

НАВЕДЕННЯ ПІДВОДНИХ ЧОВНІВ ЧОРНОМОРСЬКОГО ФЛОТУ ЗА ДАНИМИ АВІАЦІЇ У ХОДІ БОРОТЬБИ НА ВОРОЖИХ КОМУНІКАЦІЯХ У 1941-1944 рр.

Проведено аналіз та узагальнено результати спільних дій підводних човнів й авіації Чорноморського флоту з використанням даних її наведення на конвої противника під час дій на ворожих комунікаціях в ході ведення воєнних дій у 1941-1944 рр.

Ключові слова: морські комунікації, позиції, позиційні райони, дії на комунікаціях, підводний човен, повітряна розвідка, конвої, транспорти.

Актуальність. У роки Другої світової війни підводні човни склали самостійний рід сил Військово-Морського Флоту СРСР [2, с.49], який згідно з «Временним Наставленням по веденню морських операцій 1940 г. – НМО-40» – визначався основним для дій на морських комунікаціях [17]. Бачиться актуальним окремо розглянути досвід взаємодії авіації і підводних човнів Чорноморського флоту з питань наведення човнів за даними авіації на ворожі конвої в 1941-1944 рр.

Аналіз досліджень і публікацій. Досвід застосування підводних сил ВМФ СРСР під час ведення бойових дій, зокрема, на Чорному морі, у 1941-1944 рр. знайшов досить широке відображення у радянській, а пізніше – російській історіографії. При цьому деякі дослідники аналізували рівень ефективності застосування підводних човнів (далі – ПЧ) [1; 5; 7; 19; 20; 24; 25; 26; 27], яка залежала від багатьох чинників, зокрема, їх взаємодії з авіацією, що знаходило лише фрагментарне відображення у численних працях і публікаціях.

Соколюк Сергій Михайлович, кандидат історичних наук, доцент кафедри ВМС, Національний університет оборони імені Івана Черняховського, м. Київ

© Соколюк С. М., 2014

Відтак, *метою* даної публікації визначено проведення аналізу взаємодії радянської авіації з підводними човнами, зокрема, з ведення розвідки в інтересах підводних сил та їх наведенню під час ведення бойових дій на ворожих комунікаціях на Чорному морі у 1941-1944 рр.

Напередодні війни у ВМФ СРСР нараховувалося 212 підводних човнів, зокрема, у складі підводних сил Чорноморського флоту (далі – ЧФ) – 47 одиниць різних класів та ступеня готовності [6, с.5; 25, с.303], морська розвідувальна авіація ЧФ нараховувала 150 [25, с.231], за іншими даними – 167 [6, с.5] літаків.

Варто зазначити, що у передвоєнний період взаємодії підводних човнів з авіацією, зокрема, веденню розвідки для їх наведення на цілі, на Чорноморському флоті, як і на всіх інших флотах, було приділено недостатньо уваги – найбільш суттєвий недолік щодо одного з найбільш важливих заходів забезпечення дій ПЧ [1, с.287; 2, с.51]. Труднощі, пов'язані з її організацією з початком ведення бойових дій на Чорному морі, полягали як у необхідності збільшення глибини повітряної розвідки, так і в своєчасному використанні отриманих від неї даних [1, с.323]. Утім, оскільки в районах проходження комунікацій противника було повне панування його авіації, за наведенням авіації в 1941 р. не було потоплено жодної цілі.

Подібно до перших шести місяців війни у 1942 р. на ворожих комунікаціях радянські підводні човни діяли самостійно, практично без підтримки інших сил. Були здійснені спроби взаємодії з розвідувальною авіацією у період з 1 по 17 травня у районі о. Фідонісі (нині – о. Зміїний) з «М-117» (командир ст. л-т А. Кесаєв, забезпечуючий командир 8 дивізіону ПЧ кап. 2 рангу Л. Хіяйнен), проте у зв'язку зі значним віддаленням позиції від берега належну ціль зустріти човну не вдалося [18, с.161].

Відсутність належного бойового досвіду з організації чіткої взаємодії з авіацією та суттєве зменшення радіуса дії літаків унаслідок їх перебазування на аеродроми Кавказу суттєво ускладнило ведення повітряної розвідки на ворожих

комунікаціях в інтересах підводних човнів, що стало поряд з мінною небезпекою однією з найсуттєвіших причин, що знижували ефективність дій підводних човнів ЧФ. Радіозв'язок між човнами і літаками (як і між підводними човнами) ще не був налагоджений, відтак, інформація про обстановку, що надходила від штабів, запізнювалася, втрачаючи свою цінність [12, с.105; 24, с.331]. Виходячи з цього для взаємодії з авіацією у листопаді 1942 р. до штабу військово-повітряних сил ЧФ було відряджено офіцера зв'язку від підводників, котрий усі відомості, добуті екіпажами літаків-розвідників, негайно передавав у свій штаб [25, с.251]. При цьому недостатня кількість льотного складу і розвідувальних літаків, підготовлених до нічних польотів, малий радіус їх дії не дозволяли організувати безперервну і достатньо ефективну повітряну розвідку віддалених районів моря, де проходили основні комунікації противника, зокрема, західніше Севастополя [15, с.108].

У 1943 р. наступом військ Південного і Закавказького фронтів угруповання гітлерівців, ізольоване на Таманському півострові, було поставлене у повну залежність від морських перевезень. Відтак, найбільшого значення для противника набули морські комунікації уздовж узбережжя Криму до Севастополя і в порти північно-західної частини Чорного моря, котрі стали для нього єдиним шляхом, доступним для масових перевезень. Їх протяжність зросла до 800 миль [8, с.238].

18 січня 1943 р. було сформоване управління підводного плавання ВМФ. Відповідно відділ підводного плавання був створений і в штабі ЧФ, його начальником було призначено контр-адмірала П.І. Болтунова. Командиром бригади підводних човнів натомість призначили капітана 1 рангу А.В. Крестовського [15, с.106]. Оскільки досвід показав, що використання підводних човнів у північно-західній частині моря пов'язане з не виправданим ризиком втрат від ударів ворожої авіації і на мінах, із середини січня 1943 р. підводні човни (чисельність їх у зв'язку з бойовими втратами і пошкодженнями скоротилася в 1,5 раза [8, с.239]) були перенацілені до берегів Криму [8, с.276].

4 лютого 1943 р. Нарком ВМФ М.Г. Кузнецов визначив головним завданням чорноморським підводникам боротьбу з комунікаціями противника між Таманським півостровом і Кримом [25, с.180]. На зустрічі з ними у Поті він запропонував відмовитися від позиційного методу використання човнів і нарізати їм розлогі райони моря, дав указівку відпрацювати тактичну взаємодію підводних човнів з флотською авіацією, надводними кораблями, наказав ужити практичних заходів з висвітлення організації протичовнової оборони противника на театрі [15, с.107]. Відтак, у лютому окремі човни несли блокадну службу на південних підходах до Керченської протоки (усього від мису Тарханкут до мису Опук було розгорнуто 5 човнів з безперервним обслуговуванням позицій [25, с.181]), а в березні – і в середній частині моря на трасах Севастополь – Одеса, Севастополь – Констанца і Суліна [8, с.276].

Результатом спілкування з підводниками стало направлення на адресу командувача ЧФ Директиви НК ВМФ від 13 лютого 1943 р. за № 9/425 «Про недостатнє використання підводними човнами ЧФ даних повітряної розвідки», в якій було зазначено, що найбільшим недоліком у діях підводних човнів на комунікаціях противника продовжувало залишатися невикористання підводними човнами даних повітряної розвідки, причиною чого стало те, що дані повітряної розвідки або не доходили до човнів, або йшли неприпустимо повільно і втрачали зрештою свою актуальність. До того ж мала місце інертність командування і штабу бригади підводних човнів, які недостатньо опікувалися необхідністю забезпечення дій підводних човнів розвідкою, а штаб флоту, прямим завданням якого є організація взаємодії, виявляв при цьому неприпустиму пасивність. Відтак, Нарком ВМФ вимагав від командувача флотом особистого втручання і наказав особисто у десятиденний термін організувати забезпечення дій підводних човнів повітряною розвідкою та встановити зв'язок за схемою: підводний човен – літаки-розвідники [23, л.283].

Втілюючи вказівки Наркома на практиці, командири човнів відпрацьовували організацію прийому даних розвідки безпосередньо у морі, при цьому за необхідності зміщувалися у межах визначеного району для виходу на курс конвоїв. Флагманський зв'язківець бригади човнів капітан-лейтенант О. Герасимович винайшов перископну антену, якою було оснащено кілька човнів. Вона дозволяла приймати радіограми, перебуваючи на перископній глибині [15, с.108].

Перерозгорнуті із середини березня 1943 р. для боротьби з перевезеннями противника на трасах Севастополь – Одеса і Севастополь – Констанца, Суліна [1, с.307; 25, с.217], підводні човни у квітні 1943 р. провели першу спільну з ВПС операцію з порушення ворожих комунікацій [18, с.131], під час якої здійснювалося налагодження взаємодії між групою підводних човнів («Щ-209», «С-33», «М-35», «М-111», «М-112»), розвідувальною авіацією та ударними групами літаків-торпедоносців та бомбардувальників.

Під час операції у період з 15 по 26 (24 [15, с.108]) квітня 1943 р. підводні човни «С-33», «М-35», «Щ-209» були розгорнуті на позиціях очікування в північно-західній частині Чорного моря. Літаки розвідувальної авіації (12 літаків 63-й авіаційної бригади ВПС ЧФ [25, с.218]) вели пошук ворожих конвоїв (транспортів) на трасі Суліна – Одеса – Севастополь. При виявленні противника літаки повідомляли дані про нього на підводні човни, які для прийому радіограм від літаків за розкладом сипливали у позиційне положення [8, с.317], радіопередачі літаків ретранслювалися береговими станціями [12, с.107]. Однак умови виявилися виключно несприятливими – сильний вітер і низька хмарність ускладнювали польоти. У результаті замість 40 запланованих літаковильотів було виконано тільки десять, що не дозволило авіації забезпечити надійне спостереження за комунікацією противника, а підводні човни не отримали необхідної інформації [6, с.317; 12, с.108].

Під час операції «С-33» (капітан 3 рангу Б. Алексеев, забезпечуючий – командир 1-го дивізіону капітан 2 рангу М. Новіков), використовуючи дані повітряної розвідки, у

ніч на 20 квітня у районі м. Тарханкут виявив ворожий конвой, що прямував до Констанці, зблизився з ним і атакував триторпедним залпом у надводному положенні з дистанції 12 кабельтових, вдало використовуючи місячне освітлення. У результаті двома торпедами було потоплене одне з найбільших суден противника на Чорному морі – транспорт «Sucheava» (6876 [15, с.110], за іншими даними – 5695 брт) [20, с.56].

23 квітня підводний човен «Щ-209» (капітан-лейтенант В. Іванов), діючи у районі Одеса – м. Тарханкут, отримавши дані від літака-розвідника, здійснив вихід в атаку [6, с.317; 12, с.108], але через помилку у визначенні свого місця і неточність даних про місцезнаходження конвою, наданих літаком, опинився далеко від його курсу [19, с.67]. «М-35» (капітан-лейтенант В. Прокоф'єв) у ніч на 17 квітня також атакував ворожий конвой [12, с.108] у районі Суліна – Констанца, щоправда, невдало [18, с.131; 19, с.33]. «М-111» (капітан-лейтенант Я. Юсселіані) 25 квітня атакував за даними літака ворожий конвой у складі двох транспортів та баржі, проте, також безрезультатно [19, с.43]. «М-112» (капітан-лейтенант С. Хаханов) у районі Севастополя за даними повітряної розвідки 16 квітня не зміг атакувати конвой через велику дистанцію [19, с.46].

Ситуацію ускладнювало те, що літаки, які базувалися на кавказьких аеродромах, мали невеликий радіус дії (МБР-2 – до 350 км [14, с.31]). Це не дозволяло розвідникам довго триматися над конвоем, уточнювати його рух і точно наводити підводні човни. У той же час відсутність на човнах антени для прийому радіодонесень з перископної глибини різко обмежувало можливість зв'язку човнів з літаками [25, с.218].

Операція показала, що за умови усунення основних недоліків було цілком можливо організувати тактичну взаємодію між ПЧ і авіацією і здійснювати її, постійно вдосконалюючи [12, с.108]. Відтак, дещо пізніше штабами ВПС і бригади підводних човнів була розроблена спеціальна інструкція, згідно з якою човни повинні були, використовуючи всі сприятливі можливості обстановки, підніматися

на перископну глибину на десять хвилин щогодини для прийому донесень про противника від літаків, що здійснювали повітряну розвідку на театрі. Встановлена організація за своїм змістом мала характер забезпечення човнів даними про цілі противника у морі. Разом з тим оперативною повітряною розвідкою з наведенням човнів на виявлені конвої літаки не займалися [6, с.317].

Загалом підсумки операції дали поштовх комбригу капітану 1 рангу А. Крестовському вжити заходів щодо покращення повсякденної взаємодії човнів з розвідувальною авіацією. Так, увечері 6 липня 1943 р. він отримав радіограми від літака-розвідника про конвой, який прямував із району Суліни у напрямку до Севастополя. За цими даними командир бригади дав на «Щ-201», «Щ-203», «С-33», що діяли на підходах до Севастополя, телеграму, згідно з якою вони негайно почали рух в указані райони. Виявивши першим ворожий транспорт, «Щ-201» (командир капітан-лейтенант П. Парамошкін, забезпечуючий командир 2-го дивізіону капітан 2 рангу Р. Гуз) змістився на 15 миль південніше, атакував із складу конвою транспорт і пошкодив його, а вранці 7 липня на підходах до Севастополя він був потоплений п'ятьма літаками ДБ-3 [12, с.109]. Проте, за більш новими даними, атака виявилася безуспішною [20, с.59; 25, с.210; 27, с.44]. «С-33» (Б. Алексеев) і «Щ-203» (В. Немчинов) противника не виявили [15, с.109].

І в подальшому результати спільних дій човнів та авіації були не завжди результативними. Так, при патрулюванні на позиції в районі Севастополя між 29 серпня і 12 вересня «М-62» (капітан-лейтенант М. Малишев) не виявив жодного конвою, оскільки ігнорував дані повітряної розвідки. У наступному поході (3–18.10) на цій же позиції, отримавши наведення від авіації про п'ять конвоїв, маючи з двома з них зустріч, командир човна, вважаючи, що цілі занадто малі, щоб застосовувати по них торпеди, відмовився від атаки [18, с.143]. Командир «М-112» капітан-лейтенант С. Хаханов під час патрулювання на позиції в районі м. Тарханкут (7–22.09) недостатньо використовував

дані повітряної розвідки, яка у цей період виявила 13 конвоїв. Вийшовши на два з них, човен не зміг атакувати через помилки в маневруванні [18, с.155]. Отже, тактичної взаємодії авіації з підводними човнами незважаючи на деякі спроби налагодити її організацію, досягти не вдалося [1, с.308]. Проте цей незначний досвід взаємодії був урахований пізніше при підготовці і проведенні аналогічної операції у квітні-травні 1944 р.

З початком евакуації гітлерівських військ з Таманського півострова 18 вересня 1943 р. згідно з наказом Наркома ВМФ наприкінці жовтня в районі південного і південно-західного узбережжя Криму, а також на трасі Севастополь – Констанца було нарізано 13 позицій, на яких було розгорнуто підводні човни, при цьому їх дії мали поєднуватися з діями авіації [1, с.307; 25, с.217].

У підсумку, в 1943 р. відзначається поліпшення оперативної взаємодії підводних човнів з авіацією, яке полягало головним чином у забезпеченні човнів даними повітряної розвідки. Тактичної взаємодії, хоча б у вигляді наведення човна на ціль, досягнути не вдалося [24, с.332]. До того ж незважаючи на вжиті командиром бригади капітаном 1 рангу А. Крестовським заходи на виконання наказу командувача флотом щодо розгортання на позиціях біля Криму не менше 8 підводних човнів і збільшення автономності їхнього плавання за рахунок скорочення часу на бойову підготовку, планово-попереджувальний ремонт і відпочинок особового складу (це згодом негативно позначилося на ефективності дій підводних човнів і значно скоротило технічний ресурс в умовах недостатніх ремонтних можливостей), на позиціях одночасно могло перебувати не більше 7 підводних човнів. Щомісяця у морі перебувало 12–15 ПЧ, середній коефіцієнт оперативної напруги склав 0,4 [25, с.217,218].

У зв'язку з виникненням на початку листопада реальної загрози розгрому й полонення військами 4-го Українського фронту ізольованого німецько-румунського угруповання в Криму гітлерівське командування спішно приступило до розробки операції з евакуації своїх сил під кодовою

назвою «Ruderboot» (пізніше – «Adler» та «Leopard») з Таманського півострова. З цього часу морські комунікації з Одесою і портами Румунії набули для нього життєво важливого значення [1, с.311]. Це призвело до зростання інтенсивності руху ворожих суден на ділянці Севастополь – порти Румунії, та Керч – Феодосія – Севастополь [15, с.109].

Оцінивши обстановку, командування флоту поставило завдання вести безперервне спостереження засобами повітряної розвідки за суднами противника в Севастополі та Євпаторії, своєчасно виявляти їх вихід і рух морем, завдавати ударів по цих суднах в портах і на переході морем [1, с.311]. Бригаді човнів 5 листопада 1943 р. було наказано перешкодити евакуації військ і майна противника з Криму [15, с.110], з 8 листопада на позиціях на підходах до портів безперервно мати 7 ПЧ, хоча б за рахунок ослаблення їх діяльності у майбутньому [1, с.311], хоча вже на той же час у бригаді в строю залишилося тільки 18 човнів, технічний стан більшості з них, особливо великих і середніх, був незадовільним через неможливість організації їх своєчасного високоякісного ремонту і необхідності постійно тримати в районах бойових дій [15, с.110]. Незважаючи на це човни бригади активно діяли на комунікаціях уздовж кримського узбережжя, хоча і не досить результативно: у 17 атаках було потоплено 2 транспорти та 1 ВДБ і пошкоджено 1 баржу та один катер ПЧО [25, с.214,215]. У грудні в десяти бойових зіткненнях човнами було потоплено 2 ВДБ і пошкоджено один корабель ПЧО [25, с.215].

Одним з чинників невисокої ефективності дій підводних човнів став низький рівень їх оперативної взаємодії з авіацією, зокрема у забезпеченні човнів даними повітряної розвідки [25, с.251]. Так, у жовтні – грудні 1943 р. командування бригади підводних човнів отримало від 30-го розвідувального авіаполку 103 донесення про противника, 58 з яких (близько 50 %) було переадресовано на човни, які, у свою чергу, прийняли тільки 30 % радіограм, але вже тоді, коли вони втратили будь-яку цінність. Ще 16 радіограм підводні човни отримали від літаків безпосередньо у морі,

проте жодною з них скористатися не змогли, переважно через віддаленість виявленого противника від власних позицій. До того ж, на результати спільних дій з розвідувальною авіацією вплинула точність знання свого місця – як підводним човном, так і літаком, оскільки надання льотчиком координат виявленої цілі у відкритому морі з помилкою в 10 миль було справою звичайною, така ж похибка і для підводників, іноді навіть за видимості берега, теж була не рідкістю – іноді підводний човен, своєчасно прийшовши в зазначений літаком район, нікого там не виявляв [25, с.251]. Відтак, жодного наведення підводних човнів за даними авіаційної розвідки не відбулося.

За даними радянських і деяких російських дослідників, усього за 1943 р. підводними човнами флоту було потоплено 26 і пошкоджено 3 судна противника [29, с.272]. За донесеннями командирів підводних човнів, із 57 випадків бойових зіткнень з противником у 27 спостерігалися успішні результати [1, с.307] – 13 потоплених транспортів загальним тоннажем 33 500 т [8, с.276], 5 транспортів тоннажем близько 12,5 тис. т було пошкоджено [2, вкл.2; 8, с.276]. За останніми уточненими даними, було потоплено достовірно 10 цілей, з них: 3 транспорти, 1 танкер, 2 ВДБ, 4 ДК, 1 корабель ПЧО; пошкоджено 7 цілей [25, с.210-215]. Утім, порівнюючи із загальною кількістю проведених противником у 1943 р. на морських комунікаціях – 2030 суден – та 11 втраченими радянськими підводними човнами [25, с.216], ці результати можна вважати незадовільними. Це сталося з низки причин, однією з яких стала низька організація взаємодії авіації з ПЧ та нехтування даними повітряної розвідки, як це мало місце на початку жовтня, коли командир «М-55» капітан-лейтенант Е. Бродський не виконав указівки штабу бригади ПЧ з перехоплення за даними авіації одного з конвоїв у районі південного берега Криму [18, с.115].

Таким чином, чорноморські підводники в означений період перервати морські сполучення противника вздовж кримського узбережжя, навіть у взаємодії з розвідувальною авіацією, не змогли.

З початком 1944 р. бойові дії на суходолі змістилися на захід [15, с.110], райони дій підводних човнів залишилися тими ж, що і наприкінці попереднього року (мис Тарханкут – Севастополь – південний берег Криму) [12, с.110]. Підводним човнам, розгорнутим на цих позиціях, доводилося діяти в дуже складних умовах суворої зими та зрослої напруги, оскільки судноремонтні можливості флоту не покривали потреби човнів, а своїх сил і засобів у підводників не вистачало: у січні – березні 1944 р. із 29 човнів бригади 17 знаходилися в ремонті [15, с.110]. З цієї причини не завжди забезпечувалася безперебійність знаходження човнів на трасі Констанца – Севастополь [1, с.312]. У цю частину акваторії Чорного моря за два місяці – січень і лютий – підводні човни здійснили 17 бойових походів. Із семи виконаних торпедних атак три за доповідями командирів були успішними [12, с.110]. Фактично човни влучень не добилися незважаючи на стрільбу 2-5-торпедними залпами [25, с.228].

У ході підготовки до операції з визволення Криму, яка стала кульмінацією бойової діяльності сил ЧФ на комунікаціях противника [12, с.111], штаб бригади підводних човнів уточнив питання взаємодії зі штабом ВПС ЧФ. Усі човни були забезпечені документами для організації зв'язку з літаками-розвідниками і між собою, 16 березня штабом бригади ПЧ зі штабом 30-го розвідувального авіаполку було проведено спільну тактичну гру за темою «Маневрені дії підводних човнів з розвідувальною авіацією». За її підсумками район операції був розбитий на 18 позицій, у залежності від обстановки командир бригади міг переміщувати човни на інші позиції, де спостерігався найбільш інтенсивний рух конвоїв противника. Цей метод використання підводних човнів отримав назву позиційно-маневрений [15, с.111].

Варто зазначити, що до квітня 1944 р. організаційно або в питаннях технічного забезпечення більш високої точності визначення свого місця підводними човнами й літаками змін не відбулося. Так, на звільнених територіях не було обладнано жодного радіомаяка, що в сукупності з уже наявними на Кавказі підвищило б точність визначення

свого місця за допомогою радіопеленгаторів. Утім, у 1944 р. половина чорноморських підводних човнів так і не були обладнані ними [25, с.252]. Зі створенням та встановленням напередодні Кримської операції на декількох з них перископної антени ВАН-ПЗ з'явилася можливість забезпечити радіозв'язок на перископній глибині [25, с.252].

З початком Кримської наступальної операції підводним силам, якими в операції командував начальник відділу підводного плавання ЧФ контр-адмірал П.І. Болтунов 8 квітня командувач флотом поставив завдання у взаємодії з авіацією знищувати транспорти і плавзасоби противника, які почали інтенсивно використовуватися на його комунікаціях в північно-західній частині Чорного моря [15, с.112; 25, с.251], особливо на трасі Севастополь – Констанца [1, с.312,313] на підходах до портів противника [28, с.645]. Із 18 призначених позицій 16 розташовувалися в північно-західній і західній частинах Чорного моря, а дві – біля південного берега Криму [12, с.111].

Під час операції у діях на ворожих комунікаціях була налагоджена певна взаємодія підводних човнів з іншими родами сил. Її полегшувало наближення базування літаків та катерів до комунікацій противника – на одні й ті ж комунікації противника одночасно впливали всі три роди сил [15, с.113]. Оперативна взаємодія підводних човнів з авіацією і торпедними катерами, що полягала у взаємозабезпеченні даними про час, місце та склад виявлених конвоїв противника, загалом створювала сприятливі умови для завдання ударів по всій трасі їх руху [1, с.314]. Розвідувальна авіація під час операції здійснила 469 літако-вильотів [6, с.339], допомагала човнам дезорганізовувати конвої, а головне – понад 30 разів наводила човни на них.

До 19 квітня загальна кількість підводних човнів у строю досягла 12 одиниць, до кінця квітня – 13 [1, с.314; 13, с.71]. До операції було залучено 12 ПЧ («Л-4», «Л-6», «А-5», «С-31», «Щ-201», «Щ-202», «Щ-215», «М-35», «М-51», «М-55», «М-62», «М-111»), хоча це було значно менше, ніж необхідно для безперервного обслуговування всіх позицій, до того ж майже

половина з них – типу «М», з двоторпедним запасом та автономністю до 7 днів [15, с.112].

З початком операції 11–12 квітня на нові позиції почали розгортання 5 човнів – «Л-6», «М-35», «М-111» і «А-5», за ними – «М-62» [12, с.111], на позиціях в морі знаходилися ще 2 човни – «С-31» і «Щ-215». Усього на всіх позиціях відповідно до загального плану операції було одночасно розгорнуто 7 одиниць [1, с.314; 13, с.71]. До 9 травня було розгорнуто ще шість підводних човнів: «М-55», «Л-4», «М-54», «Щ-202», «Щ-201» і «С-33» [12, с.111]. Загалом протягом Кримської наступальної операції на комунікаціях, які пов'язували Севастополь з портами Румунії, безперервно діяло від 7 до 9 ПЧ [1, с.314; 7], за іншими даними, з 24 квітня і до кінця операції 12 травня на позиціях щоденно перебувало у середньому 4–5 ПЧ [15, с.112]. Ця кількість човнів, безумовно, не могла забезпечити виконання завдань, поставлених перед підводними силами, що й стало причиною скромних результатів їх діяльності в операції [13, с.71].

Відтак, усього з 11 квітня по 13 травня підводні човни здійснили 22 походи. Середній коефіцієнт напруги досягав 1,6. Човни діяли методами крейсерства в заданих районах та самостійного пошуку в межах відведених позицій, які розташовувалися на ймовірних шляхах руху ворожих конвоїв – маневрування завчасно визначеними позиціями. Човни переводилися з однієї позиції на іншу в залежності від інтенсивності перевезень противника, пошук противника вони вели самостійно та за даними повітряної розвідки [1, с.314; 7].

Проте незважаючи на організовану взаємодію човнів та авіації переважна більшість можливостей атакувати ворожі цілі з різних причин не була використана. Так, під час операції при наведенні авіацією підводних човнів на конвої тільки 125 радіограм із 425 переданих в ефір літаками-розвідниками з інформацією про виявлені цілі було прийнято човнами, у результаті чого ними було здійснено 33 спроби [15, с.113; 25, с.252] вийти на контакт з цілями, за даними 320 донесень сусідніх підводних човнів було здійснено 19 спроб перехопити цілі [6, с.339; 15, с.113].

Штаб бригади підводних човнів за час операції передав 1287 радіограм з розвідувальною інформацією, з яких тільки 424 згодом визнали своєчасними, тобто такими, якими можна було скористатися [25, с.252].

Завдяки використанню антени ВАН-ПЗ, «С-31» і «С-33», залишаючись на глибині 7,5 м, змогли прийняти 62 радіоповідомлення від розвідувальних літаків, у той час як «Л-4», оснащений більш ранньою антеною ВАН-1, тільки 14. Щоправда, користування антеною обмежувалося погодними умовами, оскільки вже при хвилюванні 3–4 бали антена заливалася водою і зв'язок повністю зникав, як це відбулося на «Щ-201» і «Щ-202», також обладнаних ВАН-ПЗ, коли на третю добу походу антена виходила з ладу внаслідок падіння опору ізоляції, до того ж стабілізатор глибини «Спрут» створював значні електрозаводи. Загалом, дальність прийому на перископні і висувні антени навіть за найсприятливіших умов не перевищувала 110 миль, що, як правило, у кілька разів було менше відстані до баз у кавказьких портах, відтак, зв'язок з ним в підводному положенні не забезпечувався. Таким чином, надії на нову антену виправдалися лише частково [25, с.252]. Разом з тим відсутність перископних антен на інших човнах в умовах активності авіації противника не дозволяла їм удень вчасно приймати наведення від розвідувальної авіації флоту, через що «М-35» (ст. л-т В. Прокоф'єв) між 14 і 22 квітня пропустив чотири конвої. Невдала діяльність «М-35» на дальніх підходах до Констанци (29.04–14.05) була зумовлена низькою імовірністю зустрічі із цілями без наведення [18, с.133].

Увечері 22 квітня 1944 р. на підходах до Констанци, використовуючи дані повітряної розвідки, «М-111» (капітан-лейтенант М. Хом'яков) здійснив атаку ворожого конвою, що прямував із Севастополя, проте унаслідок виходу обох торпед після залпу на поверхню, що демаскувало човен, і ціль змогла вчасно ухилитися. Пізно ввечері 4 травня човен, за наведенням штабом бригади, який ретранслював дані від літаків-розвідників, атакував німецький конвой «Flaider», проте унаслідок несправності матеріальної частини атака виявилася невдалою [18, с.152,153].

Поряд з тим однією із суттєвих причин низької ефективності дій підводних човнів стала пасивність командирів, які не прагнули використати дані повітряної розвідки для пошуку цілей. Так, за час Кримської операції обидва підводні човни типу «М» серії VI біс – «М-54» (капітан 3 рангу О. Ніколаєв) та «М-55» (капітан 3 рангу Е. Бродський) не здійснили жодної торпедної атаки [18, с.113].

Варто зазначити, що досить часто у радянській історіографії мав місце суб'єктивний підхід при проведенні аналізу дій підводних човнів. Так, досліджуючи розвиток військово-морського мистецтва під час ведення воєнних дій у ході проведення Кримської наступальної операції, В. Ачкасов і М. Павлович свідчать, що протягом всієї операції підводні човни мали бойове зіткнення з 53 конвоями (близько 230 кораблів і суден), під час яких було здійснено 25 торпедних атак (62 % за 1944 р.), більша частина яких здійснювалася вночі, у надводному положенні, а в деяких випадках була використана артилерія. За їх даними, було знищено 8 транспортних суден і 5 кораблів охорони, пошкоджено 2 транспорти і бойовий корабель противника [1, с.314]).

Через кілька років Л. Ємельянов у своїй монографії охарактеризував бойові дії підводних сил в операції як виключно напружені. Автор зазначає, що найбільшого успіху досягнув підводний човен «Щ-201» (капітан-лейтенант П.І. Парамошкін), на рахунку якого було п'ять потоплених транспортів противника (12 540 брт) [12, с.113], хоча насправді за весь період операції «Щ-201» 12 травня в районі м. Олінька пошкодив десантний корабель «F-568» і, ймовірно, потопив транспорт «Geiserix» (1309 т), раніше пошкоджений авіацією. Добився успіху «Щ-202», який потопив достовірно ліхтер «Elbe-5» [27, с.44,45].

Аналізуючи дії підводних човнів під час Кримської операції, зокрема, при їх взаємодії з авіацією, радянська історіографія значно перебільшувала успіхи, використовуючи з низки причин не завжди достовірні дані. Так, характеризуючи дії підводного човна «М-111» (капітан-лейтенант М. Хом'яков), Л. Ємельянов указує, що, отримавши безпосередньо від літаків 30 радіограм про дані повітряної розвідки,

човен знищив чотири цілі противника: два транспорти і два тральщики [12 с.112]. За останніми уточненими даними, «М-111» щонайменше двічі, 22 квітня і 4 травня, атакував конвої за даними авіації, при цьому у першому випадку в двоторпедному залпі на південь від м. Олінька допустив промах по транспорту «Хантен», в іншому – поблизу м. Херсонес потопив корабель ПЧО «Uj-2313» [27, с.152]. М. Морозов же зазначає, що в першому випадку «М-111» за даними авіації безуспішно атакував румунський транспорт «Ardial» (5000 т), в іншому – транспорт «Tisa» (1500 т) [19, с.44].

«М-62» (капітан-лейтенант М. Малишев), отримавши 48 радіограм від літаків, неодноразово виходячи на курс конвоїв противника західніше від м. Херсонес [12, с.112], провів тільки дві торпедні атаки і доповів про потоплення 3 травня транспорту, що не підтвердилося, а вдруге, у тому ж районі, допустив промах [19, с.42; 27, с.103].

Л. Ємельянов, говорячи про начебто вдалий вихід на курс противника за даними авіації «С-31» (капітан-лейтенант М. Белоруков) [12, с.112], результатів атаки не називає. Фактично на схід від Констанци човен виявив ворожий конвой у складі транспорту і двох сторожових катерів, але застосувати зброю не зміг [25, с.252; 27, с.78].

Часткового успіху добився підводний мінний загорджувач «Л-4» (капітан 3 рангу Є. Поляков), який, діючи в ударному варіанті, прийнявши відомості від літака-розвідника, 11 травня вийшов на курс конвою у складі транспорту, двох есмінців і двох сторожових катерів у районі на схід від Мангалії. Результатом чотириторпедного залпу стало пошкодження транспорту «Friderix» (7327 брт) [12, с.112; 27, с.128].

Залишаються спірними перемоги «А-5» (капітан-лейтенант В. Матвеев), який за одними даними потопив 12 травня достовірно румунський транспорт «Durostor» та моторну шхуну «Seepferd» № 0-27 [27 с.121], за іншими – усі п'ять його атак у період з 11 квітня по 12 травня виявилися безуспішними [19, с.41-42]. Наприклад, човен 22 квітня виявив конвой за даними «М-111», але не зміг вчасно зайняти позицію для стрільби [25, с.252].

Таким чином, сучасні дослідження [18; 19; 20; 25; 26] спростовують наведені результати дій радянських підводних човнів на Чорному морі, вважаючи їх значно завищеними. Так, С. Жупанін підтверджує лише 7 потоплених і 2 пошкоджені судна [13, с.72]. За останніми даними, під час дій на ворожих комунікаціях під час Кримської наступальної операції у 26 торпедних атаках підводники домоглися тільки двох (!?) влучень, та й ті не призвели до загибелі цілей. Щоправда, згаданий танкер «Friderix», пошкоджений 11 травня «Л-4» [18, с.145], до закінчення воєнних дій до ладу не був введений, так що можна вважати його знищеним. Другою ціллю стала пошкоджена авіацією десантна баржа «F-130», покинута екіпажем, яку 12 травня потопив артилерією «С-33» [25, с.253].

Загалом під час Кримської операції всі підводні човни так чи інакше мали контакт із противником. Вони здійснили 26 спроб атакувати конвої торпедами – понад 60 % усіх атак, проведених ними у 1944 р. [6, с.339]. Проте унаслідок недостатнього рівня бойової підготовки екіпажів, і перш за все командирів [25, с.252,253]; недостатньої кількості підводних човнів через віддаленість баз (порти Кавказу), вироблення ресурсу і обмежених можливостей ремонтної бази, що не дозволило під час операції забезпечити масованість їх застосування; низького рівня навігаційно-гідрографічного та інших видів оперативного і бойового забезпечення; недостатнього незважаючи на вжиті заходи рівня взаємодії човнів з іншими силами, передусім, з авіацією, неоліків в управлінні силами, ефективність дій підводних човнів під час операції з визволення Криму виявилася у край низькою. Крім того, у період 11–24 квітня під час дій на ворожих комунікаціях в районі м. Тарханкут загинув човен «Л-6» (капітан 3 рангу Б. Грем'яко) [19, с.22-23; 25, с.253; 27, с.129].

Під час операції «Adler» у квітні 1944 р. противником був проведений 141 ворожий конвой (утричі більше, ніж у березні), а протягом двадцяти днів травня – 110 (усього – 251 конвой), у яких для евакуації тільки живої сили зі стрілецькою зброєю (усього близько 125 000 німецьких та

румунських солдатів, які перебували в Криму за станом на 20 квітня), до 12 травня були евакуйовані морським та повітряним шляхом понад 116 000 осіб [10, с.394]) противник використав 72 середніх і малих транспортів, 130 самохідних і стільки ж несамохідних барж, 150 буксирів і значну кількість малих плавзасобів [1, с.312,313]. Результати дій радянських підводних сил на ворожих комунікаціях під час Кримської операції 9 квітня – 12 травня 1944 р. ми змушені визнати практично нульовими, порівнюючи із завданими противнику втратами авіацією та іншими силами флоту – 76 кораблів та суден [16, с.100; 25, с.530-531].

Після завершення Кримської операції підводні човни й авіація Чорноморського флоту продовжували діяти на комунікаціях між румунськими портами і Босфором, проте інтенсивність руху противника тут була досить незначною [1, с.316].

Радянські дослідники підсумовують, що протягом бойових дій на Чорному морі унаслідок дій радянських підводних човнів противник утратив 40 транспортів (91,2 брт), ще 9 (близько 36 тис. брт) було ушкоджено [2, вкл.4]. Натомість, за уточненими даними, у результаті дій на комунікаціях противника у 1941-1944 рр. радянські підводні човни на Чорному морі потопили торпедною, артилерійською та мінною зброєю 13 транспортних суден (41 974 брт), 2 буксири, 4 баржі, 1 мінний загороджувач, 9 швидкісних десантних барж (ШДБ), пором типу «Ziebel», катер-тральщик, риболовний катер, а також 19 болгарських і турецьких шхун або каботажних суден, а 5 транспортів (23 520 брт), 1–2 ШДБ і 1 пором пошкоджено. За цей же час флот утратив 27 човнів, 51 човен зазнав пошкоджень, причому 19 – із втратою боєздатності на тривалий термін [20, с.3].

Висновки. По-перше, наведення підводних човнів за даними повітряної розвідки як одного з найважливіших чинників, що визначав ефективність їх дій на морських комунікаціях противника, передусім підводних човнів, які на той час мали менші, ніж надводні кораблі й авіація, пошукові можливості.

По-друге, в ході ведення бойових дій зростали вимоги до надійного і швидкого зв'язку повітряного розвідника з човнами, до точності розвідки, яка полягала у правильному розпізнаванні виявлених у морі ворожих кораблів і транспортів, визначенні їх місця й елементів руху, а також максимально точного знання свого місця самим розвідником. Проте досягнення необхідної точності розвідки, особливо максимально точного знання розвідником свого місця, а отже, і місця противника, залишалося якщо не проблемою, то вузьким місцем до закінчення ведення бойових дій [1, с.324] на Чорному морі.

По-третє, активність та ефективність взаємодії між авіацією та підводними човнами під час дій на комунікаціях противника обумовлювалися також технічними можливостями ведення радіообміну між літаками і човнами, зокрема, їх технічним станом. Протягом майже всього періоду обмежені ремонтні можливості суттєво знижували частоту і тривалість використання підводних човнів на ворожих комунікаціях.

По-четверте, проблема взаємодії підводних човнів та авіації з її наведення на ворожі конвої протягом ведення воєнних дій на Чорному морі так і залишилася невирішеною, що, поряд з іншими чинниками, і призвело до низької ефективності застосування підводних човнів у діях на ворожих комунікаціях противника.

1. Ачкасов В.И., Павлович Н.Б. Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1973. – 404 с.

2. Басо А. Флот в Великой Отечественной войне 1941-1945 (Опыт оперативно-стратегического применения). – М.: Наука, 1980. – 302 с.

3. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941-1942 / Колл. авторов. – М.: Воениздат, 1983. – 496 с.

4. Боевой Устав Морских Сил РККА 1937 г. (БУ МС 37) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://beta.belostokskaya.ru /index.php?option=com_content&view=article&id=107:2009-08-10-11-09-44&catid=37:2009-05-26-02-04-08&Itemid=58.

5. Больных А.Г. Подлодки. Иллюстрированная энциклопедия. – М.: Яуза: ЭКСМО, 2013. – 352 с.

6. Ванев Г.И. Черноморцы в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1978. – 382 с.

7. В океанских глубинах. Подводный флот. Столетию подводного флота России посвящается. Сборник [Электронный ресурс] / Сост. Г.Н. Губин, В.В. Щетинин. – Режим доступа: <http://www.litmir.net/br/?b=52648&p=1>.

8. *Вьюненко Н.П.* Черноморский флот в годы Великой Отечественной войны. – М.: Воениздат, 1957. – 368 с.
9. *Гудков Б.* Морской фронт страны 1941-1945 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.bgudkov.ru/?page_id=713.
10. *Дёниц К.* Десять лет и двадцать дней. Воспоминания главнокомандующего военно-морскими силами Германии. 1935-1945 гг. / Пер. с англ. С. В. Лисогорского. – М.: Центрполиграф, 2004. – 495 с.
11. Директива командующему ЧФ о слабом использовании подлодками данных воздушной разведки № 9/425 13 февраля 1943 г. // ЦВМА, ф. 216, д. 12753.
12. *Емельянов Л.А.* Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1981. – 191 с.
13. *Жупанин С.О.* Подводные лодки Черноморского флота в Крымской операции 1943-1944 гг. // Былые годы. – 2009. – № 4 (14). – С.69-72.
14. *Заблотский А.Н., Сальников А.И.* Морской ближний разведчик МБР-2. Приложение к журналу «Моделист-конструктор». – 2011. – № 5. – 32 с.
15. *Захар В.Р., Ничик Ю.М.* Подводные силы Черноморского флота. Издание второе, дополненное и переработанное. – Севастополь: Рибэст, 2012. – 688 с.
16. *Лаврентьев Н.М. и др.* Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1983. – Книга на сайте: http://militera.lib.ru/h/0/one/vvs_ymf.rar.
17. *Мещеряков Б.* Отечественное военно-морское искусство в действиях по нарушению морских коммуникаций в Великой Отечественной войне [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://flot.com/science/view/communication.htm>.
18. *Морозов М.Э., Кулагин К.Л.* «Мечь» Сталина. Советские подводные лодки типа М. – М.: Коллекция: Язуз: ЭКСМО, 2010. – 256 с.
19. *Морозов М.* Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Летопись боевых походов. Часть II. Черноморский флот. – М.: «Стратегия КМ», 2003. – 96 с.
20. *Морозов М.Э.* Советский подводный флот 1922-1945 гг.: О подводных лодках и подводниках / М.Э. Морозов, К.Л. Кулагин. – М.: АСТ: АСТ МОСКВА: Транзиткнига, 2006. – 877 с.
21. Отделение ЦВМА фонд 10, дело № 32853.
22. Отделение ЦВМА, фонд 167, дело № 6059.
23. Отделение ЦВМА, фонд 216, дело № 12753.
24. *Павлович Н.Б.* Развитие тактики военно-морского флота. Часть IV (Вторая мировая война). – М.: Воениздат, 1990. – 672 с.
25. *Платонов А.В.* Борьба за господство на Черном море. – М.: Вече, 2010. – 464 с.
26. *Платонов А.В., Лурье В.М.* Анализ эффективности советских подводных лодок в Великой Отечественной войне [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://topwar.ru/35704-analiz-effektivnosti-sovetskih-podvodnyh-lodok-v-velikoy-otechestvennoy-voynе.html>.

27. *Платонов А.В.* Советские боевые корабли 1941-1945 гг. III. Подводные лодки. – С-Пб., 1996. – 168 с.

28. Стратегический очерк Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. – М.: Воениздат, 1961. – 982 с.

29. Черноморский флот России: Исторический очерк. – Симферополь: Таврида, 2002. – 464 с.

Надійшла до редколегії 11.03.2014 р.

Рецензент: *В.С. Виздрик*, кандидат історичних наук, доцент, Академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів

Соколюк С.М.

НАВЕДЕНИЕ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА ПО ДАННЫМ АВИАЦИИ В ХОДЕ БОРЬБЫ НА ВРАЖЕСКИХ КОММУНИКАЦИЯХ В 1941-1944 гг.

Проведен анализ и обобщены результаты совместных действий подводных лодок и авиации Черноморского флота с использованием данных ее наведения на конвой противника при действиях на вражеских коммуникациях в ходе ведения военных действий в 1941-1944 гг.

Ключевые слова: морские коммуникации, позиции, позиционные районы, действия на коммуникациях, подводная лодка, воздушная разведка, конвои, транспорты.

Sokoliuk S.

GUIDANCE BLACK SEA FLEET SUBMARINES ACCORDING TO AVIATION IN THE FIGHT AGAINST ENEMY SEA LANES IN 1941-1944.

Analyzed and summarized the results of the joint action of submarines and aircraft of the Black Sea fleet using data from its guidance on enemy convoys during action on enemy communications during warfare in 1941-1944.

Key words: sea communications, position, positional, effects on communications, submarine, aerial reconnaissance, convoy, transport.