

## ІСТОРІЯ БОЙОВОГО ЗАСТОСУВАННЯ ПІДВОДНИХ МІННИХ ЗАГОРОДЖУВАЧІВ ЧОРНОМОРСЬКОГО ФЛОТУ В 1941–1944 рр.

Проведено аналіз та узагальнено результати бойових походів радянських підводних мінних загороджувачів, висвітлено особливості проведення ними мінних постановок як складової дій сил флоту на комунікаціях противника у роки Великої Вітчизняної війни на Чорному морі.

*Ключові слова:* морські сполучення, комунікації, дії на комунікаціях, підводний човен, підводний мінний загороджувач, мінні загородження, мінні постановки.

*Постановка проблеми та її актуальність.* Для успішного вирішення сучасних завдань в галузі розвитку, підготовки та застосування Військово-Морських Сил Збройних Сил України важливе значення має наявність у командирів теоретичних знань і відпрацьованість практичних навичок та вмінь. Одним з найважливіших чинників у цій справі є ступінь вивчення та урахування бойового досвіду в галузі застосування Військово-Морських Сил, зокрема, підводних сил. До того ж, радянською теорією військово-морського мистецтва напередодні війни підводні човни, поряд з авіацією, розглядалися в якості головних сил при проведенні наступальних дій, зокрема, активних мінних постановок [13, 10], а на Чорному морі – у перший період війни ПЧ були єдиним засобом постійного впливу на морські перевезення противника, а у подальшому, розділивши виконання цього завдання з авіацією, залишилися головною ударною силою у найбільш віддалених районах [10, 3]. Відтак, особливості бойового використання підводних човнів (далі – ПЧ) у війнах першої половини ХХ ст., сучасний рівень розвитку підводних сил на Чорноморському театрі та розвиток поглядів на їх можливе застосування у майбутньому – все це обґрунтовує актуальність вивчення досвіду ведення бойових дій підводних човнів радянського ВМФ на Чорному морі у 1941–1944 рр.

---

**Соколюк Сергій Михайлович**, кандидат історичних наук, доцент кафедри ВМС, Національний університет оборони України, м. Київ.

© Соколюк С.М., 2012

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* Питання використання підводних човнів Чорноморського флоту, зокрема, підводних мінних загороджувачів, при проведенні мінних постановок на комунікаціях противника у роки Великої Вітчизняної війни знаходили певне відображення у радянській історіографії. Узагальнено ця проблема висвітлена у працях В. Ачкасова і М. Павловича “Советское военное искусство в Великой Отечественной войне” [1], В. Басова “Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 (Опыт оперативно-стратегического применения)” [2], В. Хвоща “Тактика подводных лодок” [14], роботах авторських колективів “Боевой путь советского Военно-Морского Флота” [4], “Краснознаменный Черноморский флот” [9] та “Черноморский флот России” [15] тощо. Історичні відомості і тактико-технічні елементи кораблів і суден ВМФ СРСР, зокрема, підводних мінних загороджувачів, подані у довіднику “Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945” С. Бережного [3]. Більш докладно досвід застосування ПЧ при постановці мінних загороджень у роки війни висвітлено у працях сучасних російських істориків В. Доценка “История военноморского искусства. Боевые действия флотов” [7] та А. Платонова “Борьба за господство на Черном море” [12].

У праці радянського дослідника В. Дмитрієва “Советское подводное кораблестроение” [6] детально висвітлені основні етапи радянського підводного кораблебудування у міжвоєнний період і в роки Великої Вітчизняної війни, показані конструктивні особливості діючих ПЧ, їх тактико-технічні елементи та результати бойового застосування.

Особливо глибоко і детально на науковій основі з використанням широкої архівної бази розкрито бойову діяльність чорноморських підводників у 1941–1944 рр. російськими дослідниками М. Морозовим у праці “Подводные лодки ВМФ СССР в великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Летопись боевых походов. Часть 2. Черноморский флот” [10] та А. Платоновим, крім вищезазначеної “Борьбы...”, в “Энциклопедии советских подводных лодок 1941–1945” [13]. В українській історіографії це питання ще не знайшло належного відображення, тому є актуальним висвітлення досвіду застосування підводних човнів радянського Чорноморського флоту при проведенні мінних дій у роки Великої Вітчизняної війни на комунікаціях противника.

Отже, одним із завдань Чорноморському флоту (далі – ЧФ) напередодні війни було визначено активними мінними постановками і діями підводних човнів не допустити проходу кораблів ворожої коаліції через протоки у Чорне море, підвезення морем військ і бойового спорядження у порти Румунії, Болгарії і Туреччини, висадки морських десантів; у випадку вступу у війну Румунії – знищити її флот, перервати морські комунікації і блокувати узбережжя, включаючи гирло Дунаю; сприяти лівому флангу радянських сухопутних військ на узбережжі [4, 166].

Підводні човни розглядалися як рід ВМС, призначений головним чином для дій на морських сполученнях. У тих випадках, коли дії на морських комунікаціях були головним завданням флоту, ПЧ розглядалися в якості основного роду сил [1, 20]. О. Басов, аналізуючи положення Бойового статуту Морських Сил РСЧА 1937 р. про визнання підводних човнів спроможними “до тривалих бойових операцій і нанесення потужного і прихованого торпедного і мінного удару по бойових кораблях і транспортах противника незалежно від чисельного співвідношення в бою”, стверджує, що підводні човни були єдиними силами, котрі були спроможні діяти систематично у зоні панування ворожого флоту [2, 49].

За станом на 22 червня 1941 р. підводні сили ЧФ організаціїно були зведені у дві бригади (далі – брПЧ): до складу 1-ї брПЧ (командир капітан 1 рангу П. Болтунов) входили 4 дивізіони ПЧ (далі – дПЧ) – усього 22 великі й середні човни типу “Л”, “Д”, “С”, “Щ”, плавбаза ПЧ “Волга” з дислокацією в Севастополі. Сили 2-ї БрПЧ (командир капітан 1 рангу М. Соловйов) – 18 малих підводних човнів типу “А”, “М” – з дислокацією: управління і 7-й дПЧ – Севастополь, 8-й дПЧ – Одеса, 6-й дПЧ – Поті [7, 546]. Окремий навчальний дивізіон (командир капітан 3 рангу Л. Петров) – Новоросійськ – мав у своєму складі три середні і чотири малі ПЧ [8, 96]. Таким чином, загальна чисельність підводних човнів ЧФ на початок війни нараховувала 47 одиниць різних типів. Вісім ПЧ, що будувалися, були об’єднані в Окремий дПЧ, Миколаїв [7, 546]. Така дислокація дозволила в найкоротший термін здійснити розгортання підводних човнів для дій проти морських перевезень уздовж південного й західного узбережжя, прикрити найбільш важливі напрямки свого узбережжя від ударів з моря.

З початку війни одним із завдань, визначених Ставкою Верховного Головнокомандування Чорноморському флоту, було припинення діями підводних човнів морських сполучень противника Констанца – Суліна і Констанца – Бургас [1, 283]. Відповідно до директиви Народного комісара ВМФ СРСР М. Кузнецова уже ввечері 22 червня розпочалося розгортання підводних човнів уздовж узбережжя Румунії та Болгарії [2, 120; 4, 315].

Утім, неправильно оцінивши обстановку, командування флоту не кращим чином розпорядилося своїм ударним потенціалом – тільки три з 12 позицій, визначених для дій ПЧ з початком війни, знаходилися на комунікаціях противника. Інші дев'ять призначалися для оборони кримських і кавказьких військово-морських баз (далі – ВМБ) [12, 81]. До того ж унаслідок незначної інтенсивності руху противника (поодинокими суднами прибережними маршрутами [4, 315]) результати позиційних дій ПЧ на комунікаціях – 9 походів у червні – липні 1941 р. – виявилися безуспішними [1, 284; 8, 96].

Натомість, проходження більшості морських комунікацій противника вздовж узбережжя сприяло постановкам на них підводними човнами активних мінних загороджень [1, 284]. Відтак, для вирішення завдань боротьби на ворожих сполученнях, крім патрулювання на визначених позиціях, з початком воєнних дій були масовано проведені мінні постановки. При цьому передбачалося, що ворожі судна через мінну небезпеку будуть рухатися подалі в морі і, таким чином, опиняться у зоні, сприятливій для атак торпедних підводних човнів [8, 101-102].

Ураховуючи той чинник, що постановка активних мінних загороджень поблизу узбережжя противника мінними загороджувачами та іншими бойовими кораблями і суднами в умовах війни практично не була можливою, виконання цього завдання, з урахуванням досвіду Першої світової війни, покладалося на підводні мінні загороджувачі. Спеціально для здійснення мінних постановок для ЧФ спеціально були збудовані підводні мінні загороджувачі типу “Л” (“Ленинец”) II-ї серії (“Л-4”, “Л-5” 14 жовтня і 2 листопада 1933 р. і “Л-6” 11 травня 1935 р.) [6, 85] і XIII-біс серії (“Л-23”, “Л-24” 1941, 1942 рр. побудови) [8, 13; 10, 17-25]), які приймали 20 якірних ударно-механічних мін “ПЛТ” (подлодочная трубная) [8, 14; 13, 437] у дві мінні труби, розташовані

в кормовій частині (по 10 мін у кожній трубі) і виставляли їх у підводному положенні [3, 44,45,67,68; 8, 13]. Усі вони на початок війни організаційно входили до складу 1-го дивізіону 1-ї бригади ПЧ ЧФ [12, 331].

Після доопрацювання човнів промисловістю начальник Військово-Морських Сил РСЧА В. Орлов дав їм високу оцінку: "... подлодки II серії являються по основним своїм показателям хорошим типом подлодок-заградителей, обладающих мощным торпедным и минным вооружением, мореходных, с огромным (около 7500 миль) районом плавания, хорошей остойчивостью, отличной обитаемостью..." [6, 89]. Високі потенційні можливості ПЧ цього типу добре проявилися ще під час довоєнної бойової підготовки. Так, на Чорноморському флоті "Л-6" (командир капітан-лейтенант В. Шатський) у жовтні 1936 р., використовуючи систему регенерації повітря, два тижні знаходився під водою, лише один раз зринув на перископну глибину для виконання навчальної торпедної атаки [6, 91].

З початком війни, у період з 2 по 28 серпня 1941 р., "Л-4" і "Л-5" здійснили шість виходів на мінні постановки [14, 22]. Так, підводний мінний загороджувач "Л-5" (командир капітан-лейтенант О. Жданов, пізніше – капітан 3 рангу) 31 липня 1941 р. вийшов на позицію в район м. Шаблер (поз. №4) [10, 21] і 2 серпня 1941 р. першим із підводних мінних загороджувачів ЧФ виставив мінне зародження № 4/63 з двох мінних банок з 11 мін у районі на південний схід від п. Мангалія [13, 372]. Услід за цим човном 10 серпня у море вийшов "Л-4" (командир капітан-лейтенант Є. Поляков) і в тому ж районі виставив мінне зародження № 6/63 в одну лінію мін. Протягом серпня обидва човни, чергуючись, діяли тільки у мінному варіанті. Пізніше до них приєднався "Л-6" (командир капітан-лейтенант Б. Грем'яко) [8, 102].

Загалом до кінця року "Л-4" здійснив сім бойових походів, "Л-5" – шість, "Л-6" – два бойові походи на мінні постановки [10, 17-18,21,22]. На мінних позиціях в районах м. Єміне, м. Шаблер, Георгіївського гирла Дунаю та в Каркінітській затоці ними було виставлено всього 262 міни, на яких підірвалося два транспорти противника [8, 102]. На мінах, поставлених "Л-4", 15 вересня у точці з координатами 43°13,4' N 28°06,2' E підірвався і потонув болгарський транспорт "Shipka" (2304 брутто-реєстрових тонн

(далі – брт), який прямував з вантажем зерна із Стамбула до Варни. Румунський мінний загороджувач “Regele Carol I” підірвався і затонув 10 жовтня 1941 р. у точці 43°10,4' N 28°06,2' E [13, 371]. Загалом мінні дії радянських підводних мінних загороджувачів сковували рух ворожих транспортів і кораблів на шляхах сполучення.

Крім того, підводні мінні загороджувачі залучалися до виконання інших завдань. Так, “Л-6” у жовтні ніс дозорну службу в районі м. Сарич, а наприкінці грудня першим із підводних човнів флоту використовувався в якості транспорту, доставивши 27 грудня у критичний момент другого штурму Севастополя його захисникам 8 т. авіаційних боеприпасів, а потім із Південної бухти з дистанції 70–80 каб. обстріляв позиції противника [10, 22]. “Л-4” з 10 по 20 грудня перебував на бойовому патрулюванні на позиції № 22 в районі м. Єміне [10, 18]. “Л-23” у період з 21 по 25 грудня в районі Різе – Сіноп виконував завдання з розвідки [10, 24].

Варто зазначити, що, забезпечуючи захист своїх комунікацій, противник ще до початку бойових дій виставив паралельно береговій смузі мінні загородження, межі яких тривалий час залишалися невизначеними, що призводило до випадків, коли радянські ПЧ, знаходячись на позиціях, маневрували серед мін [8, 95] і часто підривалися на них. Відтак, мінні постановки у межах смуги звичайного руху ворожих транспортів і бойових кораблів були пов'язані з великим ризиком унаслідок значної щільності системи спостереження противника та мінних загороджень [10, 3]. У той же час, суттєво ускладнювали ведення бойових дій підводними човнами на прибережних комунікаціях малі глибини, що не перевищували 15–20 м. При маневруванні у підводному положенні за човном тягнувся довгий, добре помітний з корабля і літака слід від піднятого гвинтами мулу [8, 6]. З цих причин мінні дії підводних човнів Чорноморського флоту з жовтня 1941 р. до середини 1942 р. були припинені. Отже, протягом майже восьми з половиною місяців вони виставили всього 60 мін [1, 284]. Загальні втрати ПЧ за 1941 р. склали 7 одиниць, переважно від підриву на мінах [7, 549; 12, 344].

За станом на 1 січня 1942 р. підводні сили ЧФ нараховували 36 човнів, 7 з яких перебували на ремонті, зокрема, “Л-4” (з 24.12.1941 р. – в аварійному стані після останнього

виходу на позицію в район м. Єміне, де внаслідок підриву на румунському мінному загородженні отримав пошкодження кормової стернової групи та лівої лінії гребного вала) [10, 18].

За виключенням “Л-23”, що на початку січня протягом двох тижнів патрулював на позиції № 29 в районі Кар-Буршу [10, 24], протягом перших трьох місяців 1942 р. підводні мінні загороджувачі залучалися до підтримки дій військ Кримського фронту, утвореного 28 січня в результаті успішно проведеної Керченсько-Феодосійської операції. Так, у січні “Л-6” і в лютому “Л-5” виконували завдання з ведення розвідки і навігаційного забезпечення дій сил ЧФ у районі Судака [10, 21,22]. У період з 12 лютого по 15 березня 1942 р. тричі виходив у район Алушти для обстрілу сил противника “Л-23” (капітан 3 рангу М. Новіков). Одночасно з “Л-23” в районі Судака діяв “Л-5” (командир капітан-лейтенант О. Жданов) [10, 21]. Розвідкою було встановлено, що на західній околиці міста противник веде будівництво укріплень вздовж берегової лінії, вочевидь, з метою протидесантної оборони. Була також виявлена активізація руху ворожих військ по прибережних дорогах Судак – Алушта, Судак – мис Меганом. Човен виконав загалом 11 стрільб по цих об’єктах, у тому числі 8 денних, які майже всі проходили в умовах дуелі з береговими батареями. Втім, “Л-23”, завдяки вмільому маневруванню, встигав зробити 10-20 пострілів і, перш ніж противнику вдавалося пристрілятися, терміново занурювався, виходив із району стрільби без пошкоджень [8, 142–143]. Загалом “Л-23” у період з 12 лютого по 23 березня здійснив чотири походи з метою ведення розвідки і проведення артилерійського обстрілу скупчень противника у районі Алушти і Судака [10, 24].

Несприятливий розвиток обстановки на сухопутному фронті – невдача наступу військ Кримського фронту, просування лінії фронту на схід, унаслідок чого Крим залишився у далекому тилу, панування німецької авіації над суходолом і над морем – все це змусило командування флоту радикально змінити всю систему базування і перевести основні сили флоту в бази і на аеродроми Кавказького узбережжя – 19 квітня 1942 р. 3-й та 4-й дПЧ перебазувалися до Батумі, 10-й дПЧ – до Поті й Батумі, 8-й дПЧ – у р. Хобі [9, 209], що значно ускладнило дії на морських комунікаціях противника. Більше ніж удвічі збільшилася

відстань до маршрутів руху ворожих кораблів і суден. Оскільки 19 малих підводних човнів мали малу автономність (до 10 діб), з кавказьких баз вони не могли бути використані на всю глибину операційної зони. Відтак, для ведення активних дій залишилося всього 17 великих і середніх підводних човнів [9, 209]. У результаті загальна напруженість підводних човнів зросла, а середня кількість їх виходів значно знизилася. Якщо у період з 22 червня по 16 жовтня 1941 р. щомісячно виходило на позиції близько 13 ПЧ і загальний час перебування їх там склав майже 113 діб, то з другої половини жовтня 1941 р. до початку липня 1942 р. ці показники скоротилися до 9 і 85 [1, 284; 8, 102] відповідно. У квітні 1942 р. 1-й дивізіон підводних човнів 1-ї брПЧ отримав поповнення – від промисловості отриманий ново-збудований підводний мінний загороджувач “Л-24” XIII-біс серії [10, 25]. Проте 2 липня під час авіаційного удару противника по стоянці кораблів у п. Новоросійськ “Л-24” отримав кілька суттєвих ушкоджень і протягом місяця перебував на ремонті [10, 19; 12, 283].

З посиленням блокади Севастополя, коли було припинене транспортне постачання, командування Чорноморського флоту у квітні 1942 р. розпочало регулярне використання ПЧ для доставки боєприпасів, пального та продовольства. Особливо у широких масштабах підводні човни почали залучатися до транспортних дій з травня 1942 р., коли умови блокади стали найбільш важкими. У числі перших серед підводних човнів почали використовуватися підводні мінні загороджувачі [12, 114] – 9 травня разом з “Д-4” (командир І. Ізраїлевич) прийшов “Л-4” (командир капітан 3 рангу Є. Поляков), які доставили 112,8 т. продовольства, 8 т. боєприпасів [12, 113].

До початку червня ПЧ доставляли виключно боєприпаси і продовольство, оскільки у червні планувався рейс до Севастополя ще одного танкера. Перші 24,6 т. бензину для Севастопольського оборонного району доставив 7 червня “Л-23” [12, 113]. Зворотним рейсом підводні човни вивозили із Севастополя поранених, а потім – особовий склад кораблів і морської піхоти. Так, “Л-4” евакуював 236 осіб, “Л-5” – 37 осіб, “Л-23” – 229 осіб, “Л-24” – 54 особи [10, 19, 21, 24, 25]. Виходячи з Новоросійська у будь-який час доби, підхід до головної бази через велику небезпеку від ворожої авіації



човни здійснювали у світлий час доби у підводному положенні, уночі – у надводному. Вивантаження (завантаження) проводилося вночі. Якщо у темний час ПЧ не встигав розвантажитися, він покладався на ґрунт і зринав тільки з настанням темряви [8, 138]. Незважаючи на виняткову небезпеку і величезні труднощі, підводні човни тільки протягом одного місяця змогли доставити до Севастополя понад 500 т. бензину, якого бракувало для потреб авіації і танкістів [4, 340-341; 8, 139], близько 40% – майже 200 т. – перевезли “Л-4”, “Л-23” і “Л-24” [10, 138]. Усього підводні мінні загороджувачі здійснили в якості транспорту 22 рейси [10, 18, 19, 21, 24, 25].

Відносно стабільна на початку 1942 р. оперативна обстановка на Чорноморському театрі значно ускладнилася з середини травня: 16 травня була зайнята Керч, на початку липня – Севастополь, у другій половині серпня був повністю окупований Таманський півострів, 10 вересня був зайнятий Новоросійськ. Улітку і восени 1942 р. противник перекинув на Чорне море торпедні катери, катери-тральщики, великі самохідні артилерійські баржі типу “F” і малі судна різних типів, що суттєво посилювало угруповання противника на театрі. Флот Німеччини отримав можливість використовувати тимчасово захоплені бази й аеродроми в Криму і на Північному Кавказі [4, 344].

З метою не допустити можливості противнику використовувати Севастополь як військово-морську базу і порт командування ЧФ у серпні 1942 р. поставило перед підводниками завдання замінювати підхідні фарватери. Це завдання виконувалося підводними човнами “Л-4” і “Л-5”. Під час трьох походів човни виставили у районі мисів Фіолент і Сарич 56 мін [8, 106; 10, 19,22; 13, 370,372].

У вересні 1 брПЧ, 2 брПЧ, 10-й дПЧ були об’єднані в одну бригаду п’ятидивізійного складу (командир – контр-адмірал П.І. Болтунов). На початок листопада в ній налічувалося 32 підводні човни [9, 209], зокрема, 5 підводних мінних загороджувачів [12, 343], у тактиці яких відбулися певні зміни – вони стали використовуватися у мінно-торпедному варіанті. При цьому човни спочатку ставили міни в одному районі, а потім переходили в інший, де вели пошук і атаки кораблів й транспорту противника, як це здійснював у жовтні “Л-24” (командир капітан 3 рангу Г. Апостолов)].

У порівнянні із 1941 р., зниження інтенсивності мінних постановок відбулося внаслідок відволікання підводних загороджувачів для транспортування вантажів до оточеного Севастополя. Деякі загороджувачі, наприклад, “Л-23” (командир капітан 3 рангу І. Фартушний), залучалися до дій на комунікаціях у чисто торпедному варіанті [8, 106] на позиціях № 45 (район Портицького гирла – вересень) та № 46 (район Босфору – листопад), за виключенням проведеної 3 жовтня мінної постановки на вході в п. Феодосія [10, 24].

Усього у 1942 р. підводні човни ЧФ здійснили 133 бойові виходи, під час яких відбулося 94 контакти з противником. Було виконано 40 торпедних атак з пуском 54 торпед і достовірно потоплено 13 суден (за іншими даними – 16 [8, 106]). Загалом у 1942 р. підводними човнами ЧФ у дев'яти виходах в районах Севастополя, Ялти, Феодосії та узбережжя Румунії [12, 208] було виставлено 196 мін ПЛТ-1, враховуючи 20 мін, поставлених загиблим “Л-24” [8, 106]. Для потоплення однієї одиниці противника витрачено 12,1 снаряда, 7,3 міни, 2,8 торпеди й здійснено 5 походів. Водночас, у порівнянні з 1941 роком, у 1942 зросла успішність атак (в 1941 р. – в середньому близько 30%, у 1942 – близько 48%). Втрати Чорноморського флоту в 1942 р. склали 13 підводних човнів, з них 1 – підводний мінний загороджувач “Л-24”, який наприкінці грудня підірвався на міні в районі м. Каліакра [8, 106; 10, 26; 12, 343].

У 1943 р. після битви під Сталінградом оперативна обстановка на фронтах істотно змінилася. Війська противника на південній частині радянсько-німецького фронту втратили значну частину своїх сухопутних сполучень і він був змушений посилити перевезення морем [12, 179]. Відповідно до завдання щодо порушення ворожих комунікацій в районі Кавказького узбережжя, Азовського моря і східного узбережжя Криму покладалося переважно на авіацію і торпедні катери ЧФ. У той же час морські перевезення противника у західній частині Чорного моря стали об'єктом впливу майже виключно підводних човнів [12, 180].

На початку кампанії 1943 р. бригада підводних човнів ЧФ мала у своєму складі 4 дивізіони, які дислокувалися в Поті (1-й дПЧ – “Л” II та XIII-біс серій, “Д”, “С” – усього 8 човнів), Батумі (2-й дПЧ – “Щ” V і X серії – усього 8 човнів),

р. Хобі (3-й дПЧ – “М” XII серії – усього 6 човнів ), передислокований наприкінці лютого в п. Очамчире 4-й дПЧ – “А” та “М” VI серії – усього 7 ПЧ. Проте в строю з 29 човнів було тільки 18, інші 11 – перебували в ремонті. Напруга використання підводних човнів у 1943 р., виходячи з 29 наявних, склала 0,29 при середньому одночасному використанні 6 ПЧ щомісячно [7, 552].

Активні дії підводних човнів у південно-західному районі Чорного моря проводилися самостійно, а у районі Керченської протоки – у взаємодії з усіма силами флоту. Однак постійна нестача запасних частин, продовження строку ремонту підводних човнів та, часом, неякісний ремонт через нестачу потрібних матеріалів, негативно впливали на ефективність бойових дій. У цілому в 1943 р. умови для використання підводних човнів ЧФ були більш сприятливими, ніж у 1941–1942 рр., оскільки вони діяли в районах з меншою мінною небезпекою й на більших глибинах [7, 552]. Утім, “Л-6” загинув унаслідок атаки глибинними бомбами протичовнових сил противника [12, 343,344].

Відповідно до обстановки визначалися і райони бойових дій підводних човнів. З початку року радянські підводні човни діяли на позиціях у районі Кіік-Аглама до мису Анук, в інших районах використовувалася одна позиція в районі Тарханкут, який використовували безперервно 3-4 підводні човни. З метою перешкодження перевезенню військ противника через Керченську протоку з кінця квітня були відкриті позиції в прибережних районах південного Криму, де човни діяли методом крейсерства [7, 552], що створило більш сприятливі умови для дій підводних човнів.

Мінні постановки у травні-червні 1943 р. здійснювали “Л-4”, “Л-6”, “Л-23”, які діяли у мінно-торпедному варіанті – спочатку виставляли міни, а потім – діяли на сполученнях противника. Всього у 6 мінних постановках було виставлено 120 мін [8, 110], “Л-4” виставив – 20 мін, “Л-6” – 40, найбільше – “Л-23” – 60 мін [10, 20, 23, 24–25]. Причому, з одного боку, кількість підводних мінних загороджувачів залишалася постійною, а з іншого – не було такого відволікання човнів на виконання невластивих їм завдань, як у випадку з постачанням Севастополя [12, 208] чи інших.

Усього з липня 1942 по грудень 1943 р. радянські ПЧ здійснили 232 бойові походи, виконавши при цьому 120

торпедних атак [12, 208] та 15 мінних постановок [10, 17–26]. Було потоплено 16 цілей торпедами, 3 – артилерією, 2 – підірвалися на виставлених ПЧ мінах, усього – 21 судно і корабель [12, 216]. У той же час, з проведених противником у 1943 р. на своїх морських комунікаціях 2030 суден підводниками було потоплено переважно між Румунією і Кримом всього 13 суден, а ЧФ утратив 11 ПЧ [12, 216].

За станом на січень 1944 р. у складі ЧФ нараховувалося 29 підводних човнів, об'єднаних в одну брПЧ, з яких 14 були боєготовими, решта – знаходилися у ремонті [7, 555]. Згідно з вивченими джерелами, у 1944 р. підводні мінні загороджувачі за своїм прямим призначенням не використовувалися. Натомість, два з них, які перебували в строю (“Л-6” з 11 квітня і “Л-4” – на початку травня), взяли участь у діях на комунікаціях противника під час операції з визволення Криму [8, 111; 12, 240]. Під час крейсерування у визначених позиціях ними було здійснено кілька атак транспорту противника, одна з яких, 11 травня, при атаці “Л-4” (командир капітан 3 рангу Є. Поляков) за наведенням авіації ворожого конвою у складі танкера “Friederike” (7327 брт), есмінця і 4-х сторожових катерів була успішною – чотири-торпедним залпом танкер був суттєво пошкоджений і до кінця війни так і не був введений у стрій [10, 20; 12, 254].

Після закінчення Кримської операції у бойовій діяльності підводних човнів знову наступила пауза – почалася підготовка до розгрому військ противника на території Румунії і Болгарії [8, 113]. Утім, підводні мінні загороджувачі до кінця бойових дій у вересні 1944 р. участі у бойових діях не брали. Одним із чотирьох втрачених у 1944 р. ПЧ Чорноморського флоту став “Л-23”, який діяв на комунікації Ак-Мечеть – Євпаторія і припустимо був потоплений 17 січня 1944 р. під час “дуелі” з німецьким мисливцем за ПЧ “Uj-106” у районі 16 миль північніше від м. Тарханкут [5, 78; 7, 555; 10, 25].

У підсумку, за весь період воєнних дій на Чорному морі підводні мінні загороджувачі ЧФ у майже 30 виходах на мінні постановки виставили 578 мін [7, 556], на яких підірвалися і затонули 7 цілей противника. У результаті використання підводних мінних загороджувачів в інших варіантах було знищено 4 цілі, 2 – пошкоджено.

Ефективність виставлених мінних загороджень була суттєво знижена через результативне протимінне забезпечення противника, унаслідок якого значну частину мін було виявлено та знешкоджено мінно-тральними силами противника [10, 17–26].

Низька результативність інших варіантів застосування підводних мінних загороджувачів пояснювалася недостатнім рівнем оперативної і тактичної підготовки штабів і командирів човнів, використанням ними пасивного позиційного методу, не завжди правильним визначенням позицій внаслідок серйозних недоліків щодо забезпечення надійними розвідувальними даними та відсутністю чи низьким рівнем взаємодії авіацією та іншими ПЧ, незнанням мінної обстановки в районі виконання завдань.

Найбільш успішними були дії підводного мінного загороджувача “Л-4” під командуванням капітан-лейтенанта Є. Полякова (пізніше – капітана 3 рангу), який за планом у 1941 р. мав стати на капітальний ремонт. Проте війна внесла свої корективи: екіпаж відмовився від ремонту і своїми силами підтримував належний рівень технічної готовності човна. На поставлених “Л-4” мінах підірвалися транспорт “Шипка” (2304 брт), морська самохідна баржа СМР-1468 (1200 брт) і катер-тральщик. Крім того, торпедами ПЧ знищив морський самохідний пором МРР-470, пошкодив танкер “Фридерік” (7327 брт), артилерією потопив два транспортних судна, пошкодив морський самохідний пором МРР-239. За досягнуті успіхи “Л-4” став першим Червонопрапорним підводним човном Чорноморського флоту [6, 92; 10, 18-20]. За два роки бойового шляху “Л-23” (командири капітан 3 рангу В. Шатський, капітан 3 рангу М. Новіков, капітан 3 рангу І. Фартушний) здобув дві перемоги – на мінах, виставлених “Л-23” на вході в п. Феодосія, 13 червня 1943 р. підірвалася німецька швидкісна десантна баржа “F 121” [10, 24] і був пошкоджений торпедою 14 листопада 1942 р. німецький танкер “Осгар” (2793 брт) у районі Босфору [10, 24; 13, 396].

*Висновки.* Підсумовуючи вищевикладене, можна зробити наступні висновки. По-перше, головним завданням підводних сил Чорноморського флоту з початком війни було визначено шляхом патрулювання підводних човнів на визначених позиціях та активними мінними постановками

на прибережних шляхах сполучення перервати комунікації противника. Це завдання підводні човни виконували протягом всього періоду ведення бойових дій на Чорному морі. З метою виконання активних мінних постановок на ворожих комунікаціях використовувалися підводні мінні загороджувачі: II-ї серії 3 од. – “Л-4”, “Л-5”, “Л-6” та XII-біс серії “Л-23” і “Л-24”. Виходячи з обстановки, командуванням лоту вони досить часто використовувалися у мінно-торпедному варіанті для несення дозорної служби, патрулювання на позиціях. Поряд з тим підводні мінні загороджувачі вели розвідку, здійснювали навігаційно-гідрографічне забезпечення дій сил флоту, артилерійський обстріл сил противника на узбережжі. З посиленням блокади Севастополя підводні мінні загороджувачі активно використовувалися для транспортних цілей, доставляючи захисникам обложеного міста боєприпаси, продукти, пальне, і евакуювали поранених, особовий склад та технічне майно.

По-друге, ефективність виконання поставлених завдань підводними мінними загороджувачами визначалася низкою чинників. Так, суттєво впливала на ефективність бойових походів система базування, а відповідно – відстань до районів застосування, що часто визначала тривалість перебування на позиції. Разом з тим у зв'язку з перебазуванням сил у порти Кавказу та унаслідок зазнаних втрат значною мірою була втрачена ремонтна база, що значно знижувало рівень технічної готовності підводних човнів. До найбільших втрат приводило незнання мінної обстановки в районі дій та ефективного протичовнове забезпечення комунікацій противника. Суттєво ускладнювали ведення бойових дій підводними човнами у північно-західній частині Чорного моря малі глибини, де при підводному маневруванні за підводним човном виникав добре помітний слід від піднятого гвинтами мулу, що демаскувало їх.

Серйозною причиною низької результативності мінних дій підводних мінних загороджувачів Чорноморського флоту стала висока ефективність протимінного забезпечення дій сил противника та активність протичовнових сил противника. Поряд з тим причиною неуспішності дій радянських підводників, як і Чорноморського флоту в цілому, стала низька оперативно-тактична підготовка керівного і офіцерського складу. Негативний розвиток подій на фронті

протягом першого періоду війни у поєднанні з проблемами і недоліками матеріально-технічного плану тільки поглиблювали прорахунки і помилки у прийнятті рішень і їх реалізації. Постійним негативним чинником було зниження бойової підготовки сил [15, 309].

Загалом, будучи у перший період війни основним родом сил флоту, який діяв на ворожих комунікаціях, а з початком стратегічного наступу на радянсько-німецькому фронті, передавши головну функцію зі знищення сил противника у морі авіації, підводні човни, зокрема, підводні мінні загороджувачі, залишалися практично до кінця воєнних дій на Чорному морі головною силою, яка активно застосовувалася та діяла на морських сполученнях противника на значному віддаленні від баз Чорноморського флоту і суттєво сковувала діяльність сил флоту противника, що, загалом, сприяло успіху на театрі в цілому.

1. *Ачкасов В.И.* Советское военное искусство в Великой Отечественной войне / В.И. Ачкасов, Н.Б. Павлович. – М.: Воениздат, 1973. – 404 с.
2. *Басов О.В.* Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 (Опыт оперативно-стратегического применения) / О.В. Басов. – М.: Наука, 1980. – 304 с.
3. *Бережной С.С.* Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945: Справочник / С.С. Бережной. – М.: Воениздат, 1988. – 710 с.
4. Боевой путь советского Военно-Морского Флота / В.И. Ачкасов, А.В. Басов, А.И. Сумин и др. – 3-е изд., испр. и доп. – М.: Воениздат, 1988. – 607 с.
5. *Вакар В.И.* Затонувшие подводные лодки в Черном море; Справочник / В.И. Вакар. – Севастополь: НИЦ “Гос. океанариум”, 2004. – 112 с.
6. *Дмитриев В.И.* Советское подводное кораблестроение / В.И. Дмитриев. – М.: Воениздат, 1990. – 286 с.
7. *Доценко В.Д.* История военно-морского искусства. Т. 2. Боевые действия флотов / В.Д. Доценко. – М.: Эксмо; Terra Fantastica. – 800 с.
8. *Емельянов Л.А.* Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне / Л.А. Емельянов. – М.: Воениздат, 1981. – 191 с.
9. Краснознаменный Черноморский флот. – М.: Воениздат, 1979. – 312 с.
10. *Морозов М.* Подводные лодки ВМФ СССР в великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Летопись боевых походов. Часть 2. Черноморский флот / М. Морозов. – М.: Стратегия КМ, 2009. – 96 с.

11. *Ольштынский Л.И.* Взаимодействие армии и флота (по опыту совместных наступательных операций второй мировой войны) / Л.И. Ольштынский. – М.: Воениздат, 1983. – 320 с.
12. Платонов А.В. Борьба за господство на Черном море / А. Платонов. – М.: Вече, 2010. – 464 с.
13. *Платонов А.В.* Энциклопедия советских подводных лодок. 1941–1945 / А.В. Платонов. – ООО Узд. “АСТ”; СПб.: ООО Изд. “Полигон”, 2004. – 592 с.
14. *Хвощ В.А.* Тактика подводных лодок / В.А. Хвощ. – М.: Воениздат, 1989. – 264 с.
15. Черноморский флот России: Исторический очерк. – Симферополь: Таврида, 2002. – 464 с.

Надійшла до редколегії 03.10.2012 р.

Рецензент: *Д.Г. Торочин*, кандидат історичних наук, доцент, Академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

**Соколюк С.М.**

#### **ИСТОРИЯ БОЕВОГО ПРИМЕНЕНИЯ ПОДВОДНЫХ МИННЫХ ЗАГРАДИТЕЛЕЙ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА В 1941–1944 гг.**

Проведен анализ и обобщены результаты боевых походов подводных минных заградителей и освещены особенности проведения минных постановок подводными лодками как составляющей действий на коммуникациях противника в годы Великой Отечественной войны на Черном море.

*Ключевые слова:* морские сообщения, коммуникации, действия на коммуникациях, подводная лодка, подводный минный заградитель, минные заграждения, минные постановки.

**Sokolyuk S.**

#### **COMBAT ACTIVITY UNDERWATER MINE ZAGRAZHDITELEY BLACK SEA FLEET DURING WORLD WAR II**

Analysis and summary of military campaigns submarine mine-layers and highlights features of mine productions submarines as part of actions on enemy communications during World War II on the Black Sea.

*Key words:* marine traffic, communication, action on communications, submarine, underwater minelayer, minefields, mine-laying.