



Морская летопись

**АДМИРАЛ
ОКТАБРСКИЙ
ПРОТИВ
МУССОЛИНИ**

А.Б. Широкоград

Морская летопись

Александр Широкоград
**Адмирал Октябрьский
против Муссолини**

«ВЕЧЕ»

2016

Широкоград А. Б.

Адмирал Октябрьский против Муссолини / А. Б. Широкоград — «ВЕЧЕ», 2016 — (Морская летопись)

ISBN 978-5-4444-8214-8

Как и почему немцы захватили Крым и Севастополь? Советская версия о многократном превосходстве противника в танках, авиации, артиллерии и живой силе сейчас явно не выдерживает критики. Работая с недавно рассекреченными материалами, автор обнаружил, что решающую роль в событиях июня 1941-го – июля 1942 года сыграли ложные донесения о вводе итальянского флота в Черное море. Эти донесения, поступавшие в штаб командующего Черноморским флотом, были восприняты со всей серьезностью, так как не противоречили основной доктрине советского ВМФ. Черноморский флот свыше полугода вел упорную борьбу с несуществующим противником. Лишь в конце 1942-го – начале 1943 года наши адмиралы узнали о своем просчете. Эта величайшая химера Второй мировой войны стала причиной гибели сотен тысяч советских солдат и моряков.

ISBN 978-5-4444-8214-8

© Широкоград А. Б., 2016

© ВЕЧЕ, 2016

Содержание

Глава 1. В ожидании Гранд-флита	6
Глава 2. Сон разума рождает чудовищ	17
Глава 3. Черноморский флот и его противники	22
Конец ознакомительного фрагмента.	24

Александр Широкоград

Адмирал Октябрьский против Муссолини

© Широкоград А. Б., 2016

© ООО «Издательский дом «Вече», 2016

Глава 1. В ожидании Гранд-флота

Летом 1919 г. в белую ночь в Финском заливе произошел инцидент, сыгравший роковую роль в истории нашего флота. «17 июня вечером для наблюдения за морем был выдвинут к Тобухину маяку крейсер “Олег”, при охране из двух эскадренных миноносцев и двух сторожевых судов. Крейсер, находясь в полной готовности, стоял на якоре на юго-восток от Тобухина маяка, на створе выходных маяков. В 4 часа крейсер был атакован, как выяснилось впоследствии, быстроходным моторным катером, который выпустил торпеду и быстро стал уходить. Торпеда попала в левый борт у первой кочегарки, приблизительно около 36 шпангоута. От взрыва крейсер начал довольно быстро крениться. После первого момента паники, которая была ликвидирована минуты через три, команда стала по боевому расписанию и был открыт огонь по удалявшемуся катеру из орудий левого носового плутонга»¹.

Я процитировал описание Гражданской войны на морях, речных и озерных системах, изданное Штабом Рабоче-Крестьянского Красного флота в 1926 г., гриф с которого был снят лишь в 1991 г.

Добавлю от себя, что дело происходило в 7 км к северо-западу от Кронштадта, и через 10–12 минут крейсер затонул. Погибли 5 человек, а остальные были сняты эсминцами «Гайдамак» и «Всадник».

Успех был достигнут не столько из-за смелости командира отряда торпедных катеров командора Эгара, сколько за счет рогозейства революционных «клёшников». Как несласть служба у красных военморов, легко понять из того, что ни на крейсере, ни на охранявших его судах никто не заметил при дневном свете и отличной видимости подходящий катер. После взрыва был открыт беспорядочный огонь по «английской подводной лодке», которая привиделась военморам.

В ночь с 17 на 18 августа английские торпедные катера атаковали корабли Балтийского флота в Кронштадтской гавани. Пять катеров вышли из Биоркэ и два катера – из Териоки. Они встретились в районе форта «Ино», а оттуда пошли Северным фарватером к Кронштадту. Чтобы отвлечь внимание большевиков, в 3 ч 45 мин 18 августа над Кронштадтом появились английские гидросамолеты, сбросившие 100-фунтовые бомбы и открывшие огонь из пулеметов.

Итогом нападения стало повреждение линкора «Андрей Первозванный» и потопление разоруженного старого крейсера «Память Азова». В свою очередь три английских катера были потоплены огнем эсминца «Гавриил».

Гибель «Олега» и «кронштадтская побудка» произвели неизгладимое впечатление на руководство Красного флота, да и на большинство вождей. Во-первых, они были потрясены эффективностью действия нового вида оружия, а во-вторых, уверились, что в случае войны флоты империалистических держав первым делом атакуют главные военно-морские базы СССР – Кронштадт, Севастополь и Владивосток.

Страшным воспоминанием для большевистских вождей был визит «тетушки Антанты» в 1918 г. Тогда десятки линкоров и крейсеров Англии, Франции, Японии, США и Италии пришли в Мурманск, Архангельск, Ригу, Либаву, Одессу, Севастополь, Батум и Владивосток, где высадили многочисленные десанты.

В результате и вожди, и военморы сами себя уверили, что империалистические флоты будут действовать в предстоящей войне по шаблонам 1918–1919 гг.

¹ Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах. Т. II. Ч. 1. Балтийский флот 1918–1919 гг. / Под ред. И. В. Егорова и Е. Е. Шведе. Ленинград: Редакционно-издательский отдел Морских Сил РККФ, 1926. С. 172.

Между тем в годы Первой мировой войны германские линейные крейсера с предельной дистанции в течение нескольких минут обстреливали второстепенные британские порты и немедленно ретировались. Аналогично линейный крейсер «Гебен» выпустил несколько снарядов по Севастополю в 1914 г. Ущерб от них был минимальным, зато «Гебен» лишь из-за бестолковости наших начальников не взлетел на воздух на крепостном, управляемом с берега, минном заграждении. Пост управления был закрыт, а ключи потеряли, ломать же дверь не решились.

Кроме этих эпизодов крупные корабли ни разу за всю войну не обстреливали побережье Англии, Франции, Германии и России (до Февральской революции).

Надо ли говорить, что если бы Россия в 1916 г. вышла из войны и «тетушка Антанта» попыталась бы вести себя так же у Кронштадта, Одессы, Севастополя и Владивостока в 1916 г., то ни один бы десант не состоялся и, дай Бог, половина союзных судов сумела бы уйти.

Советские вожди и флотоводцы забыли или захотели забыть подробности событий 1918–1919 гг. Недаром Гёте сказал, что подробности – Бог. А история жестоко корает тех, кто не желает знать подробности.

Дело в том, что в Риге, Либаве, Одессе, Севастополе, Батуме и Владивостоке о стрельбе береговых батарей не было и речи, а корабли союзников встречали цветами и оркестрами. По крайней мере, состоятельная часть населения считала их освободителями. А Мурманский Совет рабочих и солдатских депутатов в 1918 г. даже организовал несколько совместных с «интервентами» боевых операций против финнов, пытавшихся захватить Кольский полуостров.

В итоге до 22 июня 1941 г. командование советского флота патологически боялось нападения крупных надводных кораблей противника на свои военно-морские базы.

Примерно с 1922 г. в руководстве Морских Сил СССР начались споры и дискуссии о стратегии Красного флота и, соответственно, о том, какие требуются ему корабли. Возникли две группировки военно-морских теоретиков. В первой задавали тон профессора Военно-морской академии – бывшие офицеры царского флота. «В их видении суть малой войны на море сводилась к ослаблению превосходящей по мощи группировки сил противника при попытке ее прорваться к нашему побережью, посредством согласованных по месту и времени ударов разнородных сил флота на заранее подготовленной минно-артиллерийской позиции. В группировку наших разнородных сил флота предполагалось включить, кроме минных постановщиков и береговой артиллерии, подводные лодки, бомбардировочную авиацию, корабли с преимущественно торпедным вооружением – миноносцы и торпедные катера...

Они яростно критиковали старых «военспецов» за приверженность буржуазным идеям и доказывали, что главное предназначение Рабоче-крестьянского Красного Флота заключается в «защите завоеваний революции», то есть политических и экономических центров от ударов с морского направления. В их понимании «малая война на море» – это ведение военных действий «москитным» флотом. Основой такого флота им виделись торпедные катера, малые подводные лодки, авиация.

Новые теоретики отечественного флота свои взгляды аргументировали тем, что, во-первых, именно подводные лодки и авиация по опыту мировой войны привели к кризису классическую теорию владения морем. Во-вторых, предлагаемые средства являлись относительно дешевыми, а значит, наименее обременительными для слабой советской экономики. Все это было правильно и не вызывало возражения у «военспецов», но красные командиры хотели всю деятельность флота свести исключительно к решению задач по недопущению прорыва сил флота противника к советским политическим и экономическим центрам, а также высадки войск его морского десанта на свою территорию. При этом они чрезмерно увлекались идеей боя на минно-артиллерийской позиции и практически хотели отказаться от «чисто флотских» задач, таких как, например, борьба на коммуникациях. В конечном счете военно-морским тео-

ретикам из “военспецов” инкриминировали идеологическую диверсию, сознательное извращение положений марксистского учения о войне и армии. В результате “наследников царского флота” в конце 20-х годов в основном извели, в том числе физически, а вместе с ними – понятия “владение морем” и “господство на море”.

Формально победила концепция “малой войны на море” в ее худшем толковании – без действий на коммуникациях и попыток нанесения ударов по группировкам противника вдали от своих берегов»².

Профессор, капитан 1-го ранга Андрей Васильевич Платонов едко заметил: «По поводу отсутствия в отечественной теории военно-морского искусства такой категории как “господство на море” никто особого дискомфорта не ощущал, так как все флоты отрабатывали маневры типа “Оборона восточной части Финского залива” или “Отражение десанта одновременно в двух УРах”, то есть исключительно оборонительной тематики. При этом как бы в априори считалось, что, во-первых, противник как стадо баранов будет ломиться невзирая ни на какие потери именно через наши минно-артиллерийские позиции и именно на наиболее обороняемые участки побережья. Во-вторых, никто не будет нам мешать сосредотачивать силы флота в нужном месте и совершать маневр сухопутными войсками вдоль побережья, то есть де-факто подразумевалось, что в прибрежных районах, во всяком случае за минно-артиллерийской позицией, господство все же будет за нами»³.

Итак, все наши планы войны на море свелись к тому, что флоты Англии и Франции войдут в Балтийское и Черное моря и в лоб атакуют Кронштадт и Севастополь. Соответственно, японский флот займется Владивостоком.

Однако на подходах к нашим главным военно-морским базам противника встретит «москитный флот» – сотни торпедных катеров, большинство из которых будут управляться по радио с самолетов. Одновременно линкоры и крейсера супостата подвергнутся атаке сотен наших самолетов и десятков малых подводных лодок.

Уцелевшие корабли противника будут встречены огнем нашей береговой артиллерии на специально подготовленных «минно-артиллерийских позициях».

И лишь после того, как большинство вражеских кораблей будет потоплено, из базы вылетят наши надводные корабли и блестяще закончат разгром противника.

Именно так, я вовсе не шучу, виделась нашим адмиралам будущая война на море. Заниматься всякими там глупостями, как-то: действия на вражеских коммуникациях, десантные операции, огневая поддержка приморских флангов сухопутных войск – в большинстве случаев руки не доходили.

Самое печальное, что стратегия «москитного флота» начала реализовываться. При этом проектирование торпедных катеров поручили А. Н. Туполеву, который о кораблях и море имел весьма смутное представление. И вот наш великий авиационный конструктор в основу проекта положил поплавки гидросамолета. Верх этого поплавок, активно участвующий в прочности конструкции, перешел на катера Туполева. Вместо верхней палубы у них была круто изогнутая выпуклая поверхность, на которой человеку трудно удержаться, даже когда катер неподвижен. Когда же катер был на ходу, выйти из его боевой рубки было смертельно опасно – мокрая скользкая поверхность сбрасывала с себя решительно все, что на нее попадало (к сожалению, за исключением льда, в зимних условиях катера обмерзали в надводной части). Когда во время войны на торпедных катерах типа Г-5 приходилось перевозить десант, то людей сажали гуськом в желоба торпедных аппаратов, больше им негде было находиться. Обладая сравнительно большими запасами плавучести, эти катера практически ничего не могли перевозить, поскольку груз некуда было брать. (Сх. 1)

² Платонов А. В. Господство на Черном море 1941–1944 гг. Рукопись, предоставленная автором.

³ Платонов А. В. Указ. соч.

Неудачной оказалась и позаимствованная у английских торпедных катеров конструкция торпедного аппарата. Минимальная скорость катера, при которой он мог выпустить свои торпеды, составляла 17 узлов. На меньшем ходу и на стопе катер не мог дать торпедный залп, так как это означало бы для него самоубийство – торпеда неминуемо попала бы в него.

Советские плоскодонные торпедные катера реданного типа били все мировые рекорды скорости, но только в абсолютный штиль. Причем рекордную скорость наш торпедный катер мог держать от силы час – полтора, а затем его мотор «скисал». Туполевские катера могли действовать торпедами при волнении до 2 баллов, а держаться в море – до 3 баллов. Плохая мореходность проявилась прежде всего в залипании мостика катера даже при самом незначительном волнении, и, в частности, сильном забрызгивании открытой сверху очень низкой ходовой рубки, затрудняющем работу команды катера. Производной от мореходности была и автономность туполевских катеров – их проектная дальность никогда не могла быть гарантирована, так как зависела не столько даже от запаса топлива, сколько от погоды. Штормовые условия в море бывают сравнительно редко, но свежий ветер, сопровождающийся волнением в 4 балла, явление, можно сказать, нормальное. Поэтому каждый выход туполевских торпедных катеров в море граничил со смертельным риском вне всякой связи с боевой деятельностью катеров.

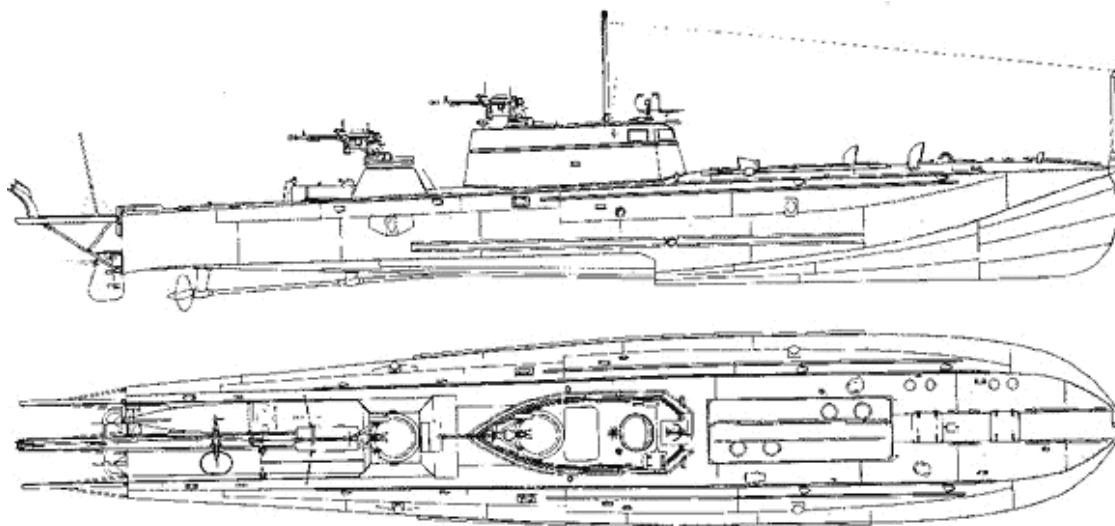


Схема 1. Советский торпедный катер типа Г-5

Стало традицией, что на любую критику наши кораблестроители и адмиралы отвечают, мол, «легко писать задним числом», «да кто же мог предвидеть...».

Спорить о том, что любой командующий Черноморским флотом должен был предвидеть, что его кораблям и катерам придется воевать у Босфора, не говоря уж о Варне и Констанце, бесполезно. Но неужели нельзя было обратиться к иностранному опыту. Ведь ни одно государство мира, кроме Италии, к 1939 г. не строило торпедных катеров реданного типа. Все давно перешли на килевые.

Война в Испании подтвердила неэффективность реданных катеров. Кстати, еще раньше преимущества быстроходных килевых катеров проявились в многолетней войне, которую вело правительство США с... господином Бахусом. Бахус, естественно, победил, и правительство было вынуждено позорно отменить «сухой закон». Немалую роль в победе Бахуса сыграли быстроходные килевые катера фирмы «Элко», доставлявшие виски с Кубы и Багамских островов. Другой вопрос, что та же фирма строили катера и для береговой охраны.

О возможностях килевых катеров можно судить хотя бы по тому факту, что катер фирмы «Скотт-Пейна» длиной в 70 футов (21,3 м), вооруженный четырьмя 53-см торпедными аппа-

ратами и четырьмя 12,7-мм пулеметами, прошел из Англии в США своим ходом и 5 сентября 1939 г. был торжественно встречен в Нью-Йорке. По образу его фирма «Элко» начала массовое строительство торпедных катеров.

У немцев же печь пироги никогда не давали сапожнику. Постепенно водоизмещение германских торпедных катеров возросло с 46,5/58 т⁴ (1932 г., S-2 ÷ S-5) до 92,5/112 т (1938 г., S-18 ÷ S-25). Дальность плавания у немецких катеров колебалась от 600 до 800 миль. Катера типа «Люрсен» существенно превосходили катера Туполева по вооружению. Формально как немецкие, так и советские катера (Г-5) несли по две 533-мм торпеды. Но у немцев они пускались из трубчатых торпедных аппаратов вперед, а у нас – из желобковых торпедных аппаратов и назад. Соответственно, меткость стрельбы у немцев была гораздо выше, стрельба торпедами меньше зависела от волнения моря и совсем не зависела от скорости катера.

С 1932 г. немецкие катера вооружались 20-мм автоматической пушкой, а затем двумя 20-мм пушками. С 1943 г. на вооружение катеров стали поступать 30-мм автоматические пушки Mk.103. По две пушки ставились на катера, начиная с S-171, а с S-219 – по шесть 30-мм пушек. Часть катеров имела противопульную броню рубки и бортов. Дальность плавания их составляла 600–800 миль. За все, разумеется, надо платить, и максимальная скорость германских катеров менялась от 33,8 уз. у типа S-2 до 43,6 уз. у типа S-170. Но торпедные катера – не гоночные катера, и важна не та скорость, которую они выжимают в штиль на мерной миле, а та, которую они реально имеют в море, выходя на задание. И вот тут ситуация менялась не в пользу реданных катеров. Я уж не говорю, что на полном ходу наших реданных катеров их пулеметы стреляли «в белый свет как в копеечку».

Советские малые подводные лодки VI серии были практически небоеспособны. Чуть лучше были малые лодки серий VIбис и XII.

Попытки создания радиоуправляемых катеров и подводных лодок конструктора-авантюриста недоучки В. И. Бекаури с треском провалились.

Замнаркома по вооружению маршал Тухачевский и руководство Артуправления ГАУ всячески тормозило работы над автоматическими зенитными пушками, считая, что для борьбы с воздушным врагом достаточно 7,62-мм пулеметов «Максим» и универсальных (дивизионно-зенитных) пушек. На флоте же для борьбы с авиацией были составлены таблицы зенитной стрельбы для всех орудия калибра 180 мм, 152 мм, 130 мм, 102 мм, 76 мм, 75 мм и т. д., а также созданы осколочные снаряды с дистанционными взрывателями для всех этих калибров.

Кстати, за всю войну известен лишь один случай сбития самолета (из 130-мм пушки Б-13 с эсминца Северного флота) незенитными орудиями. В остальных случаях стрельба из 180-мм и 130-мм орудий производилась лишь для утешения экипажей.

Лишь после устранения Тухачевского и большей части руководства Артуправления в 1938–1939 гг. были созданы образцы 37-мм и 45-мм автоматов, «содранные» с 40-мм автомата Бофорс. Эти автоматы отличались низкой скорострельностью, нерациональной схемой автоматики⁵. Но, как гласит французская пословица, «за неимением лучшего спят с женой».

37-мм автомат 61К с воздушным охлаждением более-менее устраивал руководство Красной армии. Но флоту нужен был его 45-мм аналог и с водяным охлаждением. Но, увы, из-за экономии и стремления к унификации на вооружение был принят 37-мм автомат 70К⁶ с воздушным охлаждением. Автоматы 70К начали поступать во флот лишь в начале 1940 г. и до 1945 г. были единственными корабельными зенитными автоматами, серийно выпускавшимися в СССР.

⁴ Стандартное / полное.

⁵ Подробнее см.: Широкоград А. Б. Энциклопедия отечественной артиллерии. Минск: Харвест, 2000.

⁶ Его качающаяся часть практически не отличалась от 61К.

В июле 1936 г. генерал Франко поднял военный мятеж, положив тем начало гражданской войны в Испании. На помощь мятежникам пришли фашистские режимы Германии и Италии. Так, Италия поставила Франко 1000 самолетов, 950 танков и бронетранспортеров, около 2000 орудий, 7,5 млн снарядов, около 241 тыс. винтовок, 325 млн патронов и много другого вооружения и военного снаряжения. Германия только за первые два года войны предоставила франкистам 650 самолетов, 200 танков, 700 артиллерийских орудий. На стороне мятежников воевало около 300 тысяч военнослужащих Италии и Германии.

В такой ситуации советское правительство приняло решение помочь Испанской республике в борьбе с мятежниками. Республиканцы получили от СССР 648 самолетов, 347 танков, 60 броневедомостей, 1186 артиллерийских орудий, 20 тыс. пулеметов, почти 500 тыс. винтовок, боеприпасы, двигатели для самолетов и танков, горючее и различное военное снаряжение. Из морского оружия испанцы получили несколько торпедных катеров типа Г-5.

И тут вопреки всем статьям международного морского права корабли испанских мятежников начали топить и захватывать советские суда в нейтральных водах, зачастую за сотни миль от берегов Испании.

Так, 14 декабря 1936 г. у берегов Алжира тяжелый крейсер мятежников «Канариас» потопил огнем 203-мм пушек советский теплоход «Комсомол» водоизмещением 10 900 т. «Комсомол» ранее возил оружие в Испанию, но на сей раз он шел с грузом марганцевой руды из Поти в бельгийский порт Гент.

Вечером 30 августа 1937 г. франкистский эсминец «Турбиния» потопил торпедой теплоход «Тимирязев» водоизмещением 3226 т, шедший из британского порта Кардиф в Порт-Саид.

1 сентября 1937 г. произошел уже совсем дикий акт пиратства. Итальянская подводная лодка «Луиджи Сеттембрини» у острова Скирос в Эгейском море (!) торпедировала советское судно «Благоев» водоизмещением 6000 т. Погиб один матрос. «Благоев» вез не оружие, а 4480 тонн пёка асфальтовой смолы, и не в Испанию, а во Францию.

19 марта 1938 г. в Гибралтарском проливе сторожевой корабль франкистов захватил судно «Ленсовет» (вместимостью 4718 брт⁷). Через два месяца там же крейсер «Канариас» захватил пароход «Скворцов-Степанов» (2152 брт). Оба судна были включены в состав франкистского флота.

17 октября 1938 г. близ Мальты франкистский минный заградитель «Вулкано» захватил пароход «Катаяма»⁸, принадлежавший Черноморскому морскому пароходству. Пароход вместимостью 3209 брт шел с грузом пшеницы из Мариуполя в английский порт Ливерпуль.

23 октября 1938 г. теплоход «Цурюпа» (2081 брт) был захвачен в Средиземном море крейсером «Адмиралте Серверо» и вошел в состав франкистского флота. В 1939 г. захвачено судно «Академик Павлов» (бывший «Посташев», вместимостью 3545 брт).

Этот список можно продолжить. Интересно, что почти все потопленные или захваченные советские суда везли не оружие, а мирные грузы, и большей частью направлялись в третьи страны, а не в Испанию. Судам же с оружием, как правило, удавалось пройти беспрепятственно.

Сталин был взбешен. Он потребовал от наших адмиралов послать корабли Черноморского флота в Средиземное море для конвоирования наших кораблей. Но те понуро отвечали, что посылать нечего, разве что пару легких крейсеров типа «Светлана», заложенных еще при царе-батюшке.

⁷ Регистровая вместимость судна – объем внутренних помещений торгового судна, исчисляемый в регистровых тоннах (1 рт. = 100 куб. футов = 2,83 куб. м). Различают полную (валовую), или брутто-регистровую вместимость (брт), и чистую, или нетто-регистровую вместимость (нрт). В полную вместимость входят объемы всех судовых помещений, в т. ч. и помещения палубных надстроек, за исключением междудонного пространства и помещений, занятых вспомогательными механизмами, воздушными и световыми шахтами. Брутто-регистровая вместимость служит одним из показателей размеров судна.

⁸ Пароход назван в честь лидера японских коммунистов.

Между тем в середине 1930-х годов Советский Союз стал великой индустриальной державой, которая могла позволить себе иметь мощный океанский флот.

Развитие индустрии и Испанская война привели к тому, что в СССР Политбюро приняло решение о строительстве «большого флота» или, как его еще называли, океанского флота.

Сейчас многие упрекают Сталина за то, что в преддверии большой войны он занялся строительством океанского флота. Но заметим, что тем же занялся и единственный реальный потенциальный противник – Германия. В 1937 г. Гитлер утвердил план «Z», предусматривавший строительство океанского флота. В состав германского флота в 1943–1948 гг. должны были войти линкоры с 40,6-см и даже 53-см артиллерией, линейные крейсера с 40,6-см пушками, авианосцы и т. д.

Вполне можно было предположить вариант, что после разгрома Польши в сентябре 1939 г. Англия и Франция под нажимом Германии и России откажутся от дальнейшего продолжения войны. Соответственно, Вторая мировая война отодвинулась бы на 3–5 лет и началась бы как раз в момент окончания Германией и Россией судостроительных программ.

Гитлер вовсе не обязательно мог напасть на СССР в 1941 г., а занялся бы для начала той же Англией. В этом случае война откладывалась бы до 1942-го или даже до 1943 года. Возможны и иные варианты.

Капитан 1-го ранга А. В. Платонов писал: «В 1936 г. Совет Труда и Оборона принимает решение о строительстве “большого морского и океанского флота”. Логично было ожидать, что этот факт в какой либо форме реанимирует идею завоевания господства на море. Однако этого не произошло. Причин здесь несколько. Например, к 1937 г. система советского бытия, когда думаем одно, говорим другое, а делаем третье – достигла своего совершенства, и многие процессы протекали как бы в параллельных мирах. Сегодня твое выступление по поводу необходимости завоевания господства хотя бы в отдельном районе и на время проведения операции могли одобрить на каком-то военном или ученом совете, а завтра тебя совсем другие люди за это же отправят на Колыму, поскольку никто с самой теории господства не снимал ярлыка атрибута “идеологии империализма”. Но главное скорее не в этом, а в том, что руководителей и теоретиков советского ВМФ решение о создании “большого” и “океанского” флота застало врасплох – это была не их инициатива. Просто политическое руководство Советского Союза увидело в военно-морском флоте одно из средств достижения внешнеполитических целей. Отсюда столько несуразностей в его создании. Это и изначальная несбалансированность по родам сил и классам кораблей, и упрямое алогичное нежелание строить авианосцы, и очевидная недостаточность зенитных огневых средств линкоров и тяжелых крейсеров... Политбюро ВКПб требовались представительские корабли, корабли для демонстрации советского военно-морского, а значит и внешнеполитического могущества. Для этой цели прежде всего, подходили линкоры и тяжелые крейсера и совсем были не нужны тральщики, охотники за подводными лодками и уж тем более танкера, буксиры, плавбазы или спасательные суда. Что касается авианосцев, то в середине 30-х годов они еще здорово напоминали плавающие сараи, а потому особого уважения у политиков не вызывали. Даже в существовавшей в то время классификации, в отличие от линкоров и крейсеров, авианосцы относились к кораблям “узко специального назначения” наравне с тральщиками и минными заградителями. Мощь флота виделась в орудиях главного калибра, которых и должно быть побольше, а вот зенитная артиллерия внешнего восприятия могущества не прибавляла, а постройку корабля заметно удорожала. А потому при обсуждении проектов линкоров в Кремле ее хронически урезали.

Следствием “политических” корней будущего советского большого флота стало то, что не он строился под разработанную концепцию применения военно-морской силы, а наоборот, теорию создавали под строящиеся корабли»⁹.

⁹ Платонов А. В. Господство на Черном море 1941–1944 гг.

А. В. Платонов, будучи профессором Военно-морской академии, просто обязан быть политкорректным. Но и вышесказанного достаточно, чтобы понять, какая «каша» была в головах наших адмиралов в 1937–1941 гг.

На мой взгляд, в авианосцах на Балтике, Черном море и Севере не было никакой необходимости. А вот линкоры с 406-мм артиллерией на Черном море были крайне необходимы для высадки десантов и поддержки приморских флангов Красной армии.

Формально на бумаге все наши флоты имели достаточное истребительное прикрытие. Так, к 22 июня 1941 г. на Черном море в составе морской авиации имелось 624 самолета, из них 346 истребителей. Много это или мало? Для сравнения, во всей польской авиации к 1 августа 1939 г. состоял 771 самолет, из которых 280 – истребители, то есть в составе Черноморского флота было в 1,2 раза больше истребителей, чем в Польше.

Но, увы, подавляющее большинство самолетов Черноморского флота были устаревших типов – И-15, И-16 и И-153. Главное, все без исключения истребители нашей морской авиации были в состоянии только оборонять свои военно-морские базы и подступы к ним.

Действовать у Варны, Босфора и Синопа они физически не могли. Это означает, что на 80 % акватории Черного моря наши бомбардировщики, надводные корабли и подводные лодки оставались без прикрытия.

Вполне можно понять увлечение командования ВВС легкими скоростными и маневренными истребителями. Именно такие машины могли противостоять основному германскому истребителю Ме-109. Большой радиус действия не нужен фронтовым истребителям, а избыточный запас топлива ухудшает их летные характеристики. Наконец, легкие деревянные истребители крайне дешевы и достаточно просты в производстве.

А вот флоту нужны были дальние истребители. Причем самое интересное, что такие самолеты были созданы отечественным авиапромом.

Так, еще осенью 1938 г. Н. П. Поликарпов в инициативном (!) порядке приступил к работе по созданию двухмоторного тяжелого истребителя сопровождения ТИС-А. Однако командование ВВС отнеслось к этому проекту весьма прохладно, и опытный образец ТИС-А поднялся в первый полет лишь весной 1941 г., а затем работам стали уделять еще меньше внимания. В итоге в 1943 г. работы по ТИС-А и вовсе прекратились.

Между тем у ТИС-А скорость 515–535 км/ч, вооружение: 2–20-мм пушки ШВАК и 6–7,62-мм пулеметов ШКАС.

А сейчас я сделаю маленькое лирическое отступление. В нескольких местах книги автор вынужден останавливаться на чисто технических моментах. Но без них большинство утверждений автора покажутся читателям фантастикой, а то, еще хуже, злопыхательством и клеветой на советских военачальников.

А теперь продолжим рассказ о машинах, которые могли бы стать вполне нормальными морскими дальними истребителями. 11 мая 1938 г. совершил первый полет двухмоторный воздушный истребитель танков ВиТ-2, также конструкции Поликарпова. Он нес весьма мощное вооружение: 2–37-мм, 4–20-мм пушки и 2–7,62-мм пулемета ШКАС. Скорость истребителя была вполне терпимой – 513 км/ч, но планировалось ее увеличить до 600 км/ч. Однако в серию эта машина не пошла.

Зато одномоторный двухместный легкий бомбардировщик Су-2 запустили в серию в 1940 г., и к 1 января 1942 г. было выпущено свыше 500 машин. Взлетный вес самолета – 4150 кг, скорость – 512 км/ч, полезная нагрузка – 1180 кг. Замечу, что в первые месяцы войны Су-2 применялся на фронтах и как одноместный истребитель.

Небольшими сериями были выпущены и два двухмоторных легких бомбардировщика конструкции Яковлева: Як-2 и Як-4 (ББ-22). Всего в 1940–1941 гг. выпустили 111 самолетов Як-2 и 90 – Як-4.

Легкие бомбардировщики Су-2, Як-2 и Як-4 в частях использовались крайне бесполово и в основном не по назначению. Поскольку их силуэты и данные были засекречены, их довольно часто сбивали свои же летчики и зенитчики.

Между тем эти машины можно было легко переоборудовать в дальние истребители, а без бомб и устройств для их сбрасывания летные тактико-технические характеристики самолетов существенно возрастали. На Черном море их задачей было не драться с Ме-109, а охранять наши боевые корабли и транспорты. Не надо забывать, что своевременное уничтожение разведчика – какого-нибудь тихоходного германского или румынского гидросамолета – обеспечивало безопасный проход наших кораблей.

При налете целью наших дальних истребителей были бомбардировщики Хе-111 и пикировщики Ю-87, прозванные «лаптежниками» за неубирающиеся шасси.

В 1939 г. в системе НКВД создали Особое техническое бюро (ОТБ). К осени 1939 г. в составе ОТБ было 4 отдельных конструкторских бюро, которыми руководили В. М. Петляков, В. М. Мясищев, А. Н. Туполев и Д. Л. Томашевич. Все четверо были заключенными, арестованными в 1937–1938 гг. Каждое КБ проектировало и строило свой самолет под общим обозначением «СТО» (или «100» – Спецтехотдел) и далее по порядку номеров. Петляков строил самолет «100», Мясищев – «102», Туполев – «103», Томашевич – «110».

Первым заданием КБ Петлякова стал проект высотного скоростного двухместного истребителя-перехватчика с двумя двигателями М-105, с герметической кабиной, с новой конструкцией и новой технологией. Его сначала называли «Сто», а позже заменили буквы цифрами – «100».

Двухместный истребитель «100» должен был иметь взлетный вес 7260 кг, максимальную скорость на высоте 10 км – 630 км/ч, практический потолок 12,2 км и дальность полета 1500 км.

Первый полет самолета «100» состоялся в апреле 1940 г., пилотировал самолет П. М. Стефановский. Все последующие полеты прошли благополучно. На Первомайском параде над Красной площадью была сделана горка с выпущенным шасси.

Однако после визита советской делегации в Германию и ознакомления с немецкой техникой нашлись умники, доказывавшие руководству, что двухмоторный истребитель нам не нужен. И это когда во всех странах мира – в Германии, Англии и США – ученые работали над созданием двухмоторных дальних истребителей, незаменимых для сопровождения своих бомбардировщиков, для ночной ПВО, для обороны кораблей в море и т. д.

У нас в последующие десятилетия выпустят десятки книг и тысячи статей, посвященных отечественной авиации 1930–1940-х годов. В них авторы даже спорят о числе заклепок, но почему-то никто до сих пор не назвал поименно дураков или вредителей, лишивших нас тяжелых истребителей. Речь идет не только о машине Петлякова, в СССР было еще несколько проектов дальних истребителей.

В итоге руководство ВВС дало указание КБ Петлякова переделать самолет «100» в трехместный планирующий бомбардировщик. Срок был дан... полтора месяца. Петляков в течение нескольких дней сделал макет.

А 25 июля 1940 г. были освобождены из заключения сразу два КБ – В. М. Петлякова и В. М. Мясищева. Оба ОКБ были переданы из НКВД в Минавиапром.

Новый пикирующий бомбардировщик получил название Пе-2. К испытаниям первых серийных Пе-2 приступили поздней осенью 1940 г. А в январе 1941 г. Петляков за Пе-2 был удостоен Сталинской премии 1-й степени. За годы войны наша промышленность выпустила 11 427 пикирующих бомбардировщиков Пе-2.

И только 2 августа 1941 г. вышло постановление ГКО о возобновлении работ над истребителем Петлякова. Переделка бомбардировщика Пе-2 в истребитель Пе-3 много времени не заняла, и уже к 25 августа 1941 г. завод № 30 собрал первую пятерку Пе-3. Всего за август

и сентябрь завод изготовил 114 двухмоторных истребителей, а до конца 1941 г. всего было изготовлено 196 машин Пе-3 и в 1942 г. – еще 121 самолет. (Сх. 2)

Однако сухопутные войска сразу забрали все истребители Пе-3 себе (Черноморский флот осенью 1941 г. их и не просил). Пе-3 использовались как обыкновенные фронтовые истребители, как штурмовики, для сопровождения пассажирских самолетов с VIP-персонами и т. д. Короче, их использовали везде, кроме их основного назначения.

1 марта 1942 г. 95-й истребительный авиаполк, оснащенный Пе-3, наконец-то передали морякам. Но, увы, не Черноморскому, а Северному флоту.

Мудрые историки авиации пишут: «Сосредоточение Пе-3 на Северном флоте должно было усилить истребительное прикрытие проводки союзных конвоев»¹⁰.

Но почему на Север нельзя было пригласить для этой цели дальние истребители союзников? Ведь и истребители, и торпедоносцы, и даже стратегические бомбардировщики «Ланкастер» подолгу гостили на аэродромах Кольского полуострова.

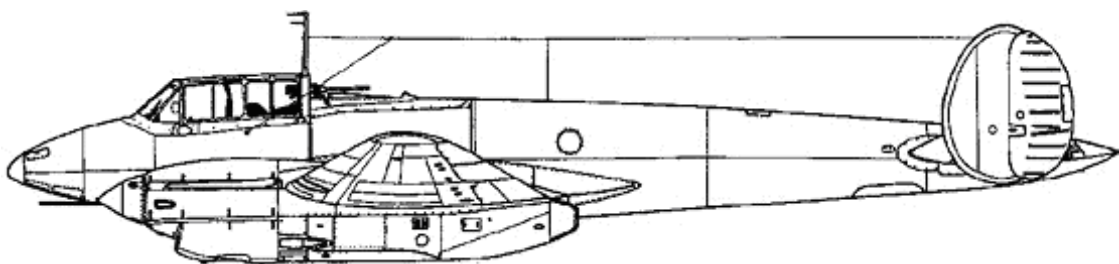


Схема 2. Дальний истребитель Пе-3

Лишь несколько штук (!) Пе-3, переоборудованные в разведчики, летом 1942 г. попали на Черное море.

На 22 июля 1942 г. в составе 27-й разведывательной эскадрильи имелся один Пе-3, а к 22 декабря того же года – три Пе-3. И все в варианте разведчика. В. Котельников пишет: «23 сентября 1942 г. два Пе-3 дрались над идущими в Крым транспортами с четырьмя Vf 109. Один Пе-3 с раненым летчиком сел на кавказском побережье, второй упал в море; его экипаж спасли. Один “мессершмитт” тоже сбили»¹¹.

Возникает лишь один вопрос, зачем наши транспорты с Кавказа ходили в Крым в сентябре 1942 г.? Сдаваться немцам? Ну а насчет начала 1943 г. процитирую секретную «Хронику Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре» за 1 января 1943 г.: «Самолет Пе-3 (27 аэ) летал на разведку неприятельских судов в портах Керченского полуострова»¹².

Итак, к 22 июня 1941 г. корабли, бомбардировщики и разведчики Черноморского флота должны были действовать без прикрытия истребителей, которые были способны лишь защищать свои военно-морские базы. Но и тогда можно было найти выход из положения, закупив в Англии 100–150 дальних истребителей. Лучшее всего для этого подходил двухмоторный истребитель «Бофайтер», вооруженный четырьмя 20-мм пушками и шестью 7,7-мм пулеметами. Он серийно производился с лета 1940 г., а в конце 1940 г. был оснащен РЛС.

¹⁰ Котельников В. Тяжелые истребители Петлякова – «100» / Пе-3 / Пе-3бис // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. № 5–6/1998. С. 17.

¹¹ Котельников В. Указ. соч. С. 18.

¹² Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 4. М.: Воениздат, 1948. С. 7.

На худой конец, мог сойти и двухмоторный истребитель «Блейнхейм IVF», имевший такое же вооружение и серийно выпускавшийся с 1938 г. Он тоже в конце 1940 г. был оснащен РСЛ.

Сотни таких машин англичане поставили бы уже к концу 1941 г. Причем для этого не требовалось их везти в трюмах транспортов северных конвоев. Оба типа истребителей могли без проблем перелететь с британских авиабаз в Сирии и Ираке на советские аэродромы в Закавказье, а оттуда – один перелет до Севастополя.

Как видим, причины отсутствия дальних истребителей на Черном море чисто субъективные. С 1960-х годов у нас вошло в моду охаивать политическое руководство страны и одновременно превозносить наших сухопутных и морских стратегов типа Жукова, Кузнецова, Октябрьского и др. Возникает риторический вопрос: кто виноват в отсутствии дальних истребителей на Черном море? Сталин? Берия? Молотов? Или Кузнецов, Октябрьский, члены Военного совета Черноморского флота, командование авиацией Черноморского флота и т. д.? Все они по долгу службы задолго до начала войны были обязаны бомбить донесениями и служебными записками наркома обороны и самого Сталина. Увы, увы...

Вместе с флотским начальством вину за отсутствие дальних истребителей на Черноморском флоте разделяет и командование ВВС. Любопытно, что в 1942 г. США и Англия доставили в СССР образцы новейших тяжелых истребителей «Мустанг Р-51», «Тандерболт» и «Москито». У нас их испытали в НИИ ВВС и выдали заключение, что машины такого класса советским вооруженным силам не нужны.

И в заключение маленькая деталь. Во Второй мировой войне, в отличие от германских и союзных истребителей, советские истребители не имели подвесных топливных баков. Особенно активно против подвесных баков выступало руководство НИИ ВВС и знаменитый авиаконструктор А. С. Яковлев. Исключение представляли некоторые истребители, полученные по ленд-лизу, как, например, «Аэрокобра».

Какие возможности давали истребителю сбрасываемые подвесные баки, можно проиллюстрировать на полете Рудольфа Гесса – заместителя Гитлера в национал-социалистической партии. 10 мая 1941 г. его Me-110 стартовал в городе Аусберге недалеко от австрийской границы и долетел до Шотландии. По прямой это около 1,4 тыс. км, но Гесс летел по сложному маршруту, обходя зоны наиболее сильных ПВО как Германии, так и Англии.

Глава 2. Сон разума рождает чудовищ

В XIX – начале XX века было несколько случаев, когда русские адмиралы обращались к царю и в МИД с просьбой определить вероятных противников и предполагаемые районы боевых действий.

Вроде бы и советских адмиралов должны были интересовать подобные вопросы. И если в 1925–1932 гг. можно было пусть теоретически предположить нападение английского и французского флота на Балтике и Черном море, то после 1933 г. такая вероятность полностью отпала.

Советская пресса постоянно трубила о сговоре англо-французских империалистов с Гитлером и Муссолини, но и политики, и адмиралы должны были понимать элементарные вещи. Так, Англия и Франция желали любой ценой сохранить «санитарный кордон» между Россией и Германией, состоявший из Финляндии, прибалтийских лимитрофов¹³, Польши, Чехословакии и Румынии. Не будем забывать, что все эти «кордонные гособразования» были созданы на землях, которые до 1914 г. веками принадлежали русским и немцам. В свою очередь Германия и СССР были жизненно заинтересованы в ликвидации «санитарного кордона».

Натравить Германию на СССР и помогать ей было самоубийством для Англии и Франции. Представим на секунду, что германским войскам в 1935–1939 гг. удалось разгромить Красную армию и заключить мир с СССР, подобный Брестскому. Тогда вся Центральная и Восточная Европа оказалась бы в составе рейха, вне зависимости от политических «вывесок» над этими территориями.

Уже в середине 1930-х годов стало ясно, что для СССР возможны два варианта участия в Европейской войне. Первый – с Англией и Францией против Германии, а второй – в союзе с Германией против Англии и Франции.

Во втором варианте «санитарный кордон» рухнул бы за месяц-два, затем капитулировала бы Франция, а капитуляция Англии стала бы вопросом времени. Описание дальнейшего хода событий я предоставлю авторам модных ныне фэнтези.

А мне интересно лишь Черное море, и тут во втором варианте главной задачей Черноморского флота было занятие Босфора, для чего требовалось истребительное авиационное прикрытие, большие килевые торпедные катера, мониторы, малые быстроходные канонерские лодки, десантные суда и т. д., то есть то, чего не было в составе Черноморского флота.

Ну а в первом варианте на Черном море происходило бы то, что случилось в июне 1941 г., то есть Германия с Румынией или, возможно, с Болгарией выступили бы против СССР. И опять же Черноморскому флоту потребовалось все то, чего у него не было.

И ни в одном из этих вариантов не предвиделся ввод крупных надводных кораблей нечерноморских держав.

Казалось бы, следовало немедленно менять всю морскую доктрину, так как появление сильного противника на Черном море исключалось, а флоты Турции и Румынии ничего серьезного из себя не представляли. Но, увы, наши адмиралы придумали себе новую страшилку – итальянский флот.

Советское руководство ввела в заблуждение пропаганда итальянской военной мощи. К примеру, значительная часть мировых авиационных рекордов принадлежала Италии. Самые быстроходные в мире крейсера и эсминцы состояли в итальянском флоте.

¹³ Название «лимитрофы» произошло от латинского слова «лимитрофус» (пограничный, питающий). В Западной Европе самостийные государства, созданные на территории бывшей Российской империи, окрестили лимитрофами, по аналогии с государственными образованиями по краям Римской империи.

К июню 1940 г. итальянский флот имел в своем составе два современных линкора «Литторио» и «Витторио Венето» (полное водоизмещение 45 тыс. т, главный калибр – девять 380/50 мм/клб пушек); а также четыре линкора времен Первой мировой войны, прошедших модернизацию в 1930-х годах. Их полное водоизмещение составляло 29 тыс. т, а вооружение: десять 320/43,8 мм/клб пушек.

Кроме того, итальянские ВМС имели 8 тяжелых и 12 легких крейсеров, 70 подводных лодок и сотни других кораблей.

Другой стороной медали была навязчивая итальянская идея оккупации Крыма. Советские лидеры хорошо знали историю и вполне могли предположить, что король Виктор Эммануил III решит пойти по стопам своего деда.

Но существовали еще более весомые контраргументы, о которых не могло не знать советское руководство. Итальянцы действительно имели первоклассные боевые корабли и самолеты, но они... не умели воевать. В годы Первой мировой войны ходил анекдот: «Бог пожалел австро-венгерскую армию, которую били все, кому не лень, и, чтобы исправить несправедливость, создал итальянскую армию». В годы Второй мировой войны германские генералы тешились другим анекдотом, где инженеры представляют новый тип танка итальянскому генералу: «Танк имеет пять скоростей назад и одну – вперед». Генерал: «А зачем вперед?» Инженер: «А вдруг враг зайдет с тыла?!»

12 ноября 1940 г. устаревшие английские бипланы «Суодфиш» торпедировали в порту Торонто итальянские линкоры «Литторио», «Андреа Дориа» и «Конте де Кавур», причем последний итальянцы не сумели ввести в строй до самого конца войны. А в марте 1941 г. в сражении у мыса Матапан англичане потопили новейшие крейсера «Заре», «Пола» и «Фиуме», а линкор «Витторио Венето» был серьезно поврежден и едва дотянул до берега. Модернизация же старого линкора «Андреа Дориа» еще не была закончена.

К 22 июня 1941 г. погибли тяжелый крейсер «Сан Джоржио», легкие крейсера «Армандо Диас» и «Бартоломео Колеони». Из 70 подводных лодок к 22 июня 1941 г. англичане потопили 19, а еще 15 действовали в Атлантике.

В итоге к июню 1941 г. итальянский флот с большим трудом удерживал свои коммуникации с Ливией. Бенито Муссолини страдал язвой желудка, но когда его жена Рашель спросила, почему он морщится и хлопает себя по животу, Муссолини ответил: «Я страдаю от нападений на наши африканские конвои»¹⁴.

Дело дошло до обстрелов британскими линкорами Генуи и других итальянских городов.

Оставшиеся в строю итальянские линкоры и крейсера боялись даже атаковать британские конвои, регулярно пересекавшие Средиземное море от Гибралтара до Александрии и Порт-Саида.

В такой ситуации посылка итальянского флота в Черное море стала бы катастрофой для Италии и лично для Бенито Муссолини. Для этого нужно было пожертвовать итальянской армией в Африке и оставить без защиты итальянское побережье. Я уж не говорю о катастрофической нехватке топлива у итальянского флота летом 1941 г.

Наконец, англичане вряд ли упустили бы шанс уничтожить итальянский флот на пути в Дарданеллы. В Черном море у турок не было мест базирования для большого флота, да и порты Стамбул и Измир не имели достаточно хорошей ПВО.

С другой стороны, турецкое правительство смертельно боялось вовлечения страны в войну. В Стамбуле хорошо помнили уроки Первой мировой войны и понимали, что вступление в войну раз и навсегда лишит страну контроля над Проливами, а то и вообще положит конец существованию турецкого государства.

¹⁴ Колье Р. Дуче! Взлет и падение Бенито Муссолини. М.: Центрполиграф, 2001. С. 223.

Основатель Турецкой республики Кемаль Ататюрк сделал внешнеполитической доктриной Турции полный нейтралитет. Он хотел, чтобы Турцию называли «Швейцарией Ближнего Востока». После смерти Кемаля в 1938 г. его ученик и наследник Исмет Иненю (президент Турции с 1938 по 1950 год) придерживался политики своего учителя. Другой вопрос, что турки были готовы и «невинность соблюсти, и капитал приобрести», то есть закрыть глаза на небольшие, по их мнению, нарушения нейтралитета.

Кстати, появления итальянского флота на Черном море не хотела... Германия. Да, да, именно Германия! Современные историки смотрят на события 1941 г. сквозь призму победы 1945 г. А тогда и Гитлер, и руководители других европейских государств мыслили совсем иными категориями. По их мнению, заключение общеевропейского мира должно было произойти если не в 1941 г., то, по крайней мере, в 1942 г. Причем Гитлер уже в июне 1941 г. всерьез был озабочен, как ограничить захватнические планы Муссолини. По этой причине немцы не дали Италии оккупационной зоны во Франции и категорически отказались передать ей хотя бы часть французского средиземноморского флота.

Дуче несколько раз затевал с фюрером разговор о Крыме и каждый раз получал резкий отказ. Гитлера приводила в бешенство сама мысль, что кто-то посягает на «зону отдыха арийцев». 24 июня 1941 г. фюрер истерично кричал собравшимся генералам: «Я никогда не допущу в Крым итальянцев!» Вечером начальник генштаба генерал Гальдер занес его слова в свой дневник.

Возникает резонный вопрос – почему же эти факторы не были приняты во внимание советским руководством? Дело в том, что в 30–90-х годах XX века советская разведка, бесспорно, являлась лучшей в мире. В 1939–1941 гг. Берия и Сталин знали практически все секреты Гитлера и Муссолини. Тот же план «Барбаросса» за несколько недель до войны стал известен Берии во всех деталях. Но, увы, информация, добытая разведкой, не спускалась ниже членов Политбюро, начальника генштаба и других высших руководителей. Сложилась совершенно фантастическая по глупости ситуация. Гитлер и его окружение в плане «Барбаросса» почти не предусматривали участия германского ВМФ. Ни планом «Барбаросса», ни другими предвоенными документами не предполагалась даже посылка немецких военных судов в Черное море.

В нашем генштабе знали о плане «Барбаросса» и разрабатывали ответные планы по разгрому в течение 10–15 дней германских армий на территории Польши и Чехословакии. Причем в наших планах о Черноморском флоте говорилось вскользь.

Именно в апреле 1941 г. нарком обороны маршал С. К. Тимошенко и начальник генштаба генерал армии Г. К. Жуков направляют директиву командующему войсками Западного особого военного округа генерал-полковнику Д. Г. Павлову. Так, к примеру, 5-й армии со штабом в Ковеле ставилась задача форсировать Буг и на третий день войны овладеть городом Люблин, а на десятый день выйти с главными силами к Висле. 4-я армия должна была на третий день войны взять Седлец, а на пятый день овладеть переправами через Вислу, и т. д., и т. п.

А вот Черноморскому флоту ставились весьма скромные задачи. Так, в августе 1940 г. маршал Тимошенко и тогдашний начальник генштаба Б. М. Шапошников направили Сталину и Молотову записку о развертывании вооруженных сил СССР. Там от Черноморского флота требовалось:

- «а) постановкой минных полей, действиями подводных лодок и авиации затруднить проход неприятельскому флоту в Черное море;
- б) активными действиями Черноморского флота уничтожить прорвавшийся в Черное море флот противника;
- в) активно оборонять наши берега от прорвавшегося в Черное море надводного флота вероятных противников;

г) не допускать высадки десантов на берега Черноморского побережья в Крыму и на Кавказе;

д) активными действиями, и прежде всего авиации, постановкой мин с воздуха вести постоянную борьбу с морским флотом противника и особенно в Мраморном море;

е) прочно обеспечивать с моря фланг Юго-Западного фронта;

ж) в случае выступления Румынии уничтожить румынский флот и прервать ее морские сообщения;

з) в случае выступления Турции нанести поражения ее флоту, прервать здесь ее морские сообщения, разрушить гавань Трапезунд»¹⁵.

Еще ранее было сказано: «Итальянский флот свои основные действия будет иметь в Черном море».

Последняя фраза была ключевой. Сталин, Тимошенко, Шапошников и Жуков допустили серьезную стратегическую ошибку, переоценив возможности Италии.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, его окружение, а также командование Черноморского флота восприняли эту директиву как указание действовать по старому шаблону, только вместо действительно мощных противников – британского и французского флотов – супостатом был обозначен полуразбитый итальянский флот. Вот бы посмеялись дуче и его адмиралы, даже во сне не видевшие в 1941 г. ввода королевского флота в Черное море, как они напугали наших адмиралов!

В мае 1941 г. наших стратегов не на шутку испугали германские парашютисты. К середине мая 1941 г. на острове Крит, занимавшем стратегическое положение в Восточном Средиземноморье, англичане сосредоточили 32 тысячи солдат¹⁶, не считая нескольких тысяч греков.

В районе Крита крейсировала большая английская эскадра. Военных кораблей на Средиземном море Германия не имела, если не считать нескольких подводных лодок. А итальянские надводные корабли вообще за всю войну ни разу так далеко от родных берегов не хаживали. И тут командование люфтваффе принимает революционное решение – захватить Крит с воздуха.

Утром 20 мая 1941 г. началась операция «Меркурий» – выброска германских парашютистов. Британскому флоту удалось вывезти лишь около 14,5 тыс. человек¹⁷.

Безусловно, операция «Меркурий» и на сегодняшний день является самой крупной операцией ВДВ, причем действовавших без участия других родов войск.

Геббельс не отказал себе в удовольствии создать пропагандистский фильм, прославлявший люфтваффе и парашютистов. Его немедленно запустили в прокат как в Германии, так и в нейтральных странах. У нас, естественно, фильм народу не показывали, зато в Москве собрали генералов и адмиралов и прокрутили им ролик Геббельса, где небо закрывают десятки транспортных самолетов Ю-52, а затем бравые парашютисты берут в плен толпы англичан.

Я сам несколько раз просматривал сей фильм и не могу понять, как наши генералы не узрели, что конструкция германских парашютов не допускает управления ими, что приводит к многочисленным травмам. Парашютисты приземлялись безоружными, в лучшем случае с пистолетом и ножом. Винтовки, автоматы и пулеметы, не говоря уж о тяжелом вооружении, сбрасывались на отдельных парашютах. А поскольку парашюты были неуправляемыми, то десантники часто оказывались в сотнях метров от своего личного оружия. На заднем плане за

¹⁵ Россия. XX век. Документы. 1941 год /Сост. Л. Е. Решин и др. М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Кн. 1. С. 190.

¹⁶ По другим сведениям, их было 28 тысяч. Кроме собственно англичан там находились элитные части из Австралии и Новой Зеландии, только что прибывшие на театр боевых действий.

¹⁷ Это по британским данным (*Ричардс Д., Сондерс Х.* Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). М.: Воениздат, 1963. С. 212). На самом деле англичане, видимо, сшельмовали и записали в число эвакуированных греков и гражданских лиц.

веселыми парашютистами видны обломки многочисленных самолетов, совсем не похожих на «гладиаторы» и «харрикейны», а весьма схожих с трехмоторными Ю-52.

На самом деле на Крите погибло более половины транспортных самолетов, которыми располагала Германия, а германские ВДВ на много месяцев стали небоеспособными.

Но наших генералов охватил ужас! Они решили, что злодеи-фашисты не сегодня завтра сделают то же с Крымом. Срочно полетели указания готовить Крым к отражению воздушного десанта супостатов.

По военным планам 1939–1940 гг. противодесантная оборона Крыма должна была осуществляться силами 156-й стрелковой дивизии. Побережье от Одессы до поселка Каланчак, расположенного в 25 км северо-западнее Перекопа, обороняла 46-я стрелковая дивизия, а Кавказское побережье от Керчи до Сухуми защищала 157-я стрелковая дивизия. За оборону Севастопольского и Керченского укрепленных районов отвечало командование Черноморского флота.

Немедленно после Критской операции в Симферополь с Северного Кавказа было передислоцировано Управление отдельного 9-го стрелкового корпуса. Вместе с Управлением с Кавказа прибыли 106-я стрелковая дивизия, 32-я кавалерийская дивизия, 73-й отдельный батальон связи и 19-й отдельный саперный батальон. Эти части вместе со 156-й стрелковой дивизией вошли в состав корпуса, которым командовал участник Испанской войны П. И. Батов. 106-я стрелковая дивизия должна была оборонять район Евпатории, 156-я – район Феодосии и 32-я кавалерийская дивизия находилась в резерве в районе Симферополя. В 9-м корпусе начались учения по противодесантной обороне, но теперь основное внимание уделялось не морскому, а воздушному десанту.

Как уже говорилось, после Крита германские парашютно-десантные части и военная транспортная авиация лишь через много месяцев могли быть доведены до прежнего уровня, и ни о каком воздушном десанте в Крым не могло идти и речи. Да если и теоретически предположить, что к 22 июня 1941 г. немцам удалось бы восстановить мощь своих воздушно-десантных войск, то все равно любой десант в Крым был бы полностью уничтожен. Русский солдат, как показала война, не англичанин и просто так сдаваться не станет. А при необходимости в Крым в июне 1941 г. через Перекоп и морем из Одесского военного округа и Кавказа за считанные дни можно было перебросить 10, 20, 30, а то и больше стрелковых, моторизованных и танковых дивизий.

Так что боязнь воздушного десанта у нашего начальства граничила с умственным расстройством. Зато уж после войны нашлись борзописцы, вдоволь поиздевавшиеся над германскими парашютистами. У них инвалид старшина Васьков с пятью девицами будет уничтожать зараз сорок и более десантников.

Меня могут попрекнуть, что, мол, хорошо судить адмиралов и генералов задним числом, то есть зная, что произошло потом. Увы, все наоборот. Это мы, спустя 92 и 90 лет, можем не помнить, как брали Крым кайзеровские войска в 1918 г. и Красная армия в 1920 г. А адмиралы и генералы должны были помнить, что было, соответственно, 23 и 21 год назад, то есть уже при их жизни.

Увы, уроки истории не пошли впрок нашим военным. Представим на секунду, если бы на Перекопе была создана линия бетонных укреплений, как мог бы измениться ход войны на Черном море. Но, увы, до 22 июня 1941 г. никаких укреплений на перешейке не делалось.

С 1929 г. по 1941 г. в СССР были приняты три системы артиллерийского вооружения. Все системы были разработаны достаточно грамотно. Но руководство Артуправления регулярно срывало все пункты создания систем навесного огня. Неоднократно включавшиеся в план 122-мм полевые мортиры, 152-мм дивизионные мортиры и 203-мм корпусные мортиры так и не были приняты на вооружение. Надо ли говорить о том, какую роль они могли сыграть в боях на пересеченной местности в районе Севастополя.

Глава 3. Черноморский флот и его противники

В июне 1941 г. командование Черноморского флота предприняло ряд мероприятий по указанию наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова. Так, в начале июня дополнительно к дозорам, которые несли корабли у военно-морских баз, был установлен противолодочный дозор на подходах к Керченскому проливу. В поддержке дозора находились два торпедных катера и три гидросамолета. 9 июня в проливе были поставлены противолодочные сети. С учетом глубин Азовского моря и Керченского пролива с равным эффектом можно было ставить противолодочные сети в украинской степи. Для усиления обороны района Батуми туда перебазировались эсминцы «Фрунзе» и «Дзержинский».

14 июня 1941 г. начались большие общевфлотские учения в северо-западном районе Черного моря совместно с войсками Одесского военного округа. Время их проведения было необычным. Много лет подряд такие большие учения проводились осенью. Они завершали собой летний период боевой подготовки кораблей Черноморского флота.

Заблаговременно с 11 июня в море были развернуты подводные лодки Л-5, С-33, Щ-205, Щ-206, Щ-209, Щ-210. Для проведения учений Черноморского флота 10 июня в состав флота были мобилизованы шесть гражданских судов. В ходе учений войска Одесского военного округа, как ранее войска Северо-Кавказского и Закавказского военных округов, отрабатывали противодействие вражеским десантам.

Для участия в учениях на Черноморский флот из Москвы прибыл начальник Главного морского штаба адмирал И. С. Исаков.

Наряду с проведением артиллерийских и торпедных стрельб постановкой минных заграждений план учения предусматривал высадку десанта на западное побережье Крыма и поддержку его артиллерийским огнем. Флот «синих» (им командовал Л. А. Владимирский) перед высадкой должен был форсировать оборонительное минное заграждение у побережья «красных». В артиллерийской поддержке участвовали крейсера «Красный Кавказ» и «Червона Украина», которые, кроме того, перевозили десантные части. На второй день учения в одесском порту началась погрузка на транспорты и боевые корабли 150-й стрелковой дивизии. Десант был успешно высажен, учения продолжались по плану и закончились 18 июня за три дня до начала войны. Корабли возвратились в Севастополь. Начальник Главного морского штаба адмирал И. С. Исаков объявил руководству учением, что задерживаться дольше не может, и сразу же убыл в Москву, возложив разбор учения на Ф. С. Октябрьского.

К 22 июня 1941 г. корабли Черноморского флота дислоцировались следующим образом. В Севастополе базировались:

эскадра в составе: линейного корабля «Парижская Коммуна», бригады крейсеров (крейсера «Красный Кавказ», «Червона Украина», «Красный Крым») и Отряда легких сил (крейсера «Ворошилов», «Молотов», лидеры «Москва» и «Харьков», эсминцы «Бойкий», «Быстрый», «Безупречный», «Беспощадный», «Бодрый», «Смышленный», «Сообразительный», «Незаможник» и «Шаумян»);

1-я бригада подводных лодок (13 подводных лодок, находившихся в строю): Л-5, Д-5, С-31, С-32, С-33, С-34, Щ-204, Щ-205, Щ-206, Щ-208, Щ-209, Щ-210, Щ-211;

2-я бригада подводных лодок (8 подводных лодок, находившихся в строю): М-31, М-32, М-33, М-34, М-35, М-36, М-58, М-62; в ремонте М-59, М-60, А-1, А-2, А-3, А-5;

1-я бригада торпедных катеров (в числе которых имелось 10 катеров Г-5 «волнового управления», которые должны были наводиться на противника с самолетов МБР-2), бригада траления, сторожевые корабли и катера охраны водного района (ОВР) Главной базы. В текущем ремонте (на заводе № 201): крейсер «Красный Крым», эсминец «Железняков»; подводные лодки Л-4 и Щ-207.

В капитальном ремонте подводные лодки Л-6, Д-4 и Д-6. Проходили заводские испытания подводные лодки Л-24 и Щ-216. Достаивались эсминцы «Способный» и «Совершенный».

В Одессе базировались: дивизион канонерских лодок в составе: «Красный Аджаристан», «Красная Армения», «Красная Грузия», а также старый крейсер «Коминтерн» (бывший «Кагул»).

На порт Очаков базировалась 2-я бригада торпедных катеров.

На военно-морскую базу Новороссийск базировались:

Корабли ОВР, 10-й отдельный учебный дивизион подводных лодок (7 единиц, из которых в строю в Новороссийске подводные лодки Щ-201 и М-52; подводная лодка Щ-202 – в Феодосии на испытании торпед; подводные лодки Щ-203, М-51 и М-55 – в различных видах ремонта в Севастополе, и подводная лодка М-54 – в среднем ремонте в Херсоне).

В военно-морской базе Поти находились: подводная лодка А-4 из состава 6-го дивизиона подводных лодок 2-й бригады подводных лодок, базировавшегося на Поти (остальные четыре подводные лодки находились на ремонте в Севастополе).

На военно-морскую базу Батуми базировались: эскадренные миноносцы «Фрунзе» и «Дзержинский», временно выведенные из состава эскадры и приданные ВМБ Батуми.

На ремонте в Николаеве находились: лидер «Ташкент» (на нем производилась замена вооружения: щитовые установки Б-13 заменяли на башенные Б-2ЛМ, а 45-мм пушки 21К – на автоматы 70К), эсминец «Бдительный», канонерская лодка «Красная Абхазия» и подводные лодки Щ-212, Щ-213, Щ-214 и Щ-215.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.