

БИБЛИОТЕКА ОФИЦЕРА ВМФ



выпуск

14

ИЗ БОЕВОГО ОПЫТА
**ДЕСАНТНЫХ
ОПЕРАЦИЙ**

издательство
ВМФ СССР
1944

БИБЛИОТЕКА ОФИЦЕРА ВМФ

783
618

БР95-кш1

ИЗ БОЕВОГО ОПЫТА
ДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЙ



УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННО-МОРСКОГО ИЗДАТЕЛЬСТВА
НКВМФ СОЮЗА ССР

Москва 1944 Ленинград

Содержание

	<i>Стр.</i>
Герой Советского Союза капитан-лейтенант В. Ботылев. Подготовка к операции . . .	3
Герой Советского Союза майор Н. Беляков. Первый бросок морского десанта	12
Капитан 3-го ранга Н. Елисеенко. Штурманское обеспечение десантной операции . .	20
Инженер-капитан 1-го ранга Н. Цветков. Некоторые вопросы связи в десантных операциях	28
Майор А. Кожухов. Авиация при захвате укрепленных районов побережья	46
Инженер-капитан 3-го ранга К. Гордейчик. Применение дымов в десантной операции . .	55
Майор медицинской службы З. Фирсов. Медицинское обеспечение десантной операции	61
Капитан В. Кудряков. Политическая подготовка десантной операции	70
Капитан-лейтенант М. Степанов. Питание морского десанта	76
Ст. лейтенант С. Флейшер. Об инициативе командира катера при высадке десанта . . .	84
Ст. лейтенант И. Золотов. Маневрирование при высадке десанта	90
Капитан 3-го ранга Б. Александровский. Катера в десантных операциях	96
Контр-адмирал В. Платонов. Осуществление десантной операции	106
Капитан 3-го ранга Д. Глухов. Новороссийский дивизион в десантных операциях	120



66781-44

Герой Советского Союза капитан-лейтенант
В. БОТЫЛЕВ

ПОДГОТОВКА К ОПЕРАЦИИ

Здесь будет рассказано о действиях моего батальона в одной из десантных операций, проведенных на Черном море. Так как конечный успех целиком зависел от предварительной подготовки подразделений, с описания ее и следует начать.

Среди морских пехотинцев батальона многие и раньше участвовали в десантных операциях. Чтобы полностью использовать их опыт, умение воевать в условиях уличного боя, мы опирались на них в боевой подготовке остального личного состава. Главный упор был сделан на учет специфических особенностей ночного десантного боя.

Краснофлотцев обучали прежде всего посадке на катера и высадке с них. Вначале на земле создавалось подобие катера, и на таком макете командиры добивались быстрой и организованной посадки своих подразделений, правильного размещения личного состава и оружия. Опытные десантники помогали молодым, показывали им, как лучше входить

на катер и сходить с него, как держать оружие, чтобы оно не стесняло движений. Затем тренировка была перенесена непосредственно на катера, мотоботы, сейнеры, мотобарказы. Здесь же морские пехотинцы познакомились с экипажами, плавсредств, учились помогать и поддерживать друг друга. Быстроты посадки мы добились очень скоро и затем главное внимание уделяли организованной высадке. Следует учесть, что во время самой операции всегда можно иметь для посадки определенный запас времени. Высадку же нужно производить с максимальной быстротой, так как от этого зависит общий успех операции. В результате тренировок удалось добиться вполне удовлетворительной быстроты высадки всего батальона.

Высадка производилась днем и ночью на необорудованный берег. На тренировках вносились предложения о подсобных приспособлениях, ускоряющих и облегчающих выход с катеров. Одновременно начали отрабатывать взаимодействие подразделений на берегу. И здесь бывалые краснофлотцы и старшины сыграли огромную роль. Они передавали молодым свой опыт, учили их, как нужно действовать, чтобы добиться успеха. В распоряжении батальона было вполне достаточное число десантных плавсредств. Это значительно облегчило подготовку, позволило тренироваться столько, сколько мы на-

ходили нужным. Старшины, участвовавшие ранее в десантных операциях, учили молодых краснофлотцев метко бросать гранаты, пользоваться трофейным оружием и т. д. Общебатальонных учений с посадкой, переходом морем, высадкой и боевым развертыванием на берегу было проведено одиннадцать (дневных и ночных). Перед каждым из них разрабатывались план, схема посадки на плавсредства, маршрут перехода. Каждый командир подразделения получал боевое задание, самостоятельно производил посадку личного состава, погрузку боезапаса, оружия, продовольствия. Одновременно с личным составом батальона тренировались и экипажи плавсредств.

Для одного из ночных учений был избран необорудованный участок берега. Катера не могли подойти к нему ближе 70 м. Морские пехотинцы в полном снаряжении прыгали в воду, броском двигались к берегу и развертывали действия на суше. Каждое подразделение занимало ранее намеченный рубеж. Следует отметить, что учение велось с фактическим использованием оружия. Мы приучали личный состав, особенно молодых, к обстановке подлинного боя за высадку. Не было в подразделении краснофлотца, который не бросил бы нескольких боевых гранат по цели.

Особенное внимание на учениях уделя-

лось связи между командирами подразделений. Главным средством было радио, которое научились использовать не только командиры рот, но и командиры взводов. Одновременно была разработана и проверена на практике таблица ракетных сигналов, которую знал наизусть весь личный состав. Отличная отработка связи во многом предрешила успех операции.

Следует специально остановиться на взаимодействии батальона с кораблями высадки. Я получал боевое задание вместе с командиром подразделения катеров, с которых предстояло высаживаться. Нам было приказано представить в штаб совместно разработанный план посадки личного состава с указанием количества потребных плавсредств и расчетом того, сколько на каком катере будет людей, вооружения, боезапаса. Каждый командир взвода знал, какие для него отводятся плавсредства. Одновременно был намечен порядок движения плавсредств к месту высадки. Походный порядок состоял из катеров-охотников с мотоботами на буксире, которые в свою очередь буксировали мотобарказы. Конечно, вся эта система была объявлена остальному личному составу только в последний момент.

Совместно с командирами плавсредств командиры подразделений морской пехоты изучали район высадки и систему противоде-

сантной обороны противника. Наша разведка установила расположение дотов, дзотов и других огневых точек на берегу. Кроме того, незадолго до операции была проведена офицерская рекогносцировка местности. Офицеры получили возможность лично осмотреть в стереотрубу район предстоящей высадки.

В назначенный срок все плавсредства, отведенные для нашего батальона, были подведены к пристани. Каждый офицер без дополнительных команд вел свое подразделение и производил посадку. Особенное внимание обращалось на размещение вооружения и боезапаса. Сперва грузились станковые пулеметы, противотанковые ружья, а затем ручное оружие. При высадке, наоборот, вначале выходили автоматчики, затем выгружались станковые пулеметы. Вооружение размещалось с таким расчетом, чтобы в любой момент можно было использовать его на переходе морем для отражения атак неприятельских катеров и при подходе к берегу для подавления огневых точек противника.

На переходе строжайше соблюдалась светомаскировка. Все иллюминаторы, люки и щели были задраены. Личный состав был категорически предупрежден о запрещении курить. Соблюдались также радиомолчание. О приходе в исходную точку коротким сигналом известили командование. Сейчас же началась артиллерийская подготовка. В ней

участвовали флотские береговые батареи и артиллерия армейских соединений. Одновременно началась авиационная обработка участка высадки. Мощный огонь артиллерии и особенно гвардейцев-минометчиков воодушевил морских пехотинцев. Противник был физически и морально подавлен и в первый момент подхода плавсредств к берегу почти не обстреливал нас. Правда, затем он открыл довольно сильный огонь.

Высаживались мы на портовые причалы, укрепленные противником. Первые подразделения вышли на берег почти без потерь, так как враг был еще оглушен артиллерийской и авиационной обработкой. Катерам, которые задержались, пришлось преодолеть уже более серьезное противодействие. Это еще раз доказывает необходимость высадки немедленно за огневым валом. Тот, кто не медлит с высадкой, всегда будет иметь мало потерь.

По ряду причин часть подразделений вынуждена была высадиться не в районе, отведенном нашему батальону, а на участках соседних частей. Из-за этого получились «разрывы», особенно опасные в условиях уличного боя. Эти «разрывы» нам удалось заполнить не везде, и в результате одно подразделение батальона попало во вражеское окружение и только в ходе дальнейших боев ему удалось соединиться с нами. Этот пример учит, что надо требовать от командиров плав-

средств высадки подразделений точно в намеченных пунктах. С другой стороны, очень важны инициатива командиров подразделений, их стремление во что бы то ни стало соединиться со своей частью. Именно так действовал в операции младший лейтенант Кириллов. Его подразделение высадилось не там, где было намечено по плану, однако Кириллов очень скоро соединился с батальоном. Для этого ему пришлось прорвать передний край немецкой обороны, выйти в тыл противника и уже оттуда идти на соединение с частью.

Морские пехотинцы высаживались с помощью сходен прямо на причалы и немедленно двигались вперед. Вся кромка берега была густо заминирована немцами. Несмотря на это, потерь мы имели мало. Здесь сказалось еще одно преимущество высадки непосредственно в порту.

В этой операции мы еще раз убедились, как важно в первую же ночь высадки продвинуться как можно дальше, занять возможно большую территорию и прочно закрепиться на ней. С наступлением рассвета продвигаться уже значительно сложнее, так как противник успевает притти в себя и разобратся в обстановке. Особенное значение имеет закрепление флангов, так как немцы обычно стремятся отрезать высадившиеся части от берега и лишить их возможности снаб-

жаться с моря. Подразделения, которые были назначены для обороны прибрежного участка, держались очень стойко. Немцы бросали в контратаки танки, морскую пехоту, но отрезать батальон от берега не смогли.

Даже в том случае, если операция намечается на короткий срок, подразделения должны быть готовы к длительной борьбе. В данном случае мы по плану должны были быстро соединиться с основными силами Красной Армии, а на деле батальону пришлось самостоятельно вести непрерывный бой. Очень хорошо поддерживала нас артиллерия — и морская и армейская. По первому требованию она открыла огонь по указанным целям и помогла нам отразить все немецкие контратаки.

Отлично работала радиосвязь. Она не прерывалась ни на минуту, позволяла мне своевременно информировать командование о всех изменениях обстановки на участке, положении батальона, получать приказания, быть в курсе общего хода операции. Радио обеспечивало взаимодействие с артиллерией и авиацией. Для целеуказания самолетам кроме радио использовались ракеты.

Успешный исход операции доказал, что время и силы, затраченные на подготовку личного состава, не пропали даром. В ночном бою на улицах города подразделения, группы и даже одиночные бойцы действовали

грамотно, уверенно и смело. Особенно проявили себя бывалые десантники. Они были всегда впереди, руководя действиями мелких групп краснофлотцев. Несколько наиболее отличившихся старшин после операции были произведены в офицеры. Большую помощь оказало предварительное изучение трофейного оружия. Когда снабжение батальона затруднилось, морские пехотинцы умело использовали захваченные немецкие пулеметы, гранаты и т. д. Огромное значение имело четкое взаимодействие с артиллерией и авиацией, которое надо в дальнейшем неустанно совершенствовать.

«Красный флот», 1 апреля 1944 г., № 78

Герой Советского Союза майор Н. БЕЛЯКОВ

ПЕРВЫЙ БРОСОК МОРСКОГО ДЕСАНТА

Заметки командира батальона морской пехоты

Высадка десанта на занятый противником берег — сложная и ответственная операция, требующая не только смелости и отваги, но и в первую очередь организованности, высокой воинской выучки и дисциплины. Успех зависит от тщательной, всесторонней подготовки офицерского и рядового состава, их натренированности.

Часто десантники, обращаясь к экипажам плавсредств, говорят: «Вы нас только высадите получше, а зацепившись за землю, мы свое дело сделаем». Это и понятно. В десант обычно посылают лучших людей, бесстрашных и смелых, готовых перенести любые невзгоды для достижения конечной цели. Такие люди боятся только одного: не добраться до берега. Вот почему первостепенная задача командира десанта — обеспечить (вместе с командиром отряда высадки) посадку на катера, размещение людей и, наконец, организовать быструю высадку.

Перед операцией мы неоднократно трени-

ровались ночью в посадке личного состава на катера, совершали переходы морем и, наконец, высаживали бойцов и офицеров сначала на оборудованный, а затем и на необорудованный берег с последующим боем по захвату и удержанию плацдарма.

Опыт учит, что первый бросок десанта, даже если он высажен идеально и захватил плацдарм, не решает успеха всей операции. Войскам немедленно потребуются подкрепление, боезапас и продовольствие. Значит, командир первого броска должен действовать так, чтобы уничтожить огневые точки, прожекторные станции врага, разрушить его доты и дзоты, выбить автоматчиков: Надо добиваться, чтобы противник не мог вести прицельного огня по уже подготовленному месту высадки. Если первый бросок сделает это, то потери подходящего основного десанта будут во много раз меньшими. Заняв соответствующий рубеж в глубину и по фронту, нужно немедленно зарыться в землю, организовать надежную оборону, так как противник постарается сделать все, чтобы сбросить десант в море.

В нашей практике были случаи, когда бойцы одного взвода размещались не на одном катере или мотоботе, а на двух. Это приводило впоследствии к плохим результатам. Боевая обстановка может сложиться так, что, несмотря на все усилия, из-за воздействия

огневых средств противника командир катера или мотобота высадит свою группу не в запланированном заранее, а в другом месте, за километр или даже больше. В таком случае командир взвода или группы теряет управление, а часть его подразделения начнет искать командира и путаться, плохо ориентируясь в обстановке. Если таких групп будет не одна, а несколько, это может привести к ослаблению общего удара.

Бывало, что командир катера или мотобота высаживал людей там, где ему это казалось удобным, не считаясь с тем, что десантники имеют определенную и ясную задачу и уже изучили район, где должны высадиться. Подобного можно легко избежать. Для этого нужно командиру группы твердо договориться с командиром катера и добиваться строгого и точного выполнения поставленной задачи.

Если посмотреть поглубже, то можно себе представить, насколько тяжело придется командиру десантного отряда, который должен немедленно организовать связь со всеми подразделениями и взять в свои руки управление боевыми действиями. Следовательно, точное выполнение плана операции, четкость и высадка по плану принесут большую пользу и, наоборот, нарушение его посеет неразбериху, неорганизованность, которые только помогут нашим врагам.

Вот почему, готовясь к десанту, мы всегда обращали особое внимание на организацию связи между высаженными подразделениями. Их командиры должны помнить, что командир десанта обязан знать, где они находятся, в чем нуждаются и выполнили ли они до конца поставленную задачу. Были такие случаи, когда вскоре после высадки немцы массированными огневыми налетами разрушали связь, но и тогда наши командиры принимали все меры к тому, чтобы связаться с командиром десанта. Один из командиров послал несколько связных, и только пятый сумел прорваться через заградительный огонь и доставить важное донесение.

Ясно, что наилучшее и наиболее надежное средство связи между группами — это радио. Нужно иметь максимальный запас батарей и не надеяться на подразделение связи, которое может не высадиться или даже не дойти до берега. Командир каждого подразделения, уходя в десант, должен позаботиться об организации связи и надеяться только на себя. Ему легче связаться со старшим командиром, чем этому последнему со всеми подразделениями.

Боец десанта — универсальный воин, умеющий делать все, что требуется на войне. Никакая школа таких людей не готовит. Они рождаются в сражениях, в боях накапливают опыт. И вот эти люди должны готовить

остальных, менее опытных бойцов к тому, с чем придется встретиться. Мы широко использовали такую форму, как обмен боевым опытом, проводили не только занятия, но и беседы, встречи с бывалыми воинами, наглядно демонстрировали приемы боя в различных условиях.

Десантник должен знать элементарные правила ведения уличного боя, уметь штурмовать и блокировать доты и дзоты, преодолевать проволочные заграждения и минные поля, которые противник широко использует в районах возможной высадки десанта. Штурмовать дом — как будто простая вещь. Но если вспомнить хотя бы Новороссийск, где немцы превращали большие многоэтажные дома в крепости с гарнизонами из нескольких десятков солдат, вооруженных пулеметами, автоматами и другими средствами обороны, то станет ясно, что в лоб такой дом не возьмешь. Здесь нужны и хитрость и смекалка, а иногда и трезвый риск. Мы знаем случаи, когда в четырехэтажном доме находились вперемежку по этажам наши бойцы и немцы. Врагов приходилось уничтожать гранатами и автоматами. Ясно, что такой «слоеный пирог» разрезать не просто, и нужно это сделать с наименьшими для нас потерями.

Уходя в десант, бойцы получают надежное, можно сказать, идеальное вооружение. Однако иногда, когда катера не могут по-

дойти вплотную к берегу и приходится добираться вплавь, оружие теряется. Боец на время выбывает из строя. Но в процессе боя десантники захватывают оружие противника. Отсюда задача: каждый советский воин, и в первую очередь десантник, должен в совершенстве владеть трофейным оружием — автоматом, гранатой, уметь обезвредить мину, вести огонь из немецкого пулемета и даже пушки. Мы имеем вполне достаточно трофеев, так что обучение не вызывает никаких затруднений.

Немаловажное значение имеют подготовка снаряжения и размещение довольно обильного груза, который необходим каждому бойцу и офицеру. Нужно помнить: чем больше возьмешь боезапаса, тем легче будет воевать. Ведь может случиться, что в первое время, в силу различных причин, нельзя будет получить боезапас и продовольствие. Бывалые десантники часто вместо хлеба берут боезапас, зная наверняка, что каждый лишний патрон в бою куда дороже хлеба. Они имели с собой больше тысячи патронов на один ствол и больше десятка гранат.

Перед посадкой на плавсредства командиры подразделений должны распределить весь груз — боезапас и продовольствие, а также более тяжелое вооружение между бойцами, чтобы во время высадки каждый знал, что он должен доставить на берег. Это

крайне необходимо. Если этого не сделать, груз может остаться на катере.

Во время подготовки следует учесть все мелочи, чтобы избежать медлительности и неорганизованности. Бойцы десанта должны быть готовы ко всему. Не исключено, что противник установит проволочные заграждения не только на земле, но и в воде, — катера не смогут подойти вплотную к берегу, или самый берег окажется не пригодным для высадки и придется прыгать в воду. Значит, на каждом катере или мотоботе нужно иметь людей, которые были бы готовы первыми броситься в воду и увлечь за собой остальных. Подготовка таких людей, своего рода разведчиков, не раз положительно сказывалась на успешной высадке всего отряда десанта. И стоило только бросить клич, как весь десант уже следовал примеру самых отважных офицеров и бойцов.

На берегу нужно, не теряя времени, выбивать противника из всего района высадки и как следует закрепляться. Противник, опомнившись, утром начнет контратаки, и тогда все будет зависеть от того, как закрепился десант на достигнутых за ночь рубежах. Можно привести такой случай. Группы офицеров Рыбакова и Цибизова после высадки продвинулись вперед и немедленно стали организовывать оборону. Утром противник подтянул до двух батальонов пехоты, 11 тан-

ков, самоходные орудия и стал атаковать боевые порядки наших войск. Немцы предприняли такую тактику: часть танков вела огонь с хода, а другие высматривали наши огневые точки и пытались их подавить. Кроме того, здесь же на танках был десант. Около двадцати раз в течение дня немцы, поддерживаемые артиллерией и авиацией, переходили в контратаки, но безрезультатно. Потеряв сотни солдат и офицеров, они перегруппировались и стали нас атаковать в другом месте.

Нужно учитывать, что противник будет, как правило, отрезать десант с моря. Значит, нужно оборонять фланги, прилегающие к морю.

Противник обычно прощупывает всю систему обороны района высадки, следовательно, нужно хладнокровно оценивать обстановку и встречать врага во всеоружии. Большое значение в таких боях имеет взаимодействие с авиацией и артиллерией. При хорошей организации связи в трудную минуту можно вызвать наши самолеты и условными сигналами указывать скопление войск противника, его огневые средства. Для этой цели нужно готовить корректировщиков, устанавливать специальные посты наблюдения.

Много раз черноморцы высаживались в самых опасных местах. Они всегда с честью выполняли приказы командования, — били немца насмерть.

«Красный флот», 8 марта 1944 г., № 57

Капитан 3-го ранга Н. ЕЛИСЕЕНКО

ШТУРМАНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕСАНТНОЙ ОПЕРАЦИИ

Десанты во второй мировой войне преобладают над всеми другими видами морских операций. До настоящего времени не было каких-либо значительных столкновений флотов, но зато мы наблюдаем грандиозные по масштабам высадки войск с моря. Такие десантные операции, как Керченско-Феодосийская, англо-американская по захвату Северной Африки и, наконец, высадка войск союзников на о. Сицилия, будут изучаться в продолжение многих лет.

Одно из важнейших условий десантной операции, содействующих ее успеху, — правильное и продуманное до мельчайших подробностей гидрографическо-штурманское обеспечение. Этот вопрос занимает первостепенное место во всей подготовке и высадке десанта. Здесь, как ни в какой другой боевой операции, предъявляются высокие требования к средствам навигационного ограждения. Эти средства должны быть поставлены скрытно и

точно, пользоваться ими должны иметь возможность все классы кораблей.

От правильного выбора средств гидрографическо-штурманского обеспечения и от того, насколько детально продумано их использование, в немалой степени зависит успех операции. Это положение можно подтвердить многими историческими примерами. Известная Зеебрюгская операция, проведенная англичанами в 1917 г.,—затопление кораблей (брандеров) у выхода из порта Остенде, не дала результатов, по сути дела, из-за недостаточного внимания к средствам навигационного обеспечения. Известно, что выставленный англичанами буй немцы перенесли на одну милю в сторону и поэтому корабли англичан не могли выйти в указанное место и выполнить задачу.

Десантная операция включает в себя три основных последовательных этапа: подготовку, переход и подход к месту высадки, бой за высадку. Соответственно складывается и гидрографическо-штурманское обеспечение.

В период подготовки гидрографы и штурманы обязаны внимательно и досконально изучить район высадки. При этом надо предусмотреть все, обратить внимание на самые, казалось бы, незначительные факты. Крайне важны подготовка морских и топографических карт, гидрографическая разведка, испытание аппаратуры и проверка штурманского обеспечения кораблей.

Перед выходом в операцию штурману должна быть совершенно ясна вся навигационная обстановка. Он обязан потребовать гидрографическо-навигационное описание побережья, включающее список пристаней, бухт, якорных стоянок, навигационных опасностей, приметных пунктов и их координат. Следует подготовить весь справочный материал, например, расчетные таблицы восхода и захода солнца и луны, подобрать и систематизировать гидрометеорологические данные, подготовить морские карты и т. д.

Каждому из этих элементов надо уделить серьезное внимание. Возьмем, например, подготовку карт. Это очень ответственный момент. Морские карты, как бы ни были они направлены на разрешение военных задач, не отразят всех тех деталей, с которыми можно столкнуться при выполнении операции в конкретных условиях.

Непосредственно для штурманов очень важно, какой картой пользоваться при выполнении операции. Зачастую в процессе подготовки десанта у штурманов на столе скапливается много карт. Штурман обязан из всего предоставленного в его распоряжение материала выбрать наиболее важное, подобрать определенную карту, наиболее удобную, нанести на нее все необходимые данные и пользоваться ею во время боя.

В бою дорогá каждая секунда. Штурману

надо предусмотреть все и расположить материал под руками таким образом, чтобы на ту или иную справку уходил минимум времени. Этот, казалось бы, незначительный факт имеет большое значение. Быстрым и правильным ответом штурман помогает командиру принять правильное решение. Надо осмотреть всю материальную часть БЧ-I, проверить ее работу, просмотреть и уложить на место запасные части.

Боевой опыт показал, что подготовка к десантной операции, должна включать ряд вопросов, которые, на первый взгляд, не входят непосредственно в обязанности личного состава БЧ-I. Следует, например, предусмотреть наличие аварийного материала, противопожарных средств на боевых постах, проверить состояние смежных с боевыми постами БЧ-I помещений и т. д. Многие могут возразить, что штурман не обязан заниматься подпорами, шлангами, паклей и т. д., что для этого на корабле существует БЧ-V. Кто так думает, тот глубоко ошибается.

Перед выходом в одну из операций на крейсере не занимались как следует этими вопросами. В бою при налете авиации корабль получил повреждение. Вода начала поступать в центрально-штурманский пост, где не было аварийного материала в достаточном количестве и поэтому борьба с водой была затруднена. Старшему краснофлотцу Алексееву

пришлось грудью прикрывать отверстие и сдерживать поступление воды в пост.

Иногда штурман, вернувшись из похода, в котором материальная часть работала нормально, при очередном выходе не стремится проверить приборы. Это может привести к серьезным последствиям. Вот пример. Корабль вернулся из похода. Вся материальная часть работала исправно. Через небольшой промежуток времени предстоял выход в операцию. Штурман был уверен в работе материальной части. Однако, когда в море пришлось использовать один из приборов, оказалось, что он не в порядке.

Ответственный этап подготовки к операции — гидрографическая разведка, которая облегчает работу штурмана. В тех случаях, когда штаб уделяет этому вопросу внимание, ход и выполнение самой операции значительно упрощаются. Примером может служить Феодосийская операция.

К такому виду обеспечения операции следует широко привлекать и штурманов, чтобы дать им возможность глубже ознакомиться с обстановкой на театре, предусмотреть все необходимое для штурманско-артиллерийского обеспечения операции: Если штурманам кораблей трудно участвовать в разведке, то для штурманов соединений она вполне возможна и крайне необходима.

При переходе морем и подходе десанта к

месту высадки от штурмана требуются исключительная внимательность и аккуратность. Малейшие просчеты, неверно сделанные вычисления или определения места корабля могут привести к гибели десятков людей и сорвать операцию. Достаточно сделать небольшую ошибку в определении места, неточно выйти в место высадки десанта или неточно держать на курсе при прохождении минных полей, и весь ход операции нарушится.

Нашему кораблю приходилось участвовать в ряде десантных операций. Мы высаживали войска на занятую противником территорию, оказывали только артиллерийскую поддержку десанту, а в некоторых случаях сочетали то и другое одновременно. Во всех этих случаях на штурмана возлагались ответственные задачи, от решения которых во многом зависел успех.

Штурман обязан предусмотреть и порекомендовать навигационное ограждение при выходе из базы, на переходе и при подходе к месту высадки. При переходе каждый грамотный штурман использует все возможные случаи (астрономию, радиопеленгование, глубины) для определения места корабля. Он будет сличать результаты и делать выводы о правильности кораблевождения.

Обычно корабли следуют к месту высадки десанта в составе конвоя, у которого скорость значительно ниже. Штурман же, как прави-

ло, привык к одной скорости, на которую верены лаг, гирокомпас, эхолот и другие приборы. На этой скорости он точно знает поправку лага, влияние ветра, правильно учитывает дрейф. Но когда скорость уменьшается, штурман обычно допускает ошибки. Поэтому надо тщательно следить за поведением корабля на всех скоростях. Командиры кораблей должны давать штурманам возможность проверять работу приборов и сличать свои наблюдения на всех режимах работы машин.

Последний этап операции — бой за высадку десанта. Перед кораблями и всем личным составом на этом этапе стоят самые решающие и ответственные задачи. Здесь надо рассматривать два условия гидрографическо-навигационного обеспечения десанта: вдали от своих берегов и на смежные с нашим фронтом берега.

В каждом из этих случаев гидрографическо-навигационное обеспечение по своему характеру и условиям будет различно. Если высадка десанта происходит в глубоком тылу противника, то и условия будут труднее, а поэтому навигационное обеспечение должно быть не сложным, но достаточным. В таких случаях вешка или буй значительно облегчат работу штурмана и дадут возможность контролировать кораблевождение. Но штурман не должен забывать, что это — ненадеж-

ное навигационное обеспечение и что нельзя доверяться ему без контроля.

Когда высадка десанта происходит в непосредственной близости от нашего берега, навигационное обеспечение упрощается, корабли не совершают больших переходов, поэтому и место высадки и открытие огня более точны.

Таким образом, если при разработке десантной операции уделить должное внимание гидрографическо-навигационному обеспечению, удастся значительно упростить выполнение операции и во многом обеспечить ее успех.

«Красный флот», 26 августа 1943 г., № 201

Инженер-капитан 1-го ранга Н. ЦВЕТКОВ

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СВЯЗИ В ДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

Десантные операции, нашедшие широкое применение в современной войне, являются наиболее сложными среди других морских операций. В них участвуют корабли, авиация, сухопутные войска, которые при решении поставленных задач тесно взаимодействуют между собой в самых различных комбинациях.

Особенно сложным этапом всякой десантной операции являются борьба за высадку и захват берегового плацдарма, которые часто протекают при сильном огневом воздействии противника. Здесь требуются четкое сочетание действий различных родов войск и средств, высокая организованность, внезапность и стремительность.

В десантной операции исключительно велико значение связи. Без надежной и быстрой связи немисливо управление совместными действиями кораблей, авиации, сухопутных войск и морской пехоты, выполняющими свои задачи в разнообразных условиях, невозмож-

но быстрое реагирование со стороны командования на изменения обстановки при проведении десантной операции.

Обеспечение связи в десантной операции — задача не легкая. С особыми трудностями связана организация связи для управления высадкой и действиями передового отряда (первого броска) и первого эшелона на берегу.

Можно ли предположить, что высадка первых бросков десанта и их действия на берегу всегда будут выполняться точно по плану, именно в тех местах, где было заранее намечено, и без противодействия со стороны противника? На этот вопрос надо ответить отрицательно. Отсюда и вытекает лежащая на связь исключительно ответственная и трудная задача — обеспечить управление в любых условиях и в частности, тогда, когда подразделения вынуждены будут высадиться в различных местах, действовать на большем или меньшем удалении друг от друга и от своего командования и когда они на переходе и при высадке понесут потери как в людях, так и в материальной части средств связи.

Опыт десантных операций показывает, что подобные условия могут складываться довольно часто. Так, во время выполнения Керченско-Феодосийской, Новороссийской и ряда других операций при подходе к берегу высадочных средств противник встречал их интен-

сивным ружейно-пулеметным и минометным огнем. Поэтому катера зачастую подходили не в те точки, которые были предусмотрены планом, а в другие, находившиеся в удалении от намеченных. Высаженным подразделениям приходилось действовать отдельными самостоятельными группами. Все это в условиях ночной темноты и движения по участкам берега, занятым противником, ставило иногда командиров подразделений в затруднительное положение. А ведь для обеспечения быстрейшего захвата берега при наименьших потерях требуются согласованные и слаженные действия всех высаживающихся сил.

Командиру подразделения весьма важно знать, где высадились другие подразделения, иметь возможность во-время передать донесение, получить новые указания от командования, вытекающие из сложившейся обстановки. Точно так же командование может руководить действиями частей и подразделений, лишь своевременно получая от них донесения, учитывая все изменения обстановки и имея возможность, исходя из них, ставить новые задачи. Следовательно, требуется исключительно быстрая и четкая связь между командованием десанта и командованием частей со своими подразделениями (боевыми группами), а этих последних — между собой.

Эта задача может быть решена при хорошей организации связи, правильном выборе

ее средств, четкой работе ее личного состава и умелом ее использовании командирами частей и подразделений. При этом крайне важно заблаговременно определить: кому, когда, как и о чем нужно доносить, о чем, кого и когда следует информировать.

Нам кажется, что в условиях высадки, охарактеризованных выше, наиболее целесообразно применять для управления радио. Необходимо выделять радиостанцию на каждую самостоятельно действующую боевую группу (взвод, рота) или группу десантников, высаживающихся с одного высадочного средства (они могут по условиям обстановки оторваться от остальных сил и в дальнейшем действовать самостоятельно). Радио, являющееся наиболее надежным и гибким средством, позволит наладить связь этих групп с командирами рот, а при необходимости и с командирами батальонов или даже командиром десанта, даст возможность быстро принимать приказания, а также передавать донесения о действиях противника, об обнаруженной системе его обороны, о блокировании огневых точек и т. д., одновременно обеспечивая необходимую взаимoinформацию.

Могут ли какие-нибудь другие средства связи полностью выполнить эти задачи в указанных выше условиях? Видимо, нет, так как все остальные средства связи имеют характеристику, менее подходящую для обеспечения

боевого управления в этих условиях. Из сказанного, конечно, не следует, что они вовсе не пригодны. Наоборот, их обязательно нужно использовать для дублирования основного средства — радио (на случай повреждений раций). В частности, следует широко применять пиротехнические сигналы и зрительную связь — средства, весьма простые и достаточно удобные.

При разработке организации связи нужно тщательно учитывать условия высадки. Нельзя, например, забывать, что десантники в ряде случаев бывают вынуждены прыгать в воду с высадочных средств; при этом рации, телефоны, запасное питание к рациям и т. п. будут подмокать и выходить из строя. Средства связи и их оборудование могут быть также повреждены пулями, осколками мин, снарядами и т. д. Все это необходимо принять во внимание, предусматривая наличие соответственного резерва средств связи и личного состава, предназначенных для замены поврежденной материальной части и выбывших из строя людей.

Перейдем к вопросам организации связи в целях обеспечения взаимодействия десанта с кораблями поддержки и поддерживающей авиацией.

Было бы наивно думать, что легко вооруженные десантные части первых бросков, пусть даже высадившиеся внезапно для про-

тивника, смогут самостоятельно, без участия корабельной артиллерии и авиационной поддержки захватить береговую полосу с вражескими береговыми укреплениями (доты, дзоты и т. п.).

Известен ряд случаев, когда десант не мог высадиться на берег и проникнуть в глубь территории противника только потому, что он был плохо обеспечен огневой поддержкой. Обычно на кораблях возлагается задача уничтожить или подавить огневые точки противника, ранее выявленные нашей разведкой, дезорганизовать вражескую оборону, а с началом высадки десанта на берег содействовать продвижению частей и подразделений на берегу. Если вначале корабли могут вести огонь по заранее установленным огневым точкам и укреплениям противника, то после высадки своих передовых отрядов на берег требуется применение корректировки. Кроме того, столь же наивным было бы думать, что нами заранее выявлены все огневые точки противника. Они будут обнаруживаться в ходе операции, а помимо этого будут «оживать» и временно подавленные огневые точки.

Чтобы достигнуть тесного контакта сил поддержки с десантом, вместе с последним на берег должны высаживаться корабельные или специально созданные корректировочные посты. Этим постам лучше всего следовать к месту высадки с частью (подразделением),

поддерживаемой силами, от которых они выделены.

Связь должна подготавливаться таким образом, чтобы она могла осуществляться в любое время, когда этого потребует обстановка, начиная с момента посадки десанта на высадочные средства.

В ходе боевых действий командир корректировочного поста, следуя вместе с рацией и находясь вблизи командира поддерживаемой части (подразделения) непосредственно в боевых порядках, по мере надобности дает на корабль задания по уничтожению выявляющихся огневых средств и опорных пунктов противника, корректируя огонь корабельной артиллерии. На случай повреждения рации, используемой береговым корректировочным постом, последний должен располагать другой, резервной рацией. Кроме того, для дублирования радиосвязи зрительными средствами на берегу развертывается сигнально-наблюдательный пост, который связывается с постами корректировки при помощи полевой телефонной линии.

В такой же степени важно разрешить вопрос о связи передовых бросков с авиацией, причем связь эта должна быть осуществлена наиболее простыми, надежными и легко переносимыми средствами. Вряд ли можно считать, что для этих целей целесообразно использовать радио; наиболее пригодными

здесь окажутся простейшие сигнальные полотнища и другие зрительные средства связи. Необходимо также предусмотреть способы опознавания своих передовых частей и показа своего переднего края, а также возможность передачи авиации каждым командиром роты (отряда) целеуказаний на огневые точки, узлы сопротивления, места скопления противника и т. п. Лишь при соблюдении перечисленных условий авиация сможет успешно поддерживать части и подразделения первых бросков десанта и подавлять именно те огневые точки, которые в данный момент больше всего мешают продвижению сил десанта. Если указанного сделано не будет, то, очевидно, авиация поддержки должна будет (из опасения поразить свои же части и подразделения) сбрасывать бомбы не на передний край обороны противника и не в те места, откуда противником в данный момент предпринимаются действия, препятствующие дальнейшему продвижению десанта, а где-то в более глубоком вражеском тылу.

Из сказанного видно, насколько серьезное внимание должно быть уделено вопросам связи корабельных корректировочных постов с частями (подразделениями) десанта и с кораблями, поддерживающими последние, а также связи десанта с поддерживающей его авиацией.

Не меньшего внимания заслуживает орга-

низация связи и наблюдения внутри мелких десантных подразделений морской пехоты (боевых групп, взводов, отделений). Это дело порой офицерами недооценивается, его считают простым и легко выполнимым в процессе боя. Однако это не так. Для того, чтобы обеспечить надлежащую связь между мелкими подразделениями, требуется упорная и весьма кропотливая работа в течение довольно длительного времени.

Без четкой системы управления, без отлично отработанной системы связи простейшими сигналами (всех видов и любыми способами) внутри малых подразделений (отделение, взвод, боевая группа, рота) и от последних к минометам, пулеметам и артиллерийским средствам и корабельным корректировочным постам нельзя успешно действовать в бою на берегу. Без налаженной системы наблюдения и связи нельзя быстро и целеустремленно использовать огневые средства на главнейшем в каждый данный момент направлении или своевременно переносить их огонь на другие направления.

В каждом бою основной задачей любого бойца и офицера являются наибо́льшее обнаружение объектов противника (отдельных его бойцов, огневых точек, дзотов, наблюдательных пунктов) и уничтожение их, либо, в крайнем случае, сковывание их действий средствами, наиболее эффективными в данный мо-

мент и в данной обстановке. Решать эту задачу в условиях высадки десанта на берег можно в первую очередь путем зрительного наблюдения.

Живая сила противника и его боевые средства укрыты во всевозможных сооружениях из земли, дерева и бетона. Расположение противника, его боевые порядки и огневые точки, несмотря на маскировку, должны быть выявлены в кратчайший срок. При высадке десанта эта задача должна решаться всем его личным составом, ибо только отдельные наблюдения или наблюдательные посты с ней не справятся. Опыт показывает, что места расположения огневых точек противника легче всего обнаруживаются при стрельбе последних. Именно поэтому при действиях под огнем противника внимательное и непрерывное наблюдение за ним является одной из важнейших обязанностей командиров всех степеней и всех бойцов.

В ряде случаев обнаруженная огневая точка не может быть уничтожена одним бойцом; эта задача решается огневыми средствами (или частью их) всего подразделения либо корабельной артиллерией. Поэтому, чтобы добиться быстрого уничтожения вражеских огневых средств, нужно немедленно доносить о противнике командиру отделения, взвода, боевой группы, роты, отряда, если он сам не видит противника. Командир отделения, взвода,

боевой группы, роты, отряда должен быстро оценить положение и либо отдать соответствующий приказ группе бойцов, пулеметным и минометным подразделениям, либо немедленно доложить вышестоящему командиру о необходимости открытия огня более мощными средствами, чем теми, которыми он располагает сам, либо, наконец, через корректировщика запросить поддержку корабельной артиллерии.

В подобной обстановке выявляется особое значение связи от бойца к командиру и от командира к старшему командиру. Успешному решению боевой задачи способствует проявление каждым бойцом и командиром инициативы в установлении связи со своим начальником. Одновременно обязанность старшего командира — позаботиться о том, чтобы иметь связь с подчиненными.

Если связь внутри подразделения налажена плохо, если бойцы не следят за сигналами командиров, управление подразделением будет затруднено; командир окажется не в состоянии быстро и гибко маневрировать своими огневыми средствами; боец будет стрелять только по целям, которые он сам видит или обнаруживает по звуку; возможность централизованного управления огневыми средствами отделения, взвода, боевой группы, роты, отряда будет утеряна, а в результате всего этого огневая мощь подразделения окажется

использованной не полностью, без достаточного эффекта.

Надо также помнить, что вследствие маскировки противником своих огневых точек установить наличие и место расположения всех их далеко не всегда удастся. В ходе высадки и действий на берегу обнаруживаются новые вражеские огневые точки или выявляется расположение их на новых укрепленных рубежах. Как и в предыдущем случае, если боец сам не может уничтожить эту огневую точку, а командир подразделения ее не видит, о ней должно быть незамедлительно сообщено по команде с целью быстрее уничтожения или подавления средствами, наиболее пригодными для этого.

Таким образом даже в небольших подразделениях десанта вопросы организации наблюдения, связи и управления стоят со всей остротой. Быстрота прохождения донесения от бойца к командиру и от него до командира подразделения, которое способно уничтожить серьезное препятствие, становится важнейшим условием успешности ведения боя за высадку, быстрого продвижения по вражескому берегу и подавления противодействия противника.

Враг в ходе боя производит перегруппировки, маневрирует резервами, переносит огневые точки. Быстро реагировать на непредвиденные его действия способны только те

подразделения, в которых хорошо отработаны наблюдение и связь.

Необходимо в боевой обстановке постоянно проверять надежность связи в своих подразделениях. Если приказание командира в бою быстро достигают наиболее удаленного бойца или подразделения и донесения от последних к командиру доходят так же быстро, то успешное ведение боевых действий в требуемом темпе и при любых осложнениях обстановки будет обеспечено; в противном случае управление в бою может быть затруднено и даже вовсе нарушено.

Таким образом первоочередными задачами командира всех степеней и их заместителей в бою являются личное наблюдение за противником, организация связи как внутри подразделения (части), так и с взаимодействующими кораблями и быстрая, точная информация соседей и командования.

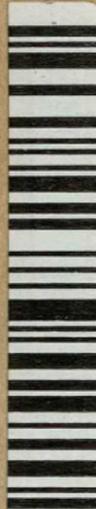
Особенностью требований, касающихся осуществления связи и наблюдения в подразделениях морской пехоты, ведущих бой на небольших дистанциях, является то, что они обязательны не только для командиров, но и для всех без исключения бойцов. Эти требования должны неуклонно выполняться при всех обстоятельствах, и особенно при действиях под огнем противника.

Нельзя дать готовые «рецепты» относительно организации связи и наблюдения. При-

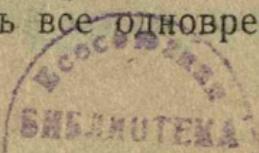
годность тех или иных средств и способов определяется конкретными условиями обстановки. Командир должен уметь, правильно оценив складывающуюся обстановку, решить, как и какими средствами следует обеспечить связь в подразделении. В условиях боя за высадку вряд ли удастся развернуть телефонную связь, а если и удастся, то она будет часто страдать от артиллерийского и минометного огня; к тому же весьма трудно успевать с развертыванием телефонной связи в условиях быстротечных действий, характерных для боя за высадку. Посыльный из-за интенсивного огня противника не может быстро передвигаться и должен ползти, что также не во всех случаях возможно. Подобные трудности, с которыми неизбежно связано налаживание связи в подразделениях десанта, еще более остро подчеркивают значение настойчивости и инициативы, базирующихся, конечно, на выполнении основных требований, изложенных в соответствующих наставлениях по связи и наблюдению.

Все же нам представляется целесообразным рекомендовать некоторые мероприятия, применение которых в тех или иных вариантах, в зависимости от обстановки, оправдано имеющимся опытом.

Командир боевой группы, взвода, роты, отряда, как бы он ни старался лично наблюдать за всеми действиями противника и его огневыми точками, видеть все одновременно



2018836622



не может. Поэтому требуется, чтобы в каждом взводе, боевой группе, роте были группы управления взводом, ротой (когда нет штатной), с помощью которых командир и осуществляет управление подразделениями в ближнем бою.

Основным способом связи и передачи приказаний и донесений в ближнем бою, особенно в наиболее напряженные моменты, должна явиться сигнализация такими средствами, которые надежно обеспечивают быстрое доведение приказа (донесения, информации) до тех, кому оно адресовано. При известной натренированности и сноровке боец может подавать сигналы из любого положения, не подвергаясь опасности.

Сигнализация в зависимости от условий боя, местности, наличных средств и т. д. может применяться самая разнообразная.

Широко применимы различные условные сигналы трассирующими пулями (например, трасса в определенном направлении — указание корректировочным постам на основной узел сопротивления противника; трасса с рассеиванием над районом наибольшего сопротивления противника — приказание отряду, роте сосредоточить на этом районе огонь), ракетами, дымами, световыми средствами и т. п. Иногда, при возможности соблюсти скрытность, весьма пригоден семафор. Подобные сигналы ценны тем, что их могут видеть,

мгновенно принимать и быстро исполнять все бойцы.

Одним из требований для успешного применения условных сигналов является заблаговременная разработка их в штабе. Что касается десантной операции, то сигнальные таблицы должны разрабатываться командованием десанта и быть обязательными для всех его подразделений. Указанное мероприятие значительно облегчит управление боем за высадку и обеспечит взаимопонимание подразделений.

Боевой опыт служит достаточно убедительным доказательством того, что четкое взаимодействие в подразделениях достигается в первую очередь правильным применением простейших средств и методов связи.

Прославленный командир десантных отрядов Герой Советского Союза майор Куников много и серьезно занимался вопросами организации связи внутри подразделений и боевых групп и управления их действиями на вражеском берегу. Он последовательно добивался, чтобы каждый боец в темное время узнавал по голосу своего командира, чтобы по световым сигналам все бойцы и командиры могли определять место командира группы, направление движения, момент окончания блокирования и начала штурма опорных пунктов и т. п. При этом комбинировались световые и звуковые сигналы.

Ряд ночных десантных операций позволил установить, что во время действий на вражеском берегу наиболее приемлема следующая система связи и управления внутри десантных отрядов. Командир отделения управляет голосом, командир боевой группы (взвода) руководит отделениями с помощью ракет, трассирующих пуль или свистка, командир отряда (роты) поддерживает связь с боевыми группами (взводами) посыльными, причем один посыльный находится при группе (взводе), а второй — при старшем начальнике.

На наш взгляд следует, кроме того, предусматривать наличие в боевой группе (взводе) маломощной переносной радиостанции. Это еще более ускорит и повысит надежность управления.

Вопросы организации связи внутри десантных частей и подразделений при посадке, движении морем и действиях на берегу после закрепления десанта достаточно подробно изложены в существующих наставлениях, и мы их поэтому затрагивать не будем.

Из всего сказанного следует, что организации связи при высадке и действиях передового отряда (первого броска) и первого эшелона на берегу должно уделяться самое серьезное внимание. Особенно тщательно должны быть подготовлены:

а) связь внутри десантных частей и подразделений (включая и самые малые подраз-

деления) при высадке и действиях передового отряда (первого броска) на берегу, а также их связь с корректировочными постами кораблей;

б) связь корректировочных постов с кораблями и поддерживаемыми подразделениями;

в) связь высаживаемых частей и подразделений передового отряда и первого эшелона с командиром десанта и командиром высадки;

г) связь наземных войск с поддерживающей их авиацией;

д) широкое применение радио- и зрительных средств для управления боевыми группами (взводами) передового отряда и первого эшелона;

е) дублирование и резервирование связи передового отряда и первого эшелона на случай повреждения раций, линий проводной связи или потерь в личном составе, обслуживающем их;

ж) обеспечение питанием электрических средств и меры, исключающие выход средств связи из строя при высадке на воду.

Майор А. КОЖУХОВ

АВИАЦИЯ ПРИ ЗАХВАТЕ УКРЕПЛЕННЫХ РАЙОНОВ ПОБЕРЕЖЬЯ

К участию в операциях по захвату побережья врага могут привлекаться все виды авиации при условии, что боевые и летные качества позволяют использовать их достаточно эффективно. При планировании важно заранее рассчитать, какое количество сил и средств (ударных и обеспечивающих групп) необходимо для выполнения задач в предусмотренные сроки и с малыми для нас потерями. Кроме того, как показал опыт десантных операций, нужно всегда иметь достаточный резерв ударных групп самолетов. Выделение резерва необходимо прежде всего потому, что с момента высадки первого броска перестает действовать фактор скрытности и внезапности, а противодействие всех береговых средств неприятеля возрастает. Это может вызвать изменение мест высадки, увеличение времени выполнения всей операции, а значит, потребуются дополнительные авиационные силы. В отдельных десантах недоучитывали состоя-

ние моря. Это приводило к задержке и изменению намеченных районов высадки.

Первый—подготовительный—этап занимает наибольшее время. В этот период командование собирает всесторонние данные о противнике во всех районах побережья, куда намечается высадка. В зависимости от метеорологических и гидрологических условий определяются время и места высадки. Для получения исчерпывающих данных о противнике необходимо привлекать все имеющиеся средства: авиацию, надводные корабли, подводные лодки, а также использовать сведения, полученные от береговых постов наблюдения, в результате опроса пленных и т. д., строго сопоставляя и дополняя одни источники другими.

Ведущую роль в изучении позиций береговой и зенитной артиллерии, расположения оборонительных сооружений и укрепленных рубежей береговой обороны, дислокации войск, состояния дорог, переправ и мостов занимает аэрофоторазведка. Отдельные фотоснимки, а также фотосхемы района намеченных действий не только дают нужные сведения о противнике, но и служат весьма ценными материалами для детального изучения района. В этот же период ведется усиленная разведка дислокации и состава кораблей вражеского флота, а также базирования на передовых аэродромах. Это позволяет сделать вывод о возможном

соотношении сил в операции. В зависимости от полученных сведений о противнике, соотношения сил и сложившейся обстановки намечаются план операции и замысел его выполнения.

Иногда в период, предшествующий высадке, необходимо произвести предварительную воздушную обработку наиболее мощных прибрежных узлов сопротивления противника, его передовых аэродромов. В других случаях, наоборот, в целях сохранения скрытности подготовки десанта удары с воздуха целесообразнее наносить одновременно с высадкой.

Опыт ряда десантных операций, в частности на Черноморском театре, показал, что достижение успеха может быть поставлено под угрозу, если в нужный момент авиация из-за плохих метеорологических условий не сможет принять участие в обеспечении высадки. Вот почему важно выбрать наиболее подходящее время. Некоторые офицеры, исходя из тактики и практики прошлых войн, склонны всегда приурочивать высадку к периоду плохих метеорологических условий, чтобы сохранить скрытность перехода и внезапность высадки. Такая шаблонная трактовка вопроса в ряде случаев оказывается глубоко ошибочной. Десантные операции прошлых войн выполнялись без противодействия такого мощного вида оружия, как авиация. Это давало возможность, используя внезапность, ус-

пешно высаживаться при условии подавления береговых узлов сопротивления врага корабельной артиллерией. Сейчас положение резко изменилось. Недооценка возможностей авиации может привести к очень серьезным последствиям.

Подтверждением этого вывода может служить десантная операция еще первого года отечественной войны. Командование, стремясь сохранить скрытность перехода и внезапность высадки первых групп десанта, наметило провести операцию при плохой метеорологической обстановке и почти штормовом состоянии моря. Такие условия совершенно исключили возможность участия нашей авиации, а штормовая погода не позволяла некоторым группам десантных средств притти к местам высадки в намеченные сроки. В результате вся операция затянулась, а обеспечивающие силы корабельной поддержки оказались раздробленными.

Конечно, за скрытность перехода и сохранение внезапности при высадке необходимо бороться всегда, но с учетом метеорологической обстановки и состояния моря, тем более, что скрытность и внезапность могут быть достигнуты и другими способами (тактическая маскировка, переход в темное время и т. д.).

Характер авиационного обеспечения десанта при высадке и в период развертывания во многом зависит от противодействия береговых

средств обороны и авиации противника. В наиболее укрепленных районах побережья необходимо подавлять с воздуха артиллерию, узлы сопротивления, подразделения прожекторов, уничтожать противодесантные инженерные сооружения и группировки наземных войск. Все это необходимо учитывать при планировании действий авиачастей, выборе боезапаса, определении необходимых сил и средств.

Важный вид обеспечения морского десанта — предварительная высадка с воздуха отдельных парашютных и посадочных групп. В практике захвата островов и прибрежных укрепленных районов нередко отмечались случаи, когда воздушные десанты сбрасывались в районах прибрежной полосы с задачей быстрее выйти к морю, захватить отдельные участки берега и этим обеспечить беспрепятственный подход морского десанта и своих кораблей поддержки. Авиация в этот период бомбово-штурмовыми ударами и пулеметно-пушечным огнем помогает парашютистам прокладывать кратчайший путь к морю.

Воздушно-десантные группы могут сбрасываться также в наиболее важных пунктах с задачей дезорганизовать боевое управление противника, захватить и уничтожить отдельные командные пункты и посты управления, отвлечь силы врага от намеченного района высадки. Хорошо вооруженные и натрениро-

ванные парашютные войска, в составе даже небольших групп, могут не только сковать действия авиации противника на аэродромах, но и уничтожить склады с горючим и боеприпасами, на долгое время вывести из строя материальную часть. При благоприятных условиях они могут удержать аэродром до подхода главных сил или обеспечить высадку посадочного десанта.

В период самой высадки с моря в светлое время особенно надежным должно быть прикрытие с воздуха. Надо при этом прикрывать не только высаживающиеся на побережье группы войск, но и корабли поддержки и прикрытия десанта. Обеспечение с воздуха должно быть организовано так, чтобы можно было перехватить авиацию противника далеко на подступах к району высадки, на наиболее вероятных направлениях. Это потребует большого количества сил, особенно если места их базирования удалены. Поэтому необходимо использовать все возможности для организации и оборудования взлетно-посадочных площадок в районах, прилегающих к месту высадки, и на захваченной десантными войсками территории.

В этот же период ведется разведка морских подходов к району действий, чтобы предупредить появление надводных кораблей и подводных лодок противника. При завязке морского боя кораблей поддержки с неприятелем

тельскими кораблями бомбардировочная, торпедоносная и штурмовая авиация ударами с воздуха подавляет вражеские силы, заставляя их удалиться из данного района, отказаться от поддержки огнем своих береговых частей. При наличии достаточного количества сил следует наносить систематические удары по вражеским кораблям в его портах и на коммуникациях, минировать фарватеры, входы и выходы из портов. Это позволяет сковать действия кораблей противника, могущих даже после высадки десанта блокировать побережье или попытаться вновь захватить эти районы с моря.

Немаловажное значение приобретает также борьба за превосходство в воздухе на протяжении всей операции. Оно достигается не только качественным и количественным превосходством нашей авиации в районе высадки, но и целеустремленностью действий по вражеским аэродромам, блокированием мест базирования авиации и в первую очередь истребительной. Кроме того, целесообразно наносить удары по другим неприятельским объектам для отвлечения сил.

Успешное взаимодействие авиации с наземными войсками достигается единым пониманием общей цели и конкретных задач. Нужно заранее согласовать действия по срокам, рубежам и объектам, добиться бесперебойной связи между авиационными и обще-

войсковыми командирами. Большая ответственность за организацию взаимодействия ударных групп авиации с десантными войсками ложится на офицеров связи и представителей авиационных соединений, которые следят за наземной и воздушной обстановкой, своевременно информируя командование.

С момента развертывания действий на берегу надо непрерывно вести воздушную разведку поля боя. Командование десантных групп, имея постоянную связь с авиачастями, в наиболее трудных случаях просит оказать помощь, указывая конкретные цели. Кроме того, системой различных условных знаков, полотнищ, ракет, радиосигналов высадившиеся войска постоянно обозначают линию боевого соприкосновения и наводят свою авиацию на вражеские силы.

В силу частого изменения наземной обстановки взаимное опознавание и целеуказание являются основой взаимодействия. Они должны быть особенно четкими при ограниченной видимости. Это достигается еще в подготовительный период, когда организуется личное общение командиров и штурманов ведущих звеньев с офицерами десантных войск. Непосредственно перед операцией, если позволяет обстановка, желательно организовать облет района предстоящих действий с обработкой всех основных сигналов и видов взаимодействия с постами наведения наземных

войск: Если такой облет организовать нельзя, то необходимо провести проигрыш на фоне соответствующей местности с привлечением всех экипажей (участвующих и резервных) и представителей наземных войск.

Опыт отдельных операций показал также, что иногда сложившаяся обстановка не позволяет планомерно снабжать десантные войска боеприпасами и продовольствием. Это ведет к свертыванию или задержке темпа боевых действий. И здесь на выручку приходит авиация. Вот почему с начала планирования операции необходимо считаться с фактическими возможностями авиации, вытекающими из сложившихся условий. К ним прежде всего относятся: метеорологическая обстановка в районах базирования и местах предстоящих действий, удаление аэродромов, выбор времени осуществления операции и т. д. Тактически грамотная разработка десантной операции, предусматривающая всевозможные варианты обстановки и соответственно учитывающая возможности взаимодействия кораблей, авиации и десантных войск, — залог успешного достижения конечной цели.

Инженер-капитан 3-го ранга К. ГОРДЕЙЧИК

ПРИМЕНЕНИЕ ДЫМОВ В ДЕСАНТНОЙ ОПЕРАЦИИ

Успех высадки десанта зависит не только от скрытности подготовки, но и от тщательной маскировки в процессе его выполнения. На это следует обратить внимание еще при разработке документации на предстоящую операцию. Необходимо заранее полностью рассчитать количество дымовых средств, предусмотрев возможность применения их всеми кораблями охранения десантных судов на переходе морем. Постановка дымовых завес надежно прикрывает десантные караваны от атак кораблей и от артиллерийского огня противника.

Для правильного использования дымовых средств необходимо знать их мощность, устойчивость завесы и все остальные тактико-технические данные. Корабли охранения, которые нередко служат и дымзавесчиками, обязаны своевременно произвести расчет курсов, с которых предполагается постановка дымовой завесы. При этом необходимо учитывать метеорологические условия на море: направ-

ление и силу ветра, температурный режим в течение всего дня. Следует также принять в расчет скорость и курс десантных транспортов.

Как показывает опыт, правильно рассчитанные и умело поставленные дымовые завесы обеспечивают успех перехода морем и высадки десантных частей. Внезапность огневого удара с моря по ослепленному дымовой завесой противнику приводит к потере врагом боевого управления, делает его стрельбу беспорядочной, бесприцельной, а значит, и безрезультатной.

Характерно использование дымовых завес при высадке наших частей в тыл отступающего противника при освобождении городов, расположенных на побережье Азовского моря. Благодаря тщательному и умелому применению средств маскировки, десантные операции проходили успешно при минимальных потерях с нашей стороны.

Широкое применение дымовых завес особенно важно при высадке десантников на берег, а также при прорыве кораблей в бухты и порты, занятые противником. Однажды двум торпедным катерам предстояло войти в бухту и атаковать груженые продовольствием и боезапасом баржи, стоявшие у портовых причалов. Используя плохую видимость, катера скрытно подошли к вражескому берегу. При входе в порт противник обнаружил их и открыл интенсивный артиллерийский и пуле-

метный огонь. Командиры катеров поставили дымовую завесу и под прикрытием ее благополучно вышли из бухты и отошли за предел досягаемости огня береговых батарей противника. Дымовая завеса укрыла катера и от лучей прожекторов. Выждав, пока противник успокоится, торпедные катера вторично подошли к берегу, внезапно ворвались в порт, успешно атаковали и потопили большую баржу. Противник возобновил пулеметный и артиллерийский огонь, освещая ракетами и прожекторами акваторию порта. Командиры катеров вторично поставили дымовую завесу, закрыв себя на отходе. Умело маневрируя, правильно используя дымовую завесу, торпедные катера благополучно вышли из бухты. Этот пример показывает, насколько важно командирам катеров уметь правильно использовать дымовые средства.

В десантных операциях для постановки дымовых завес выделяются специальные катера или эта обязанность возлагается на корабли охранения, которые прикрывают и обеспечивают высадку. Лучшие результаты в таких случаях дают неподвижные дымовые завесы, образуемые путем сбрасывания за борт дымовых шашек. Число их должно обеспечивать прикрытие транспортных средств десанта на необходимое по расчету время. Действия дымзавесчиков должны своевременно обеспечить полное задымление района для безостановоч-

ного подхода десантных судов к берегу и высадки десантников. Так как катера-дымзавесчики подвергаются обстрелу береговых огневых точек противника, особое значение приобретает искусное маневрирование. Оно призвано обеспечить уклонение катеров от вражеского огня и в то же время дать возможность поставить дымовую завесу в нужном направлении.

Примером умелого использования дымовой завесы могут служить действия группы катеров под командованием главного старшины Соломатова. При подходе к берегу, занятому противником, катера точно по расчету произвели постановку дымовой завесы. Враг сосредоточил огонь на дымзавесчиках. Соломатов отвлек внимание противника от кораблей, выполняющих главную задачу, обеспечив успех всей операции. В то же время катера, принимая на себя основную массу неприятельского огня, искусно уклонялись и не имели повреждений.

Существовало мнение, что зимой дымовые завесы не дают нужного эффекта. Опыт войны доказал, что и при низкой температуре их можно и нужно использовать. В одной из зимних операций было принято решение отвлечь силы противника от направления главного удара путем высадки демонстративного десанта. С этой целью на участке фронта протяжением 400—600 м была поставлена дымовая

завеса. Несмотря на пониженную температуру воздуха, она продержалась в течение 30—40 мин. Немцы, увидев дымовую завесу, сняли с основного направления крупные силы, перебросили их на второстепенный участок и сосредоточили огонь на задымленной площади берега. Демонстративная высадка обеспечила успешные действия наших главных сил.

Нередко умелое использование дымовой завесы дает возможность спасти поврежденный корабль. Например, группа наших бронекатеров поддерживала огнем действия сухопутных войск. Противник открыл интенсивный ответный огонь. Попаданием снаряда был выведен из строя один из бронекатеров. Потерявший управление и ход корабль сносило к вражескому берегу. Тогда другой бронекатер прикрыл дымовой завесой подбитый корабль. За плотной пеленой дыма бронекатер был взят на буксир и отведен в базу. Прикрываясь этой же дымовой завесой, другие бронекатера продолжали вести огонь и уничтожили много техники и живой силы врага.

Один из оперативных десантов высаживался на катерах типа МО в губе Н. Противник обнаружил катера и открыл интенсивный минометный и пулеметный огонь. Командир одного из катеров, учтя стесненную для маневрирования обстановку и благоприятные метеорологические условия, прорвался в губу и поставил дымовую завесу. Так как обстановка

требовала постановки неподвижной дымовой завесы, командир применил дымовые шашки, сбрасывая их за борт. Завеса полностью закрыла губу. Вражеский огонь стал беспорядочным. Воспользовавшись этим, катера подошли к берегу и высадили десант. Последним производил высадку дымзавесчик.

Все эти примеры показывают, какое большое значение имеют средства дымовой маскировки в десантных операциях. При этом необходимы точный расчет и умелое маневрирование, иначе поставленная дымовая завеса может превратиться в помеху для своих же сил. Неумение пользоваться этим важнейшим средством порождает у отдельных офицеров недоверие к дымовой маскировке. Эти люди не понимают, что они дискредитируют не дымовые завесы, достаточно проверенные в действиях на море, а самих себя, демонстрируя свою неосведомленность.

Полное использование кораблями современных дымовых средств значительно облегчает решение многих боевых задач, в том числе и таких сложных, как десантные операции.

Майор медицинской службы З. ФИРСОВ

МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕСАНТНОЙ ОПЕРАЦИИ

**Из опыта медико-санитарной службы на малых
кораблях**

Высадка десантов под Таганрогом и Мариуполем, в Новороссийске, Осипенко, Анапе и Темрюке подтверждает большую роль в подобных операциях малых кораблей. Организация на них медико-санитарной службы имеет много особенностей, вытекающих прежде всего из разнообразия кораблей. Она усложняется тем, что на малых кораблях нет штатного медицинского состава. Однако опыт показывает, что при правильной организации десантные операции малых кораблей могут быть хорошо обеспечены медицинской помощью.

В десанте под Мариуполем медицинскую помощь осуществляли капитан медицинской службы Трындин, фельдшер Глебов, санитары Мамедов, Евтеев, Балан, Шаповалов и др. Подойдя к вражескому берегу, Трындин со своими помощниками высадился с первым

броском десанта на территорию врага и организовал там медицинскую помощь раненым. Наибольшую трудность представляла эвакуация раненых в свои базы, которая также осуществлялась на малых кораблях.

Как лучше организовать лечебно-эвакуационную помощь раненым при десантных операциях на малых кораблях?

Организация медицинской помощи строится в зависимости от величины, назначения десанта, числа вымпелов и тоннажа кораблей, участвующих в операции, и, главное, в зависимости от того, насколько далеко от своей базы место высадки. Если корабли действуют близ базы, то организация медицинского обеспечения опирается на свои береговые пункты медицинской помощи. Если место высадки находится сравнительно далеко, то для организации медицинской помощи создаются ПМП (пункты медицинской помощи) по типу кораблей 1-го или 2-го ранга. При этом возможны два варианта: когда обстановка позволяет создать эти пункты на берегу (например, на соседнем острове или на прибрежной территории недалеко от места высадки); когда этой возможности нет и ПМП должны создаваться на кораблях.

Ниже мы разберем опыт организации медицинской помощи десанту по первому варианту.

Корабли одной из военно-морских баз по-

лучили задание высадить крупный десант. Для обеспечения организации медико-санитарной службы десанта был назначен флагманский врач высадки капитан медицинской службы Шишкин. В его распоряжение были выделены фельдшера, медицинские сестры, санинструктор и санитары.

Шишкину пришлось взять на себя не только обеспечение высадки десанта, но также руководство и осуществление всей эвакуации раненых.

Флагманский врач высадки получил буксирный пароход водоизмещением 80 т, который должен был служить санитарным транспортом для эвакуации раненых. В короткий срок судно было приспособлено для этой цели: на верхней палубе в кормовом и носовом кубриках были сооружены места для лежащих и сидячих раненых, заготовлены волосяные матрацы, одеяла, подушки, простыни, бушлаты, шинели и т. п.

Перед началом операции капитан медицинской службы Шишкин принял правильное решение о полной взаимосвязи с санитарной службой ближайших к месту высадки частей Красной Армии.

В связи с тем, что вблизи этого района не было флотских частей, был разработан следующий план лечебно-эвакуационной помощи раненым: ПМП при враче (такие, как на кораблях 2-го ранга) были созданы —

один на санитарно-транспортном судне, другой на берегу, на ближайшей базе полкового пункта медицинской помощи Красной Армии (запасной ПМП); ПМП с врачом-хирургом (будем называть его главным ПМП), такой, как на кораблях 1-го ранга, располагался на берегу, на базе медсанбата Красной Армии (в 11,5 км от первого ПМП). Планом предусматривалось, что боевые корабли будут доставлять раненых на санитарно-транспортное судно и на нем — в ближайший береговой ПМП. После сортировки и первой помощи раненые будут переправляться на главный ПМП, а после получения там неотложной хирургической помощи — в тыл. У главного ПМП личный состав санитарного транспорта за ночь соорудил причал.

Десант высаживали катерные тральщики. Первый бросок был высажен днем. Вместе с ним высадился фельдшер Ефременко, который на берегу оказывал первую помощь. В момент первого броска санитарный транспорт стал на якорь поблизости. Через полтора часа после начала высадки катера стали доставлять первых раненых. Их на носилках и на руках переносили с боевых кораблей на санитарное судно. Через 4 часа после начала операции судно с ранеными пошло в главный ПМП. В носовом и кормовом кубриках помещались раненые средней тяжести и легко раненные, на верхней палубе — тяжело ранен-

ные, носилочные. Во время рейса раненым подбинтовывали кровоточащие раны, ставили грелки, осуществляли противошоковые мероприятия, поили горячим чаем. Около 30% раненых поступило на санитарный транспорт, не получив первой помощи; им на судне оказывали помощь в первую очередь.

Рейс должен был проходить быстро, чтобы транспорт мог скорее вернуться к месту высадки, а это зависело от темпов выгрузки раненых. Благодаря заранее подготовленному причалу и правильной расстановке личного состава на главном ПМП на выгрузку уходило не больше 30 мин.

После разгрузки судно возвращалось и становилось в 50 м от берега. В то время когда санитарный транспорт отправлялся в рейс, катера вынуждены были перевозить раненых на запасной ПМП, что отнимало у боевых кораблей много времени. Поэтому в распоряжение Шишкина были приданы три быстроходных катера. После этого эвакуация раненых протекала бесперебойно. Легко раненных катера доставляли на запасной ПМП, а тяжело раненных на санитарном судне отправляли на главный ПМП.

При скоплении раненых для эвакуации использовались корабли, которые доставляли к месту высадки десанта питание и боеприпасы. Во время последних рейсов у санитар-

ного транспорта была на буксире шлюпка, что увеличивало каждую рейсоперевозку.

За время продолжительной десантной операции ни один раненый не остался на территории противника. Из числа всех эвакуированных раненых 81,5% было перевезено санитарным судном флагманского врача высадки, 8,5% — вспомогательными катерами и 10% — обратным порожняком.

Чтобы обеспечить своевременную лечебно-эвакуационную помощь раненым, мало изучить наставление, дающее только общие принципиальные установки, необходимо еще знать особенности данной десантной операции: тактическую обстановку, численность десанта, протяженность и характер эвакуационных путей. В этом случае можно правильно рассчитать потребность в транспортных средствах, медицинском составе, имуществе, учесть число и характер необходимых медицинских подразделений.

Благодаря тесному взаимодействию с медико-санитарными подразделениями частей Красной Армии удалось избежать затруднительных положений с оказанием помощи раненым. В осуществлении этого взаимодействия — одна из положительных сторон опыта медико-санитарного обеспечения данной операции. Надо подчеркнуть еще, что ни одно судно, перевозившее раненых, не было потоплено противником. Это объясняется хоро-

шей маневренностью и малым тоннажем кораблей, четкой работой личного состава.

В тех случаях, когда на берегу нет возможности создать ПМП, выделяется более крупный корабль и на нем организуется медицинская помощь в объеме той, которая обеспечивается на кораблях 1-го ранга.

На Черноморском театре при выполнении боевого задания в водах противника большим числом тральщиков и катерных тральщиков имелся подобного рода опыт. Для медико-санитарного обеспечения кораблей была создана специальная маневренно-хирургическая группа, базировавшаяся на крупном тральщике. Малые суда подходили к нему и сдавали раненых. На корабле раненые получали все виды врачебной и хирургической помощи. Однако тральщик — крупный корабль — демаскировал действия малых кораблей и явился для противника хорошей мишенью. Неприятель постоянно обстреливал его. Необходимо поэтому, чтобы корабль с ПМП в таких случаях обладал хорошей маневренностью и обеспечивался надежным прикрытием.

Заслуживает большого интереса и опыт организации медицинской помощи раненым на отдельных малых кораблях. Все малые корабли по объему медицинской помощи можно разделить на три группы: имеющие ПМП с

врачом, имеющие ПМП с фельдшером, не имеющие штатного медицинского состава.

Предполагалось, что на кораблях первой и второй групп во время боевых операций первую помощь раненым окажут боевые санитары. После этого раненые транспортируются на ПМП, где фельдшер корабля окажет им более квалифицированную помощь. Однако опыт войны внес в этот план существенные поправки.

Тральщик подвергся налету вражеской авиации. На корабль было сброшено 8 бомб по 250 кг каждая. Прямых попаданий не было, но взрывной волной и осколками ранило 8 человек, из них 4 тяжело, с переломами костей. В течение этого времени боевые санитары, выполняющие эту работу по совместительству с несением боевой вахты, не могли оказывать помощь раненым, так как были заняты на своих боевых постах. Фельдшеру пришлось покинуть ПМП и оказывать помощь непосредственно на боевых постах, у мест ранения личного состава.

Здесь фельдшер обычно пользуется теми инструментами и материалами, которые находятся в его санитарной сумке. Это неудобно. Капитан медицинской службы Зенкович на основании своего опыта работы предлагает портативный ящик, в котором имеется все необходимое для работы фельдшера на боевых постах.

Большинство малых кораблей относится к третьей группе, где фельдшера вообще нет по штату. Вот почему на малых кораблях особенное значение приобретают самопомощь и взаимопомощь.

На кораблях Ленинградской военно-морской базы весь личный состав прошел тщательную санитарную подготовку. Каждый краснофлотец изучил правила остановки кровотечения, технику наложения жгута и шин на конечности. Это во многих случаях спасало жизнь раненым. Краснофлотец Пестренко сумел даже наложить себе жгут на бедро и остановить кровотечение, после того как снаряд оторвал ему ногу до колена.

Приведенные примеры отнюдь не доказывают, что боевые санитары на малых кораблях не оправдали себя. Только в отдельных случаях боевой санитар не может помочь раненым. В настоящее время на многих малых кораблях, где нет штатного медицинского состава, боевые санитары успешно оказывают помощь.

Капитан В. КУДРЯКОВ

ПОЛИТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА ДЕСАНТНОЙ ОПЕРАЦИИ

Новороссийская десантная операция показывает, как благотворно отражается на ходе боевых действий умелое руководство заместителей командиров по политической части. Несмотря на сжатые сроки подготовки операции, заместители командиров по политической части неплохо справились со своей задачей.

Заместитель командира по политической части отряда десантных кораблей — капитан-лейтенант Уральский начал свою работу с инструктирования членов партийного и комсомольского бюро: важно было, чтобы последние немедленно приступили к делу. С партторгом отряда капитан-лейтенантом Самариным и комсоргом Прудниковым капитан-лейтенант Уральский проверил расстановку партийно-комсомольских сил и внес необходимые изменения. При этом особое внимание Уральский уделил мотоботам и мотобарказам, где партийно-комсомольская прослойка была незначительна, тогда как этим плавсредствам при-

надлежала решающая роль в высадке десантных войск.

На всех кораблях были подобраны и утверждены агитаторы из числа наиболее авторитетных коммунистов, имеющих боевой опыт и пользующихся уважением и доверием личного состава. Агитаторам Уральский рассказал, как надо им организовать работу, на какие темы проводить беседы, разъяснил, почему агитация должна быть непрерывной.

Зная по опыту, как важно в бою иметь исправную материальную часть и вооружение, Уральский лично проверил на отдельных кораблях готовность орудий, пулеметов и моторов к эксплуатации в боевых условиях. На мотоботах и мотобарказах он ознакомился с тем, как пулеметчики владеют своим оружием; кроме того, организовал совещание старшин мотоботов о накопленном в ходе войны опыте проведения десантных операций.

Почти все свое время Уральский проводил на кораблях, беседуя с личным составом, с парторгами, комсоргами и офицерами. На кораблях и мотоботах были налажены ежедневные политинформации, читались доклады: «О военном и международном положении СССР», «О зверствах фашистских оккупантов на временно захваченной советской территории», а специально для офицеров — «О политико-моральном состоянии войск противника на кубанском участке фронта». Уральский

сумел правильно распределить обязанности между исполнителями. В партийно-политическую работу был вовлечен широкий круг коммунистов и офицерского состава. Выполненная работа тщательно проверялась.

Так же оперативно велась партийно-политическая работа и в отряде, где заместителем командира по политчасти был капитан-лейтенант Васильченко. При подготовке к десанту он проявил себя хорошим организатором партийно-политической работы, а в бою — волевым, мужественным политработником.

В период подготовки Васильченко умело использовал письмо от матери погибшего бойца Геннадия Мерзлякова его друзьям. Этот документ огромной мобилизующей силы агитаторы прочитали на большинстве сторожевых катеров и мотоботов.

«Дорогие мои сыны, — писала мать Мерзлякова боевым товарищам своего сына, — весть о геройской гибели моего родного и любимого Геннадия принесла мне много горя. Я оплакиваю погибшего сына. Мое материнское сердце разрывается от боли. Если бы вы только знали, как кипит моя ненависть к подлым фашистам, оборвавшим молодую жизнь моего милого сына! Утрата тяжела, но я горжусь сыном, горжусь потому, что он погиб, как герой. Он любил меня, но любил и свою Родину, которая воспитала его, выковала в

нем храбрость и отвагу... Так отомстите же, сыны мои, за смерть вашего боевого друга, за мое горе и слезы, за все злодеяния, которые творят немцы на нашей земле.

Кроме Геннадия у меня есть еще два сына: один ранен, лежит в Ленинграде, другой дважды ранен — находится в госпитале в Калининской области. Оба правительством награждены орденами. Я уверена, что из госпиталя они выйдут здоровыми и опять отправятся на фронт. Я, мать, благословляю их на новые боевые подвиги и даю наказ — отомстить немецкой нечисти за смерть старшего брата, за наше общее горе.

Будьте храбрыми в боях с врагом! Уничтожайте его беспощадно! Добивайте его, чтобы вернуться вам в родной дом, в семью. А ведь мы с таким нетерпением ждем вашего возвращения! Пусть мои старческие слезы и горе матери вдохновляют вас на героизм. Проклятье и смерть немцу!»

Письмо это вызвало новый прилив жгучей ненависти к врагу. Стихийно возникали митинги. У многих бойцов наворачивались слезы. Они обещали жестоко отомстить за смерть боевого товарища.

Васильченко умело организовал коммунистов и для образцовой подготовки материальной части плавсредств. Он непрерывно общался с людьми, беседовал с активистами,

агитаторами, парторгами, учил их практике партийной работы, помогал агитаторам готовиться к беседам.

Четко организовал работу парторг дивизиона старший лейтенант Гармаш, геройски погибший в боях за Новороссийск. В короткое время он успел обстоятельно побеседовать с офицерами своей группы кораблей, с парторгами, комсоргами, агитаторами и многими бойцами, ознакомился с техническим состоянием плавсредств. Последнее позволило ему наладить контроль и обеспечить силами коммунистов устранение всех обнаруженных дефектов в материальной части.

Под руководством Гармаша молодой партийный работник заместитель парторга на СК-015 Иванов выполнял обязанности парторга в период подготовки и проведения операции. Иванов неплохо справился со своей задачей — при содействии Гармаша составил план работы парторганизации и хорошо провел план в жизнь. В течение 8—10 дней в парторганизацию этого корабля было подано шесть заявлений о приеме в партию. Иванов организовал также беседы с личным составом о бдительности, о воинской присяге, о текущем моменте, подготовил текст коллективной клятвы.

Работа заместителей командиров по политчасти окупилась в бою сторицей. В подго-

товительный период был создан высокий наступательный порыв, который в ходе боев поддерживался примерным поведением коммунистов и комсомольцев. Моряки действовали отважно, самоотверженно и добились победы.

«Красный флот», 20 октября 1943 г., № 248

Капитан-лейтенант М. СТЕПАНОВ

ПИТАНИЕ МОРСКОГО ДЕСАНТА

Десантные войска, особенно первые броски, иногда длительное время остаются отрезанными от тылов, и доставка вооружения и продовольствия вызывает много хлопот. На примере одной десантной операции мы хотим показать эти трудности и как они преодолелись.

В феврале 1943 г. отряд моряков Героя Советского Союза майора Куникова на катерах высадился в тыл противника в районе Станички. Высадка этого отряда настолько ошеломила немцев и румын, что они побросали орудия, пулеметы, минометы, и десантники-моряки, захватив их, повернули против врага. Противник, придя в себя, организовал ожесточенное сопротивление. Двое суток небольшая группа моряков сдерживала бешеный натиск врага, ибо подкреплений на необорудованный берег, ввиду разыгравшегося шторма, доставить не было никакой возможности. Десантники под командованием майора Куникова отбили все атаки противника и прочно удерживали плацдарм.

В течение семи месяцев корабли Черноморского флота изо дня в день производили пополнение личного состава, всех видов вооружения, боезапаса, продовольствия частям морской пехоты и Красной Армии, находящимся на самом левом фланге фронта, в районе Мысхако—Станичка. Доставка грузов была не просто обычной перевозкой, ибо противник, пытаясь прервать нашу коммуникацию, постоянно оказывал воздействие авиацией, торпедными катерами, подводными лодками и артиллерийско-минометным огнем. Каждый выход кораблей, доставляющих грузы, требовал всестороннего обеспечения. В апреле-мае, когда противник пытался любой ценой сбросить наши части в море, каждый выход кораблей для переброски пополнения перерастал в целую операцию, в которой принимали участие с обеих сторон катера, авиация, батареи береговой обороны.

Пожалуй, самая трудная задача в десантной операции — питание после высадки десанта на берег. Если подготовка к десантной операции, срок, место высадки и т. д. известны противнику, то после высадки он уже знает пути, по которым идет питание.

Противнику не удалось с хода сбросить высадившийся отряд. Он начал планомерную подготовку к наступлению и в первую очередь предпринимал отчаянную попытку перерезать коммуникацию между прифронтовой базой,

откуда поступали потоки грузов, и пунктами разгрузки в районе Мысхако. С этой целью на аэродромах Крыма и Таманского полуострова немцы сосредоточили большое количество авиации, перебазировали в порты юго-западного побережья Крымского полуострова торпедные катера, пытались активизировать действия подводных лодок на подходах к прифронтной базе.

Отметим, что кроме противодействия, оказываемого противником, трудности доставки пополнения десантным войскам, расположенным в районе Мысхако—Станичка, состояли в том, что выгрузка происходила на необорудованный, с точки зрения погрузочно-разгрузочных средств, берег. Мешали частые штормовые погоды в этом районе, особенно в зимние и весенние месяцы, и не было возможности использовать крупные корабли ввиду стесненности района плавания.

Питание десантных частей осуществлялось на мелких плавсредствах: шхунах, сейнерах, катерах различных типов, мотоботах. Несмотря на сильное сопротивление противника и неблагоприятные метеорологические условия, на «Малую землю» регулярно шли потоки грузов.

Торпедные катера противника на коммуникациях появлялись в темное время группами от 3 до 12 одновременно.

В первый день этого наступления 12 не-

мецких торпедных катеров в темное время группами произвели несколько безуспешных атак по нашим плавсредствам. Катера противника, несмотря на двойное превосходство в силах и внезапность, успеха не добились. В результате боя нашими катерами охранения во взаимодействии с авиацией и батареями береговой обороны было потоплено два торпедных катера. Остальные катера противника, пользуясь темнотой, под прикрытием дымовой завесы скрылись в море.

Вражеские торпедные катера при атаках наших плавсредств осуществляли взаимодействие с авиацией и артиллерийскими батареями. Так, однажды семь торпедных катеров, взаимодействуя с авиацией и артиллерийскими батареями, в течение ночи произвели семь атак по нашим кораблям в районе разгрузки и на переходе. Роль немецкой авиации в этом случае сводилась к поиску и освещению авиабомбами наших кораблей на переходе морем и района разгрузки.

Характерная особенность действий торпедных катеров противника в этот период заключалась в том, что они, видимо, имея целью ввести в заблуждение наши дозорные и охранные катера, появлялись несколькими группами по два-три катера с разных направлений, но при встрече с нашими катерами атаковали нерешительно. Это подтверждают факты немедленного выхода из боя под при-

крытием дымовых завес. Пользуясь малой видимостью, немцы вновь делали попытку прорваться сквозь линию нашего дözора. Боевые соприкосновения продолжались не более 15 мин., а дистанция боя зависела от дальности видимости, но, как правило, не превышала 15 каб.

С конца февраля 1943 г. авиация противника начала минировать подходы к прифронтной базе и к пунктам разгрузки пополнения, доставляемого кораблями флота. Во второй половине марта минные постановки на подходах к указанным пунктам возросли. Так, в период 17—21 марта самолеты противника группами, общим количеством до 35 самолетов, ежедневно ставили мины. Минные постановки противник производил в темное время, выбирая лунные нöчи. С целью скрыть постановку мин и отвлечь средства противовоздушной обороны немцы одновременно с минной постановкой наносили бомбовые удары по средствам ПВО базы.

В светлое же время бомбардировочная авиация противника под прикрытием истребителей наносила бомбовые удары по кораблям и транспортам, доставляющим грузы. 25 марта один из наших транспортов в районе прифронтной базы дважды подвергся атакам авиации противника. Всего в налете участвовало около 40 самолетов. Все атаки авиации были отражены нашими истребителями. Как

правило, немцы бомбили наши корабли группами в 15—30 самолетов одновременно.

В этот период на подходах к базе усилили свою деятельность торпедные катера и подводные лодки врага. В феврале наш транспорт, идущий в охранении сторожевых катеров, неоднократно был атакован торпедными катерами противника. По транспорту было выпущено 10 торпед, которые прошли мимо благодаря умелому маневрированию транспорта.

В апреле противник, сосредоточив большие силы, особенно авиации, начал наступление против наших десантных войск. Одновременно резко повысилась активность торпедных катеров и авиации против наших кораблей, доставлявших грузы для армии из прифронтной базы.

Только во второй половине апреля торпедные катера противника произвели девять набегов на наши плавсредства. Немцы выпускали торпеды по каждой единице независимо от ее водоизмещения — по шхунам, сейнерам, катерам, мотоботам и просто по району разгрузки. Так, в одну из ночей по району разгрузки было выпущено 12 торпед. Все они взорвались на берегу, не причинив нам никакого ущерба.

Авиация и артиллерийско-минометные батареи врага также усилили воздействие на корабли, доставлявшие грузы. По району

Мысхако в отдельные дни выпускалось по 4 тыс. снарядов и мин, а по району разгрузки в среднем ежедневно до четырехсот снарядов и мин. Авиация бомбила наши корабли как на переходе морем, так и на рейде Мысхако.

С начала высадки десанта и до соединения его с частями Красной Армии после освобождения города Новороссийска, кораблями флота были перевезены тысячи тонн продовольствия, боезапаса, инженерного и санитарного имущества, а также - требуемое количество орудий, минометов, стрелкового вооружения, танков, автомашин, тягачей. Черноморский флот, несмотря на сильное противодействие противника и ряд специфических условий, успешно решил задачу питания десанта, изолированного от сухопутных коммуникаций, нанося при этом большие потери противнику. По неполным данным, только за два месяца в воздушных боях нашей истребительной авиацией и огнем зенитной артиллерии сбито 70 самолетов противника, а в боях с нашими катерами от огня артиллерии береговой обороны и от ударов нашей авиации противник потерял несколько торпедных катеров.

Операция по питанию десанта была успешно решена благодаря взаимодействию всех сил и средств, обеспечивающих переходы кораблей морем и в районе разгрузки, правильному выбору плавсредств, времени

перехода к месту разгрузки. Немалую роль сыграло и понимание своих задач личным составом кораблей и частей, участвующих в перевозках грузов и обеспечивающих их.

«Красный флот», 22 октября 1943 г., № 250.

Ст. лейтенант С. ФЛЕЙШЕР

ОБ ИНИЦИАТИВЕ КОМАНДИРА КАТЕРА ПРИ ВЫСАДКЕ ДЕСАНТА

Как бы хорошо и предусмотрительно ни был составлен план десантной операции, в нем все-таки невозможно предвидеть весь ход развития событий. Очень часто в бою за высадку на катере может выйти из строя рация, и тогда связь будет затруднена. Поэтому обычно, как только начинается прорыв к месту высадки, каждый командир действует самостоятельно, стараясь не нарушить общего плана. Офицер имеет совершенно точную цель, определяемую приказом, — время и место высадки. И здесь многое зависит только от самого командира.

При высадке десанта огонь противника часто достигает большой интенсивности, но не всегда бывает прицельным и эффективным.

Используя огневые средства своего катера, командир должен учитывать, что бесполезно открывать огонь преждевременно и тем самым выдавать свое присутствие, что нельзя вести стрельбу и в том случае, если огневые

точки противника не определены (не засечены) точно.

В одной из операций катер старшего лейтенанта Бычкова при подходе к берегу открыл огонь из всего оружия, надеясь уничтожить вероятные огневые точки противника. Но это привело к тому, что катер был обнаружен, противник открыл по нему ураганный огонь, причинив большие потери и повреждения. Катер погиб.

Следовательно, при высадке, особенно первого броска, все внимание должно быть направлено на то, чтобы скрытно и как можно быстрее подойти к берегу. Чем больше катер будет маневрировать под огнем, подыскивая «безопасные» пути подхода, тем больше будут потери.

Однако оружие должно быть наготове: в любую минуту надо ожидать, что какая-нибудь огневая точка противника начнет действовать против катера. Огневую точку нужно немедленно уничтожить.

При высадке десанта в один из портов противник вел интенсивный огонь, особенно в момент прорыва в порт. Вход сюда был, очевидно, пристрелян. Если бы катера первого броска увлеклись маневрированием, то кроме потерь ничего бы не получилось. Правильно сделали катера, когда они стремительно, один за другим, на полном ходу ворвались в порт.

А вот пример того, как безинициативные, нерешительные действия офицера приводят к невыполнению задания. Один из катеров, войдя в порт, вместо того, чтобы немедленно идти к причалу, стал маневрировать буквально после каждого выстрела противника. Удобный момент был упущен, и в результате, куда катер ни подходил, везде встречал сосредоточенный огонь. Пока шли эти бесплодные «маневры», наступил рассвет. После этого, конечно, рассчитывать на успех не было оснований.

У меня лично при высадке десанта в этом же порту получилось так. Успешно прорвавшись в гавань и подойдя к причалу, я убедился, что на эту пристань высаживать десант нельзя: она была наполовину разрушена. Я немедленно решил подойти к другому причалу, который находился на 70—80 м правее. Развернулся, стал подходить. Противник вел огонь, но было видно, что катер все же не замечен. Решил подойти кормой. Если на причале окажутся огневые точки — думал я — которые выявят себя в последний момент, буду иметь возможность максимально использовать свое оружие. Так именно и получилось. На расстоянии 10—15 м от берега мне доложили, что на пристани есть люди. Приказываю открыть огонь и одновременно швартуясь. Немцы побежали с пристани. Значит, если бы мы в это время не вели огня, немцы

могли бы забросать нас грайнатами или бить из автоматов в упор в тот момент, когда на палубе находился десант.

Следует также вести огонь в момент отхода по вспышкам на берегу. Всегда нужно помочь огнем своему товарищу, если тот попал в тяжелое положение. Одним словом, рецептов на все случаи здесь не укажешь, но значение инициативы командира катера действительно неизмеримо.

Характерна в этом отношении высадка десанта в К. В некоторых местах катера там не могли подойти к берегу ввиду мелководья. На берег людей переправляли на мотоботах. В ожидании разгрузки катера маневрировали. Противник оказывал большое сопротивление. Он вел по месту высадки сосредоточенный огонь из всех видов оружия и очень мешал работе наших мотоботов. Катеров этот огонь почти не касался, но было бы большой ошибкой, если бы мы, стараясь скрыть свое присутствие, не вели стрельбы. Я приказал вести огонь по противнику, подавлять его пулеметные гнезда, минометы, истреблять живую силу. Конечно, часть огня враг сразу перенес на нас, ослабив огонь по месту высадки.

Многое зависит от командира и в решении такого вопроса, как подход к месту высадки и отход от него. Обычно мы, катерники, считаем, что лучше всего подходить носом. Это

во-первых, ускоряет разгрузку; во-вторых, почти исключает возможность повреждения гребной системы. Но с точки зрения использования огневых средств здесь имеются недостатки: вооружение катера расположено в основном на корме, и подход к берегу носом не позволяет вести стрельбу по берегу из всех огневых средств; затрудняется также отход от берега — разворот приходится делать под огнем.

На решение этого вопроса влияют многие факторы. Нужно учесть прежде всего, где происходит высадка. Если она производится на необорудованный берег, то, без сомнения, лучше всего подходить носом. В противном случае повреждение винтов и кронштейнов гребных валов почти неминуемо. Но и при высадке на оборудованный берег, т. е. прямо в порту противника, в различных случаях приходится действовать по-разному.

Инициатива командира должна сказываться не только в умелом управлении катером и использовании его огня. Основная задача — быстрее произвести высадку. Можно очень удачно подвести катер к берегу, даже подавить некоторые точки противника, и все-таки высадка может задержаться. Если, например, десантники слабо натренированы, они могут побояться прыгать в воду. «Водобоязнь» в этом случае — самая опасная болезнь. К этому командир катера должен быть готов

заранее и при высадке действовать решительно и быстро. Конечно, нужно требовать от командиров-десантников хорошей выучки личного состава. Но ведь в бою не будешь разбираться, кто их учил и как учил. Людей потребуются высадить во что бы то ни стало. И морской офицер должен обеспечить выполнение этой задачи наравне с пехотным офицером.

Всегда следует иметь наготове одного-двух краснофлотцев из команды катера, которые в случае необходимости смогут сойти первыми и увлечь за собой всех десантников. Если появится задержка в выгрузке боеприпасов, также следует организовать максимальную помощь со стороны команды. Одним словом, командир катера не должен наблюдать, как наблюдает капитан пассажирского теплохода, за выгрузкой людей со своего корабля, а быть активным, инициативным организатором этого дела.

Ст. лейтенант И. ЗОЛОТОВ

МАНЕВРИРОВАНИЕ ПРИ ВЫСАДКЕ ДЕСАНТА

В зависимости от обстановки и задачи катера-охотники высаживают десант самостоятельно либо при помощи буксируемых плавсредств, когда берег не оборудован и глубины не позволяют подойти к месту высадки. Тогда эти суда вначале высаживают доставленные ими подразделения, а затем перевозят людей с катеров. Таким образом, катера-охотники используются как транспортные средства и одновременно обеспечивают высадку огнем. Катера обладают свободой маневра, могут лучше наблюдать за противником. В случае необходимости они принимают огонь на себя, вступая в бой с вражескими самоходными баржами и катерами, которые стараются встать между местом высадки и кораблями десанта.

Если берег оборудован надежными причалами, есть смысл для экономии времени и уменьшения потерь высаживать войска непо-

средственно с катеров. При воздействии противника они могут быстро отойти.

Экипажи катеров Черноморского флота приобрели богатый опыт в проведении различных десантных операций. Офицеры катеров-охотников дали много образцов высокой воинской выучки, смелости, отваги, обеспечивая четкое выполнение всех поставленных командиром высадки задач. Хорошо подготовленные офицеры в самых трудных условиях непогоды, минной опасности, слабого навигационного обеспечения добивались успеха благодаря умелому маневрированию, точному и своевременному исполнению приказов флагмана.

Что должен помнить и строго выполнять командир катера для того, чтобы наверняка достичь успеха?

Приняв и разместив войска, он должен знать время и место сбора группы катеров, ордер на переходе, сигналы, правила использования средств радиосвязи, место командира группы и его заместителя, время или сигнал перестроения перед началом высадки. Если высадка происходит под прикрытием артиллерийского огня или авиации, командир должен знать, когда начнется огневой налет, по какому сигналу огонь переносится в глубину вражеской обороны и когда он прекращается.

Обычный строй на переходе — кильватерная колонна. Этот строй обеспечивает надеж-

ную связь и безопасность плавания в условиях, когда противник широко применяет минное заграждение. Кроме того, этот строй дает возможность быстро перестроиться в любой походный ордер.

Основное в момент перехода — строго удерживать свое место, поддерживать связь с флагманом. Невыполнение этих элементарных правил приводит в ночных условиях к длительному перестроению, отражается на всем ходе операции. Предположим, что катер, идущий вторым в кильватер флагману, начинает рыскать. Его примеру, естественно, последует вся колонна, считая, что он уклоняется от какой-либо опасности. У идущих сзади командиров пропадает уверенность в правильности удержания своего места, и при плохой видимости создается большая вероятность отрыва от группы. В дальнейшем при встрече с группой приходится давать опознавательные, а это демаскирует всю группу.

При утере связи с флагманом в случае, если обстановка изменится, решение флагмана может не дойти до исполнителя.

Недавно группа наших катеров получила задание высадить войска в районе Н. Вблизи места назначения они встретили 12 быстроходных десантных барж противника. Помня, что главная задача — высадить войска без потерь, флагман решил обойти немцев и произвести высадку севернее. Об этом был пере-

дан сигнал. Шедшие концевыми два катера сигнала не приняли. Они стали прорываться к берегу, завязали бой с противником. Вскоре открыли огонь немецкие батареи, обнаружившие эти катера. Случилось так, что противник сосредоточил на них весь огонь, а остальные, воспользовавшись этим, высадили войска без единого выстрела. Но получилось это случайно, из-за ошибки двух командиров.

В точке построения при подходе к берегу обычно применяется строй фронта. В этот момент инициатива переходит в руки командира катера, так как организовать централизованное управление высадкой трудно. Тут и должны проявиться мастерство и находчивость офицера. При огневом воздействии противника командир оценивает обстановку, решает, какую опасность представляют те или иные огневые точки. Если они не угрожают катеру, начинать обстрел не следует, чтобы не демаскировать себя.

Осмотрев район, произведя промеры, командир выбирает точку подхода к берегу. Нужно помнить, что прибрежный район, особенно удобный для высадки, противник минирует. Значит, маневрировать в нем следует лишь в крайнем случае. Если командир решил подходить к какому-либо, даже известному причалу, нужно производить промер. Известен случай, когда один из катеров подходил к причалу, у которого глубина составляла

8 м, и сел на притопленную немцами баржу. Ему стоило больших трудов под огнем противника выйти обратно.

Во всех случаях следует маневрировать с таким расчетом, чтобы подойти к причалу носом, высадить часть людей и, только убедившись, что пирс не минирован, пришвартоваться. Надо при этом не глушить моторы и работать на подводном выхлопе.

После высадки отход следует совершать быстро, тщательно наблюдая за высаженным десантом и соседними катерами. В случае необходимости надо подавлять огневые точки, мешающие нашим войскам продвигаться, и помочь тем катерам, которые по тем или иным причинам не могут сами произвести высадку. Если высадка проходит благополучно, не стоит маневрировать вблизи берега, помня о том, что на стопе легче наблюдать и огонь будет гораздо эффективнее.

Противник часто старается прорваться в район высадки. Катера, окончившие высадку, обязаны, не ожидая указания флагмана, маневром и огнем оказать противодействие неприятелю. Крайне важно не увлекаться боем и следить за своими силами.

Для иллюстрации можно привести следующий факт. Подойдя к месту высадки, мы отдали буксиры, и мотоботы пошли к берегу самостоятельно. Неожиданно появились 18 немецких быстроходных катеров. Мы завязали

бой с целью отвлечь их внимание от высадки. Немцы оставили против нас шесть единиц, остальные пошли вдоль берега навстречу мотоботам. Наши катера не позволили противнику осуществить этот маневр. Мотоботы высадили войска и легли на обратный курс.

По сигналу или по времени отхода нужно приложить все усилия, чтобы прибыть в точку рандеву своевременно, причем с означенного румба, быстро заняв свое место в строю. Во всех случаях отход желательно совершать прежним курсом, придерживаясь уже проверенных фарватеров. При занятии своего места в строю, при выходе из строя, подходе к другим катерам желательно не описывать больших циркуляций, все время помня о минной опасности.

В десантных операциях катера часто оказываются в самой непредвиденной обстановке, когда командиру приходится самостоятельно решать все задачи. В связи с этим необходимо повседневно и глубоко осваивать прошедшие операции, постоянно обмениваться боевым опытом и самым тщательным образом изучать район предполагаемой высадки десанта.

Капитан 3-го ранга Б. АЛЕКСАНДРОВСКИЙ

КАТЕРА В ДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

Десантные операции относятся к числу наиболее сложных по своей организации и выполнению. Именно в них широко применим суворовский принцип тщательной подготовки, обеспечивающий внезапность удара, быстроту и натиск в продвижении. Трудность выполнения подобного рода задач связана с необходимостью осуществлять гибкое управление частями и кораблями последовательно на каждом этапе.

Военные моряки принимали участие в различных по характеру и масштабам десантах. Особенно большой опыт накоплен на Черноморском флоте. Мы имеем в виду Керченско-Феодосийскую операцию, проведенную в конце 1941 г., десанты в тыл противника западнее Таганрога и Мариуполя и, наконец, операцию по освобождению второй базы Черноморского флота — Новороссийска. Не вдаваясь в подробности каждой из них, остановимся только на использовании катеров и мотоботов.

Нужно сказать, что в нынешней войне ни

одному классу кораблей не приходилось принимать столь активного участия, как катерам и мотоботам. Они с успехом действовали на Черноморском, Балтийском и Северном театрах. Наиболее ярко они проявили себя в конце августа и в сентябре на Азовском и Черном морях. Их массовое применение объясняется не только условиями театра. Наши катера обладают высокими тактико-техническими данными, менее уязвимы с воздуха и моря, чем большие корабли. Хорошие маневренность, ход, вооружение позволяют им проникать в любой район, с хода производить высадку и одновременно подавлять своим огнем сопротивление врага на берегу. Как показал опыт последних боев, экипажи катеров действуют смело и решительно, когда в деталях представляют поставленную задачу, хорошо знают район действий по данным разведки и по личным наблюдениям. Район высадки офицеры должны изучить настолько, чтобы зрительно представлять маршрут перехода, каждый причал, запасные точки высадки, а также систему обороны противника, полностью учитывать, какие огневые точки и в каком количестве придется подавлять артиллеристам и пулеметчикам.

Когда у экипажа есть такая ясность, то в процессе операции, если и возникнут затруднения, командир сумеет легче преодолеть их, скорее найдет правильное решение. На кате-

ре старшего лейтенанта Баженова, участвовавшего в Новороссийской операции, находилась группа десантников. Высадив их на один из причалов, катер отошел. Оказалось, что с причала сойти на берег было нельзя. Десантники окликнули командира и объяснили свое положение. Баженов под огнем противника вернулся, принял на катер группу бойцов и высадил ее в другом, более удобном месте.

Так как первый бросок во всех случаях приходится высаживать с катеров и мотоботов, они, следовательно, и подвержены в первую очередь ударам противника с берега. Экипажи катеров, оружейные расчеты и пулеметчики в связи с этим заранее должны знать характер целей, по которым придется вести огонь, уметь заменять друг друга на боевых постах. Естественно, успех их действий в бою будет выше, если они своевременно и в достаточной степени будут обеспечены прикрытием с воздуха и моря, а участок высадки хорошо обработан артиллерией, штурмовой и бомбардировочной авиацией.

На войне были случаи, когда отдельные катера и высаженные ими подразделения терпели поражение только потому, что не были обеспечены надежной связью с другими кораблями и артиллерийскими частями, которые должны были прикрывать их. Во избежание этого при высадке десантной группы в тыл противника командование энского соединения

предусмотрело, например, такой вариант: до тех пор, пока десант не закрепился на побережье и не успел наладить надежную связь, несколько специально выделенных катеров-охотников, маскируясь у берега, выполняли эту задачу и одновременно своим огнем поддерживали продвижение десанта вглубь.

В конце августа и в сентябре на Азовском и Черном морях было успешно подготовлено и осуществлено несколько различных десантных операций. Первая из них проводилась, когда войска Южного фронта громили таганрогскую группировку противника и создали угрозу окружения ее правого фланга. Немцы вынуждены были спешно отводить свои потрепанные и разбитые части по дорогам вдоль побережья Азовского моря.

Отряд моряков под командованием капитана Катанова получил задачу: высадившись западнее Таганрога, перерезать коммуникации и нанести внезапно удар по отступающим частям противника. Переброска десантной группы была возложена на катера.

Отряд заранее тщательно готовился, перенимая опыт сухопутных частей, действовавших при разгроме немцев под Орлом и Харьковом. Здесь в большом объеме была использована суворовская «наука побеждать». Десантники тщательно тренировались вместе с экипажами катеров. Морские пехотинцы учились преодолевать водные рубежи, быстро и

бесшумно совершать посадку на катера и выходить на берег, уничтожать огневые точки противника, взаимодействовать с другими подразделениями. Парторги привлекали к работе бывалых воинов, старшин и офицеров, участвовавших в подобного рода операциях. Они рассказывали об умелых действиях героев-десантников, приводили примеры, которые перекликались с предстоящими событиями, рельефнее представляли обстановку предстоящих действий. Они рассказывали о краснофлотцах, которые в трудную минуту смело прыгали в воду, поддерживали на своих плечах сходни и обеспечивали быструю высадку на берег, а потом шли вперед, умело и дерзко громили врага.

Наряду с этим готовились экипажи катеров. Офицеры изучали маршрут перехода, готовились к отражению атак катеров и самоходных немецких барж, а также авиации противника на переходе и в момент высадки.

Тщательность и скрытность подготовки обеспечили успех действий десантников западнее Таганрога. Катера совершили переход и высадили морских пехотинцев. Усиленное подразделение разведки, прочесав побережье, оседлало одну из дорог, внезапным налетом овладело населенным пунктом. В результате гибкого маневра и умелых действий азовцы сумели нанести противнику значительный урон. Они уничтожили до двухсот автомашин,

около двухсот солдат и офицеров, захватили пленных, разгромили несколько складов с боеприпасами и снаряжением. Предвидение встречи с морским противником полностью оправдалось.

Группа катеров, действовавших на морских коммуникациях западнее Таганрога под руководством старшего лейтенанта Филиппова, при возвращении в базу заметила катер противника. В атаку пошел бронекатер лейтенанта Маланина. Огнем своей артиллерии он подбил катер и, сблизившись, решил захватить его. Это было блестяще осуществлено младшим лейтенантом Моргун и старшинами Ахтямовым и Костиковым.

После разгрома войсками Южного фронта таганрогской группировки немцев наши части с боями подошли к Мариуполю. Обороне этого города враг придавал исключительно большое значение. Немцы рассчитывали на неприступность своих сооружений с суши и с моря. «Мариупольский бастион» входил составной частью в линию, именовавшуюся «Миус-2». Эта линия обороны тянулась с востока на запад на много километров. Большие работы провели немцы и в самом Мариупольском порту. Вдоль причальной линии в бетонных сооружениях находились пулеметные гнезда. Между гаванью Шмидта и портом и на соседних высотах немцы устроили сеть дотов и дзотов. Только на одном небольшом участке

было сосредоточено до 18 артиллерийских батарей. Противник широко использовал самоходные орудия и танки как неподвижные огневые точки.

Характерная особенность этой десантной операции заключается в столкновении катеров с морским противником еще до подхода к месту высадки.

Учтя уроки таганрогского поражения, враг, видимо, предвидел возможность повторных ударов с моря и заблаговременно выслал свои сторожевики и самоходные баржи с сильным артиллерийским вооружением.

Командиры катеров также предполагали, что такая встреча в море весьма вероятна, и были к этому заранее подготовлены. Как только противник был обнаружен, лейтенант Кравцов смело повел катер в атаку и с дистанции 5—6 каб. открыл огонь. Самоходные баржи и сторожевые катера отвечали. С каждой минутой бой принимал все более ожесточенный характер. Вскоре пулеметчикам Кузьмишкину и Сизову удалось вывести из строя орудийный и несколько пулеметных расчетов на одном из немецких катеров. Он вынужден был немедленно отойти под прикрытие барж. В результате этой схватки удалось поджечь одну баржу, а вторую уничтожить. Видя это, противник начал отход. Таким образом был открыт путь в Мариупольский порт катерам

и другим плавсредствам, на которых находились десантники.

В период высадки немцы оказали упорное сопротивление. Они вели интенсивный огонь, под прикрытием которого в контратаку шли пехотинцы и конники. В этот напряженный момент на помощь катерам и десантникам пришли морские летчики подразделения майора Чепова. Они не только рассеяли скопление живой силы противника, но и уничтожили ряд его огневых точек, облегчив выполнение поставленной задачи.

Третья, наиболее поучительная и интересная по своему масштабу — Новороссийская десантная операция. В ней, как и в предыдущих, были широко использованы катера. Командовали ими опытные офицеры, не раз участвовавшие в решении подобного рода задач. Бригаду торпедных катеров возглавлял капитан 2-го ранга Проценко, а отряды морских охотников и сторожевых катеров — капитан 3-го ранга Глухов и Герой Советского Союза капитан 3-го ранга Сипягин.

Вся подготовка проводилась скрытно. Полное использование данных разведки позволило точно установить систему обороны противника. Все значительные цели заранее были пристреляны нашими артиллеристами. Они совместно с авиацией нанесли немцам мощные удары по разгрому их обороны.

Специально выделенные катера подорвали

боновые заграждения, а отряд торпедных катеров во главе с Героем Советского Союза капитан-лейтенантом Африкановым взорвал ряд огневых точек противника, расположенных в порту. Катера-охотники высадили ударную группу десантников под командованием Героя Советского Союза капитан-лейтенанта Ботылева, а затем и другие подразделения. В этой операции морские охотники, сторожевые катера и мотоботы в течение ночи сделали по несколько рейсов. Орудийные расчеты действовали слаженно и четко, подавляя в первую очередь те огневые точки, которые представляли наибольшую опасность в данный момент. Командиры умело сочетали огонь с маневром.

Следует отметить, что в этой операции участвовало около двухсот вымпелов, в подавляющем большинстве катера и мотоботы. Они полностью оправдали себя не только как корабли для переброски высадочных групп, но и как мощные боевые единицы, которые с успехом могут использовать свое оружие для подавления огневых точек противника на берегу и против вражеской авиации. Их живучесть исключительно велика, а повреждения поддаются ликвидации в самые сжатые сроки, часто силами только личного состава. Катера командиров Баженова и Кошелева получили значительные повреждения, но, несмотря на это, успешно выполнили задание.

Значительно выросло военное мастерство личного состава малых кораблей. Офицеры и экипажи катеров — этого основного средства переброски и высадки десантников — действовали умело и дерзко, проявляли инициативу в оценке обстановки боя и блестяще справились с возложенными на них задачами.

«Красный флот», 3 октября 1943 г., № 23

Контр-адмирал В. ПЛАТОНОВ

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ДЕСАНТНОЙ ОПЕРАЦИИ

В задачу десанта входило ударить в тыл противнику, выйти на дорогу, соединяющую фронт с одним населенным пунктом. Это остановило бы подход резервов противника и обеспечило бы действия нашей армейской группировки. В связи с этим флоту предстояло в точно назначенное время высадить десант, обеспечить дальнейшее продвижение на берегу корабельной артиллерией и с воздуха авиацией; питать и пополнять высаженные части.

Учитывая имеющийся на флоте опыт, было принято решение: высадку проводить на боевых кораблях. Проверенными высадочными средствами, зарекомендовавшими себя, были катера-охотники и сторожевые катера. переброску войск было решено выполнить на тральщиках и сторожевых кораблях.

Такой выбор кораблей был сделан не только по причинам, ставшим широко известными, но и по местным условиям самого театра и характера боевых действий. Траль-

щики и особенно катера хорошо могли в сумерках наступавших белых ночей маскироваться на фоне высоких скалистых берегов залива. Они не боятся подводных лодок, мало уязвимы авиацией, способны совмещать роль высадочных средств с задачами перевозки войск.

Для высадки людей катера должны были подходить вплотную к приглубому берегу, крепиться за него или садиться на него носом и тогда подавать трапы.

Посадку войск было решено произвести рассредоточенно, в местах, указанных батальонам. Во всех пунктах сажать десантников днем и только в одном пункте, наиболее населенном, ночью, сознательно потом выдерживая людей на корабле лишние сутки.

На случай летной погоды истребительная авиация имела задание прикрывать все места посадки. Решено было десант сажать с трехсуточной автономностью, тылы и артиллерию высадить в следующую после операции ночь.

Переход морем предполагалось совершить в двух колоннах. Одна из них следовала, прижимаясь к полуострову, другая прокладывала курс южным берегом залива. Сообразуясь со временем высадки, большую часть перехода решено было совершить в светлое время и только на подход к местам высадок оставалось около часа сумерек. Условия видимости, а также обороны и охраны района допускали

движение без непосредственного охранения: весь путь следования кораблей проходил в секторах обстрела наших береговых батарей и в зоне видимости постов наблюдения и связи. На переходе допускалась только внутриотрядная и внутриэскадренная связь визуальными средствами и по УВК. Для получения обстановки и приказаний неслаась приемная вахта на всех кораблях.

Решение поставленной задачи предусматривало высадку десанта на широком фронте. Основных мест было намечено пять. Начало высадки приурочивалось к самому темному времени ночных сумерек — 24 часам.

Первый бросок разведчиков поручался десяти охотникам под командованием капитан-лейтенантов Раскина и Груздева. Через 30 мин. после начала высадки к этим же пунктам подходил первый эшелон, состоявший из отряда сторожевых катеров под командованием капитан-лейтенанта Бубынина и отряда катеров-тральщиков капитан-лейтенанта Набирухина по десять вымпелов.

Остальные части во втором эшелоне подходили на тральщиках и сторожевых кораблях через 30 мин. следом за сторожевыми катерами и катерами-тральщиками.

После высадки своих войск катера-тральщики оставались на месте, где ожидали подхода тральщиков, которые служили высадочными средствами. Сторожевые катера должны

были перейти в другой пункт, где также высаживать людей со сторожевых кораблей. При этом расстояние в 5 миль они должны были покрыть с предельной для них скоростью. Один отряд катеров-охотников после высадки шел на непосредственную поддержку десанта, второй служил высадочными средствами тральщикам и сторожевым кораблям.

Силы поддержки распределились следующим образом. Один сторожевой корабль с двумя катерами МО обеспечивает высадку в двух пунктах. С этой целью маневрирование происходит в заливе между этими пунктами. Один сторожевой корабль с тремя катерами МО маневрируют в районе энской губы — обеспечивают высадку в двух пунктах. Миноносец, стоя на якоре, прикрывает продвижение десанта на берегу. Истребительная авиация по окончании охранения десанта на марш-маневре обязана была выполнить задачу прикрытия кораблей и высаженного десанта.

Для корректировки огня кораблей поддержки были обучены и готовились к высадке три корректировочных поста.

При бое за высадку разрешалось пользоваться любыми средствами связи, но строить управление на одном виде связи при быстротечности операции было рискованно. Поэтому решение задачи предусматривало: ясное понимание ее командирами, твердое и точное выполнение плана, полную и разумную ини-

циативу начальников в достижении своей цели.

Большое место в управлении боем отводилось личному наблюдению хода сражения и оценке обстановки всеми звеньями начальников десанта. Для связи с высаженным десантом и эвакуации раненых в трех пунктах высадки оставлялось по одному катер-охотнику и сторожевому катеру. Все остальные корабли по окончании высадки войск должны были возвращаться в свои базы самостоятельно, не дожидаясь приказа.

Таково решение, принятое командованием, по проведению десантной операции. В связи с этим осуществлялась и подготовка к операции. Она складывалась из специальной подготовки войск, подготовки кораблей, разработки операции и постановки боевой задачи.

Соединение, намеченное к выброске, имело свое основное назначение как десантное. Соответственно проходило вооружение и строилась боевая подготовка, проводившаяся вначале по батальонам, потом подразделениям и, наконец, поднимались тылы и управление. Проводились учения и по частям — отдельно посадка, высадка, обратная посадка, высадка тылов. Большое внимание уделялось связи десанта на берегу с кораблями. Много подразделений занималось и самостоятельно, обучая морских пехотинцев на походах действиям в горах. Разведывательные части были

хорошо проверены, неоднократно принимали участие в диверсионных десантах. Таким образом соединение морской пехоты представляло собой достаточно обученную, тепло одетую, хорошо вооруженную, обстрелянную часть, знакомую со своей задачей, смело ступающую привычной ногой на трап десантного корабля.

Имея опыт нескольких тактических десантов, корабли продолжительное время занимались подготовкой к высадке. Для отработки был составлен особый учебный план, предусматривавший тренировку постоянных людей одних и тех же кораблей и штабов. В основу учебного плана была положена подготовка тральщиков как транспортов, а охотников и сторожевых катеров как высадочных средств. Предусматривалась также необходимость переброски войск на катерах и высадки с тральщиков собственными средствами — гребными судами.

Особую трудность представляла высадка лошадей и артиллерии на необорудованный берег. Одно учение не походило на другое, никакой опыт реализовать не удавалось. В каждом отдельном случае выручали инициатива, изобретательность и морская находчивость офицеров и краснофлотцев кораблей.

Сторожевые корабли и миноносцы готовились к артиллерийской поддержке десанта. Для этой цели было сформировано несколько

корректировочных групп, которые непрерывно тренировались, высаживаясь на берег. Корабли часами маневрировали у фланга фронта, выбивая из землянок немцев своим метким артиллерийским огнем. Корабли приобрели хороший опыт стрельбы по берегу.

В качестве специального оборудования охотники и сторожевые катера были снабжены складными сходнями, изготовленными по чертежам самих катерников. Для погрузки и выгрузки лошадей устраивали особый помост, исключавший крутые подъемы и спуски. От использования стрел и погрузочных ящиков пришлось отказаться, как требующих много времени.

Корабельная организация строго предусматривала расписание людей по помещениям. Каждый уголок был на учете, каждый боец десанта имел свое место. Чтобы не создавать сутолоку и давку при посадках и высадках, подавались команды по строго определенным помещениям, потоки движения по кораблю имели свои направления. От командиров частей и командиров кораблей требовались тесное общение и взаимная информация по обстановке.

Местом командира высадки был избран катер-охотник совершенно свободный, не входящий в состав высадочных средств. Это, так же как и многое другое в этой операции, было подсказано опытом предыдущих десантов.

Более удобный корабль, удовлетворяющий требованию управления боем, было трудно подыскать. Не будучи связанным боем, он мог по воле флагмана проследовать в любой участок операции, своевременно появляться там, где требовалось ходом сражения. Его маневренные качества и средства связи были достаточны, чтобы справиться с ролью флагманского корабля. Обитаемость и размещение походного штаба не вызывали затруднений благодаря быстротечному характеру самой операции.

Когда принятое командиром высадки решение было одобрено командующим флотом и отданы предварительные распоряжения, вызвали командиров отрядов за получением задачи. Это было сделано за 36 часов до начала посадки на корабли. Задачу ставил командир высадки. Постановка задачи сопровождалась демонстрацией карт и схем. Процесс уяснения облегчался тем, что командирами отрядов были назначены офицеры одного соединения, имеющие опыт и отлично понимающие как друг друга, так и своего начальника.

В соответствии с решением командира высадки посадка производилась с причалов в местах расквартирования батальонов. Вследствие ограниченного времени сумерек и отсутствия ночи посадку производили днем. Выход кораблей проходил строго по плановой таблице. Соблюдение сроков проверялось опе-

ративным дежурным. Швартовка и диспозиция учитывали рассредоточение и удобство ведения огня в случае воздушной тревоги.

В отведенных на посадку сроках был учтен специальный запас времени на встречу командиров отрядов с командирами батальонов. Такие встречи были необходимы, чтобы еще раз проверить, все ли командиры взводов и рот твердо знают назначенные им корабли.

Подход войск к местам посадки производился быстро. Соблюдалась маскировка в скалах, кустах, у стен строений. Войска подходили различными дорогами, небольшими подразделениями. Несмотря на быструю посадку, на палубах кораблей не задерживался ни один человек. Все немедленно разводилось командирами кораблей по заранее намеченным и подготовленным помещениям.

Противник был в полном неведении. Это можно было заключить из того, что немецкая авиация не только не противодействовала, но даже не вела разведывательных полетов.

По мере окончания посадки войск корабли следовали в точки рандеву. Последними выходили катера-охотники как наиболее быстроходные. Все шло по плану, но неожиданно изменилась метеорологическая обстановка.

Когда главные силы вышли из залива, а посадка первого броска на катера подходила к концу, ветер изменил свое направление и

подул силой до 4—5 баллов от зюйд-веста. Свежим ветром сломало береговой припай льда в губе С. и согнало его в узкий проход, загородив выход катерам-охотникам. Заблаговременно поставленный на фарватере с задачей колоть лед траулер сломал себе руль и, затертый льдом, потерял управление. Высланные из главной базы буксиры могли притти только через два часа, в то время как катера с первым броском могли задержаться не более 30 мин. Положение казалось безнадежным. Но и здесь выручили инициатива и решительность командиров и их команд. Выискивая разводья, пробираясь рискованными глубинами, катера выбрались на чистую воду с опозданием, которое можно было наверстать форсированием хода.

Вторым препятствием на марш-маневре оказалась посвежевшая погода. Катера, имея в обрез время на переход, вынуждены были сбавить ход и спешить приблизиться к берегу полуострова, чтобы укрыться от волны.

Скрытность перехода затруднялась хорошей видимостью и поздним наступлением сумерек. До входа в залив, где предстояла высадка, корабли шли при полной видимости. Поэтому пришлось свои курсы располагать так, чтобы не быть замеченными.

Когда видимость сократилась, корабли поотрядно стали делиться на две колонны. Одна из них шла как можно ближе к берегу

полуострова, другая шла южным берегом залива, обтекая острые выступы скалистых мысов. Маскировка на фоне берега оправдала свои ожидания, и колонны шли, не видя друг друга. По этому можно было судить, что и противник их не заметил.

Марш-маневр прикрывался истребительной авиацией до самого наступления сумерек. Авиация противника, несмотря на летную погоду, не только не создавала помех, но и не проявляла сколько-нибудь заметного беспокойства.

Точность подходов к назначенным местам высадки не внушала сомнений. Дело в том, что командирами отрядов берег был изучен заранее и во время предыдущих боевых операций. Места высадки двух отрядов были признаны неудобными по своей глубине и изменены командиром высадки перед самым началом операции.

Катера-охотники Груздева и Раскина подошли в 23 ч. 50 м. и, чтобы не мучиться томительным ожиданием, получили разрешение начать высадку за пять минут до намеченного срока. К этому времени артиллерийские корабли уже заняли свои позиции для стрельбы. Общим сигналом начала высадки служил артиллерийский огонь, открытый по заранее намеченной группе батарей противника.

Демонстративная группа и один из отрядов приступили к высадке по общему сиг-

налу. Высадка первого броска уложилась в сроки, значительно меньше отведенных, и прошла незамеченной для противника, без всякого противодействия. Огонь с берега был открыт только по одной группе (демонстративной) и по одному сторожевому кораблю, что входило в наши расчеты.

Через 30 мин. подошли к берегу отряды сторожевых катеров и катеров-тральщиков. Освободившиеся от войск охотники служили им средствами поддержки. Еще через 30 мин. подошли два десантных отряда. Им высадочными средствами служили катера-тральщики. Сторожевые катера одного отряда не успели подойти в назначенное место. Сюда приказанием командира высадки были брошены два отряда катеров в составе десяти вымпелов.

Высадка с отряда тральщиков из 5 вымпелов укладывалась в срок. Угрожал задержкой только один корабль. Своевременно принятыми мерами положение было исправлено с опозданием на десять минут.

Задержка отряда сторожевых катеров произошла не по их вине. Переход от одного пункта к другому оказался самым слабым местом решения, так как времени на переход отводилось в обрез — минута в минуту. Никакого запаса выкроить не удавалось. Поэтому ни задержки с высадкой, ни возможная необходимость уменьшения хода, никакие другие поправки во внимание не принима-

лись. Положение спасла возможность командира высадки лично наблюдать весь ход операции и благодаря этому принять своевременные меры.

Командир высадки, имея возможность следить за ходом операции и управлять ею по собственным наблюдениям, мог перекрыть все ошибки решения, исправляя их уже в ходе боя.

Корабли в базу возвращались самостоятельно, немедленно по окончании высадки. Было оставлено по одному сторожевому катеру для связи и эвакуации раненых и в месте высадки управления соединения—два катера-охотника для связи с главной базой. Для поддержки продвижения войск на берегу был оставлен один корабль в охранении двух катеров-охотников.

Как видно из изложенного, подход и высадка большого десанта прошли незамеченными, скрытно, без противодействия противника. В итоге не было потеряно ни одного корабля, ни одного человека.

Подводя итог операции по высадке десанта, некоторые товарищи могут сделать вывод, что успех был достигнут только благодаря пассивности неприятеля. Такое мнение будет явно ошибочным. Совершенно очевидно, что успех всякого сражения находится в прямой зависимости от степени подготовки. Если противник не оказывал противодействия, то не

потому, что не имел достаточных средств, а только благодаря тому, что нам удалось соб-
люсти полную скрытность.

Наличие у противника больших сил и средств участники действий десанта на берегу ощутили в последующие дни, когда немцы, неся большие потери в людях и технике, осуществляли ожесточенные контратаки, привлекая для этой цели значительные авиационные силы.

Таким образом, резюмируя, можно еще раз подчеркнуть, что успех разбираемой нами в этой статье десантной операции был обеспечен хорошей подготовкой и соблюдением скрытности.

«Красный флот», 16 января 1944 г., № 14

Капитан 3-го ранга Д. ГЛУХОВ

НОВОРОССИЙСКИЙ ДИВИЗИОН В ДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

Новороссийская операция — одна из наиболее ярких страниц в боевой истории Черноморского флота. Ее будут изучать наши офицеры, учиться на примерах отличившихся моряков еще сильнее бить врага. Большую роль в этой операции сыграли малые корабли, в первую очередь катера-охотники, выбросившие десантные войска в Новороссийский порт. После освобождения второй базы Черноморского флота они продолжали проводить десантные операции в дневное и ночное время на Таманском полуострове, помогая с моря частям Красной Армии.

После получения боевого приказа офицеры дивизиона провели большую подготовительную работу, которая во многом предопределила успех выполнения задачи. Новороссийский порт мы знали хорошо, знали места потопленных кораблей. Но этого было недостаточно, так как за год боев в порту произошли изменения, которые надо было обяза-

тельно учесть. Поэтому командиры десантных отрядов специально выезжали на передний край и с наблюдательных пунктов наших батарей изучали эти изменения. По данным разведки и своим наблюдениям за поведением противника нам удалось установить расположение огневых точек на молу и на пристанях. Так же были определены места немецких дотов, контролирующих и простреливающих подходы к пристаням, проволочные заграждения, минные поля и т. д. Все это было нанесено на карту и позже изучалось командирами катеров. Они осваивали порядок посадки войск, наставления по переходу морем, места высадки и, наконец, самую высадку.

Нам удалось провести тренировочную посадку батальона Ботылева на катера. Это помогло установить имеющиеся недостатки и не повторять их в момент фактической погрузки людей. Раньше катера принимали десантников и шли к самому месту высадки. Там они притыкались носом к берегу и производили высадку. Это не всегда удавалось провести удачно. Были случаи повреждения корпуса катеров, поломки винтов. Десант иногда приходилось высаживать прямо в воду, так как глубины не позволяли подойти ближе к берегу. В Новороссийской операции катерам-охотникам были приданы мотоботы и мотобарказы, которые мы буксировали до

исходных позиций. Много поработали инженер-капитан 3-го ранга Борисевич и другие товарищи, обеспечившие подготовку плавсредств.

Таким образом в Новороссийской операции принимали участие разнородные морские суда, имеющие разные хода и другие тактические данные. Но, тем не менее, наши офицеры и старшины успешно справились с поставленными задачами. Все корабли точно в назначенный срок были в Цемесской бухте. Следует отметить хорошую работу гидрографов, которые обеспечили в навигационном отношении переход всех судов.

В Цемесской бухте каждая группа кораблей по сигналу начала движение в порт. Кропотливая подготовительная работа, четкое выполнение приказа, наставлений, графиков командирами катеров, безупречно выполнявших свой воинский долг, предопределили успех операции. Несмотря на то, что все суда почти одновременно двинулись в узкие ворота Цемесской бухты, не было ни одной навигационной аварии. Не было потерь и в личном составе десанта, хотя немцы вели сильный заградительный огонь по входным воротам. Все это свидетельствует о высоком боевом мастерстве наших офицеров и старшин, которые отлично провели быстрые маневры.

Когда наши батареи начали артиллерийскую подготовку, немцы стали вести ответ-

ный огонь, освещая бухту осветительными снарядами. Вода кипела от разрывов снарядов и мин. Кругом все освещалось на десятки метров. Торпедные катера нанесли первый удар по огневым точкам на молу и на берегу. Для того чтобы попасть в ворота, я приказал катерам подойти вплотную к западному молу и идти вдоль него. При этом выяснилось, что у западного и восточного молов остались боны, а в середине на глубину полутора метров провисал стальной трос. Время истекало. Я приказал катерам дать большой ход, и они пошли в ворота. Разогнав катер, мы у самых бонов застопорили ход и по инерции вошли в порт, направляясь к пристани. Тот же маневр повторили остальные катера. Это были лихие маневры, которые решили судьбу десанта.

История не знает подобных дерзких операций. Войти в порт, занятый противником, и безнаказанно высадить войска могут только советские моряки, воспитанные на славных боевых традициях русского народа.

Следует остановиться на одном важном вопросе: нужно ли катерам, имеющим на борту десант, вести ответную стрельбу по огневым точкам противника?

Мы считаем, что катера должны подойти к месту высадки скрытно и поэтому, пока нет прямой угрозы, ни в коем случае не открывать огня, чтобы не быть обнаруженными.

Нельзя вести огонь и в момент высадки, если немцы не стреляют непосредственно по катеру. Только когда десант высажен, можно и нужно катерной артиллерией и пулеметами давить огневые точки, принимать огонь противника на себя, отвлекая его внимание от десанта. Нужно помнить, что главная задача — высадить десант и выгрузить его вооружение без потерь. Этому должно быть подчинено все.

Несколько слов о самом десанте и его боевых действиях на берегу. Командир десанта не имеет права увлекаться первыми победами, и если части успешно продвигаются в глубь территории, нужно помнить о берегу и причале, на котором высадились войска. Причал и подходы к нему должны быть укреплены и надежно охраняться. Противник всегда пытается отрезать войска, лишить их возможности получить на следующий день подкрепления, боезапас, продовольствие, не дать эвакуировать раненых и т. д. Перед самой высадкой мы с Ботылевым договорились по этим вопросам. Ботылев оставил на причале заслон, и это позволило нашим катерам на следующий день снова ошвартоваться около причала, а позже подбросить сюда продовольствие и боезапас на мотоботах и эвакуировать раненых.

В Новороссийской операции, как никогда, проявились самые благородные качества на-

ших офицеров и матросов, готовых драться с немцами до последней капли крови. Подлинный героизм проявил личный состав катера, которым командует дважды орденосец старший лейтенант Флейшер. Имея на борту десант, катер получил подводную пробоину в районе среднего мотора. Вышли из строя все вспомогательные механизмы, и вода начала поступать в моторный отсек. Несмотря на это, Флейшер дал полный ход, подошел к пристани, ошвартовался и высадил десантников во главе с ныне Героем Советского Союза Ботылевым. Только после этого смелый офицер бросил весь личный состав на борьбу за живучесть катера. Водоотливные средства не работали, а ведер осталось только два. Я порекомендовал Флейшеру выгрузить боезапас из ящичков и ими отливать воду. Два краснофлотца разделись, полезли в трюм, осмотрели район повреждения и заделали пробоину матрацами. Катер продолжал движение в базу. Нужно отметить энергию и распорядительность механика катера Догадайло, который организовал борьбу за живучесть в сложных условиях боя.

Командиры катеров Баженов, Трофименко, Школа, Варлей и другие выполняли свой долг с достоинством и честью, как подобает флотским офицерам.

Исключительную стойкость в бою проявили наши старшины и рядовые, безукориз-

ненно действовавшие на своих боевых постах. На катере Трофименко от немецкого снаряда при входе в бухту вспыхнул боезапас. Старший краснофлотец Черноусский, не ожидая приказа, бросился к горящему боезапасу и быстро выбросил его за борт, предотвратив пожар и взрыв. Парторг катера Соколовский непрерывно вел огонь по противнику из пулемета. Будучи раненым, он не покинул боевого поста, а когда товарищи стали оказывать ему помощь, крикнул: «Бейте сильнее немца, а я с перевязкой обожду».

У личного состава дивизиона стало законом — сделать все, чтобы не потерять ни одного бойца из состава десанта ни на переходе, ни во время высадки. Можно было много раз наблюдать как краснофлотцы катеров, стоя в воде, держат сходни, по которым идут на берег десантники, помогают им быстрее сойти, выгружают технику, боезапас. Это очень правильно. Принимая людей, мы должны доставлять их к месту назначения целыми и невредимыми, и это служит лучшей оценкой работы катеров.

После взятия Новороссийска мы провели еще ряд довольно сложных десантных операций на побережье Таманского полуострова, в которых участвовало большое число малых кораблей. Несмотря на сложную минную обстановку в этом районе и полное отсутствие

навигационного обеспечения, эти операции прошли успешно. Здесь снова проявили себя офицеры и старшины.

Мы получили приказание контр-адмирала Холостякова ночью высадить войска. Несмотря на большое напряжение, нам не удалось полностью справиться с этой задачей. Утром меня, Сипягина и Державина вызвал Холостяков и спросил:

— Как вы думаете, будем ждать до ночи или закончим перевозку днем?

Мы поняли, что дело не терпит, и предложили итти днем. Катера тремя эшелонами, имея на буксире мотоботы, пошли по заданию. У места высадки мы были обнаружены, и немецкая батарея начала обстреливать корабли. В воздухе появились два «Мессершмитта», которых мы очень скоро прогнали. Дойдя до цели, катера отдали буксиры, повернули все вдруг вправо и под огнем без потерь высадили десант. Наши войска высадились и вступили в бой с противником, нанося немцам удары с тыла, помогая армии очищать таманскую землю.

Действуя в таких условиях, катера могли отдать буксир в любое время и сопровождать мотоботы, идущие вдоль берега на небольших глубинах. Это дает возможность катерам свободно маневрировать, занимать любую позицию, эффективно использовать огонь своих пушек. Мотоботы и мотобарказы, высадив де-

сант, своим ходом подходят к катерам, снимают с них людей и снова идут к берегу. Подтвердилось, что буксировка мотоботов весьма эффективна, но нельзя увлекаться и брать на буксир много мотоботов, так как от перегрузки сильно разрушается гребная система.

В боях за Новороссийск и Таманский полуостров офицеры, старшины и рядовые наших катеров показали отличную морскую выучку, организованность, способность решать сложные задачи, способность быстро ориентироваться и выходить из тяжелого положения.

«Красный флот», 14 октября 1943 г., № 243.

Редактор капитан-лейтенант *Н. Шмаков*

Подписано в печать 28/VIII 1944 г. ГМ 100601
Печ. л. 4 Печ. зн. в 1 п. л. 37696 Уч. авт. л 3,78

1-я типо-литография УВМИ. Зак. 1784.

- 21 НОЯ 1944

1 р. 50 н.