

# ДІЇ РОЗВІДУВАЛЬНО-ДИВЕРСІЙНИХ СИЛ ТА ЗАСОБІВ ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКИХ СИЛ НА ЧОРНОМУ МОРІ У РОКИ ВЕЛИКОЇ ВІТЧИЗНЯНОЇ ВІЙНИ



**Ігор ФУРМАН,**

*кандидат історичних наук, начальник кафедри військової історії Національного університету оборони України, капітан 1 рангу*

**Фурман Ігор.** Дії розвідувально-диверсійних сил та засобів військово-морських сил на Чорному морі у роки Великої Вітчизняної війни

*У статті висвітлено досвід застосування розвідувально-диверсійних сил та засобів військово-морських сил у бойових діях на Чорному морі у роки Великої Вітчизняної війни 1941–1945 рр.*

**Ключові слова:** розвідувально-диверсійні сили та засоби, бойові плавці, 10-та флотилія МАС, РОП, «загін «К», штурмові засоби.

**Фурман Игорьъ.** Действия разведывательно-диверсионных сил и средств военно-морских сил на Черном море в годы Великой Отечественной войны

*В статье освещен опыт применения разведывательно-диверсионных сил и средств военно-морских сил в боевых действиях на Черном море в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.*

**Ключевые слова:** разведывательно-диверсионные силы и средства, боевые плователи, 10-я флотилия МАС, РОП, «отряд «К», штурмовые средства.

**Furman Igor.** Actions reconnaissance and sabotage capabilities of naval forces in the Black Sea during World War II

*The article highlights the experience of reconnaissance and sabotage capabilities of naval forces in combat operations in the Black Sea during the Great Patriotic War of 1941–1945*

**Keywords:** intelligence and sabotage troops and equipment, combat swimmers, 10 and flotilla MAC, ROP, «order» K «, assault vehicles.

Друга світова війна 1939–1945 рр. і, зокрема, Велика Вітчизняна війна 1941–1945 рр., посідають особливе місце в історії воєнно-морського мистецтва. Флоти країн-учасниць продемонстрували значні можливості у вирішенні багатопланових оперативного-тактичних і стратегічних завдань у наземній, повітряній, надводній та підводній сферах збройної боротьби, збагатили великий досвід ведення дій «флот проти берега» та «флот проти флоту», виконуючи поставлені завдання як спільно з іншими видами збройних сил, так і самостійно. Досвід, отриманий флотами, настільки великий та різносторонній, що робить неможливим в обсязі однієї праці повністю його висвітлити.

Однією з важливих сторінок історії Другої світової війни є боротьба між різними за кількістю сил і засобів флотами, але за рахунок застосування «нетрадиційних» форм слабший з них добивався більш значних успіхів.

Метою даної статті обрано узагальнення та висвітлення на підставі відкритих джерел досвіду застосування розвідувально-диверсійних сил та засобів ВМС країн, що брали участь у бойових діях на Чорному морі у роки Великої Вітчизняної війни. Вивчення цього досвіду сьогодні більш ніж виправдано і необхідно не тільки для того, щоб вшанувати належно наших співвітчизників, що виявили чудеса мужності і героїзму, але й для того, щоб сприяти формуванню сучасних поглядів на форми і способи збройної боротьби на морі.

Варто зазначити, що у вітчизняній історіографії питання застосування розвідувально-диверсійних сил та засобів ВМС на Чорному морі в роки Великої Вітчизняної війни до сьогодні не знайшло належного вивчення та відображення, воно поки не стало об'єктом спеціального воєнно-історичного дослідження, відсутній ґрунтовний аналіз даної проблематики. Існують також різні наукові підходи в оцінці або тлумаченні того чи іншого історичного факту або події. Окрім того, більшість відкритих італійських

та російських публікацій, переважно інформаційної мережі «Internet», висвітлюють «традиційні», «зкопійовані» погляди на ті чи інші історичні події, деколи надають спірні відомості (щодо кількості сил та засобів, що застосовувалися, бойових втрат сторін, назв кораблів та суден, прізвищ учасників тощо), а відсутність доступу до архівних джерел суттєво знижує достовірність отриманої інформації. Тому автор також намагається неупереджено оцінити тогочасні події і, на підставі уточнених даних, максимально повно, наскільки це можливо, розкрити зазначену проблематику. У статті назви військових частин і підрозділів, військових кораблів і суден, що були учасниками історичних подій, наводяться мовою оригіналу.

Аналіз розглянутих джерел висвітлив, що розвідувально-диверсійні сили та засоби німецького флоту у бойових діях на Чорному морі в роки Великої Вітчизняної війни участі не брали, а радянського – використовувалися обмежено. Активно діяли на Чорноморському театрі у зазначений період лише розвідувально-диверсійні сили та засоби 10-ої флотилії МАС Королівських військово-морських сил Італії.

Так, військово-морське відомство Радянського Союзу у довоєнний період не приділяло належної уваги створенню диверсійно-розвідувальних сил та засобів, через що у роки Великої Вітчизняної війни на Чорному морі вони не знайшли широкого використання. Загально прийнято, що у ВМФ СРСР перший офіційний підрозділ водолазів-розвідників – рота особливого призначення (РОП), яку називають прообразом радянських флотських частин та підрозділів спеціального призначення, була сформована наприкінці липня 1941 р. при розвідувальному відділі штабу Червонопрапорного Балтійського флоту. За період війни РОП успішно провела більше двохсот розвідувально-диверсійних операцій, проте, незважаючи на це, в жовтні 1945 р. була розформована «за непотрібністю». На інших

флотах Радянського Союзу, подібні частини у довоєнний період не були сформовані [1; 2, 78, 85; 3; 4; 5].

Однак, не можна сказати, що на Чорноморському флоті ВМФ СРСР у довоєнний період взагалі не приділялася увага створенню підрозділів водолазів-розвідників. Є відомості, що з цією метою у 1940 р. було проведено спеціальне дослідницьке навчання з висадки легководолазів через торпедні апарати підводного човна у підводному положенні, з коротким боєм, диверсією та їх поверненням на підводний човен [5]. Але, цей досвід не отримав тоді належної оцінки у керівництва радянського військово-морського відомства. До того, підготовка підрозділів водолазів-розвідників і досвід їх застосування були вельми незначними.

Все ж таки, хоча і на завершальному етапі війни, у складі Чорноморського флоту був створений і діяв спеціальний загін водолазів-розвідників, який, за своєю суттю, не був професійним підрозділом бойових плавців і вирішував, переважно, завдання з розвідки противника. Так, у квітні 1944 р. був створений *розвідувальний загін особливого призначення* (РЗОП) з десяти чоловік. Його очолив колишній командир взводу РОП старший лейтенант С. С. Осіпов. Загін брав участь тільки в одній бойовій операції – 5 квітня був висаджений з надводних кораблів в районі селища Любимовка із завданням вести розвідку кораблів, що входять і виходять із Севастополя. Бійці загону регулярно передавали по радіо здобуту розвідувальну інформацію, а після закінчення виконання бойового завдання 10 травня 1944 р. був евакуйований в розташування радянських військ. Після узяття Севастополя водолази-розвідники проводили обстеження потоплених німецьких кораблів, вилучали з них документи, що представляли цінність для командування. В кінці 1945 р. РЗОП був розформований [2, 84; 6]. Є також відомості, що в ході війни офіцери розвідки Чорноморського Флоту

формували розвідувальні групи болгарських патріотів та забезпечували їх висадку з підводних човнів на болгарське узбережжя [7, 105]. Однак, можна припустити, що це не були професійні водолази-розвідники, тому дана інформація потребує уточнення, зокрема щодо складу та завдань груп, рівня та змісту їх підготовки, спорядження та засобів доставки на узбережжя тощо.

Щодо застосування розвідувально-диверсійних сил та засобів військово-морського флоту Німеччини, то вони не брали участь у бойових діях на Чорному морі. Причиною цьому є консерватизм, «традиційність» поглядів керівництва німецького військово-морського відомства на ведення війни на морі і нерозуміння ролі і завдань цих підрозділів у збройній боротьбі. Вважається, що найперша диверсійна команда німецького флоту була створена за ініціативою віце-адмірала Гельмута Гейе на початку січня 1944 р. в містечку Хайлігенхафен на східному березі Кільської бухти Балтійського моря, коли країна вже перейшла до тотальної оборони. Вона була відома під офіційною назвою «*Kleinkampfmittel-Verband*», що буквально означало «*Загін малих бойових засобів*». Для збереження таємниці скорочувалося до «*загону «К»*». Передумовою до цього став інцидент з німецьким лінійним кораблем «*Tirpitz*», який 22 вересня 1943 р. в Альтен-фьорді в північній Норвегії спробували знищити бойові плавці британського штурмового загону. Під корпусом корабля були встановлені міни із запущеними в хід годинними детонаторами, при вибуху яких «*Tirpitz*» отримав суттєві пошкодження. Подібну диверсійну акцію успішно провели італійські бойові плавці в Середземному морі ще в грудні 1941 р., надовго вивели з ладу британські лінійні кораблі «*Веліант*» і «*Куїн Елізабет*». Цей інцидент зумовив рішення німецького військово-морського відомства про створення у складі флоту диверсійно-штурмового з'єднання, що складалося із загонів бойових плавців, людинокеруємих торпед, вибухаючих катерів



**Фото 1.** Франческо МІМБЕЛЛІ

і надмалих підводних човнів [8, 9–11, 16–17; 9, 241–242].

Слід відмітити, що на Чорноморському театрі Німеччина на початку війни з Радянським Союзом не мала достатньої кількості сил для активних дій на морі й вимушена була шукати нетрадиційні форми боротьби з сильним противником, зокрема, залучати диверсійно-розвідувальні сили та засоби союзної Італії. Так, в оперативних планах німецьких військ, зокрема групи армій „Південь», море було лише межею зони її дії, тому Німеччина у Чорному морі не мала своїх надводних кораблів. Флот її румунського союзника був дуже слабким у порівнянні з радянським Чорноморським флотом і рівень його підготовки – недостатнім [10, 452; 11, С.228]. Відсутність сильного флоту на Чорному морі не дозволяла німецькому командуванню в 1942 р. здійснити повну блокаду Севастополя, захисники якого завдяки постачанню з моря, мужньо чинили опір сильному натиску противника [12].

Тому, 14–15 січня 1942 р. у Баварських Альпах в німецькому містечку Гарміш-Партенкірхен (нім. *Garmisch-Partenkirchen*, у роки гітлерівського режиму в Гарміш-Партенкірхені базувалася елітна гірничо-стрілецька дивізія «Едельвейс» що встановила в 1942 р. прапор Німеччини над Ельбрусом) [13] відбулася зустріч головнокомандувача ВМС Німеччини (нім. *Deutsche Kriegsmarine*) гросс-адмірала Еріха Редера (*Erich Johann Albert Raeder*) [14] зі своїм італійським колегою адміралом Артуро Рікарді (*Arturo Riccardi*), в ході якої було обговорено питання про участь Королівських військовоморських сил Італії (італ. *Regia Marina*) [15] у війні на морі проти Радянського Союзу. У березні 1942 р. німецька сторона звернулася до італійського керівництва з конкретним проханням про надання військової допомоги на Ладозькому озері та у здійсненні морської блокади Севастополя [16, с.175]. Йдучи назустріч союзникам командування італійських ВМС відправило на Чорне море частину штурмових засобів 10 флотилії МАС (*Decima Flottiglia MAS*) та надмалі підводні човни типу «СВ», зокрема: десять торпедних катерів («MAS 566» – «MAS-575»), шість надмалих підводних човнів («СВ-1» – «СВ-6»), п'ять малих торпедних катерів типу «MTSM» (№ 204, 206, 208, 210, 216) і п'ять вибухаючих катерів типу «МТМ», які у подальшому були зведені у 4 флотилію [17; 18]. Командував підрозділом і здійснював оперативне керівництво на Чорному морі капітан 1 рангу Франческо Мімбеллі (фото 1 [18]). Слід звернути увагу, що на Чорному морі і, пізніше, на Сіцилії Мімбеллі керував операціями не з берега, а навпаки, брав безпосередню участь в більшості виходів.

У контексті доцільно навести, що 10 флотилія МАС (італ. *MAS* – «*Mezzi d'Assalto*» – штурмові засоби. Інші варіанти: «*Motoscafo Antisommergibile*» – протичовновий моторний торпедний катер; «*Motoscafo Armato Silurante*» – озброєні торпедні катери [19]) на чолі з капітаном 2 рангу Вітторіо Мок-

кагатта була виділена у самостійний підрозділ з 1 італійської флотилії МАС ще 15 березня 1941 р. і організаційно складалася з двох підрозділів: підводний загін (командир капітан 3 рангу Юніо Валеріо Боргезе), і надводний загін (командир капітан 3 рангу Джорджо Джоббе) [20; 21].

Перша велика проблема, з якою зіткнулися італійці, була пов'язана з перекиданням кораблів на Чорне море. Фактично єдиним можливим її рішенням міг стати наземний транспорт, оскільки підконтрольні Туреччині Чорноморські протоки були закритими для проходу військових кораблів міжнародними угодами. Відповідно до Конвенції Монтре 1936 р. якщо під час війни Туреччина не бере в ній участь, то протоки повинні бути закриті для проходу військових суден будь-якої воюючої держави [22].

Тому, у квітні 1942 р. зі складу надводного загону Д. Джоббе організували експедиційну групу на чолі з капітаном 3 рангу Альдо Ленци, яка отримала назву «*колона Моккагатта 10 флотилії МАС*». Специфічні особливості італійських штурмових засобів, застосування і обслуговування яких вимагали спеціально підготовленого персоналу і спеціального устаткування, а також наявний досвід з відбору зі складу флотилії груп для ведення бойових дій у віддалених районах зумовили механізувати цю експедиційну групу. З цією метою була створена автоколона, яка, окрім матеріальної частини, могла перевозити також особовий склад і устаткування, необхідне при використанні штурмових засобів, забезпечивши групі повну самостійність, і яка завдяки своїй рухливості змогла б діяти відповідно до всіх змін лінії фронту на суші. Така автоколона, висунувшись вперед до лінії наступаючих військ і спустивши на воду свої штурмові засоби, могла б допомогти в справі знищення вузлів опору противника, що залишилися на березі [16, 176].

Не дивлячись на величезні труднощі в отриманні необхідних матеріалів, пов'язані з військовими обмеженнями колона була

сформована край швидко. Так, у квітні 1942 р. був відданий наказ про організацію групи, а вже 6 травня зформована колона Моккагатта здійснила урочисте проходження. Вона була оснащена всім необхідним і готова до походу. До її складу входили: 5 торпедних катерів типу «MTSM» (*Motoscafi da Turismo, Silurante, Modificato* – туристичний моторний катер, торпедний, модернізований) і 5 вибухаючих катерів типу «MTM» (*Motoscafi da Turismo modificati* – туристичний моторний катер модернізований) [19] – на автотязі; 1 штабний автобус, обладнаний ліжками для всіх водіїв торпед; 1 автомашина із змонтованою на ній радіостанцією, що служила одночасно канцелярією колони і сховищем дрібних запасних частин; 1 легкова автомашина підвищеної прохідності для командира; 1 зв'язковий мотоцикл; 3 трактори; 5 автотягачів «666» і 5 спеціальних причепів для перевезення катерів (MTSM); 2 причепи для перевезення торпед; 1 автомайстерня, оснащена всім необхідним для ремонту автомашин, катерів і торпед; 1 автоцистерна ємкістю в 12000 л; 3 автопричіпи-цистерни для перевезення рідин; 1 автопричіп для перевезення боеприпасів; 1 автокран для підйому катерів. На озброєнні колони, окрім особистої зброї, знаходилися дві автоматичні 20-мм зенітні гармати на автопричіпах. Автоколона була забезпечена бензином, боеприпасами, необхідним устаткуванням, запасними частинами і продовольством для автономних дій протягом декількох місяців.

Перекидання колони до Криму здійснювалося з 6 по 19 травня залізничним шляхом: Спеція – Верона – Бреннер – Відень – Краків – Тернопіль – Дніпропетровськ – Сімферополь. Вивантажившись з вагонів, колона своїм ходом 21 травня прибула до Ялти, а звідти 22 травня – до місця призначення – Фороса, де був створений оперативний штаб. Перш за все було прокладено рейковий шлях і споруджено дерев'яний сліп, щоб доставляти штурмові засоби до берега моря і спускати їх на воду.

Завдяки допомозі німецької саперної роти ця робота була швидко закінчена [16, 177–178]. Слід звернути увагу, що вибір місця дислокації не був випадковий. Розташований поряд мис Сарич є найпівденнішою точкою Кримського півострова. Враховуючи малий радіус дії штурмових катерів, це наближало їх на мінімальну відстань до морських шляхів, по яких радянський Чорноморський флот здійснював постачання Севастополя. 31 травня у Форосі група була проінспектована командувачем 11 німецької армії генерал-полковником Еріхом фон Манштейном.

Частина сил було передислоковано іншими шляхами. Так, торпедні катери «MAS» перевезено по шосе до Відня на спеціальних трейлерах, з відки вони пішли своїм ходом по Дунаю до моря та дісталися до румунського порту Констанца. Після короткого і нескладного морського переходу вони досягли порту Ялта, який став їх першою оперативною базою.

Шість надмалих підводних човнів типу «СВ» (букви латинські – прим. авт.) 22 квітня 1942 р. зі Спеції були відправлені залізничним шляхом до Констанци, де їх спустили на воду і протягом місяця привели в боєготовий стан. З Констанци підводні човни також перебазувалися в Ялтинський порт. Перша група прибула туди

5 червня 1942 р.: «СВ-1» (командир капітан-лейтенант Лезен д'Астен), «СВ-2» (командир лейтенант Аттіліо Руссо), «СВ-3» (командир лейтенант Джованні Соррентіно). 11 червня в Ялту прибула друга група: «СВ-4» (командир капітан-лейтенант Армандо Сібіле), «СВ-5» (командир капітан-лейтенант Фароролі), «СВ-6» (командир лейтенант Галліано). Всі шість підводних човнів було розміщено у внутрішньому ковші порту і ретельно замасковано.

Головною базою флоту німецьких союзників на Чорному морі була Констанца. З просуванням фронту переміщувалася також і база дислокації італійських сил – Евпаторія, Ялта, Севастополь, Феодосія (фото 2, 3 [18]), Керч, пізніше Анапа і порти Азовського моря: Осіпенко, Маріуполь, Таганрог [17; 23; 24].

Вдень особовий склад флотилії займався ремонтом матеріальної частини, виправляючи пошкодження, отриманих під час бойових виходів. Штурмові катери здійснювали патрулювання у нічний час, якщо дозволяли умови погоди і стан моря, сприяючи морській блокаді Севастополя і Балаклави, допомагаючи прибережному флангу німецьких військ. В море, зазвичай, виходили 2–3 катери, які використовуючи для маскування темний фон прибережних скель приховували себе до появи цілі й атакували її раптово на короткій дистанції. Знайдені джерела висвітлюють, що цілями атак італійських катерників були радянські військові кораблі, підводні човни та транспортні, що діяли поодинокі та у складі конвоїв, баржі, що здійснювали перевезення вантажів і військ тощо.

Активні дії італійської флотилії відмічаються в період з квітня 1942 р. по травень 1943 р., в ході якого було здійснено

**Фото 2.** «MAS» в Севастополі взимку 1942–1943 рр.



близько 200 виходів на завдання. Особливо інтенсивно операції проводилися навесні і влітку 1942 р. Командувач Північно-Кавказьким фронтом маршал С. М. Будьонний 30 червня 1942 р. доповідав в Ставку: «... всі кораблі, що проривалися до Севастополя і назад, піддаються сильному бомбардуванню з повітря і торпедним атакам катерів і підводних човнів (виділено автором). Тільки за останні три-чотири дні на підступах до Севастополя були потоплені два підводні човни, міноносець «Безупречный» і серйозно пошкоджений лідер «Ташкент» [25, 135]. Беззаперечно, значну роль в цьому відігравали італійські сили і засоби.

В [16, 183] вказується, що 13 червня 1942 р. італійський торпедний катер, керований Массаріні і Грілло, атакував з короткої дистанції теплохід водотоннажністю 13 000 т (назва не наводиться – прим. авт.), який йшов з вантажем боєприпасів для Севастополя під охороною міноносця і двох сторожових катерів. Торпедоване судно викинулося на берег, де його знищила німецька авіація. Можна припустити, що дані події могли відбутися, але підтвердити їх іншими джерелами не вдалося.

18 червня 1942 р. два торпедні катери «MAS» атакували самохідні баржі, що перевозили війська до Севастополя. У цьому бою був потоплений радянський транспорт (назва знов не наводиться – прим. авт.) [18]. В інших джерелах чітко вказано назву потопленого судна, дату, час, місце та причину його загибелі, зокрема: «... теплохід «Белосток» затонув в районі мису Фіолент поблизу Севастополя, в результаті торпедування італійськими торпедними катерами в ніч з 18 на 19 червня 1942 р.» [26]. Слід також відмітити, що в [27] вказується про



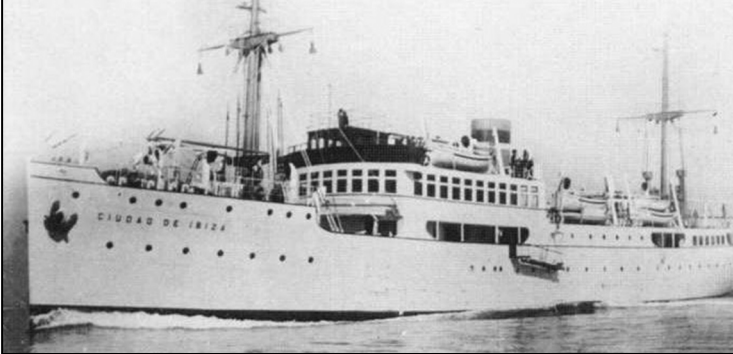
Фото 3. «MAS» у Феодосії

торпедування судна німецьким торпедним катером «S-102».

«Белосток» (фото 4 [26]) – санітарний транспорт, колишній вантажно-пасажирський теплохід – був останнім транспортним судном, яке змогло прорватися в Севастополь до його залишення радянськими військами. У ніч з 17 на 18 червня 1942 р. він доставив в обложене місто вантаж боєприпасів і продовольства, а до вечора 18 червня прийняв на борт, за різними даними, понад 800 чоловік поранених і евакуйованих. У 21:30 18 червня судно вийшло з Севастополя у складі конвою: базовий тральщик Т-408 «Якорь» і п'ять морських мисливців.

У 01.48 19 червня в 20 милях на південь від мису Фіолент, конвой піддався атаці ворожих торпедних катерів. В результаті попадання однієї з торпед судно отримало велику пробоїну і швидко затонуло в точці з координатами 44°08' півн. ш. / 33°35' півд. д. Коли на кораблі супроводу почали підбирати людей, що знаходилися у воді, з італійських катерів відкрили кулеметний вогонь по тих, що рятувалися, але ця атака була відбита. На судні загинуло понад 400 осіб [27], за іншими відомостями – понад 680 [26].

**Фото 4.** Санітарно-транспортне судно «Белосток» («*Ciudad de Ibiza*»)



У ніч на 19 червня 1942 р. італійцями знищено радянський підводний човен Щ-214 (*X серії, типу «Щ» – «Щука»*) (фото 5 [28]) під командуванням капітана 3 рангу В. Я. Власова, який привіз для захисників Севастополя 26 т боєприпасів і 4 т продовольства. Оперативно розвантажившись та прийнявши на борт поранених (точна кількість яких не встановлена – від 40 до 65 осіб), човен ліг на зворотний курс – в Батумі. Після зринування в районі мису Ай-Тодор він був виявлений німецьким береговим наглядовим постом. З Ялти на перехоплення Щ-214 (за іншими даними – попередня засідка [29]) вийшли два італійські торпедні катери «MAS-570» і «MAS-571», які провели торпедну атаку. Від ураження торпе-

**Фото 5.** Щ-214 у борту плавбази. 1941 р.



дою в носову частину, випущеною з катера «MAS-571» підводний човен затонув в точці з координатами 44°15' півн. ш. / 34°30' півд. д. Італійцям вдалося підібрати з води лише двох червонофлотців: механіка Миколу Васильовича Полтавцева і електрика Дмитра Федотовича Плешакова. Решта членів екіпажу підводного човна та евакуйовані севастопольці загинули [18; 30; 31, 32]. За потоплення

Щ-214 командир «MAS-571» старший лейтенант Етторе Бісаньо був удостоєний вищої італійської нагороди «Золотої медалі» [29].

В [18] містяться відомості, що італійські катерники у берегів Криму потопили також радянський сторожовий катер «СКА-021» типу «МО-4», що сів на мілину і 1 липня розстріляний артилерійсько-кулеметним вогнем «MAS-572», «MAS 573» і «MTSM 216». Але, підтвердження цьому не знайдено. Інші джерела, переважно радянські, піддають сумніву цю версію, або взагалі не вказують причину його загибелі. Проте, знайдено відомості, що радянський катер був потоплений 2 липня 1942 р. в 50 милях на південний захід від Ялти [33]. Враховуючи те, що цей район був поблизу базування італійської катерної флотилії, тому цілком імовірно, що «СКА-021» потоплений саме італійцями.

Є відомості, що в ніч з другого на третє серпня 1942 р. італійські торпедні катери «MAS 573» (*капітан 3 рангу Кастаньяччі*), «MAS 568» (*лейтенант Леньяні*) і «MAS 569» (*лейтенант Феррарі*) [18, 34] на північний захід від Керчі атакували легкий



крейсер «Молотов» (типу «Максим Горький») і лідер ескадрених міноносців «Харьков» (типу «Ленинград») [35, С.20], що під командуванням командира бригади крейсерів контр-адмірала Н.Е. Басистого виконували завдання з обстрілу Феодосії, її порту і причалів Двужорної бухти з метою знищення зосереджених там (за даними розвідки) суден і плавучих засобів противника, що могли бути використані ним під час форсування Керченської протоки і висадки на Таманський півострів [34]. Випущені по «Молотову» торпеди з «MAS 573» пройшли мимо, але «MAS 568», підійшовши до крейсера на близьку дистанцію, випустив обидві свої торпеди, одна з яких влучила в кормову частину корпусу корабля. Лідер «Харків» в бою відхилився від однієї торпеди, і підпалив артилерійським вогнем один з катерів. Пошкоджені корабель не отримав [18].

Однак, ці результати атаки піддаються сумніву. Зокрема зазначається, що «Молотов» був атакований зліва по носу в 0.53 катерами «MAS 568» і «MAS 573», коли загін радянських кораблів йшов на бойовому курсі 65°. Крейсер різко повернув управо і збільшив хід до повного. Після того як катери скрилися з виду, «Молотов» знову ліг на бойовий курс. Проте джерело не містить відомостей про торпедну атаку італійських катерників і її результати. Проте, пошкодження «Молотова» приписується німецьким літакам-торпедоносцям Не 111Н-6 зі складу 6./KG 26, які майже одночасно з італійцями також атакували радянський загін, але вже в 1.19. Один літак наблизився з траверзу лівого борту, але корабель вчасно відвернув управо і торпеда пройшла уздовж його правого борту. Через 5 хв. два інші літаки здійснили атаку: один йшов на крейсер з

правого траверзу на курсовому куті 150°, інший – з лівого курсового кута 110°. З відстані 3-6 кбт «Молотов» відкрив інтенсивний вогонь і почав циркуляцію вліво, ухилившись від правого торпедоносця, що скинув дві торпеди, одна з яких пройшла уздовж лівого борту, а друга в 1.27 влучила в кормову частину корабля. Сам літак теж був збитий вогнем кормових автоматів крейсера. Торпеди, скинуті другим торпедоносцем пройшли за кормою «Молотова» [34].

5 вересня торпедний катер «MAS-568» (командир – лейтенант Майно) торпедував радянський вантажний пароплав «Фабрициус» (фото 6 [36]) [18]. Проте, судно той час вже було залишене екіпажем як непридатне для подальшої експлуатації. Відомо, що 2 березня 1942 р. радянський транспорт (раніше вантажний пароплав) «Фабрициус», який брав активну участь в перекиданні маршових поповнень, провізії та фуражу в перші місяці війни, був атакований німецьким літаком-торпедоносцем під час переходу по маршруту Новоросійськ – Камиш-Бурун. На його борту знаходилося 700 військовослужбовців, бойова техніка, коні й продовольчий фураж. Пошкоджене судно було посажено командою на мілину поблизу мису Утріш в точці з координатами 44°45' півн. ш., 37°28' півд. д. [37]. Екіпаж



**Фото 6.** Залишки пароходу «Фабрициус». Малюнок з музею історії м. Анапі

«Фабрициуса» залишався на судні і продовжував чинити опір німцям до початку серпня 1942 р. [38].

Італійські катери також обстрілювали з кулеметів радянські війська і їх укріплення на узбережжі та висаджували підривні команди. Є відомості щодо участі катерної флотилії у спільних операціях із союзниками, зокрема: 29 червня 1942 р. проведення п'ятьма торпедними катерами у взаємодії з шістьма німецькими десантними суднами хибного десанту на узбережжя між мисом Феолент і Балаклавою; 1 липня 1942 р. – участь у штурмі німецько-румунськими військами Балаклави, під час якого п'ять італійських торпедних катерів заблокували вихід з бухти, чим запобігли відходу радянських військ морем та інших [16, 179, 181-182; 17; 39].

Дії італійської катерної флотилії отримали найвищу оцінку німецького командування. 30 липня 1942 р. за проведені бойові дії на морі особливо відзначившихся було нагороджено орденами «Залізний хрест 2 класу» (нім. *Eisernes Kreuz 2. Klasse*) [16, 183].

Однак, італійська флотилія також несла певні втрати, переважно від ударів радянської авіації по пунктам базування. Є відомості, що під час такого нальоту 12 травня 1942 р. торпедний катер «MAS 572» унаслідок отриманих пошкоджень втратив управління, зіткнувся з катером «MAS 566» і затонув в районі банки Марія-Магдалина.

9 вересня 1942 р., відразу після візиту до Ялти гросс-адмірала Редера (фото 7 [18]), база була атакована радянськими бомбардувальниками, які потопили «MAS 571», «MAS 573» і баржу, а також серйозно пошкодили «MAS 567», «MAS 569» і «MAS 572» [18].

З падінням останніх вузлів опору радянських військ втрачався сенс перебування італійської групи в Криму, але німецьке командування вирішило затримати її на випадок можливого використання штурмових засобів надалі з метою підтримки своїх діючих підрозділів. 13 серпня 1942 р. час-



**Фото 7.** Візит Редера до Ялти (зліва від нього Мімбелі)

тина колони Моккагатта залишає Форос і разом з матеріальною частиною перекидається до Феодосії для боротьби з радянськими підводними човнами.

Вже на наступний день три катери флотилії вийшли в море на нічне патрулювання. Коли німці почали наступ на Кавказ, колони Моккагатта перебазувалася на Азовське море до Маріуполя по маршруту: Ялта – Сімферополь – Мелітополь – Маріуполь (фото 8 [18]) [16, С.183-184]. 9 жовтня 1942 р. 4 флотилія ВМС Італії отримала наказ про перебазування на Каспійське море, але переїзд так і не відбувся [40]. Перемога радянських військ під Сталінградом і подальший контрнаступ змусили німців відступити назад до Чорного моря. В цей час активність флотилії вимушено знижується. Катери в основному здійснювали прикриття прибережного флангу німецьких військ в ході їх відступу з Кавказу, а потім з Криму.

25 жовтня 1942 р. колони Моккагатта залишила Маріуполь і морем відправилася в Констанцу, а в березні 1943 р. вона по-

вернулася до Італії, в Спецію, зберігши всі катери, все устаткування і всіх людей [16, С.185]. За іншими відомостями до Італії повернулися всі п'ять катерів типу «MTSM» і чотири катери типу «MTM» (один був втрачений в ході бойових дій) [18].

2 січня 1943 р. командуванням італійського флоту ухвалено рішення про відкликання всіх італійських сил з Чорного моря. Але всі боеготові катери типу «MAS» були передані німецьким морякам, які пройшли тренування у ВМБ Пола в Істрії та на моторобудівному заводі «Ізотта-Фраськіні» в Мілані. 20 травня відбулася офіційна церемонія передачі німецькому флоту катерів «MAS 566» – «MAS-570», «MAS 574» і «MAS 575», які отримали номери «S 501» – «S 507» відповідно. У подальшому, «S 507» загинув 27 травня в гавані Феодосії в результаті зіткнення, «S 501» виключений із списків 10 жовтня 1943 р., останні – 20 серпня 1943 р. передані румунському флоту [17,18].

Останніми на Чорному морі бойовими одиницями з італійськими екіпажами залишилися надмалі підводні човни типу «СВ» [17]. Варто зазначити, що вони достатньо активно діяли на Чорноморському театрі проти радянського флоту, що, на нашу думку, є предметом окремого наукового пошуку.

Таким чином встановлено, що у бойових діях на Чорному морі в роки Великої Вітчизняної війни брали активну участь диверсійно-розвідувальні сили та засоби 10 флотилії МАС Королівських військово-морських сил Італії, які створили значну загрозу морським перевезенням противника на комунікаціях у ближній зоні та сприяли німецькому командуванню у здійсненні

**Фото 8.** Перехід «Колони Моккагатта 10-ї флотилії МАС» з Криму до Маріуполя. 1942 р.



морської блокади Севастополя. Подібні сили радянського ВМФ на Чорноморському театрі застосовувалися обмежено наприкінці війни, а німецького – взагалі участі не брали.

Італійська флотилія продемонструвала свої високі бойові можливості щодо вирішення спеціальних завдань на морі та ведення боротьби з переважаючими силами противника. Результативність її діяльності залежала від ступеню технічної оснащеності, якості підготовки особового складу, способів вирішення завдань і організації всебічного забезпечення.

Досвід Великої Вітчизняної війни дозволяє стверджувати, що військові флоти будь-якої країни, з числа яких Україна не є виключенням, під час можливого воєнного конфлікту обов'язково зіткнуться зі складною проблемою нейтралізації диверсійної загрози. Неуважне ставлення до протидиверсійної оборони, відсутність належної її організації та недостатня кількість відповідних сил і засобів призводить до значних втрат як військової техніки, так і особового складу. І навпаки, надійний захист сил флоту від нападу диверсійно-розвідувальних сил та засобів призводить до зриву намічених диверсійних операцій противника, або до значних втрат серед його особового складу.

Слід відмітити, що наявні джерела за даною проблематикою містять спірні відомості, аж до взаємного виключення. Майже цілковита відсутність архівних джерел не ймовірно утруднює пошук відповідей на дискусійні питання щодо досліджуваних подій. Разом з тим, спірні відомості є цікавим полем для діяльності наступних дослідників, що цікавляться вітчизняною воєнно-морською історією.

Подальшим напрямком дослідження проблематики застосування розвідувально-диверсійних сил та засобів ВМС на Чорному морі у роки Великої Вітчизняної війни, на нашу думку, є дії італійських надмалих підводних човнів на Чорному морі, які майже не висвітлені у вітчизняній історіографії.

## ДЖЕРЕЛА

1. Малеваный Е. Забытые герои нашей Победы // Форум выпускников ВРТУ–ВВКУРЭ ПВО им. В. А. Попова. – 2009. – 8 мая: [Електрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://www.vvkure.com/forums/viewtopic.php>.
2. Веденеев Д. В. Военно-морской спецназ СССР // Международный издательский дом «Секретные материалы». Серия «Криминальный отдел». – 2009. – № 12 (39). – С. 77–88.
3. Тюрин В. Боргезе Советского флота // Морская газета. – 2009. – 18 августа: [Електрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://gazeta.ru/18-avgusta/borgeze-sovetskogo-flota.htm>.
4. История создания частей и соединений специального назначения ВМФ. Первый период. Предпосылки (1930–1941 гг.) // Агентура, 2000–2004: [Електрон. ресурс]. – Режим доступа: [webmaster@agentura.ru](mailto:webmaster@agentura.ru).
5. Афонченко В. С этого начинался спецназ ВМФ. Рота Особого назначения КБФ: [Електрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://www.vrazvedka.ru>.
6. Суховай Л. Морские десанты // Вечерняя Одесса, 2008 – № 152–153 (8889–8890) – 12 октября: [Електрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://vo.od.ua/rubrics/raznoe/9216.php>.
7. Козлов С. В. и др. Спецназ ГРУ: Очерки истории. Историческая энциклопедия в 4 книгах. [Кн. 2:] История создания: от рот к бригадам. 1950–1979 гг. – М.: «СПСЛ», «Русская панорама», 2009. – 424 с.
8. Беккер Кайюс Люди из отряда «К». Диверсионный корпус немецких ВМФ во Второй мировой войне / Пер. с англ. М.Г. Барышникова. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. – 252 с.
9. Миллер Д. Командос: Формирование, подготовка, выдающиеся операции спецподразделений. – Мн.: Харвест, М.: ООО «Издательство АСТ», 2001. – 512 с.
10. Стратегический очерк Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. – М.: Воениздат, 1961. – 983 с.
11. Фридрих Руге. Военно-морской флот Третьего рейха. 1939–1945 / Пер. с англ. А.К. Ивашкевича. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2003. – 443 с.
12. Манюшин И. С. Героическая трагедия: О последних днях обороны Севастополя (29 июня – 12 июля 1942 г.). – Симферополь: Таврида, 2001: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: Сайт «Военная литература»: книга на сайте: [http://militera.lib.ru/h/manoshin\\_is/index.html](http://militera.lib.ru/h/manoshin_is/index.html).
13. Гармиш-Партенкирхен. Материал из Википедии – свободной энциклопедии: [Електрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://ru.wikipedia.org/wiki.html>.
14. Кригсмарине. Материал из Википедии – свободной энциклопедии: [Електрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://ru.wikipedia.org/wiki.html>.
15. Королевские ВМС Италии. Материал из Википедии – свободной энциклопедии: [Електрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://ru.wikipedia.org/wiki.html>.
16. Боргезе. Черный князь людей-торпед. – М.: Вече, 2002. – 480 с.
17. Брагадин М.А. Итальянский флот во Второй Мировой войне. Перевод с англ. А. Больных – М.: АСТ, 2000: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://militera.lib.ru/h/bragadin/index.html>.

18. Альберто Росселли. Итальянские торпедные катера и сверхмалые подводные лодки на Черном море в 1942–1943 гг. Перевод с английского и комментарии С. Пятянина: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://brummel.borda.ru/?1-10-0-00000042-000-0-0-1173543217>.
19. Специальные штурмовые средства Королевского Итальянского флота: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://wunderwaffe.narod.ru/HistoryBook/Saboteur/19.htm>
20. Материалы Мариупольского Независимого Форума. Forum-mariupol.com.ua: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://forum-mariupol.com.ua/viewtopic.php?t=1175&p=31248>.
21. Боргезе, Юнио Валерио. Материал из Википедии – свободной энциклопедии: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki>.
22. Конвенція Монтре. Матеріал з Вікіпедії – вільної енциклопедії: [Електрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki.html>.
23. Салов Г. Подводные лодки военно-морского флота в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. (хроника боевых действий). Черноморский флот. Боевые действия немецких, румынских и итальянских подводных лодок на Черном море в период ВОВ 1941–1945 гг., 2005 г.: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dive.azur.ru/index.php?menuid=8>.
24. Сменившие флаг. Трофеи и ремонты ВМФ Советского Союза 1939–1945 гг.: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.town.ural.ru/ship/ship/trofi.php3>.
25. История Второй мировой войны 1939–1945. – Т.5. – М.: 1975.
26. Пичиневский Я. Разделанные на металлолом и погибшие суда: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.forum.infoflot.ru/index.php?showtopic=6789>.
27. Санитарно-транспортное судно «Белосток». Материалы сайта «Черноморский Флот»: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://flot.sevastopol.info/ship/vspomog/belostok.htm>.
28. Ш-214: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://submarine-at-war.ru/boats/sh214.html>.
29. Боевой расчет подводной лодки «Ш-214»: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: [http://www.project-nomad.ru/main.php?g2\\_itemId=24251](http://www.project-nomad.ru/main.php?g2_itemId=24251).
30. Подводная лодка Ш-214. Материалы сайта «Черноморский Флот»: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://flot.sevastopol.info/ship/podlodki/shya214.htm>.
31. Ш-214. Материал из Википедии – свободной энциклопедии: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://ru.wikipedia.org/wiki.html>.
32. Потери подводных лодок РККФ 1939–1945. Черноморский Флот: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://znatoki.myl.ru/forum/57-254-2>.
33. Потери кораблей на Чорном и Азовском морях. История Российского и Советского военно-морского флота: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://www.navy.su/other/lost/black.htm>.
34. Крейсер «Молотов»: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://flot.sevastopol.info/ship/cruiser/molotov.htm>.
35. Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945: Справочник. – М.: Воениздат, 1988. – 710 с.
36. Грузовой пароход «Фабрициус» // PavelDiving. Infoflotforum.ru. – 2009. – 27 травня: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.infoflotforum.ru/index.php?act=Print&client=printer&f=5&t=26543>.
37. Суда, погибшие в период ВОВ на Черном море Справочник «Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.», 1989г. <http://www.dive.azur.ru/catalog.php?view=116>.
38. Федоров П. Пароход «Фабрициус»// Проблема экологии морских побережий. – 2009. – 28 октября: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: [http://flot.com/blog/Анарская\\_Подводная\\_Экспедиция/?PAGEN\\_1=1](http://flot.com/blog/Анарская_Подводная_Экспедиция/?PAGEN_1=1).
39. 10-я флотилия МАС. Материалы форуму Sevastopol.ws: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://www.sevastopol.ws/Forums/?file=viewtopic&t=4242>.
40. Щербаков В. Грозные «карлики» // Премодерируемый клуб «Свобода слова». – 2010. – 25 июля: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://clubs.ya.ru/4611686018427389532/replies.html>.