя свое профессиональное мастерство, до конца выполнил свой долг перед Родиной. Боевой опыт, накопленный надводными силами в ходе Великой Отечественной войны, является важным источником для дальнейшего развития форм и способов применения ВМФ РФ в современных условиях.

**Капитан 1 ранга В.СВАЛОВ,  
начальник кафедры  
тактики надводных кораблей  
ВМА имени Н.Г.Кузнецова**



## ПРИМЕНЕНИЕ МОРСКОЙ АВИАЦИИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Перед Великой Отечественной войной была разработана теория операции по уничтожению вражеского флота на море, согласно которой разнородные силы (надводные корабли, подводные лодки и морская авиация) должны наносить одновременные и последовательные удары по всей глубине оперативного построения противника. Предполагалось также, что борьбу на море будет вести и дальнебомбардировочная авиация (ДА) Красной Армии, что было записано в ее боевом уставе.

Авиация флотов своим штатным составом готовилась к решению следующих задач:

самостоятельному нанесению бомбовых и торпедных ударов по кораблям и судам противника на море, а в простых условиях - и во взаимодействии с надводными кораблями;

нанесению бомбовых ударов по вражеским портам и военно-морским базам днем - составом до полка, а ночью - малыми группами или одиночными самолетами;

постановке минных заграждений малыми группами или одиночными самолетами;

осуществлению прикрытия с воздуха своих военно-морских баз (ВМБ), аэродромов и кораблей в море;

ведению воздушной разведки на море.

Перед началом Великой Отечественной войны ВВС ВМФ в составе флотов и флотилий имели всего около 2 720 самолетов, из них на европейской территории СССР - 1 682 самолета, в том числе 1 404 боевых. Однако следует учитывать, что часть самолетов находилась в ремонте и к боевым действиям в начальный период войны оказалась не подготовленной. В количественном отношении морская авиация представляла внушительную силу, но по летно-тактическим данным большинство отечественных машин уступали лучшим германским образцам авиатехники (таблицы 1, 2). Общая укомплектованность ВВС ВМФ самолетами новых типов составляла лишь около 12 %. Не было штурмовиков, пикирующих бомбардировщиков, специальных противолодочных самолетов; торпедоносцы имелись, но явно в недостаточном количестве - всего лишь около 9 % от необходимого количества.

Отставание ударной авиации определялось как устарелостью авиатехники, так и количественным несоответствием численности самолетного парка объему возникших в ходе войны задач. В целом ВВС ВМФ вступили в войну, находясь еще на стадии технического перевооружения, совершенствования организационно-штатной структуры, отработки учебно-боевых задач. Такое положение ограничивало возможности морской



Авиаторы обсуждают итоги боевого вылета



авиации при решении боевых задач как на море, так и, при поддержке сухопутных войск, на приморских направлениях.

С первых дней вероломного нападения фашистской Германии на Советский Союз создалась сложная обстановка на фронтах, все довоенные прогнозы рухнули, так как подобного развития событий никто не ожидал. Только ВВС Западного Особого военного округа понесли урон в 738 самолетов - 47 % своего состава. Общие же потери ВВС за 22 июня - 1 200 самолетов.

Такие значительные потери привели к тому, что и морскую авиацию пришлось привлечь для действий на

на применение ВВС флотов не всегда принимались в соответствии с обстановкой: иногда ее просто не знали. По этим и ряду других причин допускались просчеты и ошибки. Только в ходе войны, ценой больших потерь и усилий, постигались ее сложные зависимости и законы.

Хотелось бы отдельно остановиться на низкой эффективности действий авиации Балтийского флота в первый год Великой Отечественной войны.

Ставкой Верховного Главнокомандования (ВГК) авиация Балтийского флота оперативно была подчинена командующему ВВС Ленинградского фронта и в течение всего времени

Боевой состав ВВС флотов к началу войны

Таблица 1

| Род авиации      | СФ  |      | БФ  |      | ЧФ  |      | ВМФ  |      |
|------------------|-----|------|-----|------|-----|------|------|------|
| Истребительная   | 49  | 42 % | 353 | 54 % | 346 | 56 % | 748  | 53 % |
| Бомбардировочная | 11  | 9 %  | 111 | 17 % | 75  | 12 % | 197  | 14 % |
| Минно-торпедная  | —   | —    | 61  | 9 %  | 61  | 10 % | 122  | 9 %  |
| Разведывательная | 56  | 49 % | 131 | 20 % | 150 | 23 % | 337  | 24 % |
| Всего            | 116 |      | 656 |      | 632 |      | 1404 |      |

сухопутных направлениях. В этих условиях более или менее систематично велась только воздушная разведка над морем и обеспечивалоськрытие объектов флота и коммуникаций.

Военно-воздушные силы флотов, решая примерно одинаковые задачи, затрачивали на них отнюдь не равные усилия, что, естественно, зависело от конкретной обстановки на фронте, от наличия сил и средств, условий базирования и множества других факторов. Так, балтийская авиация почти одну треть общего количества самолетовылетов за войну совершила в интересах сухопутных войск, в то время как северяне - в пять раз меньше. И в то же время авиация Северного флота выполнила одну пятую всех вылетов на защиту своих коммуникаций. На Балтике подобная задача не являлась первоочередной. Примерно одинаковые (в процентном отношении) усилия затрачивали ВВС флотов на ведение воздушной разведки.

Опыт войны показал, что решения

обороны Ленинграда являлась составной частью авиации фронта.

В первые дни войны авиация КБФ вела боевые действия на море, обеспечивая боевую деятельность кораблей, нанося удары по морскому противнику и прикрывая с воздуха базирование основных сил флота, а также выполняла минные постановки в портах и на коммуникациях противника, вела воздушную разведку в море, портах и базах.

Сложившаяся обстановка на Новгородском, Ленинградском и Таллинском направлениях потребовала переключить боевую деятельность авиации КБФ на сухопутный фронт. Поддержка войск, оборонявшихся на дальних подступах к Ленинграду, стала главной ее задачей. На ее решение были направлены усилия большей части бомбардировочной и минно-торпедной авиации флота, около половины истребителей и разведчиков, а также всех поступающих в ВВС флота с начала июля 1941 г. штурмовиков Ил-2.



## ВРЕМЯ И ФЛОТ

Остальные силы авиации флота выполняли особые оперативные задачи, :

обеспечение боевой деятельности кораблей флота в районе Моонзундского архипелага и ВМБ Ханко;

прикрытие с воздуха главной ВМБ и г.Таллина;

нанесение бомбардировочных ударов по Берлину;

ведение воздушной разведки.

И только после разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом в январе 1944 г. направление оперативного использования авиации флота изменилось и ее боевые действия были полностью переключены на море. В

налетов авиации противника. Кроме авиации Северо-западного фронта, в отражении налетов авиации противника принимала участие часть сил (до 160 самолетов) авиации КБФ, базировавшаяся на аэродромах Эстонской республики. Следовательно, фактическое соотношение в воздухе было 1 : 1,2 в пользу люфтваффе, а по бомбардировочной авиации противник на всем северо-западном направлении имел абсолютное превосходство.

ВС КБФ к началу Великой Отечественной войны имели 656 боевых самолетов. Минно-торпедная и бомбардировочная авиация (торпедоносцы и

Таблица 2

| Род авиации      | ВВС СССР              |                     |            |              | ВВС противника     |               |             | Соотношение  |
|------------------|-----------------------|---------------------|------------|--------------|--------------------|---------------|-------------|--------------|
|                  | Северо-Западный фронт | Ленинградский фронт | КБФ        | всего        | 1-й воздушный флот | ВВС Финляндии | всего       |              |
| Бомбардировочная | 288                   | 268                 | 172        | 728          | 580                | 236           | 816         | 1:1,1        |
| Истребительная   | 529                   | 765                 | 353        | 1647         | 300                | 161           | 461         | 3,5:1        |
| Штурмовая        | 60                    | —                   | —          | 60           | —                  | —             | —           | —            |
| Разведывательная | —                     | —                   | 131        | 131          | 190                | 103           | 293         | 1:2,8        |
| <b>Итого</b>     | <b>877</b>            | <b>1 033</b>        | <b>656</b> | <b>2 566</b> | <b>1 070</b>       | <b>500</b>    | <b>1570</b> | <b>1,6:1</b> |

операциях заключительного этапа войны авиация КБФ привлекалась для усиления фронтовой авиации, но уже без ущерба выполнению боевых задач на море.

Из таблицы 2 видно, что количественное соотношение авиационных сил на северо-западном направлении было в пользу СССР. Практически же, в силу создавшейся обстановки, 1-му воздушному флоту фашистской Германии в первые дни войны противостояли воздушные силы Северо-Западного фронта, которые имели всего 877 исправных самолетов, в том числе 138 самолетов МиГ-3 и Як-1, накануне войны поступивших на вооружение и фактически не участвовавших в отражении

бомбардировщики) составляла 172 самолета (26,2 %), истребительная - 353 самолета (53,8 %), разведывательная - 131 самолет (20 %); 12 % боевых самолетов были неисправными. Флот имел 705 летчиков, из них первого года службы - 283, которые, за исключением 42 человек, были подготовлены к боевым действиям в составе звена лишь по сигналу ведущего. Летчики второго года службы и старше могли вести боевые действия в составе звена в сложных метеоусловиях. В таком составе авиация КБФ в первые месяцы войны вела боевые действия и на сухопутном фронте, и в операционной зоне флота на море.

Из этого состава авиации флота

155 самолетов базировались в Эстонии и Латвии, остальные - на аэродромах Ленинградской области. Разбросанность базирования от Либавы до Новой Ладogi затрудняла управление авиацией и не позволяла организовать ее массированное использование.

Авиация КБФ имела 27 аэродромов, из них 15 сухопутных и 12 гидроаэродромов. Сухопутные, кроме двух, имели грунтовые полосы взлета и посадки, укрытия для машин и личного состава отсутствовали, из-за чего приходилось нести значительные потери. В начальный период войны, когда противник захватил аэродромы в Прибалтике и Ленинградской области, у авиации флота осталось три аэродрома - Новая Ладога, Бычье Поле и Горы Валдай, остальные аэродромы, куда ВВС флота были вынуждены перебазироваться, принадлежали фронту.

Привлечение морской авиации в начальный период войны для действий

защищала с воздуха базирование флота, продолжала выполнять задачи фронтовой авиации. Одновременно авиация флотов, в первую очередь авиация Северного флота, значительно активизировала боевую деятельность на морских сообщениях противника.

Третий период войны (январь 1944-май 1945 гг.) можно охарактеризовать как воздушное наступление над морем. К началу этого периода отечественная морская авиация значительно выросла количественно и качественно (таблица 3).

В этот период войны уже не было значительной потребности в применении морской авиации в качестве фронтовой, за исключением балтийской. Основные усилия авиации ВМФ были направлены на действия по морским сообщениям противника и обеспечение морского фланга в наступательных операциях войск приморских фронтов.

И все же надо отметить, что свое грозное противокорабельное оружие - низкие торпеды - морская авиация начала применять только во второй год войны, а топ-мачтовое бомбометание с июня 1944 г. Хотя эти способы и являлись наиболее эффективными, они требовали от летного состава высокой профессиональной подготовки и хорошей организации ударов. И все же потери были велики. Так, на одного погибшего летчика приходится 52 самолетовылета торпедоносцев и топмачтовиков, 63 самолетовылета - бомбардировочной авиации, 45 - на самолетах-штурмовиках Ил-2, -на одного потерянного летчика-истребителя приходится 220 самолетовылетов. Следовательно, летчики-штурмовики, торпедоносцы и топмачтовики гибли чаще, чем другие.

В ходе войны динамично развивалась, совершенствовалась и возрастала мощь морской авиации. Создание флотской штурмовой авиации, развитие и совершенствование разведывательной, минно-торпедной, бомбардировочной и истребительной авиации с высокими оперативно-тактическими свойствами коренным образом изменили характер боевых действий на море: ни один выход кораблей в море не осуществлялся без поддержки с воздуха.



**К боевому вылету готов**

в интересах сухопутных войск происходило неорганизованно, без знания расположения войск своих и противника, часто без истребительного прикрытия. Большинство решаемых задач были не свойственны морской авиации, что привело к значительным потерям: с 22 по 26 июня потери составили 20 самолетов (боевая убыль - 18 самолетов, не боевая - 2), а с 26 июня по 3 июля - 82 самолета. Только за 30 июня 1941 г. при нанесении ударов по наземным объектам в районе Двинска потери составили 43 самолета.

Во втором периоде войны, как и в первом, авиация ВМФ, особенно ВВС Балтийского и Черноморского флотов,



## ВРЕМЯ И ФЛОТ

В это время непрерывно развивалась и тактика каждого рода авиации. Например, минно-торпедная авиация, действовавшая в начале войны одиночными самолетами и малыми группами, перешла, по мере количественного роста, к нанесению сосредоточенных ударов составом частей во вза-



*Звено торпедоносцев вернулось со «свободной охоты»*

имодействии с бомбардировщиками, штурмовиками с разных направлений под прикрытием истребителей. Морская авиация научилась наносить по противнику сосредоточенные удары и во взаимодействии с другими силами флота, с фронтовой и дальней авиацией. Авиация флота активно завоевывала господство в воздухе.

Большое значение имела подготовка летных кадров. Фронт требовал постоянного притока хорошо обучен-

военно-морского авиационного училища только во второй половине 1941 г. убыло 27 инструкторов, 25 командиров звеньев, один командир эскадрильи. Все это не могло не сказаться на качестве летного обучения и обеспечении безаварийности. Самым тяжелым годом стал 1943-й, когда произошло 20

катастроф, 35 аварий, 122 поломки и 94 вынужденные посадки. Аналогичная ситуация сложилась и в других училищах. Доучивание и переучивание летного состава в строевых частях иногда вынужденно совмещалось с выполнением боевых задач. Именно эти причины и приводили к небоевым потерям.

У каждого рода сил ВМФ есть наиболее яркие победы в Великой Отечественной войне. Есть такой пример и в арсенале морской авиации.

Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение в ответ на налеты фашистской авиации на Москву нанести бомбовые удары по Берлину с аэродромов, расположенных на Моонзундских островах. Ответственность за проведение операции Ставка возложила на наркома ВМФ адмирала флота Н.Г.Кузнецова. Общее руководство осуществлял командующий ВВС ВМФ

**Таблица 3**

| Род авиации      | СФ  |        | БФ  |        | ЧФ  |        | ВМФ  |        |
|------------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|------|--------|
| Истребительная   | 417 | 58,2 % | 328 | 50,7 % | 348 | 56,7 % | 1093 | 55,2 % |
| Бомбардировочная | 46  | 6,4 %  | 43  | 6,6 %  | 63  | 10,2 % | 152  | 7,7 %  |
| Минно-торпедная  | 83  | 11,5 % | 50  | 7,7 %  | 37  | 6,0 %  | 170  | 8,6 %  |
| Штурмовая        | 102 | 14,2 % | 165 | 25,5 % | 88  | 14,3 % | 355  | 17,8 % |
| Разведывательная | 70  | 9,7 %  | 62  | 9,5 %  | 79  | 12,8 % | 211  | 10,7 % |
| Всего            | 718 |        | 648 |        | 615 |        | 1981 |        |

ного летного состава. За счет значительного сокращения теоретического курса, введения поточной системы срок подготовки летчиков сократился с двух лет до года, а в 1942 г. составлял всего 8-10 месяцев и даже меньше. При этом определенные трудности составляло то, что из училищ с началом войны шел отток инструкторского состава на фронт. Например, из Ейского

генерал-лейтенант авиации С.Ф.Жаворонков.

В специальную авиационную группу вошли две авиаэскадрильи Ил-4 1-го мтап ВВС КБФ и две авиаэскадрильи Ил-4 200-го бап ДА. Группа в боевом составе имела 33 самолета. Местом базирования авиации для налетов на Берлин были определены аэродромы Кагул и Асте на о.Саарема.

Подготовка к полетам проходила в сложной обстановке. Пришлось удлинять взлетно-посадочные полосы, оборудовать стоянки для самолетов и создавать рулежные дорожки вокруг летного поля для рассредоточения машин.

Аэродромы подвергались налетам авиации противника, начиная с первых дней прибытия. Причем в первые дни налеты на аэродром осуществлялись в светлое время, малыми группами, а затем противник активизировал удары, включая и налеты ночью. Расстояние до Берлина по маршруту, проходящему в основном над морем, составляло около 1000 км. После выхода на бере-



**Истребители «харрикейн»  
к вылету готовы**

говую черту полет до Берлина проходил над территорией Германии протяженностью еще до 200 км. Метеоусловия были неблагоприятные. С целью уточнения условий полета по маршруту на Берлин с 3 по 6 августа производились тренировочные полеты с выходом к портам Данциг (Гданьск), Мемель, Либава, Виндава.

В ночь на 5 августа пять Ил-4 произвели пробный разведывательный полет в район Берлина. Все самолеты возвратились на свой аэродром. Анализ этих полетов подтвердил возможность взлета с аэродрома с полной бомбовой нагрузкой и возвращения на базу с остатками топлива (20 %). Получены были сведения и об обстановке на маршруте в условиях ночного полета: 5 августа и в последующие дни велась разведка гидросамолетами Че-2 (МДР-6) 15-го морав. Было установлено, что Берлин имеет кольцевую зенитную оборону. В радиусе 100 км размещено много прожекторов, спо-

собных освещать самолеты на высоте 6 тыс. м. С истребителями противника наши разведчики не встретились. Выяснилось также, что в городах Штеттин (Щецин) и Свинемюнде (Свинемюнде) затемнение отсутствовало, а Берлин был затемнен частично.

Первый налет на Берлин осуществили в ночь с 7 на 8 августа 12 бомбардировщиков 1-го мтап ВВС КБФ тремя группами по 4 самолета каждая под общим командованием полковника Е.Н.Преображенского; ведущими второй и третьей четверок самолетов были В.А.Гречишников и А.Я.Ефремов, штурманом группы - П.И.Хохлов.

Полет по маршруту выполнялся на высоте 7 тыс. м. Группа Преображенского нанесла удар по военным объектам Берлина, вторая группа - по Кольбергу, третья, уклонившись на восток, вышла в район Данцигской бухты и нанесла удар по Кенигсбергу.

Берлин не был затемнен. Экипажи ориентировались по рекам, озерам, дорогам. Над территорией противника самолеты шли с выключенными бортовыми огнями. Экипажи над Берлином наблюдали полеты истребителей с включенными фарами.

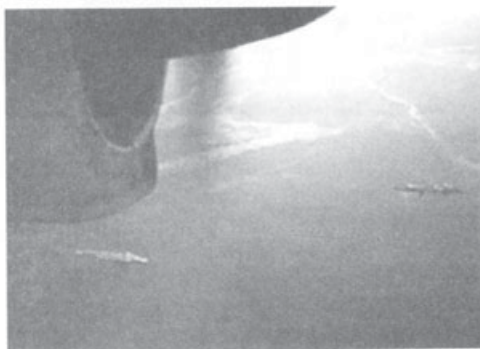
Последующие налеты на Берлин производились группами по 12-17 самолетов. Ударам подвергались военные объекты на берегу озера Телегер, правительственные учреждения на окраине Тиргартена, склады, заводы и нефтехранилища в пригородах Берлина. Всего было выполнено 88 самолетов-вылетов, сброшено 635 фугасных и зажигательных бомб общей массой 34,5 т. За время налетов зарегистрировано 32 очага пожара. Были потеряны 18 самолетов и 7 экипажей. Последний налет на Берлин состоялся 4 сентября 1941 г. За мужество, отвагу и героизм при выполнении боевых заданий 13 августа 1941 г. полковнику Е.Н.Преображенскому, капитанам В.А.Гречишникову, А.Я.Ефремову, М.Н.Плоткину и П.И.Хохлову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Результаты боевой деятельности морской авиации в Великой Отечественной войне показали, что она является основной, наиболее мобильной и универсальной ударной силой флота,



способной поражать любые береговые и морские цели, в том числе и те, которые не досягаемы для кораблей.

Авиация ВМФ в течение войны совершила 352514 боевых вылетов, сбросила на объекты врага более 27 тыс. бомб, 1272 торпеды, выставила 2425 мин; на Баренцевом, Балтийском и Черном морях потопила 839 боевых кораблей и транспортов противника и 681 повредила с десятками тысяч солдат и офицеров, а также сотнями тысяч



**Выбор цели**

тонн различных грузов. На долю морской авиации приходится более половины тоннажа транспортных судов и более 60 % боевых и вспомогательных кораблей, потерянных немцами от боевого воздействия советского флота. Самолеты морской авиации уничтожили и повредили сотни орудий, танков, автомашин и другой боевой техники противника, а также много живой силы, сбили в воздушных боях и уничтожили на аэродромах более 5500 вражеских самолетов. Авиация являлась основным средством разведки, постоянно информируя командование как приморских фронтов, так и флотов. При защите своих морских коммуникаций ВВС флота были главной и решающей силой в достижении конечных оперативных целей.

Боевые заслуги ВВС ВМФ СССР отмечены 57 орденами на боевых знаменах частей и соединений, 17 полков и дивизий стали гвардейскими, 241 летчик был удостоен звания Героя Советского Союза, пятеро дважды.

Война еще продолжалась, а в Главном штабе ВМФ уже разрабатывались рекомендации по дальнейшему совер-

шенствованию боевой деятельности морской авиации. Предложения, направленные на повышение ее боевых возможностей, основывались на перспективном вооружении. В частности, считалось, что следует как можно быстрее перевооружить торпедную авиацию на самолеты Ту-2, а также разработать для них самонаводящиеся торпеды и бомбы с автоприцеливанием. Некоторые предложения, например о строительстве авианосцев, кораблей ПВО с катапультными установками, новизной не отличались, а необходимость количественного увеличения истребительной авиации ВМФ ничем не обосновывалась и вызвала сомнения. Обращалось внимание и на разведывательную авиацию в хорошем самолете-разведчике морская авиация нуждалась всегда.

Опыт Второй мировой войны показал возросшее значение морской авиации в борьбе с подводными лодками, поэтому отдельно поднимался вопрос о противолодочных самолетах и вертолетах. Последние при этом должны были размещаться на кораблях конвоя.

В послевоенный период, с учетом военного опыта, изменилась и организационно-штатная структура морской авиации, получила дальнейшее развитие теория и практика применения ее частей и соединений.

Были созданы противолодочная, морская ракетноносная и корабельная авиация. Однако борьба руководства ВМФ за сохранение морской ракетноносной авиации в составе ВМФ продолжается. Очень надеемся на создание мощного боевого потенциала морской авиации, столь необходимого для решения поставленных перед ней задач.

**Генерал-майор авиации  
А. АРТАМОНОВ,  
начальник кафедры  
тактики ВВС и ПВО ВМФ  
ВМА имени Н. Г. Кузнецова**

## ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ МОРСКОЙ ШТУРМОВОЙ АВИАЦИИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Успехам и достижениям применения штурмовой авиации предшествовал трудный период ее боевого становления. В предвоенный период штурмовая авиация была вооружена в основном истребителями, имеющими несколько усиленное пушечно-пулеметное вооружение. Это и определяло ее тактику, которая строилась на принципе внезапности и скоротечности атаки. Удар, как правило, осуществлялся с одного захода с бреющего полета или полета на предельно малой высоте с последующим резким набором высоты.

Штурмовик специальной постройки появился только в канун Великой Отечественной войны. Самолет Ил-2 представлял собой одномоторный, вначале одноместный, а в последующем двухместный моноплан с броней, защищавшей летчика и воздушного стрелка, а также мотор и бензо-

баки от ружейно-пулеметного огня и осколков снарядов зенитной артиллерии противника.

Такой самолет мог быть использован и для борьбы на море, в первую очередь против боевых кораблей, имевших довольно мощную систему ПВО и хорошую маневренность. Небольшие размеры миноносцев, тральщиков, сторожевых кораблей ограничивали возможность применения по ним бомбардировочной авиации.

Первые эскадрильи штурмовиков появились в июле - августе 1941 г. на Балтийском и Черном морях. Позже на всех флотах были сформированы штурмовые авиаполки и авиадивизии, которые действовали по кораблям и судам противника в море, разрушали объекты военно-морских баз и портов, уничтожали авиацию на прибрежных аэродромах, подавляли зенитную



Боевой вылет торпедоносцев





**Поиск цели**

артиллерию в интересах бомбардировочной и минно-торпедной авиации, содействовали сухопутным войскам и морским десантам в оборонительных и наступательных боях. По мере необходимости штурмовики ВМФ привлекались для подавления береговых артиллерийских батарей, уничтожения железнодорожных эшелонов, мостов и других объектов противника. Свои задачи в зависимости от обстановки и важности цели штурмовая авиация выполняла самостоятельно или во взаимодействии с другими родами авиации.

Первое время штурмовики, атаковавшие цели с бреющего полета, имели успех, но затем их потери от ставшего более эффективным огня противника резко возросли. Отрабатывая новую тактику действий, штурмовики перешли к атакам с малых и средних высот с пикирования (планирования) под различными углами, что дало возможность наносить удары по целям с нескольких заходов.

Уклонение от истребителей противника уходом на бреющем полете в складки местности заменялось новой формой борьбы, предусматривающей огневое взаимодействие в группе и атакующий воздушный бой.

Противозенитный маневр был дополнен активным методом борьбы с зенитной артиллерией противника - подавлением ее силой пушечного огня, поражением бомбами и реактивными снарядами.

Приобретение опыта борьбы на море, изменение характера выполняемых задач и усовершенствование боевой техники повлекли за собой

дальнейшие изменения в тактике морских штурмовиков. Они стали наносить эшелонированные удары по цели с различными интервалами несколькими небольшими группами, сосредоточенные удары больших групп самолетов по одной или группе целей; выполнять полеты парами самолетов и малыми группами.

Способы применения оружия самолетами-штурмовиками и виды бомбометания определялись многими факторами: поставленной задачей, тактической обстановкой и характером цели, ожидаемым противодействием и подготовленностью экипажей, составом тактической группы, метеос условиями, режимом полета в момент применения оружия и т. д.

Стрелково-пушечное вооружение по надводным и наземным объектам применялось с пологого и крутого планирования с дистанции от 2000 до 50 м.

Основным видом бомбометания штурмовиков по морским и наземным целям являлось бомбометание с крутого планирования. Его характерные элементы: подход к цели на высоте 1200-1600 м с противозенитным маневром, атака с высоты не менее 700 м до высоты 400 м, а при применении бомб с взрывателями замедленного действия - до высоты 150-100 м. Другой распространенный вид бомбометания - с горизонтального полета. Оно осуществлялось с малых и средних высот при низкой облачности или неблагоприятных метеорологических условиях.

Наиболее сложным, но и результативным являлось топ-мачтовое бомбометание (в штурмовой авиации его начали применять с 1943 г.). Подход к цели при этом производился на бреющем полете или на средних высотах (600-900 м) с последующим снижением до 10-30 м. На расстоянии 700-800 м от корабля или транспорта топ-мачтовики заканчивали маневрирование и на полной скорости, уточнив боковую наводку, начинали атаку. Бомбы сбрасывались с взрывателями, установленными на соответствующее замедление, с расчетом по-

пасть непосредственно в борт корабля, либо с рикошета, после удара о воду. От разворота на боевой курс и на боевом курсе вплоть до момента сбрасывания бомбы топ-мачтовики осуществляли пуск «эрэсов» и вели непрерывный огонь из пушек и пулеметов на подавление корабельной зенитной артиллерии противника.

Эффективность этого вида бомбометания во многом зависела от морально-психологической стойкости летчиков, их боевой выучки, умения владеть самолетом и оружием. Каждая атака требовала от экипажа выдержки, максимального напряжения сил и воли.

При выборе типа и калибра бомб, взрывателей и установки замедления учитывались характер, размеры и прочность цели, высота бомбометания и требуемый результат.

Успех боевых действий во многом зависел от боевого порядка штурмовиков как на маршруте полета, так и в районе цели (удара). Важно было обеспечить свободу индивидуального маневра и взаимную огневую поддержку самолетов при атаке корабля и в воздушном бою, наиболее эффективное использование боевых средств, наилучшее использование огня летчиками и воздушными стрелками, возможность динамичного перестроения, удобство наблюдения за воздухом, минимальную уязвимость от огня истребителей и зенитной артиллерии.

Число самолетов в атакующей группе определялось обстановкой. Необходимо было обеспечить одновременное действие по заданной цели и по средствам ПВО, удобство управления группой, надежное огневое противодействие истребителям.

В начале войны оптимальной считалась группа из 6-8 самолетов. Два-четыре самолета посылались только для действий против отдельных кораблей или транспортов, небольшого отряда малых кораблей или катеров, а также при сложных метеорологических условиях. Однородные группы разбивались на пары или звенья самолетов, которые образовывали бое-

вые порядки.

Разнообразие задач, выполняемых в условиях сильного противодействия корабельной артиллерии и истребительной авиации противника, сложность ориентировки и отыскания цели при полете над морем, трудность определения и выдерживания высоты, особенно при топ-мачтовом бомбометании, значительное боевое напряжение - все эти факторы требовали от летного состава штурмовой авиации ВМФ отличной боевой выучки, высокого морального состояния. Решающее значение для успешных действий на море имели отличная техника пилотирования, высокая тактическая, огневая и навигационная подготовка летчика-штурмовика. Высокие требования предъявлялись к боевым качествам и другого члена экипажа - воздушного стрелка, который защищал самолет от атак истребителей сзади и тем самым способствовал выполнению боевой задачи. Здесь требовались полная «сработанность» с командиром экипажа, доведенные до автоматизма приемы владения оружием, высокая меткость стрельбы. Каждый экипаж должен был проявлять максимальную изобретательность, настойчивость и инициативу, чтобы в сложной, быстро меняющейся обстановке найти наилучшие способы выполнения поставленных командованием задач.

Первый опыт штурмовых действий авиации по транспортам и конвоям на коммуникациях принадлежит балтийцам. В июле - августе 1941 г. летчики за три недели боевой работы уничтожили 4 миноносца, подводную лодку, сторожевой корабль и 5 транспортов противника, груженных горючим и боеприпасами. Весной 1942 г. на коммуникациях Финского залива между финскими портами и нашими городами Усть-Луга и Усть-Нарва, занятыми немецко-фашистскими войсками, действовал целый полк штурмовиков авиации КБФ.

Переходы в пределах залива транспорты противника совершали либо одиночно, либо в составе конвоев (по 4-6 единиц) при значительном



(до 10 единиц) корабельном охранении. Районы погрузки и выгрузки, а также переходы транспортов морем прикрывались истребителями.

В начале войны, когда самолетов-штурмовиков было еще очень мало, удары по одиночным транспортам и конвоям наносились группами по четыре - шесть штурмовиков под прикрытием самолетов-истребителей. С середины 1943 г., когда количество самолетов Ил-2 на флотах значительно возросло, действия на коммуникациях приняли массированный и систематический характер.

Противник почти сразу же принял защитные меры. На Севере конвои стали прикрываться усиленными рядами истребительной авиации. На Черном море маршруты прокладывались вдоль берега, с тем чтобы транспорты, охраняемые боевыми кораблями, кроме собственной зенитной артиллерии могли пользоваться

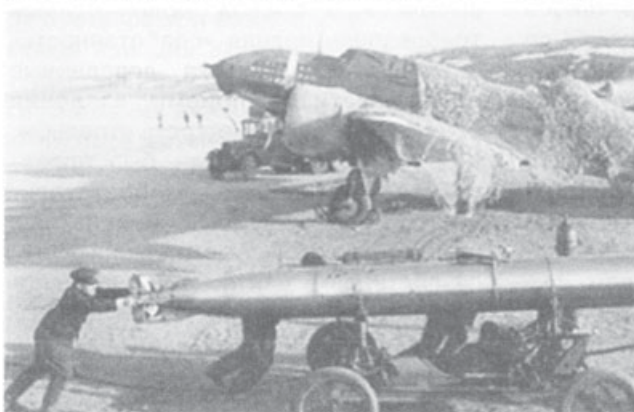
обычно совершали переход группами по 5-8 единиц в одноили двухкильватерной колонне в сопровождении сторожевых катеров и под прикрытием истребителей.

Для действий на коммуникациях ежедневно выделялось шесть - восемь штурмовиков Ил-2 и десять - двенадцать истребителей Як-1, которые вылетали на удары сразу же после получения от воздушной разведки данных о конвое. При необходимости в район цели или на маршрут для усиления прикрытия штурмовиков, а также для отсечения истребителей, вызванных противником по радио, выделялась группа «Аэрокобр» (до восьми самолетов).

Удары по кораблям наносились со стороны моря со средних высот с крутого планирования с применением фугасных и осколочных бомб, стрелково-пушечного вооружения и реактивных снарядов.

В районе Новороссийска штурмовики приобрели также опыт действий по очень сложным целям - быстроходным, маневренным и хорошо вооруженным торпедным катерам.

Действия штурмовиков на коммуникациях противника осуществлялись в особых условиях, которые определялись и недостатком опыта борьбы на море, и частыми артиллерийскими обстрелами расположенных в прифронтовой



**Подвоз торпед к самолетам-торпедоносцам**

прикрытием береговых батарей ПВО. Это осложняло задачу нашим летчикам.

Особенно интенсивными действия черноморских штурмовиков стали во время ожесточенных боев на Малой земле, когда коммуникация Керчь - Анапа приобрела для немецко-фашистского командования особое значение. Этим путем противник подвозил войска, боеприпасы и вооружение; измотанные в боях части выводились в тыл для переформирования.

Основные плавсредства противника - быстроходные десантные баржи

в зоне аэродромов базирования, и усложненной системой управления, связанной с получением разведданных и приказа на вылет от штаба ВВС флота.

Первые удары штурмовиков по кораблям в Финском заливе оказались настолько чувствительными для противника, что он вынужден был изменить весь порядок движения судов на коммуникациях, а к середине июня 1942 г. существенно уменьшить его интенсивность. Переходы судов стали осуществляться в основном в темное время суток (днем транспорты укрыв-



*Торпедоносцы атакуют подводную лодку противника*

вались в портах или шхерах) малыми группами или в одиночку. Результативность налетов снизилась, и штурмовики стали действовать способом «свободной охоты», который давал им возможность самостоятельно добывать сведения о противнике и в конечном счете способствовал повышению эффективности ударов.

Боевой опыт показал, что для наибольшей эффективности ударов по кораблям на переходе морем необходимы: своевременное получение данных разведки, внезапность удара, высокая тактическая грамотность действий, предусматривающая сосредоточение сил и развитие успеха последовательными ударами по одной и той же цели, надежное истребительное прикрытие.

Успешному выполнению ударов по конвою способствовали удачный выбор направления и высоты удара, повторный заход на цель, применение в каждом заходе стрелково-пушечного и реактивного оружия, отсутствие истребительного противодействия.

Успешные действия самолетов способом «свободная охота» опровергали мнение о том, что без тщательной воздушной разведки и наведения (лидерования) штурмовики вообще самостоятельно не могут действовать на море.

Первый удар штурмовиков по торпедным катерам противника в море

показал, что по малоразмерным быстроходным целям наиболее эффективны действия с применением пушечно-пулеметного огня, реактивных снарядов и бомб малого калибра (если их на самолете много, то и площадь накрытия более значительна) и что для действий по таким целям летному составу нужна специальная (так-

тическая и огневая) подготовка.

Переход штурмовиков к тактике нанесения массированных ударов сопровождался серьезными организационными мероприятиями: на флотах были созданы штурмовые авиадивизии, штурмовики стали базироваться вблизи районов их непосредственных действий.

Массированные удары производились по заранее разработанному и проработанному с летным составом плану. Как правило, к участию в них привлекались только подготовленные экипажи.

Разведка и наведение штурмовиков на цель осуществлялись истребителями дивизии, вылетающими со своих аэродромов. В ожидании данных разведки штурмовики и истребители, назначенные для нанесения массированного удара, переводились в повышенную готовность.

Как правило, взлет производился поэскадрильно, полет к цели выполнялся на высоте 1600-1800 м в общем боевом порядке (штурмовики - в колонне полков, полки - в колонне эскадрилий, эскадрильи - в правом пеленге или в клипу звеньев). Истребители взлетали после штурмовиков и пристраивались на маршруте группами (группы непосредственного прикрытия, ударные и передовая группы). Ведущим боевого порядка назна-



чался один из командиров штурмовых полков. При подходе к цели он оценивал обстановку и подавал команду на удар по цели.

Первыми наносили удар штурмовики, имевшие задачу огнем «эрэсов», пушек и пулеметов, а также сбрасыванием осколочных бомб подавить зенитную оборону кораблей противника.

Непосредственно за группой подавления с одного или двух направлений с выполнением противозенитного маневра с высот 1000-900 м удар наносили основные ударные группы штурмовиков, применяя вначале стрелково-пушечное вооружение, а затем с высот 600-450 м бомбы ФАБ-250 и ФАБ-100.

После удара штурмовики и истребители прикрытия в общем боевом порядке на высотах 500-300 м возвращались на свои аэродромы.

Такой способ боевого использования штурмовиков оказался достаточно эффективным.

Первые массированные удары штурмовиков оказали на противника ошеломляющее действие, но вскоре он сумел организовать сильное противодействие нашей авиации, что в последующем привело к увеличению боевых потерь штурмовиков и снижению эффективности их ударов. Потребовались новые, более совершенные формы и методы боевого использования авиации против кораблей противника.

В марте и начале апреля на специально оборудованных полигонах началось обучение экипажей бомбометанию топ-мачтовым способом. В каждой авиаэскадрилье готовилось по одному звену. Вначале экипажи изучали теорию бомбометания, затем проходили наземную тренировку на установленном в линию горизонта самолете. Впереди самолета на расстоянии 100 м устанавливался щит, изображавший борт корабля. Находясь в кабине самолета, летчики зрительно запоминали вид цели в визуальном прицельном устройстве. После этого экипажи выполняли практическое бомбометание.

Отработав технику топ-мачтового бомбометания и соответствующие тактические приемы, ВВС флотов приступили к боевому применению нового способа.

С началом массированных действий авиации по кораблям и конвоям противник увеличил количество самолетов прикрытия и передовая группа наших истребителей уже не успевала до подхода штурмовиков связать их боем. Поэтому стали выделять еще одну группу, которая прибывала в район цели заранее и «расчищала» воздушное пространство, создавая благоприятные условия для решения задачи самолетами Ил-2.

Основными причинами потерь явились недостаточно отработанная организация прикрытия топ-мачтовиков (малочисленность группы истребителей непосредственного прикрытия, отсутствие взаимодействия ее с другими группами истребителей), а также растянутый боевой порядок топ-мачтовиков в начале и в конце атаки (из-за громоздкости группы).

Удар показал (а последующий опыт боевых действий подтвердил), что для большей маневренности и управляемости группа топ-мачтовиков должна состоять из шести (не более) самолетов Ил-2, как правило, принадлежащих одной авиаэскадрилье. Группу их непосредственного прикрытия следует усилить до десяти самолетов-истребителей. Кроме того, сразу же после удара топ-мачтовиков для отвлечения и подавления ПВО еще одна группа штурмовиков должна наносить удар с пикирования.

20 – 21 июля 1944 г. всего за два дня штурмовики Ил-2 выполнили 259, а истребители прикрытия 206 самолетов-вылетов. В результате группа кораблей противника, в составе которой были сторожевые корабли, тральщики, быстроходные десантные баржи и сторожевые катера (всего 16 единиц), систематически действовавшая в Нарвском заливе, была полностью уничтожена. Наши потери составили четыре самолета Ил-2.

Последовательные комбинированные удары с применением топ-мачто-

вого бомбометания оказались наиболее эффективной формой боевого использования штурмовиков (на каждый потопленный корабль в среднем было произведено 20 самолетовылетов).

Успеху боевых действий во многом способствовала хорошо организованная воздушная разведка. Практически корабли противника находились под непрерывным наблюдением.

Последовательное наращивание ударов по одной и той же группе кораблей до полного ее уничтожения дало прекрасные результаты.

Систематическим ударам с воздуха подвергались почти все базы и порты противника в пределах досягаемости нашей авиации. Штурмовики действовали самостоятельно или во взаимодействии с минно-торпедной и бомбардировочной авиацией флотов. Интенсивность действий зависела от конкретной боевой обстановки, а также значимости той или иной базы на определенных этапах войны.

Первый опыт действий по базам и портам противника приобрели в 1942 г. штурмовики Краснознаменного Балтийского флота. В последующем его использовали и совершенствовали на других флотах.

Опыт ударов штурмовой авиации Черноморского флота в марте и первой половине апреля 1944 г. по портам Киик-Атлама, Феодосия и Судак, по кораблям и транспортам в порту Усть-Луга 30 мая 1942 г. и по ВМБ Пиллау 9 апреля 1945 г., показал, что тактические приемы действий штурмовиков характеризовались значительным количеством самолетов в группах, действующих с пикирования и топ-мачтовым способом. В ряде случаев для обеспечения противозенитного маневра и увеличения скорости на боевом курсе высота на подходе к базе достигала 2100-2500 м. При действиях по удаленным базам использовались подвесные баки. Удар строился на принципе внезапности действий. Для действий по кораблям в порту, прикрытом мощными средствами ПВО и большим количеством истребителей, усиливали группу ис-

требителей непосредственного прикрытия штурмовиков, выделялись группы расчистки воздушного пространства и организовывали подавление истребителей противника на ближайших аэродромах.

Успеху удара способствовали правильный выбор направления захода на цель, умелое использование обстановки в районе удара (отсутствие истребителей противника), активность действий групп подавления ПВО, мастерство ведущих ударных групп. Опыт подтвердил необходимость четкой организации комбинированного удара с выделением значительных сил для подавления средств ПВО противника.

В годы войны штурмовая авиация ВМФ совершила около 27 тыс. самолетовылетов, в том числе:

- на удары по морским целям (кораблям, судам и подводным лодкам в море, в базах и портах, по минным и сетевым заграждениям) - более 50%, по объектам сухопутных войск - 44 %, по аэродромам - примерно 1 %;
- на прикрытие своих кораблей в базах - 0,4 %;
- на воздушную разведку - несколько более 1%.

Количество самолетовылетов по флотам распределилось следующим образом: Краснознаменный Балтийский флот - свыше 17 тысяч, Черноморский - около 8 тысяч, Северный - около 1,5 тысячи, Тихоокеанский - более 300.

В результате бомбово-штурмовых ударов было уничтожено и повреждено несколько сот кораблей, транспортов и других судов различного назначения, несколько тысяч танков и автомашин, около двухсот паровозов и вагонов, уничтожены сотни артиллерийских батарей и огневых точек, разрушено много других объектов, уничтожены десятки тысяч вражеских солдат и офицеров. В воздушных боях штурмовики сбили около 300 и уничтожили на земле до 200 самолетов противника.

**Подполковник Д.ИВАНОВ,  
адъюнкт кафедры  
тактики ВВС и ПВО ВМФ  
ВМА имени Н.Г.Кузнецова**



## ХАРАКТЕРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПРОТИВОВОЗДУШНОЙ ОБОРОНЫ ВОЕННО-МОРСКИХ БАЗ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Взгляды на оборону военно-морских баз (ВМБ) от ударов с воздуха наиболее полно были отражены перед Великой Отечественной войной во временном Боевом уставе Морских Сил РККА 1937 г. (БУМС-37), определявшем, что противовоздушная оборона базы имеет важнейшее значение, т.к., кроме защиты собственно базы, она должна прикрывать от ударов авиации развертывание и возвращение кораблей, противодействовать противнику в ведении воздушной разведки. Предусматривалось, что в состав ПВО ВМБ должны входить зенитные артиллерийские и пулеметные батареи (в том числе корабельные), истребительная

лились на дозорные корабли, звукоулавливатели и прожектора. В феврале 1941 г., с выходом Наставления по ПВО военно-морских баз, главным из всех этих родов сил и средств в системе ПВО стала рассматриваться истребительная авиация. К началу войны в истребительной авиации ВМФ насчитывалось более 760 самолетов, что составляло 53% общего количества боевых летательных аппаратов. Из них на Краснознаменном Балтийском флоте имелось 368 самолетов, на Черноморском — 346, на Северном — 49.

Но одно дело — документ, другое — фактическое состояние ПВО. К началу Великой Отечественной войны все военно-морские базы ощущали недостаток сил и средств ПВО как по количеству, так и по качеству. Истребительная авиация состояла в основном из устаревших типов самолетов, управление авиацией ПВО было многоступенчатым, что сразу же отрицательно сказалось на эффективности боевых действий, рубежи удаления огневых позиций зенитной артиллерии назначались исходя из необходимости отражения атак только горизонтально летящих бомбардировщиков. К тому же большинство баз ВМФ с первых дней войны оказались в полосе наступления немецко-фашистских сухопутных войск и их противовоздушную оборону пришлось строить с учетом и сухопутного направления.

Особое место в организации, способах применения войск и сил ПВО занимает оборона Таллина, Ханко, Одессы, Севастополя.

Противовоздушная оборона ВМБ Таллина имела в своем составе 32 батареи — всего 120 зенитных артиллерийских орудий калибром от 37 до 100 мм. Организационно зенитная артиллерия была сведена в три полка ПВО, которые замыкались на начальника артиллерии ПВО главной базы, которая, кроме всего прочего, выполняла огневую поддержку сухопутных войск.



**Отражение воздушной  
атаки противника**

авиация, средства заграждения и маскировки, посты воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС). Задачи постов ВНОС в морском секторе возлага-

Показателен анализ действий сил и средств ПВО накануне и при эвакуации гарнизона из Таллина в Кронштадт. Противник накануне эвакуации захватил передовой аэродром флота Липово. Следовательно, истребительное прикрытие могло быть осуществлено только восточнее о.Вайндло по тактическому радиусу наших истребителей. Встал вопрос об организации ПВО транспортов и судов, которые или вообще не имели зенитного вооружения, или оно было малокалиберным. Отсутствие истребительного прикрытия в совокупности со слабой зенитно-огневой мощностью впоследствии привели к большим потерям транспортов: более 55% судов погибло от ударов авиации противника.

Вместе с тем надо сказать, что в первые дни обороны военно-морской базы наши истребители действовали успешно. Так, 2 августа 1941 г. группа из 23 самолетов Ю-88 и Ме-110 пыталась бомбить ВМБ Таллин. К моменту подхода ее к базе в воздухе патрулировала пара И-153 (ведущий лейтенант А.В.Мурашов). Для отражения налета с аэродрома поднялись 16 самолетов И-16 и И-153 (ведущие капитан А.П.Блинов и старший лейтенант С.М.Боровских). Группа Блинова перехватила головное звено "юнкеров" и



**Кавалер ордена Красного Знамени  
старшина 1 статьи П.С.Щеглов**

залпами реактивных снарядов заставила его свернуть с курса. Один вражеский самолет был подбит, при снижении он загорелся и взорвался в воздухе. Сделав заход по второй группе бомбардировщиков, истребители вынудили их сбросить бомбы, не доходя до цели. Самолеты И-153, прикрывавшие группу Блинова, атаковали "мессершмитты", сопровождавшие Ю-88. Воздушный бой закончился успешно. Наши летчики, эффективно

применив реактивное оружие и умело взаимодействуя, сбили три фашистских самолета. С нашей стороны потерь не было.

Положительным при организации ПВО ВМБ Таллин явилось сосредоточение обороны в руках командующего флотом, вице-адмирала В.Ф.Трибуца (с мая 1943 г. – адмирал).

Боевые действия по противовоздушной обороне Ханко начались с первого дня Великой Отечественной войны. До 26 июня гарнизон базы только отражал налеты немецкой авиации. Большое значение для успешной обороны базы с воздуха имела организация управления силами. Все воинские части, независимо от их принадлежности к различным ведомствам, были подчинены командиру военно-морской базы, генерал-майору (с сентября – генерал-лейтенанту) береговой службы С.И.Кабанову. Создание единого командования, централизация управления силами в руках командира ВМБ обеспечивали твердость руководства и гибкость управления, способствовали грамотной оценке обстановки и успешному решению всех боевых задач. Благодаря этому еще ночью 19 июня командиром базы была введена оперативная готовность №1 и осуществлено рассредоточение сил и средств.

Три дивизиона зенитной артиллерии – всего около 50 орудий – заняли своевременно огневые позиции на участке ПВО, причем к решению задач борьбы с воздушным противником были привлечены батареи сектора береговой обороны базы 45-мм калибра, которые за время обороны выполнили 134 стрельбы (4,9%) по воздушным целям. А главное, малочисленная авиационная группа базы в составе 26 истребителей под командованием заместителя командира 13-го иап майора А.В.Ильина, сумела завладеть инициативой в воздухе, что позволило эффективно противостоять воздушному противнику практически в течение всей героической обороны Ханко. Истребительная авиация применялась из положения дежурства в воздухе и на аэродроме. Основным являлся способ патрулирования в воздухе. Это хотя и создавало большое напряжение для летного состава (8–9 вылетов в сутки), но в тех условиях – отсутствие радиолокации, ограниченные размеры территории, близость линии фронта – было наиболее эффективно.



Опыт боевых действий показал, что именно истребительная авиация стала основным средством ПВО Ханко. Всего за время обороны базы летчики-истребители, прикрывавшие ее с воздуха, сбили 44 самолета противника, при этом не потеряли ни одного своего. Отличительной особенностью являлось то, что к началу военных действий была отработана организация взаимодействия между всеми силами обороны, отвечающая требованиям централизации управления. Оборона базы была длительной и упорной. Она продолжалась 164 дня. Это свидетельствует о высоком уровне подготовки, отваге, стойкости и самоотверженности всего личного состава обороняющих базу разнородных сил.

Противовоздушная оборона Одессы в начале боевых действий обеспечивалась истребительной авиацией и зенитной артиллерией Черноморского флота. Истребительная авиация была представлена здесь 69-м авиаполком ВВС Красной Армии, который имел в своем составе 30 устаревших самолетов (типа И-16), и тремя эскадрильями истребительной авиации ЧФ – 35 самолетов (И-16, И-15, Як-1), оперативно подчиненных командиру 69-го авиаполка. Зенитная артиллерия состояла из 73-го зенитного артиллерийского полка, в который входило 6 батарей 4-орудийного состава калибром 76,2 мм (всего 24 орудия), пулеметный батальон (всего 18 зенитных пулеметов 7,62 мм, 9 одноствольных и 9 четырехствольных), а также зенитно-прожекторный батальон (всего 9 прожекторов). Для ПВО базы также привлекалась зенитная артиллерия Приморской армии и кораблей флота. К ПВО базы относились и посты ВНОС (32-я отдельная рота). С морского направления посты развертывались в три линии с максимальным удалением от центра базы до 30 миль. Две линии обслуживались парусно-моторными шхунами, а третью составляли катера дозора.

В целом сил и средств ПВО было явно недостаточно. К тому же использование истребительной авиации осложнялось потерей большинства аэродромов базирования.

Воздушное пространство над Одессой делилось на два боевых сектора, причем ответственность за ПВО во втором секторе (с морского направления) была возложена на 73-й зенитный артиллерийский полк Черноморского флота. Ис-

требительная авиация Южной зоны ПВО прикрывала во взаимодействии с истребительной авиацией флота дальние подступы к городу. Были разработаны план взаимодействия Одесской ВМБ с 15-й бригадой ПВО, план оповещения прибывающих в порт кораблей о налете вражеской авиации и о ведении огня военноморскими судами, схема заградительного огня, а также мероприятия по усилению зенитного прикрытия на те дни, когда в порту сосредотачивалось много кораблей. Большое внимание уделялось инженерному оборудованию огневых позиций, командных и наблюдательных пунктов.

После оставления Николаева и Очакова действия нашей авиации осложнились из-за отсутствия аэродромов. В связи с этим на одной из улиц Одессы пришлось оборудовать взлетно-посадочную полосу.

В целом опыт ПВО Одессы подтвердил необходимость заблаговременного создания надежной противовоздушной обороны передовых военно-морских баз. Создание оборонительного района было новой оперативной формой организации сил, полностью себя оправдавшей и еще раз подтвердившей важность надежного централизованного управления разнородными силами в сложной и быстро меняющейся обстановке.

Противовоздушную оборону Севастополя осуществлял базовый район ПВО, который имел в своем составе два оперативно приданных полка и отдельные подразделения истребительной авиации (всего до 100 самолетов), полк зенитной артиллерии (60 стволов калибром 37-85мм), пулеметный батальон (30 стволов), прожекторный батальон и отдельный батальон ВНОС. Кроме того, на флоте имелась отдельная радиорота ВНОС с РЛС воздушного наблюдения типа РУС-1.

Истребительная авиация ПВО Севастополя базировалась на аэродромы Евпатории, а затем на аэродромы Кача, Бельбек, Херсонский маяк. К началу боевых действий ПВО Севастополя была усилена и составляла 40 зенитных батарей (160 орудий) среднего калибра и 7 батарей (36 орудий) малого калибра. РЛС типа РУС-1 были заменены РЛС типа РУС-2.

Вплоть до весны 1942 г. основную роль в отражении нападения воздушного противника играла истребительная авиация, которая применялась из положения дежурства в воздухе и на аэродромах.



Дежурство в воздухе осуществлялось одной - двумя, а в отдельных случаях - тремя-четырьмя парами истребителей. В течение восьми месяцев обороны истребительная авиация в интересах ПВО выполнила 6200 самолетовылетов. Только в воздушных боях в июне 1942 г. в воздушных боях был сбит 61 самолет противника и 70 самолетов повреждены. В ходе обороны Севастополя авиация ПВО выполнила более 10500 вылетов.

В последний период обороны Севастополя из-за резкого ухудшения условий базирования и больших потерь в силах главная тяжесть в борьбе с воздушным противником выпала зенитной артиллерии. Однако постоянное отвлечение ЗА для действий на сухопутном направлении значительно снижало ее массированное применение для отражения налетов.

Управление силами и средствами ПВО до мая 1942 г. было децентрализованным. Зенитной артиллерией управлял начальник артиллерии Приморской армии, а истребительной авиацией командир авиагруппы. Только в мае 1942 г. все силы и средства ПВО были объединены в Севастопольский базовый район проти-



**Расчет корабельной  
ПВО в боевой готовности**

вовоздушной обороны. Централизация управления силами и средствами ПВО, бесспорно, положительно сказалась на обороне Севастополя с воздуха.

Теперь рассмотрим действия ПВО на объектах Северного флота. 15 апреля 1942 г. в районе р. Западная Лица посты воздушного наблюдения и оповещения обнаружили 18 бомбардировщиков Ю-87, следовавших в сторону Мурманска под прикрытием восьми истребителей Ме-110 и девяти Ме-109. На перехват вражеских самолетов были подняты три группы истребителей: четыре "харрикейна" (ведущий капитан А. А. Коваленко, с 14 июня 1942 г. - Герой Советского Союза), шесть

"харрикейнов" (ведущий капитан П. И. Орлов, с 24 июля 1943 г. - Герой Советского Союза) и три МиГ-3 (ведущий старший лейтенант Д. Г. Соколов).

Когда наши самолеты обнаружили противника, "юнкерсы" были уж вблизи города. Они шли колонной пар на высоте 3500 м. Выше бомбардировщиков держались Ме-110, за ними на дистанции до 1000 м с небольшим превышением следовали Ме-109. Наши экипажи видели, как бомбардировщики, зайдя со стороны солнца, с разворотом на 80 - 90° пикировали на цель. Истребители Ме-110 не отставали от "юнкерсов", но на высоте 2000 м покидали строй и прикрывали выход Ю-87 в горизонтальный полет. Истребители Ме-109 на высоте 4000 м обеспечивали прикрытие "юнкерсов" в момент входа в пикирование.

Первая группа наших истребителей подошла к району удара на высоте 2500 м, но атаковать бомбардировщики с ходу не стала, так как была ниже их на 1000 м и мешало солнце. Командир группы решил ударить по противнику в момент, когда он наиболее уязвим - на выходе из пикирования. Истребители вышли на солнце, а затем неожиданно для бомбардировщиков с дистанции 1500—1000 м применили по ним реактивные снаряды. В первой атаке Коваленко сбил ведущий "юнкерс", во второй - обстрелял ведомый самолет. Орлов с короткой дистанции пулеметными очередями поджег еще один Ю-87. Бомбардировщики, нарушив боевой порядок, рассыпались по одному и ушли на запад. В этом воздушном бою фашисты потеряли 8 "юнкерсов" и 5 "мессершмиттов".

Воздушный бой с превосходящими силами закончился успешно. Противнику не удалось выполнить до конца задуманный удар. Наши летчики действовали организованно, проявили высокое мастерство и взаимную выручку в бою. Однако из-за позднего оповещения, задержки истребителей на взлете и при выходе в атаку несколькими вражеским бомбардировщикам удалось сбросить бомбы на цель.

Отражение налета на объекты Северного флота 19 апреля 1943 г. осуществлялось по данным радиоразведки и радиолокационным наблюдениям. Северо-западнее Мурманска на высоте 4000—6000 м были обнаружены три группы истребителей противника. Для их перехвата в



воздух были подняты четыре "харрикейна" (ведущий старший сержант А.В.Назаров) и шесть "аэрокобр" (ведущие пар младшие лейтенанты П.Д.Романов, Н.А.Бокий, с 24 июля 1943 г. Герой Советского Союза, и капитан З.А.Сорокин, с 19 августа 1944 г. Герой Советского Союза).

Вскоре на командный пункт поступило сообщение о приближении к аэродрому на высоте 7500—8000 м двух групп вражеских самолетов. "Аэрокобрам" было приказано с набором высоты идти на их



**Орудийный расчет главного старшины А.Хрулева отразил более 60 налетов вражеской авиации**

перехват, а "харрикейна" - прикрывать аэродром. Через несколько минут на бреющем полете к аэродрому подошли три Ме-109. В воздух поднялись еще две "Аэрокобры" (ведущий капитан П.Д.Климов, с 24 июля 1943 г. Герой Советского Союза), которые начали барражирование над аэродромом.

Возвращавшиеся с задания на "аэрокобрах" капитан П. Г. Сгибнев (с 23 октября 1942 г. Герой Советского Союза) и старшина В. П. Юдин были направлены в район встречи вражеских самолетов. В 12.23 наши истребители обнаружили на высоте 500—800 м две группы самолетов из двух и шести Ме-109.

Во время сближения наших истребителей с шестеркой "мессеров" два вра-

жеских Ме-109, имея преимущество в высоте, сзади сверху со стороны солнца стали заходить в атаку по паре Романова. Это своевременно заметил Бокий. Под прикрытием своего ведомого старшего сержанта А.М.Титова он вышел истребителям противника в хвост и с дистанции 200—50 м открыл по ним пушечно-пулеметный огонь. "Мессершмитты" прекратили атаку; ведущий попытался уйти со снижением, ведомый отвернул в сторону солнца. Бокий стал преследовать уходивший вниз истребитель, открыл по нему пушечно-пулеметный огонь и на высоте 1500 м подбил его. Подбитый "мессершмитт" совершил вынужденную посадку, и фашистский летчик был взят в плен. Им оказался известный ас, одержавший в небе Европы более 90 побед. Старший сержант Титов тоже атаковал Ме-109, вывалившийся из облаков, и с дистанции 200—150 м сбил его.

Капитана Сорокина в начале боя пытались атаковать два истребителя, но он резким разворотом влево уклонился от удара. Истребители разошлись: ведущий "мессер" взмыл вверх, ведомый начал резко снижаться. Сорокин на пикировании догнал шедший к земле самолет и двумя пушечно-пулеметными очередями сбил его.

Капитан Сгибнев при подходе к району аэродрома увидел бой четырех наших истребителей с шестью "мессершмиттами" и немедленно пошел на помощь. Имея преимущество в высоте, он сзади сверху с дистанции 150—50 м атаковал и сбил один вражеский самолет.

В воздушном бою было уничтожено 5 истребителей противника. Фашистам удалось сбить один наш самолет.

Североморцы одержали убедительную победу. Благодаря своевременному обнаружению авиации противника, высокой готовности наших самолетов к вылету, наращиванию сил истребителей по мере обнаружения новых вражеских групп, непрерывному управлению самолетами в воздухе, а также инициативным и решительным действиям летчиков, их высокой осмоторительности и четкому взаимодействию в бою в парах и между тактическими группами удалось сорвать удары вражеских самолетов.

Отражение массированных налетов в зоне ответственности ВВС КБФ - на перевалочные базы Кабона, Леднево и на



Лужскую ВМБ тоже имело свои особенности.

28 мая 1942 г. в 9.40 посты воздушно-го наблюдения оповестили, что обнаружена вражеская авиационная группа, следующая в направлении Ладожского озера. В 9.46 в воздух поднялись шесть истребителей И-16 дежурного подразделения (ведущий капитан Г.Д. Цоколаев, с 14 июня 1942 г. - Герой Советского Союза), через минуту семь И-16 (ведущий капитан В. Ф. Голубев, с 23 октября 1942 г. — Герой Советского Союза), а спустя 8 мин. - еще восемь И-16 (ведущий капитан М. Я. Васильев, с 14 июня 1942 г. Герой Советского Союза). На отражение налета были подняты также истребители фронтовой авиации.

На перевалочные базы Кабона и Леднево бомбардировщики противника (54 самолета Ю-88) выходили с разных направлений на высоте 2000—2500 м с интервалами между группами 2—3 мин. "Мессершмитты" и "хейнкели", шедшие с превышением 200—500 м, внимательно наблюдали за действиями наших И-16 с намерением связать их боем и таким образом не допустить к бомбардировщикам.

Истребители Цоколаева, применив реактивные снаряды, с ходу атаковали первую группу Ю-88 из 15 самолетов, расстроили их боевой порядок, заставили сбросить бомбы до подхода к цели. Группа Голубева, отразив атаку вражеских истребителей, стремительными действиями и залпами "эрэсов" разбила боевой порядок бомбардировщиков, вынудила их рассыпаться и хаотично сбросить бомбы, не доходя до объекта удара. С подходом истребителей Васильева боевой порядок вражеских ударных групп был полностью нарушен, и наши летчики выполняли атаки парами по выбранным целям.

В воздушном бою балтийцы уничтожили семь Ю-88, два Хе-111 и два Ме-109. Всего с участием истребителей Ленинградского фронта и зенитной артиллерии был сбит 31 вражеский самолет (из 80). Большое число бомбардировщиков получили серьезные повреждения. Многие наши самолеты тоже были повреждены. Сбив таранным ударом Ме-109, геройски погиб ведомый капитана В. Ф. Голубева сержант В. Н. Захаров.

Следует отметить, что истребители были подняты на отражение налета в ис-

ключительно короткий срок. Командиры групп обеспечили четкое, грамотное управление. Летчики смелыми и дерзкими атаками фактически сорвали массированный налет вражеской авиации на важнейший порт Ладоги - Кабону.

26 мая 1944 г. большая группа бомбардировщиков Ю-87 (54 самолета) под прикрытием истребителей ФВ-190 (20 самолетов) пыталась произвести налет на Лужскую военно-морскую базу (КБФ). С помощью РЛС самолеты противника были обнаружены задолго до подхода к объекту удара. На перехват поднялись 24 истребителя Ла-5.

Решительно действовали старший лейтенант Е. М. Куликов, лейтенант Л.М. Селютин (с 5 ноября 1944 г. Герой Советского Союза), старший лейтенант Н. С. Батяйкин и младший лейтенант П. Л. Нефагин. Внезапной атакой со стороны солнца сверху сзади они расстроили боевой порядок головной группы, при этом сбили один Ю-87 и один ФВ-190.

Лейтенант А.Г. Алпатов и его ведомый младший лейтенант В.Г. Коба возвращались с воздушной разведки, когда вдруг наткнулись на группу из 9 бомбардировщиков Ю-87, прикрываемых 12 истребителями ФВ-190. Летчики разогнали самолеты до максимальной скорости и резким разворотом вышли на попутный курс противника. Используя преимущество в высоте, они на догоне с пикирования атаковали бомбардировщики и в первом же заходе сбили один Ю-87. При выходе из пикирования Алпатов уничтожил второй "юнкерс". Еще две атаки - и сбит третий самолет противника.

В итоге воздушного боя истребители балтийцы успешно отразили налет ударных групп вражеской авиации. Всего летчики сбили 22 самолета. Наша истребительная группа потеряла две боевые машины.

Успешное отражение налета было обусловлено своевременным обнаружением бомбардировщиков, быстрым подъемом на перехват большого числа истребителей, их внезапными действиями по головным группам самолетов.

Так же действовали ВВС ПВО КБФ и при отражении налета на Островную военно-морскую базу.

5 июня 1944г. в полдень группа из 27 бомбардировщиков Ю-87 под прикрытием 16 истребителей ФВ-190 с высоты 4000—2500 м пыталась нанести массиро-



ванный удар по Островной военно-морской базе в Финском заливе. Истребители Ла-5, как находившиеся в воздухе, так и поднятые по боевой тревоге, встретили противника на подходе к Лавенсари. Смелыми и решительными атаками они нарушили боевые порядки "юнкерсов", вынудили их сбросить бомбы задолго до намеченного объекта удара. Развернувшись, вражеские самолеты ушли в направлении о. Б. Тютерс.

Наши истребители вводились в бой звеньями. Первая четверка Ла-5 (ведущий старший лейтенант П. В. Камышников) с ходу, используя преимущество в высоте, врезалась в головную десятку вражеских бомбардировщиков. Уничтожив в первой же атаке "юнкерс", она вступила в бой с "фокке-вульфами". Ведомый младший лейтенант П.А. Нефагин с боевого разворота атаковал и сбил вначале один ФВ-190, а затем, отбивая нападение противника на своего командира, таранил на встречном курсе другой самолет. Камышников также сбил один ФВ-190.

В отражении налета участвовали шестнадцать Ла-5 и зенитная артиллерия, которая вела огонь по вражеским самолетам, не атакованным истребителями. Фашистам был нанесен серьезный урон: они потеряли семнадцать Ю-87 и шесть ФВ-190. Наши потери составили четыре самолета.

Своевременный ввод в истребителей, четкое управление с командного пункта участниками боя, смелые атаки наших летчиков по бомбардировщикам в условиях ожесточенного противодействия истребителей противника - все это помогло сорвать удар по военно-морской базе. Успеху способствовало и умелое взаимодействие истребителей с зенитной артиллерией базы и кораблей.

Опыт подтверждает, что причинами потерь могут служить отрыв летчиков от ведущих, выход из общих боевых порядков и ведение воздушного боя с превосходящими силами противника, слабое знание боевых свойств самолетов противника и тактических приемов воздушного боя, недостаточно четкое управление истребителями с наземных командных пунктов при ведении воздушного боя.

Таким образом, оборона военно-морских баз, носила активный характер. Централизация управления обеспечивала мобилизацию и целенаправленное ис-

пользование всех сил и средств ПВО для длительной и устойчивой обороны, что явилось одной из сильных сторон.

Опыт противовоздушной обороны военно-морских баз в годы Великой Отечественной войны показал эффективность и необходимость массированно использовать все средства ПВО с расчетом отражения нападения противника с любого направления. Круговая оборона не предполагала равномерного распределения средств ПВО, предусматривалось их сосредоточение на наиболее важных направлениях, а также эшелонирование в глубину с выделением истребительной авиации и зенитной артиллерии своих зон боевых действий.

Основными и наиболее характерными чертами системы ПВО ВМБ, являлись: использование всех средств ПВО для борьбы с воздушным противником при тесном взаимодействии родов войск; создание группировок сил и средств ПВО в угрожаемой зоне для обороны важнейших объектов; обеспечение взаимодействия сил и средств ПВО по воздушному противнику на всем маршруте его полета; маневр силами и средствами ПВО в ходе боевых действий в соответствии со складывающейся обстановкой. Опыт противовоздушной обороны ВМБ в период Великой Отечественной войны еще раз нам подсказывает основные принципы ПВО, от которых зависит успешность действий всех сил и средств: бить противника на его аэродромах и в базах; уничтожать противника в воздушных боях над его территорией, где обеспечивается надлежащая разведка и служба наведения истребителей; на всем протяжении полета противника над нашей территорией подвергать его систематическим ударам истребительной авиации, для чего организовывать встречи своей авиации с противником как с помощью наземных средств, так и с использованием самолетов наведения.

При этом не надо забывать, что наши боевые успехи являлись результатом беззаветной преданности советских воинов своей Родине и своему народу, жгучей ненависти к фашизму, непоколебимого желания добиться победы над врагом.

**Подполковник С.ЗИНАКОВ,**  
**адъюнкт кафедры тактики**  
**ВВС и ПВО ВМФ**  
**Военно-морской академии**  
**имени Н.Г.Кузнецова**

## ПРИМЕНЕНИЕ МОРСКОЙ ПЕХОТЫ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

К началу Великой Отечественной войны ВМФ СССР имел одну бригаду морской пехоты в составе Краснознаменного Балтийского флота (КБФ).

С первых же дней войны основные военно-морские базы - Полярный, Мурманск, Таллин, Кронштадт, Одесса, Севастополь - оказались под ударами немецко-фашистских войск. Обстановка настоятельно требовала выделения части сил Военно-Морского Флота как для непосредственной обороны этих баз, так и для участия в военных действиях на приморских направлениях и важнейших участках сухопутных фронтов. Для этих целей на всех флотах и флотилиях шло формирование частей и соединений морской пехоты из личного состава кораблей, береговых частей и военно-морских учебных заведений, а также морских стрелковых бригад. Сначала их было сформировано 25, затем еще восемь. Так, КБФ за годы войны для формирования соединений и частей морской пехоты выделил более 125 тыс. человек, Черноморский флот - 57 197, Северный - 39 281, Тихоокеанский - 143 407, Каспийская флотилия - 3671 и Амурская - 9542 человека.

На сухопутных фронтах, кроме того, сражалось значительное количество моряков Пинской, Дунайской, Волжской, Онежской, Ладожской и Чудской флотилий, а также много курсантов, старшин и

офицеров военно-морских учебных заведений. Всего за войну военно-морские учебные заведения направили на сухопутные фронты 8656 человек.

Центральные управления ВМФ для формирования морских частей на суше откомандировали 15 569 человек.

Всего за годы Великой Отечественной войны из личного состава флота были сформированы 21 бригада морской пехоты, свыше 30 морских стрелковых бригад, несколько десятков отдельных полков и батальонов морской пехоты.

Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков писал: "Военно-Морской Флот за годы войны направил на сухопутные фронты более 400 тыс. офицеров, старшин и матросов... Кроме того, части морской пехоты, остававшиеся в составе флотов и флотилий общей численностью около 100 тыс. человек, осуществляли сухопутную оборону военно-морских баз и островов, участвовали во многих десантах".

Морская пехота участвовала также в обороне приморских городов, в операциях сухопутных войск на континентальном театре военных действий.

Остановимся на обороне военно-морских баз и приморских городов.

Так, на Балтийском направлении в 1941 г. возникла угроза захвата немецко-фашистскими войсками главной базы и основных пунктов базирования Балтийского флота.

В обороне Таллина принимали участие 1-я бригада морской пехоты, сводный полк моряков и курсанты Высшего военно-морского училища имени М.В.Фрунзе. Всего - 16 тыс. балтийских моряков, которым пришлось отражать по 8-12 атак в день.

В обороне островов Моонзундского архипелага участвовал сводный батальон морской пехоты. Свыше 40 дней и ночей защищали моряки-балтийцы острова. Только создав значительный перевес в силах, применяя против горстки отважных защитников танки и авиа-



Туапсе, осень, 1942 год



цию, гитлеровцы сумели занять побережье и острова.

Важным оборонительным рубежом на дальних подступах к Ленинграду была военно-морская база Ханко. В составе ее защитников были отряды морской пехоты, сформированные из личного состава базы. Морские пехотинцы встали на пути врага и на подступах к Ленинграду в июле 1941 г. В составе 42-й и 55-й армий, Невской оперативной группы находились четыре бригады и несколько батальонов морской пехоты.

С конца 1941 г. до марта 1942 г. 4-я бригада морской пехоты обороняла побережье Ладожского озера. В полосе обороны бригады проходила Дорога жизни, проложенная по льду Ладожского озера.

В составе Приморской оперативной группы вели боевые действия 2-я и 5-я бригады, а также 3-й отдельный полк морской пехоты.

Активное участие в обороне Ленинграда приняли и лыжные полки, сформированные из личного состава Балтийского флота. 1-й лыжный полк под командованием майора В. Ф. Маргелова (позже генерал армии) в конце ноября 1941 г., действуя на Ладоге, неоднократно штурмовал вражеские укрепления на южном побережье озера.

12 января 1943 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов одновременно начали наступление. Вражеская блокада была прорвана. В прорыве блокады участвовали 55-я и 73-я морские стрелковые бригады.

В январе 1944 г. советские войска начали наступление по всему Ленинградскому фронту. В операции по разгрому немецко-фашистских войск и в полной ликвидации блокады Ленинграда участвовали пять бригад морской пехоты и три морские стрелковые бригады.

На Черноморском направлении морская пехота в напряженных боях с превосходящими силами противника совместно с войсками Отдельной Приморской армии и Северо-Кавказского фронта защищала Очаков, Одессу, Севастополь, Керчь и Новороссийск.

В обороне Одессы принимало участие два полка морской пехоты Одесской военно-морской базы, а также шесть отрядов моряков. Когда фашистское командование развернуло боевые дейст-

вия с целью захвата, на помощь войскам Приморской и 51-й армий была отправлена из Севастополя 7-я бригада морской пехоты. В октябрьских боях 1941 г. участвовали также 1-й и 2-й Перекопские отряды морской пехоты.

В обороне Севастополя - городе русской славы - принимало участие семь бригад, три полка и восемь отдельных батальонов морской пехоты, а также четыре морские стрелковые бригады. В каждом из четырех секторов Севастопольского оборонительного района действовали части морской пехоты.

Для обороны Керчи в октябре 1941 г. привлекалась 9-я бригада морской пехоты, которая совместно с частями сухопутных войск вела тяжелые оборонительные бои.

В обороне Новороссийска участвовали 1-я и 2-я бригады и 200-й полк морской пехоты.

На северном направлении с 29 июня 1941 г. немецко-фашистское командование развернуло наступление на Полярное, Мурманск и Кандалакшу. Здесь также сражались отдельные батальоны морской пехоты и части из 12-й бригады морской пехоты.

Учитывая большое значение п-овов Средний и Рыбачий для деятельности Северного флота, Ставка Верховного Главнокомандования в июле 1942 г. возложила оборону этих полуостровов на флот. Был создан Северный оборонительный район (СОР), имевший три боевых участка. Оборону на них держали три морские стрелковые бригады. Более трех лет, до осени 1944 г., лишенные сухопутной связи с Большой землей, они стойко обороняли этот рубеж.

Анализируя боевую деятельность морской пехоты в обороне военно-морских баз и приморских городов, мы можем отметить, что в зависимости от боевой обстановки бригады и части морской пехоты использовались в качестве общевойскового резерва, что особенно широко применялось при защите Севастополя.

Морская пехота также стойко обороняла полосы или районы на побережье военно-морских баз и крупных городов и использовалась для прикрытия развертывания главных сил сухопутных войск, как это было при обороне Одессы, Севастополя и Новороссийска, или для при-



крытия их, а также отхода и эвакуации военно-морских баз.

Таким образом, соединения и части морской пехоты показали свои высокие боевые качества и способность решать широкий круг боевых задач, присущих общевойсковым формированиям сухопутных войск.

Вместе с Красной Армией соединения и части морской пехоты вели боевые действия не только на приморских направлениях, но и вдали от них, на важнейших участках сухопутного фронта - под Москвой, на Украине и в Карелии, на берегах рек Припять, Березина, Днепр, на Дону и Дунае. Морская пехота участвовала в Сталинградской битве и сражалась в предгорьях Кавказа.

В обороне Москвы принимали участие семь морских стрелковых бригад, в том числе 84-я. С переходом наших войск в контрнаступление морские стрелковые бригады успешно вели боевые действия на важнейших направлениях.

Оценивая действия морских пехотинцев под Москвой, Маршал Советского Союза Г.К.Жуков писал: "В битве за Москву не раз отличались моряки, входившие в состав морских стрелковых бригад. Должен сказать, что и в период битвы за Ленинград морские стрелковые бригады, как и под Москвой, покрыли себя боевой славой и в значительной степени содействовали общему успеху советских войск".

На Карельском фронте находились 11 морских стрелковых бригад. Из них три бригады защищали Заполярье. Остальные семь вели боевые действия в лесах Карелии.

В Сталинградской битве с июля 1942 г. в составе 64-й армии действовали 66-я и 154-я морские стрелковые бригады. Активное участие в боях принимал также сформированный из личного состава Волжской флотилии сводный батальон морской пехоты.

В сентябре 1942 г. на усиление 62-й армии была передана прибывшая из резерва Ставки 92-я морская стрелковая бригада. За время боевых действий в районе Сталинграда бригада уничтожила до 14 тыс. гитлеровцев, подбила 70 танков и 3 самолета. Среди участников битвы широко было известно имя Героя Советского Союза старшины 1-й статьи

В.Г.Зайцева, добровольно прибывшего на Сталинградский фронт с Тихоокеанского флота. На боевом счету этого прославленного снайпера числилось свыше 200 гитлеровцев. В общей сложности в Сталинградской битве участвовали около 100 тыс. моряков.

На Кавказе в марте 1942 г. три морские стрелковые бригады участвовали в Таганрогской наступательной операции, которую осуществляла ударная группа 56-й армии. На этом направлении сражались 62-я и 84-я морские стрелковые бригады, а также 1-й Донской отряд моряков, 305-й отдельный батальон морской пехоты, которые обороняли побережье Азовского моря.

Десантная деятельность морской пехоты на всех приморских театрах развернулась с первых дней Великой Отечественной войны. Десанты - это героическая страница в истории нашего Военно-Морского Флота и морской пехоты. Они явились основной формой взаимодействия ВМФ с сухопутными войсками. Десантные отряды наносили удары по тылам и флангам противника, отвлекали на себя значительные силы врага, срывали его наступательные операции, помогали сухопутным частям выиграть время для перегруппировки и наступления. Только за первые полтора года войны нашими флотами и флотилиями была осуществлена высадка 45 десантов оперативного, тактического и разведывательного характера с общим количеством 76 тыс. человек, в том числе около 20 тыс. морских пехотинцев.

В начальный период войны на подготовку десантов отводилось мало времени. Подразделения и части готовились к бою в спешке. Специальная подготовка не проводилась. На вооружении десантники имели, как правило, только личное оружие и пулеметы. Взаимодействие организовывалось наспех и в ходе боя быстро нарушалось, ввиду чего десанты не поддерживались своевременно огнем корабельной артиллерии и авиацией. Связь между десантом и обеспечивающими частями была ненадежной. Случалось, когда о высаженном десанте армейское командование вообще ничего не знало. Все это не могло не сказаться на результатах десантов и их потерях.

Наиболее успешными тактическими



десантами морской пехоты первого периода войны считаются десант в сентябре 1941 г. под Одессой, в районе Григорьевки, и десант, высаженный весной 1942 г. в Заполярье, в районе мыса Пикшув.

Десант в районе Григорьевки, в котором участвовал и полк морской пехоты, был первым крупным тактическим десантом Черноморского флота в годы Великой Отечественной войны. Успешное наступление десанта и сухопутных частей сыграло большую роль в обороне Одессы. Противник лишился возможности обстреливать город и порт.

Успех этого десанта обеспечили тщательная разведка и внезапность операции, тренировочные учения по высадке с боевых кораблей на берег при поддержке авиации и корабельной артиллерии, господство в воздухе в районе высадки десанта нашей авиации, своевременная поддержка огнем корабельной артиллерии. Большую роль сыграла и одновременная высадка воздушного десанта в тыл противника.



**Краснофлотцы-минометчики**

Второй и третий периоды войны характеризуются наступательными операциями Красной Армии, в ходе которых на приморских направлениях наши флоты оказывали активное содействие сухопутным войскам: было высажено 109 десантов оперативного и тактического масштабов.

В 1943 г. войска Северо-Кавказского фронта развернули наступление с целью изгнания противника с Таманского полуострова. Войскам фронта предстояло прорвать мощный оборонительный вал, так называемую Голубую линию. Наиболее важным опорным пунктом ее был Новороссийск. Для освобождения горо-

да советское командование решило провести операцию силами 18-й армии и Черноморского флота, которому надлежало высадить десант непосредственно в порт Новороссийск. В состав десанта были выделены 255-я бригада морской пехоты и другие части. Эти силы состояли из трех десантных отрядов. Всего в десанте участвовало более 6 тыс. человек, в том числе 4 тыс. морских пехотинцев. Первыми прорвались и высадились на молах порта морские пехотинцы 393-го батальона.

Успех Новороссийской десантной операции был обеспечен всесторонней подготовкой частей (на нее было отведено около трех недель), внезапностью высадки, мощной авиационной и артиллерийской подготовкой, торпедированием огневых точек и заграждений, расположенных у воды, господством в воздухе нашей авиации, беспримерной храбростью личного состава морской пехоты.

Большинство десантов 1944-1945 гг. являлись тактическими. Они предпринимались для содействия войскам в прорыве обороны противника на приморских направлениях, для занятия военно-морских баз, портов и островов. Тактические десанты наиболее полно отвечали требованиям быстрых, решительных действий и способствовали наращиванию темпов наступления.

Высадка оперативных десантов требовала длительной подготовки, и потому в 1944-1945 гг. они применялись в островных районах - для овладения группой островов или архипелагов. Важное значение имела десантная операция по овладению Моонзундским архипелагом. Для высадки в первом броске десанта привлекались подразделения 260-й бригады морской пехоты. Операция осуществлялась проведением ряда последовательных высадок тактических десантов на острова архипелага. Основными десантно-высадочными средствами являлись торпедные катера, что позволяло быстро наращивать силы на занятом плацдарме. Для обеспечения высадки десантов широко использовалась авиация флота.

В результате операции Балтийский флот получил новую базу, открытый выход в центральную часть Балтийского моря и возможность контроля входов в

Рижский и Финский заливы.

Операция обогатила военное и военноморское искусство опытом высадки войск морского десанта и ведения наступательной операции в островном районе.

На Севере в октябре 1944 г. 14-я армия Карельского фронта перешла в наступление с целью очистить от противника район Петсамо. В операции участвовали и силы Северного флота. На сухопутном направлении совместно с армейскими частями наступали четыре морские стрелковые бригады, на приморском высаживались в качестве десантов 12-я и 63-я бригады морской пехоты и отдельные части Северного оборонительного района



**Десант, 1941 год**

Тактическая внезапность, правильный выбор района и времени высадки, скрытность и всесторонняя подготовка, решительные действия личного состава десанта и кораблей обеспечили успешное решение задачи.

Высаженные в порту Лиинахамари десантники очистили от противника побережье и заняли порт, выполнив с честью возложенную на них боевую задачу.

Десант в Лиинахамари и наступление бригад морской пехоты на восточном и западном побережье залива оказали существенную помощь войскам 14-й армии в разгроме 20-й лапландской армии и освобождении Печенгской области.

Следует отметить, что боевые задачи

морской пехоте и соединениям кораблей ставились в ходе операций, в связи чем время на подготовку десантов не отводилось. Но благодаря наличию хорошо подготовленных для десантных действий частей и подразделений морской пехоты задачи ими решались успешно.

Успешно применялись десанты и в войне с Японией. Особо надо сказать о высадке морского десанта в порт Суйсин: в десант были выделены 13-я бригада и 355-й отдельный батальон морской пехоты и другие части.

15 августа корабли с войсками десанта вошли в порт и под сильным артиллерийским огнем противника высадили части 13-й бригады. Сломив сопротивление противника у пирсов, бригада в этот же день начала бой за город. К исходу 16 августа десантные части полностью овладели портом и городом Суйсин. Здесь было убито и пленено более 3 тыс. солдат и офицеров противника.

Десанты в Северной Корее имели свои особенности. Все они были высажены в порты, кроме того, высадка морской пехоты осуществлялась с десантных кораблей, переданных Советскому Союзу в рамках поставки вооружения союзниками. Использование десантных кораблей позволило в составе главных сил десанта высаживать танки, что значительно увеличивало их ударную силу.

Одновременно с высадкой десантов в порты Южного Сахалина были высажены десанты на Курильские острова.

Наиболее укрепленным островом Курильской гряды являлся Шумшу.

В передовом отряде десанта на главном направлении действовал батальон морской пехоты. Морские пехотинцы захватили плацдарм, отразили контратаку японцев, уничтожив при этом 15 танков, в дальнейшем обеспечили высадку главных сил.

Характерным для боевой деятельности морской пехоты Тихоокеанского флота является высадка десантов непосредственно в укрепленные населенные пункты.

Анализируя опыт применения морской пехоты в десантах в годы Великой Отечественной войны, мы можем сделать следующие выводы. В основном для десантных действий привлекались



силы морской пехоты от батальона до бригады, а в 11 десантах участвовало от одной до двух-трех бригад морской пехоты. Десант, который был высажен в районе Станички, состоял из двух бригад и батальона морской пехоты.

Наибольшая степень участия морской пехоты в десантных действиях за годы войны падает на самостоятельные десанты. Действуя в самостоятельных морских десантах, бригады морской пехоты успешно решали поставленные задачи.

Высаживаясь совместно с соединениями сухопутных войск, морская пехота либо использовалась в качестве передового отряда, либо придавалась этим соединениям для действий в первом броске (первом эшелоне) передового отряда. Подразделения, назначенные в первый бросок, выполняли самую сложную задачу в ходе высадки: преодолевали противодесантные заграждения и захватывали опорные пункты. Подразделения, выделенные в первый бросок, проходили длительную тренировку в преодолении заграждений на воде и на берегу, в штурме береговых укреплений, захвате и блокировании наиболее важных объектов противодесантной обороны.

В первый период войны абсолютное большинство десантов морской пехоты было высажено на необорудованное побережье, но в последующем резко возросло количество десантов, высаженных непосредственно в порт. В течение всей войны на флотах, за исключением Тихоокеанского, отсутствовали десантно-высадочные средства специальной постройки и десантные корабли, что не позволяло иметь в составе десантных частей танки, самоходную артиллерию, а также артиллерийские системы калибром свыше 76 мм. Это затрудняло боевые действия. Отметим, что почти все десанты нашей морской пехоты, за исключением нескольких речных десантов Дунайской флотилии, а также небольших морских, высаживались в ночное время.

Морская пехота в годы Великой Отечественной войны прошла славный путь. Она начала вести бои с первых дней войны, а закончила их на подступах к столице Чехословакии. За проявленный героизм и мужество 156 морских пехотинцев удостоены звания Героя Советского Со-

юза, а Леонов Виктор Николаевич стал дважды Героем Советского Союза.

Как признание больших заслуг морской пехоты перед нашей Родиной в годы войны является факт присвоения почетных наименований по имени освобожденных городов десяткам морских соединений и частей. Многие соединения и части стали Краснознаменными, а 83-я и 255-я бригады дважды Краснознаменными. Кроме того, ряд бригад и батальонов морской пехоты стали гвардейскими.

Таким образом, морская пехота зарекомендовала себя как универсальный род войск, способный решать широкий круг боевых задач. Опыт, приобретенный морской пехотой в годы Великой Отечественной войны, был востребован в 1963 г., когда были вновь воссозданы формирования морской пехоты, в основу оперативной и боевой подготовки которых были положены принципы и теоретические положения, проверенные практикой Великой Отечественной войны.

Знания, приобретенные на основе опыта Великой Отечественной войны морская пехота всегда реализовывала и в мирное время, привлекаясь для выполнения задач в регионах и странах, где возникали кризисные ситуации. Морские пехотинцы постоянно входили в состав сил флота, выполнявших задачи боевой службы. Так было в Анголе, Гвинее, Вьетнаме, Йемене, Эфиопии, Сирии, Египте.

Суровую школу пришлось пройти морским пехотинцам в 1990-х гг. И здесь морская пехота России не уронила чести и достоинства. 21 морской пехотинец за отвагу и мужество проявленные при выполнении воинского долга в ходе контртеррористической операции на северном Кавказе, удостоен звания Героя России. Это подчеркивает, что и в мирное время необходимо иметь морскую пехоту как род войск постоянной готовности, способный выполнять задачи в различных сферах, причем в условиях как мирного, так и военного времени.

**Генерал-майор А.БОРЗЕНКО,**  
**начальник кафедры**  
**тактики береговых войск**  
**ВМА имени Н.Г.Кузнецова,**  
**кандидат военных наук, доцент**

## ШЛА ВОЙНА, А КОРАБЛИ СТРОИЛИСЬ

Советское правительство в период между гражданской и Великой Отечественной войнами уделяло большое внимание строительству Военно-Морского Флота.

Создание нового флота началось с подводных лодок. В 1927 г. были заложены подводные лодки типа «Декабрист». В начале 1930-х гг. осуществлялась серийная постройка подводных лодок типа «Щ» и «С», сторожевых кораблей типа «Ленинград».

Учитывая возрастание военной угрозы, правительство предусмотрело строительство линкоров и крейсеров, превосходящих по своей мощи новейшие корабли этих классов западных стран. Были заложены линкоры типа «Советский Союз», крейсера типа «Кронштадт» и «Чапаев», эскадренные миноносцы. Общий тоннаж строящихся надводных кораблей ВМФ с начала 1939 г. до 1941 г. возрос на 108 тыс. т., на флот поступило 100 различных боевых кораблей: эсминцев, подводных лодок, тральщиков и торпедных катеров. Всего с конца 1920-х гг. до начала Великой Отечественной войны на советских верфях было заложено 533 боевых кораблей, из них 312

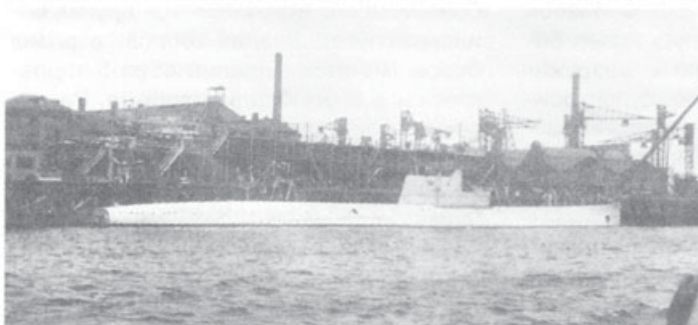
около 550 тыс. т.

Большой вклад в строительство флотов внесли талантливые ученые кораблестроители Н.Е.Кочин, А.Н.Крылов, П.Ф.Папкович, В.Л.Поздюлин, Ю.А.Шиманский и др. Постройка кораблей и судов осуществлялась на 24 заводах страны. Советское судостроение имело дело с 36 проектами типов боевых кораблей.

Созданные советскими судостроителями боевые корабли по своим тактико-техническим данным, особенно по вооружению, не уступали иностранным кораблям и даже превосходили их. Крейсера типа «Киров», будучи самыми быстроходными кораблями этого класса, имели в то же время наиболее мощную артиллерию (девять 180-мм орудий). Лидеры и эскадренные миноносцы, обладая очень высокой скоростью хода, располагали сильным артиллерийским и торпедным вооружением.

Довоенные корабли строились довольно долго. Например, на постройку легкого крейсера требовалось 46-48 месяцев, лидера – 48-72, эсминца – 27-74, сторожевого корабля – 27-67, большой подводной лодки – 30-68 месяцев.

Великая Отечественная война заставила коренным образом пересмотреть не только сроки, но и перестроить работу судостроительной промышленности, приспособить ее к боевым действиям Военно-Морского Флота. Одновременно пришлось приступить к строи-



**Подводная лодка типа «Л» достраивается на плаву**

единиц общим водоизмещением 243, 2 тыс. т. достроено и сдано ВМФ. В их числе насчитывалось 206 подводных лодок, 4 крейсера, 7 лидеров, 30 эсминцев, 18 сторожевых кораблей, 38 тральщиков, 1 минный заградитель, 8 речных мониторов.

К началу войны в постройке находилось 219 кораблей общим тоннажем

тельству новых кораблей и производству вооружения не только для флота, но и для Красной Армии. Хорошо налаженная ранее система кооперации промышленных предприятий рушилась, и заводы вынуждены были организовывать у себя производство оборудования, ранее поставлявшегося контрагентами.



В особенно тяжелом положении оказались судостроители осажденного Ленинграда, Черноморского флота. Серьезные затруднения возникли также в связи с необходимостью перебазировать заводы на реки.

С учетом изменившейся обстановки во второй половине 1941 г. военное судостроение было перенацелено на ускоренное строительство эсминцев, тральщиков, подводных лодок, но главным образом – катеров. В результате мер, судостроительная промышленность с 22 июня по 31 декабря 1941 г., сравнительно с первым полугодием и с довоенными годами, дала флоту наибольшее количество кораблей. Если до 22 июня 1941 г. было сдано 13 боевых кораблей, 37 боевых катеров, 98 вспомогательных судов, то с 22 июня по 31 декабря – 44, 121 и 382 соответственно.

С начала войны до 1 января 1945 г. наша промышленность сдала флоту 20 эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей. Кроме того, она произвела капитальный и аварийно-восстановительный ремонт 25 лидеров и эсминцев, 11 сторожевых кораблей, текуще-гарантийный ремонт – 18 лидеров и эсминцев, четырех сторожевых кораблей.

Достойное место в рядах судостроителей занимали заводы Ленинграда. В условиях блокады, холода, голода, под непрерывным артиллерийским обстрелом ленинградцы работали самоотверженно. Они делали все для того, чтобы поддерживать корабли КБФ в боевой готовности, увеличить выпуск новых боевых единиц, боеприпасов и вооружения для флота. Кроме того, судостроители изготавливали детали дотов, оборудования для газобезопасности, производили ремонт городского коммунального хозяйства и другие работы.

Большую роль играли черноморские судостроители, обеспечивая нужды действующего флота. Например, Севастопольский морской завод (директор М.Н.Сургучев) был по сути дела фронтовым, и в то же время единственным основным предприятием, которое могло производить крупные и сложные работы. Его деятельность сначала в Севастополе, а затем в Туапсе проходила в непосредственной близости к линиям фронта. За годы войны завод достроил несколько боевых единиц, в том числе

2 подводные лодки типа «Ленинец». Еще в Севастополе ему удалось выполнить достройку эсминцев «Свободный» и «Совершенный». Как известно, эсминцы являлись кораблями универсального применения. Имея хорошее вооружение, они выполняли широкий круг задач. Доказательством тому служит такой пример.

24 июня 1941 г. был поднят Военно-морской флаг на эскадренном миноносце «Сообразительный». Максимальная скорость его хода: 36 узлов, вооружение: четыре – 130-мм орудия, два – 76,2-мм, семь – 37-мм, восемь – 12,7-мм; два трехтрубных 533-мм торпедных аппарата; два бомбомета, четыре комплекта параван-трала К-1. Корабль мог принять на борт 58 мин типа «КБ», 10 больших и 20 малых глубинных бомб. Экипаж – 271 человек. Во время войны эсминец выполнил 218 боевых заданий. Пройдя 63,750 миль, и находился в море свыше 3,500 ходовых часов без капитального ремонта. Он провел 55 артиллерийских стрельб. Подавил свыше 10 артиллерийских и минометных батарей. Уничтожил до 30 танков и автомашин. 33 раза участвовал в конвоировании транспортных судов, проведя без потерь 59 транспортов, в десантных действиях – 4 раза, в набеговых – 9 раз, 37 раз доставлял подкрепления и эвакуировал раненых воинов и жителей Одессы, Севастополя и Новороссийска. Эсминец перевез свыше 14 тыс. человек и около 1000 т. боеприпасов, вооружения и других воинских грузов. Экипаж корабля отразил более 100 атак авиации, сбил 5 торпедоносцев и бомбардировщиков. За высокую воинскую дисциплину, боевые успехи и героизм, проявленный личным составом, эсминец «Сообразительный» приказом Наркома ВМФ от 1 марта 1943 г. стал гвардейским. За годы войны все члены экипажа удостоились орденов и медалей, а старшему матросу В.Ходыреву было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

На Черном море в годы войны достраивался и в 1944 г. вошел в состав Черноморского флота, участвовал в боевых действиях головной эсминец «Огневой». Это был принципиально новый корабль. В соответствии с проектом, орудия главного калибра и зенитные пушки его группировались в башенные



установки. Корабль имел скорость хода 36 узлов, вооружение: четыре – 130-мм, два – 85-мм и шесть 6 – 37-мм орудий; два трехтрубных 533-мм торпедных аппарата.

В начале войны в трудных условиях оказались речные судостроительные заводы. Раньше они строили исключительно речные суда, а входе войны были вынуждены переключиться на строительство морских боевых кораблей. На месте примитивных ремонтных мастерских экстренно создавались современные (по тому времени) судостроительные предприятия. Несмотря на известные трудности, речным заводам удалось организовать серийный выпуск морских и речных боевых кораблей.

Наши подводные лодки, активно действуя на вражеских коммуникациях, наносили противнику ощутимый урон. При выполнении боевых задач противникам приходилось преодолевать сильную противолодочную оборону. Глубинные и авиационные бомбы, мины, противолодочные сети, артиллерийский огонь, суда-ловушки, гидроакустика и многие другие средства были использованы врагом против наших подлодок. Но даже в самых сложных условиях моряки, твердо уверенные в надежности отечественной техники, действовали уверенно и часто выходили победителями из труднейших ситуаций.

В годы войны ВМФ принял от промышленности 54 подводные лодки. Из них с 22 июня по 31 декабря 1941 г. – 23, в 1942 г. 13, в 1943 г. – 5 и в 1945г. – 2.

Конструкторы и инженеры непрерывно совершенствовали вооружение подводных лодок. Одним из направлений в развитии торпедного оружия явилось увеличение веса заряда и применение более мощных взрывчатых веществ, а также увеличение скорости и дальности хода торпед. В июле 1941 г. на вооружение была принята новая парогазовая торпеда, имевшая дальность хода на трех режимах работы, соответственно, 4–8–10 километров. Она являлась самой скоростной в море (51 узел на первом периоде режима работы). В сентябре 1942 г. моряки приняли от промышленности электрическую торпеду «ЭТ-80». За ее создание авторский коллектив, руководимый главным конструктором Н.Н.Шамариным, был удосто-

ен Государственной премии. Электрические торпеды и торпеды с неконтактным взрывателем повысили скрытность и эффективность действий подводных лодок.

Значительные успехи были достигнуты и в создании образцов минного оружия. В ходе боевых действий подводные лодки эффективно использовали мины ПЛТ-Г и ЭП.

За время войны были произведены 92 активных минных постановки для нарушения вражеских коммуникаций на подходах к базам портам противника и в узкостях, при этом было выставлено 1743 мины. Всего в результате активного использования минно-торпедного оружия силами ВМФ было уничтожено и повреждено более 1000 боевых кораблей и судов.

Инженеры и конструкторы разработали чертежи приборов «Спрут», позволявших лодкам автоматически удержаться на заданной глубине. В ходе войны такие стабилизаторы были установлены на большей части подводных лодок.

В 1943 г. на вооружение был принят гироскопический прибор, позволявший вводить угловую установку на рули торпеды. Это давало возможность перейти к залповой стрельбе «веером», перекрывать возможные ошибки в определении элементов цели и добиваться наибольшей успешности стрельбы. В конце 1943 г. на лодках стали устанавливать выдвижные радиоантенны, (ВАН-ПЗ). Вмонтированные в верхнюю часть зенитного перископа, они позволяли осуществлять прием и передачу радиogramм при нахождении лодки под водой на перископной глубине, что увеличивало возможности их взаимодействия с другими родами сил.

В годы войны представители судостроительной промышленности совершенствовали гидроакустическую аппаратуру и радиотехнику на подводных лодках, устанавливали устройства по повышению живучести и улучшению обслуживания аккумуляторных батарей, расширяли возможности лодок по увеличению запаса пресной воды, улучшали регенерацию воздуха.

Были отработаны устройства, предназначенные для работы дизеля под водой (РДП) и амортизации глав-



ных и вспомогательных механизмов.

Советские моряки получили перво-классные по тем временам подводные лодки, оснащенные новейшим оружием, приборами и механизмами. И красно-флотцы оправдывали доверие советского народа. В годы войны 21 подводник удостоен звания Героя Советского Союза; 12-ти подводным лодкам были присвоены звания гвардейских; 23 награждены орденом Красного Знамени.

Во время войны в большом количестве строились боевые катера. С 22 июня 1941 г. до 1 января 1945 г. промышленность сдала флоту свыше 550 морских охотников, торпедных катеров, бронекатеров, 320 катеров-тральщиков. Наши катера выполняли огромную по объему боевую работу. Они вели разведку, несли дозоры, высаживали десанты, ставили на вражеских коммуникациях мины, уничтожали торпедами надводные корабли и глубинными бомбами подводные лодки, тралили минные поля, конвоировали корабли и транспорты, прорывались во вражеские порты, где уничтожали живую силу и боевую технику.

Доброй славой на флотах пользовались малые охотники за подводными лодками типа «МО-4» (их называли также морскими охотниками). Они имели водоизмещение 56 тонн, 3 двигателя, которые позволяли развивать скорость 25 узлов. Их вооружение составляли две 45-мм пушки, два 12,7-мм пулемета, 8 больших и 24 малых глубинных бомб. Эти катера имелись на всех наших флотах, многие их экипажи

были удостоены орденов, гвардейских званий, почетных наименований. Например, за 16 месяцев боевой деятельности на счету 2-го дивизиона малых охотников за подводными лодками СФ числится две потопленные подводные лодки, пять кораблей и транспортов, более 10 сбитых самолетов, 10 подавленных огневых точек. 23 октября 1942 г. дивизион был награжден орденом Красного Знамени, а 1 апреля 1944 г. он был удостоен гвардейского звания. К лету

того же года боевой счет дивизиона пополнился еще четырьмя уничтоженными транспортами, эсминцем и двумя сторожевыми кораблями, 19 сбитыми и пятью поврежденными самолетами. К этому времени катерами было выполнено около 30 минных постановок, проведен в конвоях 251 транспорт и 405 вспомогательных судов. За смелые действия в период Петсамо-Киркенесской операции (октябрь 1944 г.) дивизион получил наименование Печениского. Его командиру, гвардии капитану 3 ранга С.Зюину, командирам звеньев и катеров гвардии старшим лейтенантам В.Ляху, Л.Новоспаскому, Н.Танскому было присвоено звание Героя Советского Союза. За годы войны более 400 моряков дивизиона получили правительственные награды.

Выполнение многочисленных задач, боевые потери, которые несли экипажи катеров требовали количественного увеличения их. Конструкторские бюро обеспечили заводы необходимыми проектами и рабочими чертежами. Цикл постройки катера был сокращен в 2-3 раза. Конструкторы Ю.Деревянко, В.Мудров, А.Соколов и другие разработали ряд улучшенных проектов катеров. Ими были созданы широко известные тендеры – самоходные сухогрузные плоскодонные баржи. Благодаря небольшой осадке



Малый охотник типа «МО-4»

(осадка порожнего судна составляла 50-60 см), они могли подходить непосредственно к берегу. Скорость хода – до 6 узлов (11 км/час), грузоподъемность – от 15 до 25 т. Некоторые из тендеров специальным по-

мостом соединялись между собой, что позволяло грузить на них до четырех 76-мм орудий или четыре автомашины.

Конструкторы и инженеры большое внимание уделяли проектированию противолодочных катеров. Был создан проект «200» малого охотника, выполнявшийся в одинаковых по размеру корпусах как в металлическом, так и деревянном вариантах. Был также разработан проект 123-бис – новый дюралевый торпедный катер ближнего действия. По



своим тактико-техническим данным он заметно превосходил своего предшественника – Г-5, в том числе в скорости, которая достигала 50 узлов. За время войны были также созданы несколько проектов морских бронекатеров, катеров-тральщиков и других катеров.

Наряду с созданием новых, совершенствовались прежние проекты кораблей, улучшалось их вооружение. Например, большой охотник за подводными лодками проекта 122-а имел 76-мм орудие. В центральном конструкторском бюро (ЦКБ) откорректировали прежний проект, и новый большой охотник получил 85-мм орудие, два 37-мм автомата 70-к и два бомбомета. Однако усиление вооружения привело к ухудшению остойчивости и мореходности катера. Тогда ЦКБ переработало и этот проект, изменило формы корпуса, увеличило его длину и ширину.

Еще один пример. Речные бронекатера проектов 1124 и 1125 строились на заводах еще до начала Великой Отечественной войны. С учетом опыта их боевого применения были сконструированы проекты 190 и 191, которые в апреле 1944 г. были утверждены Наркомом ВМФ. Их основное отличие состояло в том, что вместо 76-мм неуниверсальных орудий, помещенных в танковые башни, были установлены 85-мм универсальные башенные орудия со значительным усилением их броневой защиты, а вместо бензомоторов установлены танковые дизели.

Широкое применение магнитных мин потребовало создания новых средств траления. Тральщики довоенной постройки не имели электромагнитных тралов. По заданию Наркомата ВМФ конструкторы и инженеры разработали проект мощного электромагнитного трала с питанием от аккумуляторных (лодочных) батарей, который применялся дизельными тральщиками проекта 53-у ЧФ.

Вводу в строй новых боевых кораблей способствовало то обстоятельство, что управление кораблестроения ВМФ (начальник инженер-вице-адмирал Н.В.Исаченков) проделало значительную работу по вывозу, сохранению и использованию довоенных заготовок и по использованию кораблей консервации. Это позволило сдать значительное

количество кораблей, в том числе два крейсера и сторожевой корабль на ТОФ, эсминец «Огневой» на ЧФ, сторожевой корабль «Ястреб», быстроходные тральщики «Полухин» и «Громов» на КБФ.

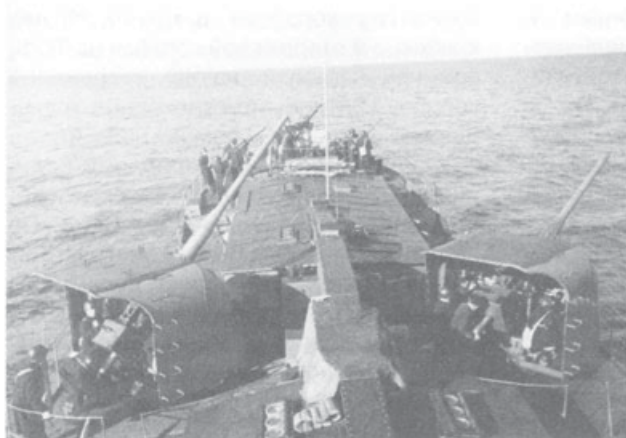
Наряду с боевыми кораблями большое внимание уделялось проектированию вспомогательных судов ВМФ. По заданию Наркома ВМФ конструкторы разработали 165-й проект десантного бота с вместимостью 43 бойцов со стрелковым вооружением. Было построено большое количество десантных ботов этого проекта, принимавших участие в Новороссийской (9–16 сентября 1943 г.), Керченско-Эльтигенской (31 октября – 11 декабря 1943 г.) десантных операциях и в других боевых действиях Черноморского флота. Был разработан также проект плавучей батареи. Она представляла из себя установку 100-мм орудий на спаренных десантных ботах проекта 165. Плавбатарей также принимали активное участие в наступательных боевых действиях и оказали существенную помощь сухопутным частям в разгроме противника в Белорусской и других операциях.

Очень удобным в эксплуатации был проект С-51 катера-бензозаправщика для гидросамолетов. Для военно-морских баз строились морские сухогрузные баржи водоизмещением 150 и 260 т., а также нефтеналивные водоизмещением 100, 250 и 400 т.

Наряду с проектированием новых вспомогательных судов, переоборудовали и вооружали гражданские суда, включенные в состав ВМФ. Например, плавучий рыбозавод стал плавбазой подводных лодок СФ; гидрографическое судно «Океан» переоборудовали в минный заградитель ТОФ. В 1942 г. на Северном флоте полностью закончили перевооружение ледокольного отряда в составе 9 единиц. Большое количество судов было переоборудовано под тральщики, канонерские лодки, вооружено много транспортов.

Одним из важнейших направлений управления кораблестроения являлось усиление вооружения надводных кораблей. Обстановка в районе Сталинграда в 1942 г. потребовала срочного пополнения кораблей Волжской военной флотилии, усиления их вооружения. Для этого торпедные кате-





**Переоборудованный и вооруженный танкер**

ра XI-бис серии перевооружили для их возможного использования на реке. С них снимали торпедные аппараты и устанавливали реактивные 82-мм 24-х зарядные системы М-8-М («Катюши»). Всего для флотилии в 1942 г. таким образом было вооружено 8 катеров. Кроме того, три 500-тонные баржи переоборудовали под плавбатареи - на них установили по две 152-мм гаубицы МЛ-20 армейского типа. 12 буксирных пароходов вооружили двумя 85-мм универсальными армейскими пушками. На 10 посыльных катерах типа ЯК-5 установили реактивный 82-мм 24 зарядную установку, М-8-М 12,7-мм пулемет ДШК на турели и 12,7-мм пулемет ДШК на тумбе. Катера типа «БКМ-П» вооружили одной реактивной 139-мм 16-ти зарядной установкой М-13-М, одним 37-мм автоматом, 70-к и одним спаренным 12,7-мм пулеметом. На других бронекатерах установили 82-мм минометы и автоматические танковые огнеметы АТ0-41.

Управление кораблестроения ВМФ разработало новые виды вооружения для кораблей. Эти работы заключались в приспособлении установок М-13 и М-8 к корабельным условиям. По заказу управления кораблестроения один из заводов разработал технические проекты морских установок: 132-мм 16-зарядной и 82-мм 24-зарядной, а также рабочие чертежи и опытные установки.

Опыт боевого использования М-8-М и М-13-М на флотах и флотилиях подтвердил необходимость модернизации этих установок, заводы их переработали,

внесли необходимые изменения. В итоге появились новые реактивные установки - 16-М-13 и 24-М-8. В соответствии с требованиями Главного морского штаба в 1943 г. промышленность получила заказ для вооружения катеров 40 систем М-8-М и 20 систем М-13-М; в 1944 г. - 60 систем М-8-М, 50 - 16-М-13; в 1945 г. - 72 системы.

Реактивное оружие «Катюша» нашло широкое применение на кораблях многих классов и типов на всех театрах военных действий. Оно

являлось мощным огнем средством, обеспечивающим огневую поддержку сухопутных войск, десантов, уничтожения отдельных очагов сопротивления, дотов.

Опыт боевых действий на флотах показал, что зенитная артиллерия кораблей не могла полностью решить задачу противовоздушной обороны. Народный комиссар ВМФ адмирал Н.Г.Кузнецов в приказе от 25 февраля 1942 г. потребовал увеличения зенитной артиллерии кораблей, улучшения ее качества. Эта задача была решена в основном успешно. На КБФ зенитное вооружение было усилено на всех кораблях.

Большое внимание ученые инженеры и конструкторы уделяли разработке приборов подводного наблюдения. В годы войны на кораблях было установлено 285 комплектов гидролокационных станций типа «Тамир». Конструкторы непрерывно совершенствовали эти приборы, создав станции «Тамир-8», «Тамир-9», «Тамир-5» (для крупных кораблей) и «Тамир-5Л» (для подводных лодок). Разработкой и созданием радиолокационного вооружения занимался академик А.И.Берг. В этой важнейшей работе участвовали академики Ю.Б.Кобзаров, А.Н.Щукин, В.А.Фок и другие. На кораблях в нарастающем количестве поступали радиолокационные станции «РУС-1», «РУС-2», «Редут», «Песматит», «СОН-1», «СОН-2», «СОН-3».

В годы войны корабли оборудовались современной техникой связи и обеспечивали в необходимой степени управление силами флотов в различных условиях деятельности. Средства

радиосвязи постоянно улучшались и дополнялись новыми устройствами. Генератором совершенствования радиосвязи являлся крупный специалист в этой области А.И.Берг.

Одним из важных направлений работы наших ученых, конструкторов, инженеров был поиск эффективных средств борьбы с минной опасностью. Известно, что с первых же дней войны противник производил минные постановки, пытаясь закупорить неконтактными минами базы Краснознаменного Балтийского и Черноморского флотов. В коллективе специалистов, привлеченных к решению этой проблемы были советские ученые И.В.Курчатов и А.П.Александров. Под руководством члена-корреспондента АН СССР Н.Н.Андреева были разработаны основы траления акустических мин. Акустические тралы были приняты на вооружение и в мае 1942 г. установлены почти на 40 кораблях.

Одной из мер уменьшения опасности подрыва на минах являлось размагничивание кораблей. Оно достигалось установкой на кораблях компенсирующих обмоток, по которым пропусклся электрический ток. В июле-августе 1941 г. такие устройства стали поступать на боевые корабли, а в конце года стало применяться безобмоточное размагничивание. Всего в годы войны было оборудовано размагничивавшими устройствами 237 кораблей, в т.ч. на КБФ – 134, ЧФ – 45, ТОФ – 20, СФ – 18 на Беломорской флотилии – 14, Краснознаменной Амурской – 5, Ладожской – 22, Каспийской – 8. На флотах насчитывались 43 действующих и находящихся в постройке станций безобмоточного размагничивания, в том числе самоходных – 37, стационарных – 6.

Наряду со строительством новых кораблей придавалось большое значение ремонту. За годы войны капитальный, аварийно-восстановительный и текуще-гарантийный ремонт прошли 3 линкора, 7 крейсеров, 15 сторожевых кораблей, 164 подводные лодки, 20 тральщиков, 344 вспомогательных судна и боевых катера. На судостроительных и судоремонтных заводах они получали вторую жизнь и вновь вступали в строй.

Следует подчеркнуть, что аварийно-восстановительный и текуще-гарантий-

ный ремонт производился в значительно короткие сроки по сравнению с довоенным временем. В качестве примера можно привести восстановление на заводе в Ленинграде крейсера «Максим Горький», подорвавшегося на mine в ночь на 23 июня 1941 г. Для него пришлось готовить заново носовую оконечность. На производство этих трудоемких работ было затрачено всего 43 дня – срок, который даже в военное время считался рекордно коротким. А вот еще пример. На одном из заводов предстояло модернизировать 26 торпедных катеров со сменой обшивки и набора (шпангоуты, стрингера и др.). Такая работа была закончена в течение двух недель. В мирное время она потребовала не менее 75 дней.

В годы войны коллективы судостроительных и судоремонтных заводов показывали образцы смелого и оригинального решения технических вопросов. Однажды на Севастопольский морской завод поступил эсминец, у которого взрывом была оторвана носовая оконечность до 44 шпангоута и провисла кормовая оконечность. Этот сложный ремонт судоремонтники осуществили следующим образом: для оконечности от до 18 шпангоута они использовали поднятую спасателями носовую часть другого эсминца того же типа, часть оконечности от 18 до 40 шпангоута изготовили вновь в районе 44–45 шпангоутов, заменили набор и наружную обшивку. Чтобы исправить надлом кормы, ее отрезали от средней части, процентровали и снова окрепили с корпусом без разборки линии валов. Все доковые работы завод закончил в 20 дней.

В ремонте и восстановлении кораблей всегда участвовали их экипажи, значительная часть которых приходила на помощь рабочим.

Надводные корабли, подводные лодки, построенные на наших заводах, в годы войны показали превосходство над кораблями врага в вооружении, живучести, надежности в эксплуатации. В умелых руках советских моряков они стали мощным средством достижения победы над противником.

**Капитан 1 ранга в отставке  
В.ВОРОБЬЕВ**



### ЧЕРНОМОРСКИЙ СУВОРОВ

ИЗ ЗАПИСОК ФРОНТОВОГО КОРРЕСПОНДЕНТА ЖУРНАЛА «МОРСКОЙ СБОРНИК»

Та далекая сентябрьская ночь сорок третьего года запомнилась участникам жаркого боя на всю жизнь. Это было начало комбинированной Новороссийской десантной операции, проведенной войсками Северо-Кавказского фронта и силами Черноморского флота. Мне довелось быть фронтовым корреспондентом журнала «Морской Сборник» и по горячим следам побеседовать со многими участниками тяжелых боев на суше и на море.

Считая Новороссийск ключом обороны Таманского полуострова и плацдармом для дальнейшего продвижения на Кавказ и его захвата, фашистское командование, располагая пятью дивизиями, превратило город и его окрестные высоты в крупный узел обороны. В черте города и порта было построено свыше 500 оборонительных сооружений, установлено около 30 тысяч мин и фугасов, бухта прикрывалась многослойным пулеметно-артиллерийским огнем. Вход в порт перекрывали боносетевые заграждения, не говоря уже о минах.

Сначала, в ночь на 10 сентября, наша авиация нанесла по вражеским позициям бомбовые удары. Артиллерия и «катюши» интенсивно обстреливали огневые точки на берегу. Самолеты, летая на небольших высотах, заглушали шум моторов подходивших кораблей и отвлекали на себя внимание противника. Введенный в заблуждение всем ходом операции, враг считал, что основные действия намечены в районе пригорода, а

именно – в Южной Озерейке, и там проявлял активность. А в это время армада из 150 кораблей с многочисленным десантом на борту внезапно вошла в Цемесскую бухту, что в черте порта. Первое соло сыграли торпедные катера, ведомые бесстрашным мастером атак капитаном 2 ранга Виктором Проценко. Они выпустили свои смертоносные боевые «сигары» по молам и причалам порта. Хотя торпеды с мощными зарядами

предназначены для уничтожения кораблей и судов в море, но здесь, впервые в ходе войны, они успешно выполнили другую, не свойственную им роль: сильнейшими взрывами уничтожили боносетевые заграждения, мины и береговые огневые точки. Затем катерники дали условный сигнал: «Проход в порт открыт». Отрядами десантных кораблей командовали закаленные в боях офицеры: Павел Державин, Николай Сипягин, Дмитрий Глухов и Нико-

лай Масалкин, которых я хорошо знал, а с Павлом Ивановичем еще и сдружился.

Корабли возвращались на базу, брали новых воинов и снова высаживали десанты под огнем противника, а Державин все так же гордо стоял на мостике и мужественно руководил боем. Вскоре пришла победа – 16 сентября от врага был очищен Новороссийск, а затем – и весь Таманский полуостров. Наступательная десантная операция вошла в историю как одна из лучших совместных операций армии и флота. А ее участники свой опыт использовали в дальнейшем –



Павел Державин

при освобождении Крыма, Одессы, в боях на Днестре и Дунае.

После Новороссийской операции стало известно: за успешное, решающее участие в ней Сипягин, Глухов, Африканов и другие офицеры стали Героями Советского Союза, а Державин был удостоен полководческого ордена Суворова 2-й степени. Это крайне редкая награда для флотского офицера в звании капитана 3 ранга. Но если обратиться к статуту этого высокого ордена, то можно понять значимость подвига офицера. В нем сказано: «награждается крупный командир за боевой успех при разгроме сил врага или прорыв его оборонительной полосы», да еще при условии, что «операция должна проводиться меньшими, чем у противника, силами». В этом-то и заключался успех офицера: в Новороссийске он победил меньшими силами, ведь противник, находясь на берегу, был в более выгодных условиях - метким огнем мог потопить корабли, поджечь их, уничтожить находившихся на палубе людей, которым негде было укрыться. Но, умело маневрируя, Державин смог первым успешно высадить десант с небольшими потерями, а затем сходить в Гелленджик за новым пополнением.

Вручая ему орден, командир Новороссийской военно-морской базы контр-адмирал Георгий Холостяков с присущим ему пафосом произнес: «От души поздравляю тебя, Павел Иванович! Ты теперь первый на Черноморском флоте морской Суворов!» Это почетное звание закрепилось за ним навсегда, и справедливо. Ведь и в последующих операциях и боях он воевал по-суворовски, добивался победы зачастую над более сильным и коварным врагом, смело и тактически грамотно ведя за собой подчиненных.

После изгнания оккупантов с Тамани и успешного наступления наших войск в Донбассе и Приазовье стал вопрос об освобождении многострадального Крыма - надо было начинать с Керчи. И в новой, Керченско-Эльтигенской десантной операции, проведенной в октябре-декабре 1943 года, снова тесно взаимодействовали войска, Черноморский флот, Азовская флотилия и авиация. Насколько она была драматической, настолько и героической. День и ночь артиллерия и самолеты обрабатывали сильно укреп-

ленные позиции противника, корабли высаживали десанты и подкрепления для них через штормовой пролив. Там комбригу пришлось все время менять тактику, умело маневрировать, использовать максимум смекалки, чтобы добиться успеха. Идя с десантниками на борту, комбриг не раз смог перехитрить пресловутые БДБ - быстроходные немецкие десантные баржи, имевшие мощное артиллерийское вооружение (отметим, что поначалу они были предназначены для высадки гитлеровских войск на Британские острова). И своим оружием метко поражал их, особенно когда они подставляли борта. Было потоплено пять БДБ - это означало большой успех. Катера выдержали немало авиационных атак, при этом зенитчики бригады сбили над Керченским проливом 24 вражеских самолета. Моряки успешно использовали у крымских берегов глубинные бомбы, потопив там две подводные лодки. Под Керчью китель комбрига был украшен первым орденом Красного Знамени.

Часто говорят: большому кораблю большое плавание. Но катерники своими подвигами доказали: дело вовсе не в размерах корабля. «Наше главное оружие - скрытность и внезапность», - часто по-суворовски наставлял подчиненных Державин. Наши наступающие войска с большим подъемом шли на запад, освобождая родную землю от ненавистных захватчиков. Воины сорок четвертого года, имеющие фронтовой опыт, значительно отличались от бойцов сорок первого, трагического года, вынужденных отступать, теряя много своих товарищей, боевую технику, с тоской взвизгивавших на горе и страдания жителей сел и городов, пылающих в огне. И с каждым освобожденным населенным пунктом чувствовали приближение желанной победы. И их боевое мастерство росло от боя к бою.

Помню, с каким восторгом и благодарностью Павел Державин встречал в Керченском проливе бронекатер своего подчиненного, черноглазого татарина старшего лейтенанта Асафа Абдрахманова. Вместе с другими кораблями он высадив морской десант в Мариуполе, а затем поддерживал его действия на берегу артиллерийским огнем. Такие же акции провел в Ейске, Таганроге и дру-



гих приазовских городах, за что Асаф был удостоен звания Героя Советского Союза. (22.01.1944 г.)

Вскоре Крым был освобожден (кстати, всего за 35 дней), в то время как в 1941-1942 годах фашистские части вынуждены были только за Севастополь вести кровопролитные бои в течение 250 дней. Все их атаки разбивались о стойкость героических защитников города-крепости. За время Крымской операции вражеские войска потеряли 130 тысяч человек убитыми и пленными, 123 танка и самоходных орудия, более трех тысяч полевых орудий. Корабли и авиация потопили около 200 судов противника, повредили 59 кораблей. Многие участники боев были отмечены правительственными наградами, комбриг П.И. Державин стал Героем Советского Союза. А его бригада получила почетное наименование «Керченской».

После освобождения Крыма и Одессы, а также значительной части Украины наши войска на юге вышли к Днестру. Продолжая с ними взаимодействовать, флот оказывал прибрежным и приморским флангам активную помощь. И вот в апреле 1944 года на базе Азовской флотилии создается Дунайская. В нее вошли подразделения бронекатеров и миннометных катеров с мощными «катюшами» на борту, тральщиков, зенитные части, морская пехота. Ядром флотилии была Керченская бригада речных кораблей капитана 2 ранга Державина. Поначалу флотилию возглавлял контр-адмирал С.Горшков, затем его сменил контр-адмирал Г.Холостяков.

Чтобы пробиться к устью Дуная, предстояло еще крепко повоевать на Днестровском лимане, а это была часть Ясско-Кишиневской операции. Лиман представлял собой обширную водную преграду для наступающих и являлся хорошей защитой для оборонявшихся. Приобретя солидный опыт в боях за Крым и Кавказ, фронтовики и здесь перехитрили противника. Скрытно высадили несколько десантных групп в его тылу, освободили Аккерман (Белгород-Днестровский) и другие пункты. Особенно напористо и решительно действовала на берегу рота морской пехоты во главе со старшим лейтенантом Егором Лариковым. Бойцов в полосатых тельняшках высадили катера бригады Державина,

они же поддерживали их действия артиллерией.

В результате операции была разгромлена немецко-фашистская группировка «Южная Украина», а это – 22 дивизии, окружена румынская армия, которая на следующий день прекратила сопротивление. Вскоре Румыния повернула свое оружие против гитлеровской Германии.

После освобождения Вилково на очереди был древний Измаил – город, который Суворов назвал «крепостью без слабых мест», но штурмом овладел им. Этому городу, овеянному славой русского оружия, посвящены многие произведения писателей и поэтов. Удар по сильно укрепленному фашистами Измаилу, как и много лет назад, наносился одновременно с суши и с реки. В бою у гордых стен крепости отличились пехотинцы генерала И.Шлемина и моряки контр-адмирала С.Горшкова. Среди них был и капитан 2 ранга Державин, на кителе которого сиял орден имени великого полководца. Ключ от Дуная оказался в наших руках.

Одна из акций на Дунае была просто курьезной и вместе с тем – закономерной. Проведенная без единого выстрела... двумя моряками! На рассвете к древнему болгарскому городу Туртукай подошли два корабля: бронекатер с бортовым номером «214» и монитор «Железняков». Вскинув бинокль, Державин внимательно рассматривал населенный пункт. Несмотря на ранний час, на улицах было оживленно. Комбриг приказал приготовить катер для высадки десанта. Командир монитора принял его слова всерьез и выделил из состава экипажа десять вооруженных матросов. «Этого не надо, - возразил Державин – Я верю болгарам. Они обещали не стрелять в русских братьев и встретить нас по-дружески». И на нарядном трофейном катере румынского короля Михая он вместе со своим адъютантом старшиной 1-й статьи Анатолием Шишкиным отправился к берегу. Встреча была восторженной, теплой. Горожане говорили: болгары ждали прихода советских воинов-освободителей, победы Красной Армии вдохновляли патриотов на борьбу. Фашистов из города они изгнали сами.

Давным-давно Туртукай (ныне



Тутракан) был также взят Суворовым, за что полководец удостоился «Георгия» 2-й степени. Кстати, вспомнилось его знаменитое донесение графу Румянцеву: «Слава Богу, слава вам! Туртукай взят – и я там!» Правда, командующему флотилией Державин отправил более сдержанный доклад: «Тутракан освобожден от фашистов!» По просьбе болгарских друзей комбриг через высшее командование Военно-Морского Флота добился, чтобы бронекатер «214», можно сказать, исторический, был сохранен и обновлен: и он совершил свой последний, но уже сугубо мирный рейс из Черного моря на Дунай, к тутраканскому берегу, где был установлен на набережной в виде памятника.

Даже перечислить нелегко, сколько здесь было боев и высадок десантов, совместных с югославскими патриотами операций. Вот как оценил усилия дунайцев в то время маршал Иосип Броз Тито на встрече с советскими журналистами, на которой присутствовал и я: «Мы видели три блестящие десантные операции у Радуеваца, Прахово и Смедеро, проведенные под командованием Героя Советского Союза Державина. Помогая нам как можно скорее продвинуться к Белграду, советские военные моряки с помощью десантов прорывались в глубь немецкой обороны, взламывали ее изнутри и сметали один за другим фашистские оборонительные рубежи на Дунае».

Один из упомянутых прибрежных населенных пунктов Прахово по предложению комбрига был взят среди бела дня 28 сентября сорок четвертого года комбинированным ударом. С реки действовал отряд катеров под командованием лихого украинца гвардии капитан-лейтенанта С. Барботько, с суши – советские и югославские войска. Оккупантам, по выражению Павла Ивановича, был устроен «малый придунайский котел».

В ходе боев бригада Державина разгромила немецкую флотилию, а те корабли и баржи, которые уцелели, немцы затопили сами. После этого вражеская флотилия не смогла уже оправиться до конца войны. Было потоплено свыше двухсот кораблей и барж. За умелое руководство десантными операциями, хорошую организацию взаимодействия с войсками П. Державин был награжден орденом Ушакова 2-й степени.

На пути кораблей флотилии к Будапешту оказалось серьезное препятствие – Вуковарский плацдарм. Это сильно укрепленный противником правый берег Дуная на протяжении 83 километров. Прорваться кораблям без потерь было невозможно. Изучая местную карту, Державин нашел обходный путь: по реке Тисе и каналам с забавными названиями – Краля Петра и Краля Александра. Катера облегчили, каналы расчистили. В несудоходных местах матросы и добровольцы из близлежащих югославских сел протащили их волоком, как работали в свое время бурлаки на Волге. 19 хорошо замаскированных бронекатеров неожиданно для врага появились в районе венгерского города Байя и начали боевые действия.

Чтобы полностью завершить окружение крупной, почти 200-тысячной будапештской группировки гитлеровцев, потребовалось часть наших войск перебросить на другой берег. Но плывущие по реке ледяные глыбы снесли армейские понтонные мосты. В этих условиях только корабли могли выполнить поставленную задачу. Маршал Ф. Толбухин сказал тогда новому командующему флотилией контр-адмиралу Г. Холостякову: «Выручайте фронт, моряки!» И началась для дунайцев тяжелая боевая круглосуточная работа во льдах, нередко при огневом противодействии с берега. Поврежденные льдинами рули и винты моряки заменяли в ходе переправы. Используя опыт, полученный в Керченском проливе, Державин умело руководил подчиненными, наставляя: «Переправа войск и танков для нас – это фронт!» – и, невзирая на вражеский огонь с обоих берегов, он неизменно стоял на мостике корабля, руководя боем, как Ушаков при сражении под Корфу.

Под руководством мастера десантных операций капитана 2 ранга Державина моряки спешили на помощь участникам Словацкого национального восстания, самоотверженно боровшимся против фашизма. Катера снова прорывались сквозь фермы взорванных мостов. Преодолевали огонь противника с обоих берегов Дуная. С приближением к Братиславе боевое напряжение возрастало. Командующий флотилией и комбриг уже знали, что, по данным наших разведчиков и словацких партизан, в го-



роде находится многочисленный вражеский гарнизон, на улицах и набережной сильные укрепления, бетонированные огневые точки. Все подготовлено к длительной обороне, как было в Будапеште.

Чтобы избежать больших потерь, штурм города был намечен с двух сторон: на суше, а также с реки - тут «главную скрипку» должен был сыграть кавалер ордена Суворова. И он «играл», оперативно перебрасывая часть войск на правый берег Дуная, а это солидная сила в тот момент: 10 тысяч солдат и офицеров 7-й гвардейской армии, 124 орудия и миномета, около тысячи автомашин и повозок, 260 тонн боеприпасов...

При подготовке штурма бронекатера и катера с реактивными «катюшами» на борту подавляли огневые точки в районе Братиславы и Карлсбурга. Кстати, их огонь был очень точным, так как целеуказания поступали от корректировочных постов. Это дало возможность войскам 2-го Украинского фронта, танкистам и кавалеристам генерала И. Плиева уверенно наступать. Совместными усилиями всех этих сил и авиации 4 апреля сорок пятого года Братислава была освобождена. Позднее городские власти столицы Словакии присвоили Павлу Ивановичу звание Почетного гражданина Братиславы в знак особых заслуг в предотвращении больших жертв среди мирного населения при быстром освобождении города. Наши войска в апреле сорок пятого года подошли к столице Австрии - великолепной Вене. Гитлеровцы продолжали сопротивляться и пытались развязать разрушительный бой в черте этого красивого города. Из пяти мостов через Дунай они подорвали четыре, а пятый - Райсхбрюкке - заминировали. Командующий 3-м Украинским фронтом маршал Ф.Толбухин потребовал сохранить мост как будущее средство переправы наших войск.

Для высадки десанта командующий флотилией контр-адмирал Г.Холостяков выделил пять бронекатеров: два с десантом, а три - для поддержки и прикрытия. Руководил дерзкой дневной вылазкой старший лейтенант Семен Клоповский, веселый и разумный офицер. Три катера были направлены под мост, отвлекая огонь противника на себя, а два других высадили десантные группы на левый и правый берег. Смелчаки рину-

лись на мост с двух сторон, разгромили группу фашистов и спасли мост. Благодарные венцы в свое время называли спасенное сооружение то «Мостом Красной Армии», то «Мостом маршала Толбухина». А Державинское соединение приобрело такое значительное наименование: «1-я Керченско-Венская Краснознаменная бригада речных кораблей».

Наша страна протянула тогда руку помощи пострадавшему народу Альпийской республики в самое тяжелое для него время, проявив качества бескорыстной доброты и высокого гуманизма. Так, голодающим людям из запасов армии было передано более 130 тысяч тонн продовольствия. Инженерные части подняли из руин два моста в районе Вены, восстановили свыше 1700 км железнодорожных путей, привели в порядок 300 локомотивов, ряд депо. А моряки Дунайской флотилии разминировали фарватер австрийской части Дуная, подняли 128 затонувших судов...

День Победы над гитлеровской Германией доблестные моряки вместе с героическими войсками встречали в столице Австрии, кричали «Ура!» и стреляли уже не по вражеским целям, а в воздух.

Боевые дела Державина, его бригады и фронтовых друзей отражены на экспонатах музеев Одессы, Севастополя, Новороссийска, Керчи, Измаила, Санкт-Петербурга, Тутастана, Белграда, Будапешта, Братиславы. Он был, подчеркнем, Почетным гражданином Одессы, Тутастана, Братиславы. Биографии Павла Ивановича хватило бы на целый роман или полнометражный кинофильм. Честная, ничем не замаранная жизнь, самоотверженная борьба с врагами Отечества, - разве это не достойно отображения в большом искусстве! Очень важно, чтобы наша держава никогда не оставалась без Державиных!

**Капитан 1 ранга в отставке  
Л. ЧЕРНОУСЬКО,  
заслуженный работник культуры  
РФ**

## ГОСТЬ ЖУРНАЛА

# ЛЕТОПИСЕЦ ИСТОРИИ СЕВЕРНОГО ФЛОТА



Сегодня по его фотографиям историки изучают будни Великой войны. Наверное, ничто так не приближает нас к подвигу наших отцов и дедов, как застывшие мгновения былого, оставленные нам на память фотографиями Великой Отечественной. На Северном флоте таким летописцем был военный фотокорреспондент Роберт Львович Диамент.

Киевский паренек, рождения 1907 года, работавший электриком, увлекся фотографией, попробовал свои творческие силы в газете «Молодой пролетарий» и в 1934 году стал фотокорреспондентом газеты «Вести ЦИК УССР». А через три года - уже Москва, Арбат, центральные газеты и журналы, всесоюзные и зарубежные выставки.

Если напомнить, кто именно были учителями и коллегами Роберта Диамента, то достаточно назвать хорошо знакомые фамилии классиков советского фоторепортажа той эпохи: Б.Игнатовича, Д.Дебабова и Г.Зельма, И.Шагина и Г.Петрусова, М.Альперта и А.Шайхета. Список можно было бы продолжить, но и этого перечня фамилий достаточно, чтобы понять, с кем рука об руку трудился Р. Диамент и почему его работы так волнуют не

только знатоков истории нашей фотографии, но и всех, кто с интересом обращает свой взор к прошлому страны.

Участники физкультурного парада в Киеве, двухэтажный троллейбус на московской улице, улыбающиеся лица колхозников в сельском клубе, сельчане, читающие газету, и многие другие сюжеты созданных им фотокадров с удивительной достоверностью передают специфику той эпохи. В то же время они подтверждают несомненную способность автора решить в одном кадре и смысловую, и социальную, и композиционную задачу на уровне лучших образцов тогдашней документальной фотографии. Серьезная школа тридцатых годов дала о себе знать и в годы военные. Достаточно обратить внимание на композиционные особенности снимков, запечатлевших оружейный залп с борта корабля, полет самолетов над морскими просторами, подвоз торпед к торпедоносцам, стволы огромных корабельных орудий, устремленные как бы напрямую в объектив репортерской «лейки».

Р.Диамент - создатель обобщенного образа моряка, участника Великой Отечественной войны. Один из его наиболее впечатляющих снимков хрестоматийного характера, - портрет матроса-десантника Григория Пашкова, созданный на полуострове Рыбачий в 1942 г. Двумя годами позже, в 1944-м, уже будучи начальником фотобюро Политуправления Северного флота, он продолжал активную деятельность фотокорреспондента. В этот период Р.Диамент принял участие в походе в Англию, откуда в Мурманск были доставлены по ленд-лизу английские и американские корабли и военное снаряжение. Итогом этого похода стала серия уникальных фотографий, посвященных линкору «Архангельск». В октябре того же года он участвовал в Петсамо-Киркенесской операции.





Заслуги военного фотокорреспондента были отмечены двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны 1-й степени, несколькими медалями.

Годы спустя снимки Р. ДИАМЕНТА стали украшением выставочных стендов, книг, журналов, повествующих не только о подвигах, но и о повседневной жизни моряков-североморцев.

Огромный опыт и профессиональные навыки были успешно реализованы Р. ДИАМЕНТОМ и в послевоенные годы, когда, казалось бы, жесткие цензурные ограничения отнюдь не способствовали творческим достижениям. Работа в журнале «Клуб и художественная самодеятельность», а также публикации в журналах «Огонек», «Советский Союз», «Советское фото» и других, участие во всесоюзных и зарубежных фотовыставках множили число призов и почетных дипломов, позволяли продолжать поиски портретных находок и интересных жанровых ситуаций, начатых в предвоенные годы. К портретам О.Шмидта, М.Громова и других героев 30-х годов добавились портреты кумиров 50-80-х годов: — А.Райкина, С.Маршака, московских гостей, Ив Монтана и Симоны Синьоре и, конечно же, Юрия Гагарина, запечатленного в момент его встречи с рабочими завода «Станколит». Гагаринскую фотозпопею, созданную многими и многими талант-

ливыми репортерами, трудно представить без этого, одного из первых снимков.

Роберт ДИАМЕНТ стоял у истоков цветной фотографии. Его «цвет» и сегодня привлекает внимание современных ценителей фотографии. Увы, люди не властны над временем, но после каждого остаются его дела. После Роберта ДИАМЕНТА для потомков осталась созданная им документальная летопись боевых действий Северного флота, в которых — жизнь нескольких поколений наших соотечественников и будни Великой Отечественной войны за Полярным Кругом.

В преддверии 60-й годовщины Великой Победы сын фронтового корреспондента Леонид ДИАМЕНТ, сам известный отечественный фотограф, выпустил и издал на собственные средства фотоальбом о действиях Северного флота в годы войны. В уникальном альбоме собраны и обобщены никогда ранее не публиковавшиеся фотографии Р.ДИАМЕНТА. Будни арктичес-



ких конвоев и полеты морских летчиков, подводников и катерников, морских пехотинцев и разведчиков. Вглядитесь в лица тех, кто 60 лет назад своей кровью и потом добывал победу в самой страшной из войн. Вглядитесь и поклонитесь им.

**Капитан 1 ранга В.ШИГИН**

По вопросам приобретения альбома «Северный флот в боях за Родину. 1941-1945» обращаться к автору-составителю по тлф.: 8-095-506-76-82

# ФОТОХРОНИКА РОБЕРТА ДИАМЕНТА





ISSN 0134 - 9236. Морской сборник. 2005 № 5. 1-96.  
Индекс 70549



**ВПЕРЕД, ЗА ПОЛНЫЙ РАЗГРОМ  
НЕМЕЦКО-ФАШИСТСКИХ ЗАХВАТЧИКОВ!**