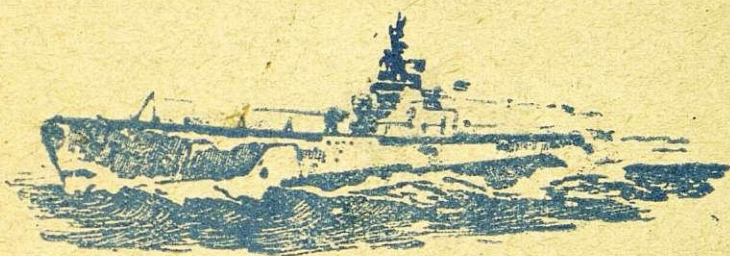


43769

МОРСКИ ПРЕГЛЕД



1-2

19



47



THE
JOURNAL OF
THE
ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

VOL. LXXV. PART 1. 1945.

CONTENTS

THE
JOURNAL OF
THE
ROYAL ANTHROPOLOGICAL INSTITUTE

МОРСКИ ПРЕГЛЕД

СПИСАНИЕ НА МОРСКИТЕ ВОЙСКИ

Год. I. кн. 1-2

януари - юни

ВАРНА 1947*

С
М 89

1516

35 (25)

57

45169



„ДЕЛОТО ЗА ИЗГРАЖДАНЕ НА МОЩЕН НАРОДЕН ФЛОТ
Е ТОАКОВА ВАЖНО И НЕОБХОДИМО, ЧЕ ИЗИСКВА
ОТ ВСИЧКИ НАС ПОВЕЧЕ РЕАЛНИ И ПОЛОЖИТЕЛНИ
ДЕЛА И ТРУД, ОТКОАКОТО ДЕКАРАЦИИ И РЕЧИ“.

ГЕОРГИ ДИМИТРОВ

Министър-председател на
Нар. република България

1944-1945

1944-1945

1944-1945

1944-1945

ЗАДАЧИТЕ НА СПИСАНИЕ „МОРСКИ ПРЕГЛЕД“

Кан. I р. К. ХАЛАЧЕВ

ИСТОРИЧЕСКАТА епоха, която преживяваме, и задачите, които лежат пред младата народна република България, бяха най-добре и блестящо формулирани от вожда на нашия народ—председателя на М. съвет—г. Г. Димитров.

Той ни посочи голямата историческа задача, която ни се налага от нашата действителност, историческо развитие и наличните сили, с които разполага нацията ни. Тази задача, за която трябва да живее и работи всеки истински български патриот, е да превъзмогнем нашата обща материална, техническа и културна изостаналост и да догоним най-напредналите страни и народи, и то в такъв темп, че това, което те са достигнали за стотици години, ние да го достигнем за 10-20 години.

Това е, тъй да се каже, голямата, основната цел, стратегическата задача на нашата О. Ф. епоха.

В достигане на тази основна цел, правителството на Г. Димитров постави пред целия български народ, пред всички негови синове и дъщери, пред цялата народна демократическа общественост и пред целия държавен апарат задачата на двегодишния стопански план, за преодоляване следвоенните тежести в стопанството и за поставяне практическото начало на изпълнение голямата, основната национална задача.

Нашият народ, демократичен и прогресивен по своя характер, е млад, жизлав и жизнеспособен; той иска да живее и трябва да живее, но да живее по старому той вече нито може, нито иска.

Той вече здраво се е заловил за коренната промена на своето обществено устройство, променяйки своите държавни институти така, че те да отговарят на неговата истинска демократична същност. Под напора на нуждите, волята на народните маси и вещото ръководство на изпитания и мъдър водач Георги Димитров, започна промяната и възхода на материалната база на нашата страна.

Ние ще трябва и ще се превърнем в страна с достатъчна за нашите нужди и възможности модерна индустрия, с едно рационализирано и модерно земеделско стопанство, способно не само да изхрани нашето село и града и да даде сурови материали за разширяващата се индустрия, но и да издигне нашия селянин и труженик на земята на едно достойно човешко положение, подобрявайки неговата материална и духовна култура.

Всичко това, разбира се, не може да стане без една широка работа за идеологическото укрепване на целия наш народ. Цялото идеологическо превъзпитание на нашия народ, на нашата младеж, трябва да бъде поставено в служба на голямата национална задача—да догоним в най-къс срок най-напредналите страни.

Ако това е верно, въобще за целия народ, за цялото наше общество и държавен апарат, то толкова е по-верно за въоръжената част от народа—за нашата народна армия и в частност за нашия военно-морски флот.

Задачите, които стоят днес пред нашия млад флотски кадър са не само във овладяване техниката на съвременния морски бой, но и във възприемане прогресивните обществени науки. Чиновете от българските морски войски трябва да си изградят истинска прогресивно-демократическа научна идеология, която предпазвайки ги от опасността да се превърнат на тесни специалисти, ще им открие един верен кръгзор, тъй необходим за истинския народен офицер, като не само му даде основа за една широка обща култура, но го и възпита като достоен, верен и сръчен защитник на свободите, правата и труда на своя народ и Родина.

Нашето списание трябва да се ръководи от тези искания; това и само това трябва да бъде основната цел на списанието—цел, която командването му поставя и за която то неизменно ще следи и държи.

В изпълнение на това „Морски преглед“ се явява научно военно-морско списание, което е извикано да играе важна роля във възпитанието и усъвършенствуването на офицерския състав на военно-морския флот, а заедно с това и в развитието на нашата българска военно-морска наука.

Изхождайки от декларацията на Министър председателя Г. Димитров за задачите на народната армия, изхождайки от заповедите и напътствията на нашия върховен началник Военния министър г. генерал-майор Г. Дамянов, в които се определят основните задачи на обучението и възпитанието на нашата народна армия, „Морски преглед“ си поставя задачите: да пропагандира прогресивно-научната военна мисъл и идеология, да разработва най-важните проблеми на военно-морската наука и военно-морското изкуство на основата на опита на миналите войни и на първо място на опита на Втората световна война, да разработва оперативните и тактически въпроси на военно-морското изкуство под призмата на нашите условия, да запознава офицера и своя читател с новата военно-морска техника и достижения, като следи всичко ново в това отношение в другите военни флоти и тяхните издания. Няма защо да се казва, че в това отношение ние ще има да черпим с пълни шепи от богатата съкровищница, каквато представлява от себе си историята, опита и

литературата на нашия старши брат славния Съветски военноморски флот.

Заедно с това ние не трябва да забравяме и да изоставяме нашия собствен боен опит — този на миналото и особено този от Отечествения война, когато ни се падна случай да работим, и то не лошо, рамо до рамо с нашите братя от съветския, Дунавски и Черноморски флот.

Колкото и скромен да е нашия флот, то все пак той има една повече от половин вековна история, има и своя боен опит, и също така, както другите родове войски от нашата народна армия, е минал по трудния път на бойната слава.

„Морски преглед“ ще вземе в ръцете си това съкровище, ще го разработи и осмисли опита на нашите минали моряшки поколения, за да го кристализира в ценни уроци, от които ще трябва да се учат днешните и утрешни наши моряци.

Служейки си често, и то твърде често, с преводи от чуждата специална морска литература, които разглеждат и излагат действията на чужди флоти и тяхните достижения и опит, списанието не може да забравя нито за момент, че идейното и истински прогресивно-научното равнище, за висотата на което то ще държи, като за своя главна цел, ще се определя преди всичко от това, доколко то ще отразява правилно и пълно линията на нашата нова демократична обнова, епохата на Отечествения фронт и задачите, които тази епоха слага пред нас и целия наш народ в общото строителство на страната и това на нашите въоръжени сили, в обучението и възпитанието на кадрите, и доколко списанието ще съумее да предава и разработва пълно и правилно въпросите на военноморското изкуство върху основата на прогресивното учение за войната и развитието на военното изкуство въобще, и доколко то ще съумее да способствува със своята работа за укрепване боевата мощ на малкия наш флот.

Целият живот на нашата нова армия се ръководи и вдъхновява от демократичните начала и идейност, върху които се строи днес нашата млада народна република. Мощта на нашата армия и флот се гради днес на могъщата сила, каквато представлява от себе си желязното демократично-боево единство на нашия народ, на придобивките извоювани от него на 9. септември и на буйния творчески ентузиазъм и патриотизъм, който 9. септември извика на живот в широките народни маси на нашата родина, на крилата на които се изгражда вече една нова много по-могъща и жизнена економика и материална база на Родината ни.

Ето защо, нашата военноморска мисъл, разработвайки въпросите за строителство на флота, нейната тактика, оперативното изкуство, обучението и възпитанието на личния състав,

е длъжна да има винаги предвид неразделната връзка на военното дело с общественно-политическия живот на страната, да отчита и използва новите пътища и широките възможности за развитие на военното изкуство и възпитание, които ни се разкриват с новата демократическа обществена дисциплина и патриотично възпитание на нашата прекрасна народна демократическа младеж.

Изучавайки опита на флотите въобще, и особено този от последната война, необходимо е да се разглежда развитието на военно-морското изкуство не отделно, а във връзка с развитието на цялото военно-морско изкуство въобще. Прогресивната военна наука и теория осветяват всички страни на воденето войната по суша, по море и въздуха. Принципиите на тази наука са единни за всички родове войски. Ето защо разработката на тези принципи трябва да стане една от основните задачи на списанието.

Стоящи в основата на изследването проблемите на воденето на войната по море, тези принципи се явяват единствено правилна научна база за анализа на опита от войната на море и дават единствено правилните необходими изводи.

Единството и взаимодействието на всички родове войски—това е основен принцип на прогресивната, истинска военна наука, която води към победа—и то трябва да легне в основата на изследването въпросите на воденето войната по море.

Разработвайки така, в светлината на научната теория за войната, проблемите на военно-морското изкуство, „Морски преглед“ е извикан да покаже особеностите на съвременния морски бой, да посочи и обясни онова прогресивно, което донесе със себе си опита на Втората световна война, свързано с развитието на оръжието и техниката и активно да се бори за създаване на нова техника и ново въоръжение в нашия флот, като внедрява заедно с това и новите форми на воденето на бойните действия и необходимата подготовка в неговия живот. Списанието е длъжно, заедно с това, смело да критикува отживелостите в нашата военно-морска теория и практика.

Прогресивната военна наука отделя на моралния фактор, заедно с всички други фактори определящи успеха на войната, решаващо място.

Решителното значение на моралния фактор се потвърждава от целия военно-исторически опит на всички народи в съвременната война; това значение не само не намаля, а напротив, още повече се увеличи.

Във великата Отечествена война, съветската армия обладаваше недостигаема морална сила и можа, благодарение на нея, да преодолее такива трудности и да реши такива задачи, с каквито не би могла да се справи нито една друга ар-

мия на земята. Високият дух на съветския воин, основан на животворния съветски патриотизъм, на съзнанието за справедливите цели, в името на които се водеше войната, на дълбокото разбиране войнишкия дълг пред социалистическата родина, на безграничното доверие в своето правителство, към гениалния водач и пълководец—Сталин, се изля в желязната твърдост и масовия героизъм на съветските войски, в чудовищна настъпателна активност, премазваща всички прегради, в непреклонна воля за победа.

В Отечествената война, която води нашия народ, се отрази ентузиазъма и победния дух на народната септемврийска победа и ние видяхме как нашият необстрелян още войник можа да се справи с опитния немски хитлеристки вълк.

А нима може да се забравят уроците на славната съпротива на нашето партизанско движение или героичната югославска партизанска армия, които се бориха и победиха почти без оръжие, без никаква техника и снабдяване срещу десетки пъти по-силен враг—кое беше тяхното най-силно оръжие—безспорно морала, високия патриотичен дух, увереността в тяхното право народно дело и неизбежното поражение на врага.

Свършенно очевидно е, че не може да се осигури успешно провеждане на боевата операция, без да се вземе предвид политико-моралното състояние на действащите сили и онова предимство, което има в това отношение, онай народна армия, която се бори за защита на демократическите свободи и независимост на своята любима родина.

Забравянето, подценяването и неизползуването на моралния фактор води до слъпо преклонение пред техниката и сигурно извежда до погрешни изводи.

В своята научно-изследователска работа списанието трябва да изхожда от вероятното развитие на нашия флот, от вероятните райони и характер на неговите операции във връзка с възможните задачи, които ще му се наложат, средствата и начините, с които той ще ги решава, за да насочи своето особено внимание към разработката на проблемите в този разрез, като се изхожда от правилото, че ако ние не можем да знаем всичко, то ние сме безусловно длъжни да знаем всичко, което ще ни трябва за решаването на нашите задачи. И в това отношение списанието ще трябва да обърне главното си внимание на въпросите, свързани с действието на леките морски сили, на тъй наречения москитен флот, на противодесантни операции, огнева поддръжка на фланга на действащите по брега сухопътни войски, евакуация на изолирани от противника брегови райони, операционно съдействие на пехотните сили при унищожаване на обкръжени в бреговите райони вражески войски, охрана на бреговете, близките морски пътища, пристанища и пр. в съдействие

с бреговата артилерия, разузнаване и борба с подводници. Към това нужно е да се прибави всестранното изследване на въпросите за взаимодействие на военно-морските сили с авиацията, както и действията на корабите през нощта, нощни атаки, комбинирани атаки на леки кораби с авиацията, щурмови внезапни действия на леки сили против брегови обекти, конвои, котвени стоянки и др. такива.

Списанието трябва да съдействува на офицерския състав в овладяването изкуството на организацията и плановете на боевото обучение, майсторството на обучението и възпитанието на подчинените. Най-добрата форма на тази помощ ще се яви обмяната на опита в страниците на списанието от страна на самите офицери при прилагането на най-рационалните форми и методи на боевата обука, на различните видове офицерски занятия, а също така критиката на недостатъците в организацията и методиката на обучението и възпитанието на личния състав. Особена ценност ще представлява опита на боевата подготовка на кораба и частите в условия максимално приближени към боевата обстановка.

Особено необходимо е да се осветлява опита на самостоятелната подготовка, която ще си остава пак основен метод в подготовката на офицера във военно-морския флот.

В страниците на списанието трябва да намери достойно място и нашето Морско училище с неговите методи на обучение и възпитание на нашите бъдещи офицери.

Изпълнението на всичко това не е по силите само на уредническото тяло. Ето защо, от само себе си се разбира, че участието на всички действащи морски офицери е не само желателно, но и задължително—само обединените усилия на целия наш кадър могат да разрешат започващото дело на „Морски преглед“, което е дело на целия отговорен команден състав на нашия народен военно-морски флот.

Нужна е работа, сериозна и упорита работа, за да се овладеят всички достижения на съвременното военно-морско изкуство, като никога не се забравя, че то постоянно се развива и усъвършенствува и че онзи, който изостава зад това развитие, остава зад борта.

Пожелавайки успех на списанието, не се съмнявам, че то ще изпълни с чест задачите и надеждите, които му се поставят от Командуването на флота и Родината. Гаранция за това ще е обичайната моряшка упоритост и трудолюбие на неговите ръководители и сътрудници. Гаранция за това ще е безкористната и гореща любов на нашия кадър към морското дело и нашия любим морски народен флот.

Стоящо неотклонно и твърдо на висотата на прогресивната военна наука, пазейки света чистотата на здравата народна научно-прогресивна идеология на нашата народна армия, следвайки твърдо своите ясно поставени цели, списа-

нието, което започва своя живот с настоящата книжка ще запълни една голяма празнота в нашата военна книжнина изобщо, ще отговори на една въпиюща нужда в нашия военен флот, като изпълнява една висока патриотична задача и дълг—да съдействува за възпитанието и усъвършенствуването на нашия флотски кадър и идващите млади негови приемници.

РАЗВИТИЕ НА ВСЕКИДНЕВНАТА ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ФЛОТА

Адмирал В. А. АЛАФУЗОВ

В 1897 година, малко преди руско-японската война, адмирал Макаров бе написал следното:

Два авторитета по морската стратегия — Мехен и Коломб — казват, че главната цел на флота във военно време трябва да бъде господството над морето. До сега това се разбираше в смисъл, че флотът, който господства над морето, плава в него безпрепятствено и съвършено открито, а в това време неговият разбит противник не смее да се покаже от своите пристанища. Така ли ще бъде това в днешно време? Наставленията, които са на лице по този предмет, съветват този победоносен флот да избягва нощно време срещите със миноносци на своя противник и затова трябва грижливо да прикрива своите светлини и да се движи със силен ход. Ако победоносният флот не направи това през нощта, то няколко единици от неговия състав ще бъдат унищожени в първата нощ, и може би още толкова в следващата. Моряците отчасти са се помирили с тази ненормалност, но ако всичко това бъде изложено пред външен човек, той би бил поразен. Той, навярно, би запитал няколко пъти, дали е разбрал правилно, и действително ли са му казали, че страшният флот трябва да се крие от остатъците на разбития от него неприятел?

Основани изключително върху опита на ветроходния флот (Мехен), или почти изключително върху този опит с добавяне на опита от началото на парния флот (Коломб), оформилите се към края на миналото столетие буржоазни теории за морската война се свели до формулата: целта на морската война е владееене на морето (или господство над морето). Всички действия по морето се свеждат било към завоюването на това господство чрез генерално сражение или чрез блокиране на неприятелския флот в неговите пристанища, било към използване на това господство, постигнато по казания начин (прекъсване на морските съобщителни пътища на противника и нападане на неговия бряг).

Между това, още по онова време, когато тези теории бяха изложени, а още по-верно преди написването на споменатите трудове на Мехен и Коломб, условията на морската война се бяха изменили до толкова, че възникна нов род

действия на море, който не може да се съгласува със споменатите формули на буржоазните теоритици, но които започнаха същевременно да стават неделима съставна част от цялостната морска война.

Коломб още в първите редове на своите изследвания заявява решително, че „съществуват закони за воденето на морската война, които не ще могат да бъдат безнаказано нарушавани“ и че „няма никакво основание да ги смятам за унищожени от каквито и да било нововъведения напоследък“.

Мехен пък твърди, че под влиянието на развитието на техниката се изменят не принципите на тактиката и стратегията, а само тяхното прилагане. И двамата, обаче, не са могли да видят в своите изследвания, че развитието на техниката е направило тяхните изводи неверни и съвършено невъзможни за разпространяване в съвременната за тях епоха, без да се говори за бъдещето, дори за най-близкото бъдеще.

Руско-японската война показва нагледно несъобразностите в теориите на Коломб и на Мехен, предизвикани от тяхния идеалистически светоглед, който не отделя необходимото място за изследване влиянието на техниката върху характера на морската война.

Сериозните нововъведения, които направиха руско-японската война да се отличава рязко от предшествуващите я, бяха мината и торпедото. Появили се много време още преди войната в 1904—905 година, споменатите два вида оръжие получиха в началото на войната такова развитие и усъвършенстване, които се оказаха вече напълно достатъчни, за да повлияят остро върху характера на тази война.

Началото на руско-японската война се ознаменува с внезапната атака на японските торпедоносци върху порт-артурската ескадра, в резултат на което, без всякакво генерално сражение, в духа на господстващата тогава теория за морската война, бяха извадени от строя на порт-артурската ескадра два линейни кораба от наличните седем и освен това — един кръстосвач. По-късно последва загиването на линейния кораб „Петропавловск“ върху мини, поставени от японците пред Порт-Артур. След това от руски мини в един ден загинаха два японски линейни кораба от наличните шест. Тогава стана достатъчно очевидно, че флотът може да понесе големи и чувствителни загуби не в открит бой с неприятелския флот, но в резултат от действията на противника, нямащи нищо общо с морския бой в морето. Стана също очевидно, че в промеждутъка между сраженията т. е. в този период, който по-рано се смяташе за пауза, се изисква напрегната дейност, насочена към създаването в района на своето базиране и предвижване такава обстановка, при която подобни загуби от „второстепенни сили“ на флота да станат почти невъзможни.

Така развитието на минното и торпедното оръжие доведе до това, което в последствие започна да се нарича всекидневна оперативна дейност на флота. В началото на своето появяване всекидневната оперативна дейност се изразяваше в постоянна и непрекъсната борба с минната опасност и със заплахата от леки надводни торпедни сили.

И така, всекидневната оперативна дейност на флота възникна вследствие появяването и широкото приложение на новите технически средства, притежаващи непознати до тогава свойства. Ако вземем именно тези свойства, които оказаха непосредствено влияние върху изменението характера на воденето на войната, то към тях трябва да се отнесат преди всичко голямата разрушителна сила на оръжието при възможността да се използва от кораби, които до това време са били разглеждани като спомагателни и второстепенни.

Особено значение придоби обстоятелството, че тези спомагателни и „второстепенни“ кораби се оказаха в състояние, като използват своята голяма скорост и малка забележимост, да проникват дълбоко в разположението на противника и да атакуват внезапно с торпеда най-мощните кораби на неприятелския флот, или незабелязано да се оттеглят, като засипват с мини района за развърщане на противника.

След руско-японската война минното и торпедното дело продължаваха да се усъвършенствуват. Обаче, особено влияние върху по-нататъшното изменение на характера на морската война се получи не толкова от усъвършенствуването на оръжието, а и от усъвършенствуването на неговия носител — особено от подводника, който притежава способността да прониква скрито в най-дълбокото разположение на противника. През Първата световна война 1914-1918 г., когато бе съдено на подводниците да играят роля, всекидневната оперативна дейност на флота трябваше да включи в себе си един нов елемент — борба с подводниците. Този елемент много бързо придоби значителен мащаб, като изиска привличането на огромно количество сили и средства и създаването на нови, специални средства. За пръв път във войната 1914-1918 г. беше приложена — макар и още в сравнително ограничени размери — авиацията, вследствие на което се появи друг нов елемент във всекидневната оперативна дейност — борба с авиацията на противника.

По такъв начин, несъобразностите в теорията на морската война, имащи в основата си принципално неправилната оценка на буржоазните теоретици за влиянието на техниката върху характера на водене на морска война, без да споменаваме пренебрегнатото от тях влияние на економическите и политически фактори, станаха толкова големи, че се оказва вече немислимо да се примиряваме с тях, оставяйки в покой

самата теория, създадена от Коломб и Мехен. Обаче истинския смисъл на това явление остана неразгадан от буржоазните теоретици на морската война. Така напр. Кастекс, като се занимава с изследването на този въпрос в периода между Първата и Втората световна война, го свежда до изменение на границите между стратегията и тактиката в полза на последната, заявявайки: „Трябва да забележим, че особеностите на съвременната морска война, в резултат на появилите се нови средства — подводниците и авиацията, внесоха дълбоки изменения в границата между стратегията и тактиката в полза на втората, а от друга страна те подчертаха слабостта и относителността на тази граница“. На друго място: „В края на краищата, под влиянието на новите средства на водене на боя, този главен акт на войната, като че се разширява в пространството, при това не само в пределите на морето, благодарение на подводниците и авиацията, но обхваща така също, благодарение на авиацията, и сухопътния фронт“.

Кастекс явно не е разбрал, че работата не се състои в простото механическо предвижване „на границата между тактиката и стратегията“, но и в дълбоко принципално изменение на същността на тази част от учението за морската война, която той отнася към стратегията.

Мероприятията, които съставляват всекидневната оперативна дейност на флота, включват в себе си: създаването в даден оперативен театър всички видове отбрана (ПВО, ПМО, ППО, ПКО, ПДО*) приготвяне на морските позиции и поддържането им в нужното състояние и готовност; организиране режима на движението в оперативния театър на своите сили.

Доколкото тези мероприятия изискват непрекъснато наблюдение и разузнаване в оперативния театър, а също, доколкото и съвременните условия на войната изискват воденето на непрекъснато (в оперативен смисъл) разузнаване и наблюдение на оперативния театър, към всекидневната оперативна дейност е необходимо да се отнесе и воденето на всекидневно разузнаване и наблюдение.

Всекидневната оперативна дейност не само запълва времето между операциите и се продължава през времето на самите операции, но тя съставлява и задължителна функция на флота през мирновременния период. Тя осигурява своя флот, крайбрежието и морските съобщителни пътища от внезапно нападение на противника.

С цел по-добре да се уясни същността на всекидневната оперативна дейност на флота, целесъобразно е да се тури граница между нея и тактическите действия на флота.

Това е необходимо, за да не изпаднем в грешката на Кастекс, който отнася всекидневната дейност в областта на тактиката

*) Противовъздушна отбрана, противоминна отбрана, противоподводна отбрана, противокатерна отбрана, противодесантна отбрана.

Сами по себе си П В О, П М О, П П О, П К О, П Д О на отделния кораб или съединение безусловно съставляват въпроси, отнасящи се към техниката, но съвкупността на тези мероприятия в рамките на целия оперативен театър или в рамките на една значителна част от него, съставляват в цялост част от съдържанието на всекидневната дейност на флота.

Отбраната на всеки отделен обект представлява съществено и елемент от всекидневната оперативна дейност на флота. Всеки кораб е длъжен да води наблюдение за плаващи мини не само за да открие своевременно опасността и да се отклони от нея, но и да я унищожи, даже и при този случай, че той не предполага втори път да дойде в дадения район. Най-малкото, дълг на всеки кораб е да съобщи на флота за откритата в дадения район опасност.

Точно така и при откриване на неприятелски подводници, торпедни катери, самолети и изобщо всеки противник, този, който го е открил, действа не само в свой интерес, но в общите интереси на флота (съобщаване, унищожаване или осигуряване безопасността за другите).

По такъв начин, всекидневната оперативна дейност на флота включва в себе си действия от тактическо естество; тя има изобщо оперативен характер, тъй като цели поддържа-нето благоприятна оперативна обстановка в района на театъра, който съставлява зоната на постоянното господство на флота.

Тук е уместно да забележим, че покрай всекидневното разузнаване и наблюдение, които могат да се разпрострат по целия оперативен театър, всекидневната оперативна дейност на флота се ограничава от зоната на постоянното господство на флота. Работата е в това, че бидейки всекидневна, тя не може да иска такова напрежение на силите, което би излязло из рамките на всекидневното напрежение, а всички действия, насочени за разширение зоната на своето постоянно господство, които не могат да се проявяват всекидневно.

Полезно е да се спрем върху разглеждането на границата между всекидневната оперативна дейност и операциите. Тази разлика се състои в това, че всекидневната оперативна дейност има за задача да предотвратява частните опити на противника да попречи за изпълнението на нашата задача в зоната на нашето постоянно господство, до като отбранителната операция е насочена срещу настъпателната операция на противника, която преследва задачата да стесни зоната на нашето постоянно господство.

По-нататък всяка отбранителна операция има за цел не само да не допусне осъществяването на целите, които противникът си е поставил, но и да го разбие, като използва

онези преимущества, които може да му даде отбраната, а след това, благодарение на отслабването на противника, може да се превърне в настъпателна операция и в края да постигне разширяване зоната на нашето постоянно господство.

Всекидневната оперативна дейност пък се ограничава само в задачата да потуши избухването на активността на противника и да запази господството в зоната на своето постоянно господство. Доколкото всекидневната оперативна дейност има тъй ограничена задача, дотолкова тя се осъществява от постоянните, отделени за това сили, без особено напрежение за всичките сили на флота. Отбранителната операция пък изисква високо напрежение на силите и специално отделяне на сили за сравнително кратък промеждутък от време. Обаче всекидневната оперативна дейност може да нарастне в отбранителна операция. Това ще стане тогава, когато частичните нападения на противника в зоната на нашето постоянно господство започнат да се превръщат в операция, имаща за цел да ликвидира нашето господство в дадената зона. Като пример за това може да ни послужи отбиването на десанта на о. Сухо през 1942 г. от съветската ладожка флотилия съвместно с авиацията и сухопътните сили. Съветските сили, осъществяващи всекидневната оперативна дейност се оказаха недостатъчни, за да спрат действията на противника, който бе съсредоточил сили и средства, за да завземе острова. В помощ на постоянно действащата стражева служба и противодесантна отбрана на острова бяха изпратени всички сили на Ладожката флотилия и авиация от сухопътни войски и на настъпателната операция на противника беше противопоставена вече не само всекидневната оперативна дейност, а отбранителна операция. Благодарение създаденото превъзходство в силите, тази отбранителна операция имаше за резултат отбиването на противника, а след това се превърна в настъпателна операция, която завърши с преследване и разгромяване на противника.

С всекидневната оперативна дейност не бива да се смесват систематическите провеждани ежедневно операции срещу някои обекти на противника, — например систематическите бомбардировки на базите от авиацията или систематическите действия на подводниците по морските съобщителни пътища. Тук сходството е само в това, че подобни операции се разчитат за продължително действие и следователно, основават се на същите принципи за всекидневната оперативна дейност, а не на кратковременно напрежение на силите. Принципалната разлика се счита в това, че тези операции се извършват вън от зоната на своето господство и се свеждат до систематическото подкопаване господството на противника и нанасянето на загуби.

Провеждани с достатъчно сили и с достатъчна настойчивост, подобни операции могат макар накрая да доведат до лишаването на противника от неговото господство в един или друг район, или да му нанесат такива загуби, които достатъчно рязко да изменят съотношението на силите в дадения боен театър. Това обстоятелство, че подобни действия имат достатъчно ясно изразен настъпателен характер и че те се провеждат не в зоната на своето постоянно господство, а в тази на противника, не ни позволява да ги отнесем към всекидневната оперативна дейност на флота. Обаче, трябва да се отбележи, че на практика има стремеж този вид операции да се причислят към всекидневната дейност на флота — поради общи признавания, че и те могат да се провеждат ежедневно.

Пристъпваме към разглеждане на мероприятията, съставляващи всекидневната оперативна дейност, по тяхните отделни видове.

Разузнаването и наблюдението имат за задача — постоянно осведомяване за разположението на противника и своевременното откриване на неговите изменения, особено онези, които могат да крият в себе си тенденцията да се превърнат в някаква операция.

Трудността на организирането на такова разузнаване се заключава в това, че то има за своя задача да открие началото на всяка операция на противника, с каквито и особености последната да се отличава и каквито и признаци да свидетелствуват за нейното начало. Естествено, че много по-лесно е да се организира разузнаването на някои определени и намиращи се в определен район сили, отколкото разузнаването на оперативния театър изобщо. В редица случаи подобно разузнаване на целия театър ще се окаже просто неосъществимо поради недостиг на необходимите средства. Но от друга страна, общото разузнаване на театъра, за разлика от разузнаването, организирано със специална цел за осигуряването на дадена операция, може да няма за задача да изясни подробностите на обстановката, а да се свежда само към установяване мястото на значителните сили на противника.

Особено внимание трябва да отделя разузнаването върху онези посоки, от които е най-вероятно да започнат действията на противника.

Разузнаването трябва да се съчетава със стражевото охраняване и системата от наблюдения, извършвани от специалните постове и технически средства.

Системата на организирането на наблюдението и разузнаването е необходимо да се построи с такъв разчет, че при откриването на признаците за началото на операцията на противника, да не става нужда да се променя принципиално

45769
цялата организация на разузнаването, а да бъде достатъчно да се допълни с от по-рано пригответните сили и средства скелета на ония мероприятия, които са се осъществявали всеки ден.

Разчетите на разузнаването се намират в тясна и неразривна връзка с разчетите за степента на оперативната готовност на флота и разчетите за напрежението на силите, които осъществяват всекидневната оперативна дейност. Добре организираното разузнаване, което осигурява заблаговременно установяване началото на противниковата операция, позволява да се намали оперативната готовност на флота и понижи напрежението на силите, които изпълняват задачите на всекидневната оперативна дейност.

Излишната икономия в разузнавателните сили и средства, напротив, може да доведе до необходимостта да се установи повишена оперативна готовност на флота и преусилено налягане на силите, осъществяващи всекидневната оперативна дейност.

Противовъздушната отбрана представлява новия и най-бързо развиващ се елемент във всекидневната оперативна дейност на флота, което е като последица от сравнително неодавначното появяване и много бързо развитие на авиацията.

Ако си припомним това, което беше казано по-горе за свойствата на различните видове оръжия, поради които се появи необходимостта от създаването на всекидневната оперативна дейност, а така също и за носителите на тези оръжия, то ще видим, че авиацията създаде със своята поява нови възможности за широко приложение на най-разрушителните видове оръжия—мината и торпедото,—а така също и въздушната бомба. Заедно с това, самолетът се оказа такъв носител на оръжие, който притежава най-големите възможности да проникне дълбоко в разположението на противника—към обекти малко или съвсем недостъпни за подводниците, катерите, а за големите кораби и да не говорим.

Отбелязаните обстоятелства не можеха да не предизвикат, като отговор, широкото развитие на средствата, съставляващи противовъздушните елементи на всекидневната оперативна дейност. Особения характер на този елемент придаде голямата скорост на самолета, която изисква да се реагира много бързо за неговото откриване.

Всичко това, взето заедно, поиска да се включи във всекидневната оперативна дейност на флота, като задължителен елемент към нея, противовъздушната отбрана на театъра, действаща непрекъснато и представляваща от себе си единна, силно централизирана (особено в частите за на-

блюдение и предупреждение) организация. Това се отнася не само за тези сили и средства, които постоянно изпълняват задачите на противовъздушната отбрана, но и за всички сили на флота, участващи в ПВО със своето наблюдение и свързки и готови във всеки момент да присъединят към нея своето противовъздушно оръжие. Наред с това съвършено необходимо е да се установи тясно взаимодействие със сухопътните въздушни сили.

Противоминната отбрана, която има за задача да открива и унищожава мините, поставени от противника, се явява съвместно с отбраната против подводните торпедни сили, най-старият елемент от всекидневната оперативна дейност. Въпреки нейната сравнително преклонна възраст, благодарение бързото развитие на минното и торпедно оръжие, тя не е загубила своята тежест като елемент от всекидневната оперативна дейност. Напротив, нейното значение, както показва опитът на миналата война, продължава да расте. Причината за това лежи не само в усъвършенствването и развитието на самото минно оръжие, но и в силното развитие на неговия носител и поставач, към които през Първата световна война се присъедини подводникът, а във Втората и самолетът. Последният увеличи извънредно много значението на минното оръжие, тъй като благодарение на авиацията стана възможно да се поставят мини в най-дълбокия тил на противника, на най-жизнените негови фарватери. През току-що преминалата война, в нейната последна фаза, поставените минни заграждения от американската авиация във вътрешните води на Япония, оказаха изключително влияние за разстройването на вътрешните морски съобщителни пътища на тази страна.

Широкото приложение на минните заграждения през 1939-45 г. по вътрешните водни пътища—плавателните реки, доведе до разпространяване влиянието на минната опасност и върху хода на сухопътните операции в басейните на големите реки, разбира се до толкова, до колкото те са свързани с използването на речните съобщителни пътища (Волга, Дунав). Това предизвика разпространяването на противоминния елемент на всекидневната оперативна дейност и по реките, тъй като за борбата с минната опасност тук се оказаха като целесъобразни почти същите средства и методи, както тези на морето; иначе казано—тази задача се изпълняваше от личния състав и средства, отделени от флота.

Доколкото противоминната отбрана се заключава не само в откриването на мините, но и в борбата за тяхното поставяне, дотолкова тя изисква тясно взаимодействие с противовъздушната и противоподводната отбрана, а така също и с цялата система на разузнаването и наблюдението на театъра.

Противоподводната отбрана, възникнала като елемент от всекидневната оперативна дейност още през Първата световна война, придоби през Втората война още по-голям размах и значение, като последица от развитието на подводното оръжие. До колкото може да се съди от още не напълно изучения опит от Втората световна война, съотношението от подводната опасност и противоподводната отбрана, като чели се е изменило в полза на последната. Що се отнася до противоподводната отбрана като елемент от всекидневната оперативна дейност, от тук указаното съотношение се е изменило в полза на противоподводната отбрана съвършено определено—действията на подводниците в прибрежните на противника води станаха значително по-трудни.

Прибрежните райони на противника в общия случай и на пръв ред влизат в зоната на постоянното господство на противника, и споменатите по-горе обстоятелства, се явяват като указание за усилената дейност на всички елементи от противоподводната всекидневна оперативна дейност. Последната се явява като резултат на силното развитие на новите средства за откриване и наблюдение, а именно радиолокацията и хидроакустиката, а така също авиацията и противоподводните кораби и катери, като носители на средства за откриване и унищожаване на подводниците.

Отбраната против подводните торпедни сили, наред с противоминната, се явява най-стария елемент от всекидневната оперативна дейност на флота.

През времето на своето съществуване този елемент е претърпял някои изменения в своята целеустременост. Първоначално той се е появил като отбрана на рейда срещу нападението на торпедоносците и минопоставачите. По-нататъшното негово развитие през Първата световна война се предизвиква от появяването на торпедните катери и тяхния успех при атакуването на подводните кораби, стоящи на котва в базите (действията на италианските торпедни катери срещу австрийския флот). Последната война даде редица примери за успешни действия на торпедните катери на прибрежните морски съобщителни пътища (особено съветските торпедни катери, действащи на север, в Балтийско и Черно морета и особено при ликвидирането на обкръжените на Кримския полуостров германски войски).

Разширяване района на действие на торпедните катери ще доведе неизбежно към още по-голямо усиление на отбраната срещу тях.

Противодесантната отбрана се включва като съставна част от всекидневната оперативна дейност, обаче в елементарен вид можем да смятаме, че тя е съществувала много преди възникването на всекидневната оперативна дейност, такава, каквато ние сега я разбираме. Вследствие на това, че

опита на Втората световна война, въпреки съществуващото преди нея мнение, показва извънредно разпространение на десантите—от стратегическите до тактическите такива, поради което развитието на противодесантната отбрана като елемент от всекидневната оперативна дейност придоби особено голямо значение.

Съвременната противодесантна отбрана представлява от себе си съвкупност от сили и средства, които се намират в постоянна готовност за отбиване на малки тактически десанти, а заедно с това образува скелета за организиране отбраната и срещу големи десанти. Тя се състои от система постове за наблюдение на крайбрежната полоса на морето (влизащи в общата система на наблюдението), подготовката на бреговите позиции, предназначени за отбиване на десанта, създаване препятствия по крайбрежната ивица и брега срещу десанта, които непрекъснато да се поддържат в изправност. Освен това, част от бреговата черта, която е най-застрашена, се заема от такова количество войски, което да бъде достатъчно да отбие малките стоварвания, а по-големите да задържи до пристигането на своите големи сили. Добре развитата система на противодесантната отбрана възпрепятствува стоварването на малки десанти, като същевременно силно облекчава изпълнението на противодесантната операция при опит на противника да изпълни една значителна десантна операция.

Най-характерна особеност на противодесантната отбрана като елемент от всекидневната оперативна дейност на флота се явява това, че тя трябва да се осъществява в тясно взаимодействие със сухопътните сили.

Обзавеждането и поддържането в определено състояние и готовност морските позиции има предвид създаването на такива условия, при които сравнително малко сили на флота, опряни на позицията, могат да преграждат пътя на по-силен противник към военно-морските бази, към фланга на сухопътния фронт или ако за това благоприятства географическата обстановка (теснини и проливи) в цели райони на оперативния театър. Едновременно тези позиции и охраняващите ги сили включват и силите и средствата на ППО и ПКО, които имат назначение да не допускат преминаването през дадени райони подводни и леки надводни торпедни сили на противника. Силите и средствата на морските позиции включват в себе си и средствата за ПМО, привлечени, за да противодействуват на опитите на противника да прегради с мини проходите в позицията. Сравнението ролята на тези позиции в Първата световна война, когато бойните действия на сушата носеха позиционен характер и във Втората световна война, която имаше маневрен характер, показва тясната връзка между тяхната роля и съдба със съдбата на сухопътния фронт, към който те са присъединени.

Организацията на режима за придвижването на своите сили придоби много бързо голямо значение. Причината за това лежи в голямото количествено увеличение на съвременния флот, състоящ се от извънредно голям брой плаващи и хвърчащи единици, а особено в тяхната голяма подвижност и трудност да се разузнаят своите сили от тези на противника. Върху нарастналото значение на организацията на режима за придвижването на своите сили, непосредствено влияе разширеното приложение на минното оръжие, а така също и новостите в техниката, които позволяват не само да се откриват невидимите даже с въоръжено око кораби и самолети, но и да се действа срещу тях с оръжие.

Организацията на режима за придвижване на своите сили изисква тясна връзка с всички елементи от всекидневната оперативна дейност на флота и на първо място със системата на разузнаването и наблюдението за дадения театър. Тя изисква така също и взаимодействие със сухопътните и въздушни сили (общия режим на полетите на самолетите, а така също установяване определен режим за движение на корабите в прибрежната морска полоса, ако на брега имаме разположени сухопътни части).

Заклучение:

1. Всекидневната оперативна дейност, благодарение развитието на съставлящите я елементи, има ясно изразена тенденция към още по-голямо разширяване в цялост, като изисква сили и средства за нейното осъществяване.

2. Елементите, които съставляват и осъществяват всекидневната оперативна дейност трябва да взаимодействуват тясно помежду си, което ни кара да разглеждаме последната като единна стройна система на взаимодействащите елементи.

3. Всекидневната оперативна дейност престана да бъде акт, в който силите на флота действуват изолирано и само за своя собствен интерес. В редица елементи се оказва като необходимо взаимодействие със сухопътните и въздушни сили.

Всекидневната оперативна дейност на флота, изисква да се направи разчет за напрежението на силите и средствата. Нормите на този разчет при различните случаи на обстановката трябва да бъдат различни. В мирно време количеството на силите и средствата, които се отделят за всекидневната оперативна дейност, могат да бъдат минимални, като се отчита ограничената задача — предупреждаване при внезапно нападение. В началото на военните действия се изисква рязко повишение на силите и средствата, необходимо преди всичко поради липса на ясна представа за намеренията на противника. Силите и средствата на всекидневната оперативна дейност в мирно време не могат да бъдат достатъчни, и поради това трябва да се развърнат допълнително още в началото на войната или през време на нейния ход.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ НА ФЛОТА СЪС СУХОПЪТНИТЕ ВОЙСКИ

Контър-адмирал В. БЕЛЛИ

ИСТОРИЧЕСКИ, войната на море никога не е била самостоятелно явление, а всякога съставна част от войната изобщо. От гледна точка на воденето на военните действия, морето свързва разделените части на една и съща държава или съюзни страни, а разделя противниците. Ето защо, войната на море се изразява преди всичко в борба по морските съобщения, т. е. в защита на своите морски пътища и в стремеж за прекъсване морските комуникации на противника.

Поради това, значението на войната на море се определя от степента на стратегическата зависимост на дадена държава от морските пътища, които свързват съставните части на тази държава или самата нея с нейните съюзници. Тя започва да придобива все по-голямо значение в зависимост от развитието на корабоплаването и морската търговия.

В епохата на империализма морските комуникации бяха основните пътища за проникване до пазарите на сурови материали и до пазарите изобщо и за разнасяне на капитала. Те станаха един от факторите на световната система на стопанството, и нарушението на неприкосновеността на морските пътища се отразява не само върху економиката на дадена държава, макар и голяма, но и върху цялата система на капиталистическото стопанство.

Воденето на съвременната война предизвиква напрежение на цялото народно стопанство на воюващата държава, вследствие на което израства и значението на морските пътища и особено за тези държави, които не разполагат с достатъчни собствени суровини или технически източници.

Особена заинтересованост в осигуряването на морските съобщения проявяват островните държави, които са свързани чрез многобройни вериги от морски пътища с континента, с другите държави или със своите колониални владения.

Значението на осигурените морски пътища израства особено много в съвременните войни още и във връзка със стратегическите нужди от огромни количества сурови материали, необходими за производство на средства за водене на войната, особено, когато тези суровини или техника се пренасят по море.

По този начин, значението на войната на море се обяснява най-напред от степента на зависимост, която дадена държава или нейния противник има от морските превози.

Би било неправилно да се разглежда значението на морските пътища само от гледна точка на осъществяване на народостопанските и военни превози или тяхното противодействие. В частност, успешното разрешаване на задачата по защита на собствените брегове от нахлуването на противника по море, по нападението срещу неприятелските брегове, по съдействието на приморския фланг на сухопътните войски, обезателно изисква осигуряването на морските пътища, по които се маневрира за развъртане на силите и разрешаване на една или друга оперативна задача.

Стратегическата отбрана на бреговете се разрешава не само непосредствено по самото крайбрежие, а преди всичко в морето чрез борбата с боевите сили на противника. Още повече, че пренасянето на войната на противникова територия през морето изисква борба както в морето, тъй и по неприятелските брегове.

Затова, значението на борбата на море се определя и от наличието на предпоставки за стратегическото настъпление по морските пътища и брега на противника или за стратегическа отбрана на собствените брегове.

Значението на войната на море на трето място се обуславя още и от способността на флота да разрешава задачи по защитата на своите морски съобщения и брегове, и задачи по нападение върху морските комуникации и брега на противника т. е. от наличието на съответстващите сили и тяхната базирание.

Преценявайки казаното, може да се дойде до заключението, че войната на море, като съставна част на цялата война, придобива по-голямо или по-малко значение, в зависимост от основните политико-стратегически условия: характерът на стратегическите задачи на воюващите страни, и в частност задачите, които се възлагат на военно-морските сили. С особена важност е военно-географската обстановка, определяща зависимостта на воюващите страни от морските пътища и влияещи върху възможностите за стратегическо настъпление през морето и върху необходимостта от стратегическа отбрана на бреговете, както и състава на военно-морските сили, включително морската авиация и тяхното отношение със силите на противника, което определя степента на възможността за успешна активна борба на море: наличието на развърната система от бази, осигуряващи действията на военно-морските сили.

Историята многократно е показвала, че целите на войната в повечето случаи се достигат чрез борбата на сухопътните войски, и действията на море носят преимуществено

осигурителен характер. Това се отнася, преди всичко, до войните, които се водят между континентални държави с обща сухопътна граница. Ако противниците са разделени с море, то целта на войната понякога може да бъде постигната предимно на море. Немско-фашисткото командуване след провала на плана за „светкавичната война“ срещу С. С. С. Р. загубвайки, по причина на Съветската армия, всякаква възможност за нахлуване в Британския остров със сухопътни войски, обяви „тотална“ блокада на Англия, възлагайки разрешаването на основната задача от британското стратегическо направление на своите подводни и въздушни сили. Провалът на „тоталната“ блокада стана благодарение на редица причини, между които най-важната е слабостта на немския флот.

Наред с приведените примери, следва да се отбележи, че в руско-японската война от 1904—1905 г., независимо от голямото значение на военните действия на море, целта на войната бе достигната от японците не толкова в резултат на поражение на руския флот в боевете на 10 август 1904 г. в Жълтото море и на 27—28 май 1905 год. при остров Цушима, колкото вследствие неуспехът на руската армия на полесражението в Манджурия.

Обобщавайки изложеното, може да се каже, че военноморските сили играят преимуществена роля в достигане целите на войната, първо, когато тя се води между противници разделени от море, главно с островен противник, и второ при наличието на достатъчни военноморски сили за това.

От казаното, обаче, не трябва да се прави извод, че флотът изобщо играе само второстепенна осигуряваща роля в разрешаването на стратегическите задачи. Както и историята показва, в някои етапи от войната, в някои театри на военните действия или в отделни райони от обширните морски театри, флотът може да разрешава главната стратегическа задача, независимо от това, с какъв противник се води войната — континентален или морски, макар че напоследък се срещат по-често случаи от последния вид. Така например, в първия етап от руско-японската война, главната задача на руското командуване беше недопускане превози на японски войски от метрополията на континента Азия, а за японците — осигуряване на тези превози. Тези задачи се разрешиха на море.

Една от причините за неуспеха на републиканска Испания в последния етап в борбата ѝ с фашистите беше неосигуреността на морските пътища, по които ставаше превозът на попълването с оръжие и продоволствие. Такова положение се получи, когато итало-германските фашисти встъпиха на пътя на откритата интервенция, вследствие на което испанските републиканци загубиха превъзходството в сили на море.

Адмирал Портер, който смени починалия Фаррагут на поста командуващ флота на северняците в гражданската война

в Америка (1861—1865 г.), оценявайки значението на операциите по суша и море, заявил:

„Блокадата способствува за падането на южните повече от всички останали операции и действия взети заедно“)*.

В периода на стратегическата отбрана на съюзниците в Тихия океан в миналата война, японският флот разреши важната стратегическа задача, изпълнявайки стратегическото настъпление в Малакския полуостров, Филипинските и Зундски острови и в района на Нова Гвинея, чрез стоварване на стратегически десанти, довеждайки сухопътните си войски в съприкосновение с войските на противника. Когато съюзниците преминаха в стратегическо настъпление, то аналогично на това, англоамериканският флот разреши важната задача, създавайки възможност на сухопътните войски при съдействие от към море и въздуха, да овладеят не само по-рано загубените територии, но и неприятелски такива, до самата подготовка за нахлуването в Япония. В такива периоди отбраняващата се страна трябва също така да разреши главната задача на море.

Ние приведохме примери, отнасящи се предимно към случаи на борба между държави, разделени от море; както вече се каза по-горе, разрешението на важната стратегическа задача от флота за такива случаи, е най-характерно.

Ако се обърнем към действията от по-малък мащаб, както в смисъла на задачите откъм съдържание, така и в пространствения размах и срокове за изпълнение на поставените задачи, то все пак може да се намерят примери, когато на флота се възлага разрешаването на важната стратегическа задача в някои периоди от войната в даден театър. През 1942 година, след стабилизиране на сухопътния фронт в Заполярието, главна задача в този театър стана осигуряването на морските превози в северните съветски пристанища от С. А. С. Щ. и Англия, а също така и нарушение на подвоза на храни по море за сухопътните войски на противника. Тези задачи се разрешаваха от нашия северен флот съвместно с военно-морските сили на съюзниците. Предвид на сериозните пречки от страна на неприятелските подводници, авиация, а по-късно и големите надводни кораби, успешното разрешение на тези задачи се обуславяше от наличието на значителни наши и съюзнически морски сили (в това число и въздушни). Без такива сили не би било възможно да се разрешат стоящите пред флота задачи.

Когато през 1943 год. намиращата се в Крим противникова войска бе притисната към крайбрежието от Съветската армия и принудена към бягство през морето, главната задача по нейното унищожение легна върху корабите и ави-

*) Цитира се по книгата на А. Щенцел „История на войната на море от гледна точка на морската тактика“ ч. V, стр. 167.

ацията от Черноморския флот. Евакуацията на крайбрежието на Тунис и в частност на п-остров Бон от останките на германската армия на генерал Ромел, беше пресечена от корабите на английския флот и авиация, на които се удаде да съчетаят морската блокада на евакуираното от немците крайбрежие с унищожаването на тяхните сили чрез действия от въздуха.

По този начин може да се дойде до заключението, че ролята и мястото на флота в решаването на стратегическите задачи се намират в зависимост от степента на свързаността на тези задачи с морето, от приетите способности за решаване на тези задачи, зависящи от състава и съотношението на морските сили и от организацията на тяхното базиране, което е пряко свързано с условията на театъра.

От изложеното се вижда, че всички видове въоръжени сили трябва да съставляват един единен стратегически организъм. Това единство се определя и обуславя от единното стратегическо ръководство и съгласуваност в оперативните планове на войната на суша и на море, въз основа на единството на стратегическите задачи, които се разрешават от тези планове.

Неведнаж в историята на войните е била отбелязвана несъгласуваността, а понякога и противоречието между плановете за войната на суша и на море.

В руско-японската война, оперативният план на флота предвиждаше борба с флота на противника за „овладяване на морето“, при което само в резултат на тази борба се смяташе за възможно да се премине към решаване на други задачи. Планът на сухопътните войски, предвид тяхното закъсняване със съсредоточаването им на театъра на военните действия, се оформи в идеята за отбрана на манджурския плацдарм с отстъпление в северна Манджурия за набиране на сили и преминаване в контранастъпление. Готвейки се за генералното сражение на море и провеждайки тази линия в своята оперативна дейност, флотът допусна стоварването на експедиционните противникови войски в Ляодунския п-ов, макар че имаше възможност да бъдат затруднени или задържани японските превозвания по море. Сухопътните войски от своя страна не осигуриха отбраната на Порт-Артур от към суша, изоставяйки обсадената база на нейната собствена участ. Генерал Куропаткин, който е в голяма степен отговорен за поражението на руските войски в тази война, като военен министър и главнокомандуващ, отбелязва в своите мемоари, колко безплодни трудове е положил като глава на Министерството на войната за изработването на единен план за действие на суша и на море в случай на война между Русия и Япония. Обаче тези планове не само че не бяха съгласу-

вани помежду си, но се оказаха в известно противоречие. Къде ли би могло да се признае за разумно да се снемат част от корабната артилерия и личен състав, за да се усилят сухопътната отбрана на Порт-Артур, която поради крайно лошата подготвеност на Русия за война, не беше създадена на нужната висота в мирно време.

С това бе повторен опита с отбраната на Севастопол (1854—1855 г. г.), когато по заповед на главнокомандувания княз Меншиков, и въпреки докладите на адмиралите Нахимов и Корнилов, корабите бяха потопени в Северния залив в качеството им на пасивно препятствие за проникване на противниковите кораби, вместо да се направят опити чрез активни действия в море да се попречи на превозването на неприятелските войски.

Можеби най-ярък пример за липса на единство в оперативните планове, може да се намери в германското командване при подготовката и във време на войната 1914/18 г.

По плановите на морския щаб, германският флот трябваше да се стреми постепенно да отслабва флота на англичаните, да получи уравнение на силите, след което да приеме генералното сражение при благоприятна обстановка.

Плановите на генералния щаб бяха ориентирани към последователното унищожаване първоначално на френската, а след това и на руската сухопътна армии. Запазването на корабите за генералното сражение влечеше след себе си отказ от решаване на текущи важни частни задачи. Така например, даже в периода на ожесточените боеве във Фландрия през 1914 год., германските кораби почти не указаха съдействие на приморския фланг на своите сухопътни войски, а също така слабо противодействаха на съвсем ограничените опити за същото от страна на англичаните. Крайно несъгласувани бяха действията на немците и в Балтийския театър през време на тяхните опити да се промъкнат в Рижкия залив в 1915 год.

Не изпълнил своята задача да уравни силите си с английските, германският флот завърши своето съществуване с най-голямата военно-морска катастрофа в историята — капитулацията в Скапа флуу.

Опитът от войната — 1914/18 г. г. предизвика значително раздвижване на възгледите върху характера на използването на различните родове въоръжени сили в повечето от големите държави. Осигуряването неприкосновеността на британската стратегия се крепеше на принципа за равенство в силите на английския флот с два следващи зад него по сила флоти. В резултат на Вашингтонското съглашение по ограничение на въоръжението (1922 год.). Англия, по силата на редица политически, стратегически и технически причини бе

принудена да допусне числено равенство на своите линейни морски сили с американските. И ето, че в излезлия през 1935 година английски правилник за бойната служба, на въпроса за координиране действията на разните родове въоръжени сили бе дадена съвсем нова формулировка и то за тази специфическа морска държава. Там се казва: „морските, сухопътните и въздушни сили действуват съгласувано за слагане съпротивата на противника и постигне целта на държавата“^{*)}.

Боевите устави на разните видове съветски въоръжени сили още от самото образуване на нашата армия и флот бяха проникнати от принципа за взаимодействие между сухопътните и военно-морски сили, единството на решаваните от тях стратегически задачи и единство в стратегическото ръководство на въоръжените сили изобщо. Този принцип намери своето най-пълно приложение на практика във Великата Отечествена война.

Взаимодействието на флота със сухопътните войски намери най-ярък израз в големите десантни операции, проведени в Нормандия, южна Франция, северна Африка, на остров Сицилия, немския десант в Норвегия, в редица големи десанти в Тихия океан, в операцията по съдействие на приморския фланг на английските войски в Либия и др.

Опитът на съветските и чуждестранни въоръжени сили в току що изминалата война, трябва да се счита като пълно потвърждение, че взаимодействието на сухопътните с военно-въздушните и военно-морските сили е основата на съвременното водене на войната. Слага се въпроса само за тежестта на този или оня род войска при решаването на всяка задача и във формите на взаимодействие между разнородните сили. От тази гледна точка, всички операции на море се намират в една или друга връзка и взаимодействие с операциите на сушата.

В зависимост от характера и мащаба на военните действия, три са формите на взаимодействие на военно-морските сили със сухопътните войски:

Стратегическото взаимодействие на сухопътните войски и флот предвижда изпълнение на самостоятелни операции на суша и на море, за достигане на общата стратегическа цел. Например, операциите на военно-морските сили по морските пътища, осигуряващи снабдяването на страните със стратегически сурови материали, се намират в стратегическо взаимодействие с операциите на сухопътните войски, зависещи от степента на насищане на войската с боева техника, снаряжение и продоволствие т. е., които имат нужда от пре-

^{*)} Английски правилник за бойната служба, част III—Операции и висши съоръжения—стр. 10.

работени стратегически сурови материали. Операциите по морските пътища на противника се намират в стратегическо взаимодействие с операциите на сухопътните войски, във връзка с затрудненията, които противникът ще получи в подвоза на снабдяване по море. Стратегическото взаимодействие има място дори и при изпълнение на десантни операции от стратегически мащаб.

Оперативно взаимодействие на съединенията от флота и сухопътните войски имаме при изпълнение на самостоятелни тактически действия или частни операции за постигане на обща оперативна стратегическа цел.

Десантните операции, противодесантните операции, операциите по огневото съдействие на приморски фланг: на армията, операциите по евакуацията на изолиран участък от крайбрежието и по съдействие на сухопътните войски при ликвидация на обкръжени в крайбрежието противникови войски, а също така и операциите по отбрана на военноморски бази, са типични операции на военноморски сили, в които има място тяхното оперативно взаимодействие със сухопътните войски.

Тактическо взаимодействие на кораби или съединение от флота със сухопътните войски предвижда съвместно решаване на тактически задачи за постигане на общи оперативни цели. Боя за стоварване десант, боя при отблъскване на десант и непосредственото изпълнение на огнево съдействие на фланга на сухопътните войски, са случаи на тактическо взаимодействие.

И трите форми на взаимодействие са неразделно свързани помежду си, и първата от тях съдържа останалите форми. Например десантната операция по отношение сухопътния фланг се явява оперативна, а за големите десанти дори и стратегическо изражение на взаимодействието, което обезателно предвижда тактическо взаимодействие на войските на десанта с корабите и авиацията от флота през етапа от боя, през който се извършва стоварването.

От приведеното съдържание на формите на взаимодействие се вижда, че операциите на военноморските сили могат да бъдат *самостоятелни и съвместни* със сухопътните войски. Към първите се отнасят такива операции, в които флотът решава самостоятелни оперативни задачи, които са свързани само стратегически със задачите на сухопътните фронтове. Към съвместните операции се отнасят такива, в които съединенията от флота и сухопътните войски изпълняват самостоятелни тактически и частни оперативни задачи за постигане на обща оперативна цел. В решителните етапи от съвместните операции, се появяват съвместни боеви действия, в които се решават общи тактически задачи.

Съдействието, което военно-морските сили указват на сухопътните войски, е най-различно; като най-важни негови видове могат да се отбележат:

1. *Прекъсване и пречене на превозите* по море на стратегически елементи, войски, сурови материали, войсково снабдяване и други товари на противника. Тази задача намираще разрешение по всички театри от Втората световна война както в Европа, така и в Тихия океан. Най-голямо приложение за тази цел получиха подводниците и авиацията; на по-отдалечените пътища действаха също така и големи подводни кораби, а на по-близките комуникации торпедни катери и даже брегова артилерия. Корабите и авиацията на нашия северен флот, независимо от тежките условия на полярния театър, а също така и от това, че противниковите комуникации от Норвегия до залива на Петсамо бяха твърде къси, нанесоха значителни загуби на неговия търговски флот.

2. *Защита на своите морски превози* и в частност превозите на войски и тяхното снабдяване. Защитата на единствения път, свързващ обсадения и блокиран Ленинград с външния свят и минаване по Ладожкото езеро, е едва ли не най-ярък пример на решение тази задача през време на Отечествената война. Една от най-важните задачи на флота в Северния театър, както вече се каза, беше защитата на външните морски комуникации. В Черно море защитата на морските превози намери най-ярко изражение при подвоза на снабдяване за войските от отбранявания се Севастопол.

Задачата за защита на своите морски съобщения в най-големи размери съюзниците разрешаваха в Атлантическия океан и Средиземното море.

Един от основните способности за защита на превозите беше системата на конвоите, т. е. съвместния преход, понякога дори и на няколко десетки кораби с охранение, състоящо се от боеви кораби, с непременно участие на самолетноносачи, а в някои случаи (в частност на нашия Северен театър и в Средиземно море) развъртане на цели ескадри в морето, в качеството им на одеративно прикритие на конвоя от нападение на големи боеви кораби на противника.

3. *Стратегическа отбрана на бреговете от нахлуване*, която се постига чрез самостоятелни операции на флота (и неговата авиация) в море. Отечествената война ни дава примери, които биха могли с цялата своя убедителност да покажат този вид съдействие от флота на сухопътните войски. Противникът не посмя да направи опит за нахлуване по нашите брегове. Една от причините за това бе доста мощната противодесантна отбрана на нашите брегове, а другата — наличието на морски подстъпи на нашите кораби и авиация.

В частност в периода на настъплението на немските войски в Кавказ, те не се опитаха да стоварят десант на черноморското крайбрежие отчасти и поради преимуществото в сили, с които разполагаше нашия Черноморски флот.

В другите театри имаше много примери на стратегическа отбрана на бреговете и стоварвания на десанти, особено в Тихия океан. Подобни операции, които бяха проведени в Тихия океан, почти винаги се съпровождат от големи морски боеве, особено при заемаването на Филипинските острови от съюзниците и преди всичко при десанта на остров Лейте.

Слабостта на германския флот го лиши от възможността да организира изнесена напред отбрана на крайбрежието в Норвегия и южна Франция, поради което противодействие на съюзническите десанти се указваше главно в дълбочината на териториите.

4. *Удържане на военно-морски бази*, което в дадена обстановка може да придаде устойчивост на фланга на сухопътните войски. Удържането на военно-морските бази има още и косвено отношение към сухопътните войски, затова то облекчава изпълнението на други операции на море — както на самостоятелни операции на военно-морските сили, така и на съвместни такива със сухопътните войски. Не малка роля в общия ход на военните действия изигра упоритата отбрана на Одеса, Севастопол и други военно-морски бази: остров Хан, Керч, Новоросийск.

5. *Стоварване на десанти*. Десантните операции — това са най-разпространените и най-добре познати от всички типове съвместни операции на военно-морските сили със сухопътните войски. Обаче, минната война даде нечувани в историята примери, както на количеството на такива операции, така и за състава на стоварените войски и осигуряващите сили на море и във въздуха. Достатъчно е да се напомним, че за първия ден от операцията в Нормандия, съюзниците стовариха над 250,000 души. В операцията участваха 6,000 кораби от различни класи и типове и 11,000 самолета. Като най-важни особености на десантните операции в тази война, следва да се признаят: участието на големи авиационни сили, както в качеството им на ударна сила, така и като транспортни средства, превозване на десанта със специално построени за тази цел десантни кораби, участието на основните сили на флота, необходимо за унищожението съпротивата на противника в боя за стоварване на десанта и за прикритие на прехода и стоварването му от големите противникови кораби и най-сетне може да се отбележи и стремението да се организира операцията на принципа на скритостта и изненадата.

6. *Борба с десантите на противника в море и при своите брегове.* Би могло да се приведат случаи на принуждаване противника да се откаже от стоварването на десанта чрез удари срещу него в море (Макасарското сражение, боя в Коралово море, боя при остров Мидуей), тъй като случаите на борба с десантите главно и почти изключително на самия бряг при самото стоварване на десантите (десанта в Нормандия, в южна Франция, в северна Африка и десанта на японците в Малакския полуостров, на Филипинските острови и т. н.). Изучавайки многочислените и разнообразни случаи, може да се дойде до извода, че противодесантните операции стоят на принципа на насяне на система последователни удари по десанта с разнородни, оперативни и тактически взаимодействащи сили на флота, авиацията и сухопътните войски. Най-важните моменти тук, както в десантните операции, и въобще във всички случаи на съвместните операции на военно-морските сили със сухопътните войски са *единството в командването и координиране действията на разнородните бойни сили*.

7. *Огнѣво съдействие на приморския фланг на сухопътните войски.* Този вид съдействие от флота на сухопътните войски намери широко приложение по всички наши морски театри. Артилерията на корабите от Балтийския флот изигра голяма роля в отбрана на обсадения Ленинград и в прорива на неговата блокада. Бойните кораби от торпедоносци до кръстосвачи, та дори и линейните кораби, съдействаха на отбраната на Севастопол. Както показва опита от войната, установиха се два способа за изпълнение на тези операции: чрез систематическо пребиваване на корабите в района на приморския фланг на сухопътните войски и по метода на епизодическите набези. Тези два способа намериха своето приложение в зависимост от обстановката на театъра и в частност, от състава на военно-морските сили и съотношението им с противниковите.

Не по-малко значение има и защитата на приморския фланг на своите сухопътни войски от нападението на противника от към морето. Тя се осъществява чрез действията на кораби, авиация, брегови батареи и поставяне на минни загради.

8. *Евакуацията на изолиран участък от крайбрежието по море.* Предвид сложилата се обстановка в периода на активната стратегическа отбрана, на нашите военно-морски сили се падна да евакуират войските ни от остров Хангьо, Талин, Одеса, Севастопол. Съюзниците евакуираха Дюнкерк, крайбрежието на Гърция, остров Крит и др. Най-важният въпрос в този вид операции е запазването на живата сила и боевата техника. От тази гледна точка, най-голям интерес представлява евакуацията на Одеса и Хангьо.

9. *Участие в ликвидирането на противникови сухопътни войски, окръжени на крайбрежието.* Бягството на противника от Севастопол и в Средиземноморския театър — от Тунис, трябва да се признаят като основни примери на такъв род операции. Взаимодействието на военно-морските сили със сухопътните войски в този случай се заключава преди всичко в установяване на темпове и срокове за настъпление на сухопътните войски и съответното развъртване на военно-морските сили в море. Успешното изпълнение на операцията по унищожаването на неприятелската група войски в района на Севастопол се обуславя именно от сполучливото координиране на действията на суша, по море и във въздуха. В резултат на действията на корабите и авиацията от Черноморския флот бяха потопени около двеста противникови кораби от различен тонаж.

От своя страна сухопътните войски могат да съдействуват на флота:

1. *Чрез завладяването на крайбрежието на противника откъм сушата.* С лишаване или ограничаването му в последствие от военно-морските бази и аеродруми. Тази задача беше разрешена от съветските войски в периода на стратегическо настъпление, когато последователно бяха освободени от преди завладяните от противника наши военно-морски бази в Балтийския и Черноморски театри. Също така бяха заети противниковите бази в Данцигския залив, Померанския залив, в Румъния и др.

2. *Задържане на територии, прилежащи на крайбрежието и към базите на своя флот.* Значението на този вид съдействие се заключава в това, че военно-морските сили не заплашвани от противника откъм сушата, запазва системата на своите военно-морски бази и аеродруми. Следствие на това се запазва свободата на оперативното маневриране на море и следователно, възможността за решаване на оперативните задачи, изпълнение както на самостоятелни, така и на съвместни със сухопътните войски операции и набелязани планове. С други думи, ако сухопътните войски успешно задържат територията, принадлежаща към военно-морската база, то военно-морските сили запазват възможността да им оказват съдействие в решаването на други задачи.

3. *Чрез участието в противодесантната отбрана на бреговете.* Както вече казахме, противодесантните операции предвиждат нанасянето на система удари по противниковия десант. Ето защо, противодесантната отбрана на участъка от крайбрежието се построява върху участието и на трите вида въоръжени сили.

4. *Чрез участието на сухопътната авиация в морските операции.* Сухопътната авиация може да засили степен-

та на масирането на въздушните удари по противника. Затова този вид съдействие е уместен тогава, когато като обекти за ударите ѝ се определят по-подходящи такива—брегови или авиационни, т. е. военно-морски бази с тяхните съоръжения, пристанища, отделни брегови обекти и аеродруми на противника и др.

Успехът на взаимодействие между военно-морските сили и сухопътните войски се обуславя първо от изчерпателното взаимноразбиране във всички командни инстанции, както в областта на оперативно-тактическите и тактико-техническите свойства на даден род сили и всички видове техни оръжия, така и по отношение оперативно-тактическите способности и тяхните използвания. Успехът на взаимодействието на второ място се обуславя от правилното поставяне на задачата, чието изпълнение действително отговаря на наличния състав от сили, състоянието им и обстановката на театра. Накрая, успехът на взаимодействието всецяло зависи от съгласуване работата на щабовете по организиране на боевото управление.

Превел от руски: *Мичм. I р. К. Цачев*

НЯКОИ ВЪПРОСИ ОТНОСНО ДЕСАНТНИТЕ ОПЕРАЦИИ

(СПОРЕД ОПИТА НА ЧЕРНОМОРСКИЯ ФЛОТ)

Капитан II ранг И. М. НЕСТЕРОВ

СЛОЖНОСТТА на съвременните десантни операции се обуславя най-напред от това, че в тях участват разнородни сили, които трябва дружно да взаимодействуват помежду си. Изпълнението на това взаимодействие е свързано с големи трудности.

Десантирането на войски, дори в състав на една дивизия, на силно укрепен от противника бряг, (а такива десанти се осъществяваха на нашите театри нееднократно), представлява от себе си една съвместна операция, изискваща обстойна подготовка и най-щателно обработване на сложните форми на взаимодействие. Не ще и съмнение, че опитът на нашите десантни операции е много поучителен. Той трябва да бъде внимателно изучаван и да се има предвид през цялата по-нататъшна бойна дейност.

Десантните операции, извършени в 1943 г. на Черноморския театър, имаха свои особености и бяха много близки по начина на изпълнението си до форсиране на водните прегради под огъня на противника.

Въз основа на опита от извършените в Черно море десантни операции, ще разгледаме някои въпроси, свързани с подготовката и осигуряването на десантните операции.

Разузнаване

В периода на подготовката за десантната операция, е необходимо подробно разузнаване на района, предназначен за излизане на десанта. Разузнаването е длъжно да установи състава на противниковите сили, да открие инженерните и противодесантни съоръжения и да определи минната и навигационната обстановка. Като средства на разузнаването могат да бъдат авиация, подводниците, стражеви и торпедни катери, диверсантни групи и пр.

Авиацията прави планове и перспективна фотоснимка на предполагаемия район на десанта, на близолежащите пристанища и удобни места за откриване присъствието на флота, неговия състав, характера на бреговете и противодесантните укрепления. Освен това, въздушното разузнаване открива начина на плаванията на корабите и тран-

спортите на противника в дадения район, количеството на авиацията на летищата, установения режим във въздуха и силата на противниковата противовъздушна отбрана.

Откриването на противниковите минни полета, поставени на малка дълбочина / 50—70 см./, специално за плиткогазещи десантни средства, е много уместно да се прави с помощта на планови фотоснимки от самолет при неголяма височина на слънцето и при напълно тихо море.

По същия начин е възможно да се открие присъствието на телените заграждания и други противодесантни съоръжения във водата, непосредствено до бреговата черта.

Подводниците, чрез подробно наблюдение на противниковия бряг в района на десанта, откриват присъствието на наблюдателни постове, брегови батареи (постоянни, полски, противовъздушни), прожектори, телени заграждания, инженерни противодесантни съоръжения, начина на плавания на корабите и транспортите, системата на стражевото охраняване, фарватерите на противника и системата на навигационното осигуряване.

Подводниците извършват разузнаването скрито. Като правило, не се разрешава да се използва оръжието на подводника през деня, а през нощта — само при крайна необходимост и само при наличие на много ценен обект.

Диверсионни групи се изпращат с главната задача да се установи противодесантна отбрана на неприятеля, начина на охраната на крайбрежието, времето на смяна на караулите, наличността на инженерните съоръжения и количеството на сухопътните войски, намиращи се в района на десанта, а също да се узнае количеството на самолетите в най-близките летища и състоянието на пътищата. Диверсионните групи са длъжни освен това, да минират пътищата и военните обекти (мостове) с фугаси, с часовникови механизми с такъв разчет на взриваването, че да стане в най-близкия до началото на операцията ден, или ако има възможност, поставените фугаси да бъдат взривани със сигнали, давани по радиото в момента на началото на операцията (стоварването).

Диверсионно-разузнавателните групи трябва да се стоварват през тъмно време от катерите, подводниците и самолетите (с тъмно боядисани парашути).

В периода на подготовките на Новоросийската десантна операция, трябваше да се уточнят такива подробности: с какво се затваря входа на пристанището, каква е системата на наблюдението към морето, организацията на пристанищната охрана и пр. За тая цел, разузнавачи-червенофлотци се изпращаха непосредствено в пристанището, в тъмна, тиха нощ, с малки гумени лодки, а също и с малки моторни ке-

тери (пристанищен образец). Катерите достигаха колкото се може по близо до входа на пристанището, а след това разузнавачите плуваха сами, имайки в гумени торбички граната или пистолет и не голямо количество хранителни концентрати. Връщаха се те на следната нощ по същия начин, в определената точка на срещата с катера. Ако срещата излизаше несполучлива, те плуваха към района на циментовия завод „Октомври“, където минаваше предния край на нашите войски.

Разузнаване със стражеви и торпедни катери се извършва в светлите часове на денонощието или на мръкване (понякога през нощта) с главната задача, да се открият огневите и светлинните точки на противника. Разузнаванията с катери не ни дават пълни данни за противника, но могат добре да ни ориентират по отношение количеството на артилерията, която защитава брега и нейното месторазположение.

Преди започването на Керченската операция, беше открито интензивно движение на неприятелските машини по посока на Симферопол. Предполагаше се, че германците изтеглят част от артилерията си към Перекоп, а някои разузнавачи дори твърдяха, че германците са изтеглили почти цялата си артилерия от източния бряг на Керченския полуостров.

Във връзка с това бе направено разузнаване на крайбрежието с торпедни катери. Към 13.00 ч. на 30. октомври 1943 г., 4 торпедни катери под командването на капитан III ранг Туул, излизайки от Таман в определения район, предизвикаха върху себе си неприятелския артилерийски огън, при което бяха определени местата на повече от десет германски батареи, от които 4 тежки (около 150 мм.).

Всичките торпедни катери, въпреки интензивния огън на противника, маневрираха правилно, своевременно се скриваха зад димни завеси и благополучно се завърнаха в базата.

Такъв начин на разузнаване се прилагаше и през нощта, което даваше възможност да се открива количеството на прожекторите и ориентировачната мощност на автоматичния огън, според светящите следи от снарядите, насочени към нашите катери.

Много е полезно, преди операцията, да се запознае с района на стоварване ръководящия офицерски състав (командирите на десантните отреди, на корабите, на съединенията). За тая цел е необходимо да се използват самолетите, подводниците, катерите (бързоходни), а в някои случаи, когато местността и обстановката позволяват, да се излезе на доминираща височина, откъдето може да се види предполагаемото място на стоварването и да се покаже на всеки офицер района на предстоящите действия.

Така, през периода на подготовката на Новоросийската десантна операция, командирите на десантните отреди бяха закарани с автомобили на планината Маркхот, от където отлично се виждаше Новоросийското пристанище и Цемеската бухта. Въоръжени с бинокли и стереотръби, имайки плана на пристанището, всеки командир можеше нагледно да се запознае с мястото, набелязано за стоварване, да разгледа укрепленията, бункерите, батареите и телените мрежи на противника.

Необходимо е подробно да се разработят всичките данни от разузнаването, а след това да се състави разузнавателна карта. Данните за противодесантната отбрана на противника трябва да се нанесат върху картата с най-големи подробности. Такава карта е целесъобразно да се даде на командирите на десантните отреди, а също на командирите на сухопътните подразделения (по дружина или рота вкл.).

Подбиране на десантните средства и тяхната техническа подготовка

При Новоросийската, Таманската и Керченската операции не участваха големи транспорти. Десантните войски се пренасяха на малки плавателни средства, включително и с катерите от всички видове.

В десантните отреди най-напред се включваха плавателните средства, които бяха годни да се доближават непосредствено до самия бряг, десантни баржи, моторни шлепове, плиткогазеци катери) за стоварване на разузнавателни и шурмови отреди и за по-късното прехвърляне на десантните войски от корабите, които не можах да се доближат до самия бряг поради голямото газене.

Като правило е, че в местата, където се налагаше да се стоварва десанта, имаше силни противникови укрепления. В първите два три часа след началото на стоварването, противникът обикновено поддържаше слаб огън (това се обясняваше с внезапността на десантното стоварване), но след това, ползувайки се с голяма подвижност на собствените си артилерийски и минохвъргачни сили, съсредоточаваше големи количества батареи и започваше да води интензивен огън по самата брегова ивица и плавателните средства.

Затова всяка част (бригада, полк и дори дружина) която участваха в десанта, имаше шурмови отреди за заемането на брега. Тия отреди винаги се стоварваха с десантни лодки и моторни катери. Низкобортни, малко забележими плавателни средства, дори при действието на противниковите прожектори, скрито се приближаваха до брега и изпълняваха задачата си. Шумът от моторите на тия плавателни средства обикновено се заглушаваше от непрекъснатото летене на нашите самолети на малка височина.

На 1. октомври 1943 год. героя на Съветския съюз — капитан III ранг Гнатенко, стовари една дружина морска пехота при Елтиген само с десантни лодки, които скрито се доближиха до брега. При стоварването нямаше никакви загуби. Германците в това време интензивно обстрелваха катерите „малък охотник“ (М. О.), които с артилерийски огън поддържаха стоварването. Дружината веднага след стоварването, с внезапна атака унищожи съпротивлението на противника и зае 5 прожектори, няколко оръдия и бункери, осигурявайки по този начин стоварването на главните сили на десанта (стрелкова дивизия).

Техническата подготовка на плавателните средства бе една от най-важните дейности в периода на подготовката за десантните операции. От всичките катери, определени за стоварването на десанта, се сменяха тралните балки, трални прибори и запасни части за тях. От катерите (с изключение на ония, които носеха службата по противоподводна отбрана), се сменяха противоподводните бомби. Катерите, произвеждащи стоварването, вземаха димови шапки, които са крайно необходими за прикриване на плавателните средства от прожекторите през нощта и от артилерийско-минен огън в боя при стоварването и при оттеглянето.

Плавателните средства се снабдяваха с дълги сходни, леки трапове (за бойците, които слизат от носа на катерите във водата), дълги упорни пъртове, кърмови котви. На десантните кораби носовите котви се прехвърляха на кърмата. Това действие бе необходимо за това, защото десантните кораби нямаха заден ход и нямаха възможност да се снемат от плитковината, дори при незначително засядане. За 45 мм. оръдия (полски), с каквито се въоръжаваха десантните ботове в носовата част на последните се устройваха специални възглавници и укръпления. На катерите М. О. (малък охотник) и на катерите-миночистачи, мостичите се предпазваха с леки бронирани щитове. На стражевите катери, между мостика и носовото оръдие се инсталирваше противотанкова пушка, която се използваше при приближаването към брега.

Голямо внимание се налагаше да се отделя върху състава на десантните отреди. При комплектуването на отредите се взимаше предвид необходимостта от следните средства: а) за влачене на десантните ботове и моторни баркаси при прехода в морето, б) за охрана на десантните отреди — главно от атаките на торпедните катери и самолетите, в) за пренос на главните сили на десанта, г) даване на помощ на аварийали кораби, д) за регулиране на движението.

По такъв начин всеки десантен отред представляваше комбинация от различни типове катери и бе осигурен с всички необходими средства за решаването на бойните задачи.

Опитът доказва, че катерите М. О. са способни в тихо време да влечат 2-3 десантни ботове или моторни баркаси с десантни войски. Продължителността на влаченето зависи от състоянието на катерните механизми. При задоволителното състояние на механизмите катерите влячеа десантните ботове в течение на 10-12 часа без особено напрежение, развивайки скорост от 9-8 мили. Отделни стражеви катери с две десантни ботове на влекало, развиваха за кратко време скорост до 10 мили.

Неведнаж бяха влечени десантни ботове от базните миночистачи. Базен миночистач от типа „Трал“, може в тихо време да влечи 5 десантни ботове с войски (по 50—60 човека във всеки), със скорост 5-6 мили. При влаченето на десантните ботове наложително е да има буксирно въже, закачено ниско под носа, тъй като при не голямо засядане десантните ботове имат тенденция да се забиват с носовите си. Необходимо е да се знае, че катерите М. О. и базните миночистачи, не са приспособени да влечат продължително време (повече от 12 ч.), тъй като двигателите им и главно упорните легла, получават силно износване.

На всеки десантен отред се дава два малки катера: санитарен—за даване помощ на ранените и „катер за управление“, за регулиране движението на катерите в колоните и за даване помощ на тях, които търпят бедствие или са изостанали назад.

При излизането от базата в морето, катерите за управлението помагат да се построи отряда в указания строй. Това е доста ценно, особено, ако се сметне, че при наличие в десантния отред на 50-60 самодвижещи се единици, да се командва такова съединение е доста сложна задача.

Някои въпроси за организацията на работата в Щаба на стоварването

Съгласно със съществуващите правила, щабът се явява орган на бойното управление на командувания.

При подготовката за десантните операции, щабовите обръщаха особено внимание на следващите дейности: а) изучаване силите на противника и района, набелязан за десанта, и даването на тях сведения на командирите на корабите и частите; б) непрекъснато следене за състоянието на собствените кораби и части и поддържане готовността им; в) организация на взаимодействието; г) бойната подготовка на частите и корабите.

Организирането на взаимодействието бе винаги най-сложната работа. За организиране на взаимодействието, щабовите произвеждаха групови упражнения и тактически „действия“.

Бойната подготовка се провеждаше по план и нормално не е предизвиквала големи затруднения. Всеки командир на десантния отред е заинтересован в най-доброто изпълнение от своето подделение и обикновено доста енергично провеждаше учението, изпълнявайки набелязаните тренировачни планове.

През време на самата операция, най-главната задача на щаба е, да осигури непрекъснато боево управление на корабите и частите. В най-сложните моменти от десантната операция, щабът е длъжен да има сигурна връзка с частите и да осигури лекото им взаимодействие при бързо сменящата се обстановка.

През време на провеждането на Елтигенската десантна операция, вследствие на бурно време, стана задържане в натоварването на войските. Десантните отреди не можаха да излязат в морето в набелязаните от по-рано срокове. Авиацията (армейска и морска), бреговата артилерия, армейската артилерия и бригадата торпедни катери трябваше да започнат действия, съобразявайки се с излизането на десантните отреди. Щабът своевременно осведоми корабите и частите за обстановката, доложи на командира (флагмана), според решението на когото времето на излизането на десанта бе променено, а съответно на това се преместиха и началните моменти на действията на взаимодействащите с десанта сили.

Целесъобразно е, в щаба на стоварването, освен флагманските специалисти, да има 3-4 оператори, между които биха се разпределили следните функции:

1. Съставяне на бойните донесения, оперативни сведения и информации, списъци на корабите и плавателните средства, състоянието им, получените повреди и нанесени загуби;

2. Съставяне на разчети за натоварване (карти-планоze) и съгласуването им с командирите на корабите и частите;

3. Сметка за движението на тежастите (армейските), хора, технически съоръжения и транспорта при превоза и разтоварването на десанти и в следващите ешалони за снабдяването на десанта.

4. Осигуряване връзките и взаимодействието на сухопътните войски с флота, авиацията и бойната им подготовка върху корабите и плавателните средства.

Тая група от операторите, обикновено се възглавява от Началника на Оперативното отделение или от отделения за това един от флагманските специалисти.

Оперативното дежурство трябва да носят трима от най-подготвените и опитни щабни офицери. Освен това, за изпълнението на техническата работа трябва да има дежурен писар или чертежник.

Опитът от проведените десантни операции на Черно море доказа необходимостта да има в състава на щаба за стоварване един флагмански механик, тъй като в състава на стоварващите се сили влизат кораби от различни класи и типове — от моторните лодки до големите транспорти и кораби. Флагманският механик трябва да бъде всеотдайно подготвен и добре запознат с дизелите, авиационните мотори и парните двигатели. Флагманският механик организира бойната подготовка, държи сметка за състоянията на механизмите, възможностите на моторите, изваряването на котлите и т. н.

През 1942 г. в Черно море имаше такъв случай. Преди десантната операция, щабът на десанта нямалки флагмански механик, не предвиди часовете на работене на моторите и сроковете за изваряване на котлите. Операцията във връзка с неблагоприятната обстановка на сухопътния фронт, се затягаше. Корабите се намираха в повишена готовност. В резултат на това, преди излизането в море за операцията, сроковете на работата на някои котли изтече. Командирът на дивизиона доложи, че един от корабите трябва да изварява котлите. Излизането от строя на този кораб наруши предвидените разчети за натоварването на цялата част.

Разработването на бойните документи

Редът на съставянето на бойните документи и правене на различните разчети от щаба на десанта, трябва да предвижда най-първо разработването на принципалните и главните документи, изхождайки от които ще бъдат съставени всички останали. Съгласно съществуващите правила, безусловно е необходимо най-напред да се съставят: а) бойната заповед и оперативната схема; б) организационната заповед и схемата на организацията; в) плановата таблица; г) схема на боя при стоварването.

Формата на тия документи е определена и за сега не е необходимо да се правят каквито и да било изменения от принципален характер.

Ние искаме тук да изтъкнем само някои детайлни въпроси, отнасящи се до характера и обема на тия документи.

От армейските шабни органи, съвместно с които се налагаше да се действа при провеждането на десантните операции, често излизаше пожеланието, щото нашите бойни заповеди за операцията да бъдат по-подробни.

Вслушвайки се в тия пожелания и основавайки се на опита на армейските щабове, ние почнахме да пишем по-подробни бойни заповеди, определяйки в тях някои начини за изпълнение на бойната задача.

Обаче, би било неправилно да се твърди, че така трябва да се прави винаги. Много зависи от обстановката, състава на силите и степента на подготовката на офицерския състав.

Имайки предвид голямото количество на плавателни средства (понекога повече от 150 единици), ние давахме бойната заповед на ръце само на командирите на десантните отреди и на тяхните строеви заместници.

Освен бойната заповед, командирите на отредите получаваша бойни напътствия, в които се изброяваха всичките действия на отредите—товарене, излизане, построяване в строя, преход по море, боя преди разтоварване, стоварване, връщане (или обратно натоварване).

Плановата таблица за взаимодействие между частите и оперативната схема, като вътрешно-щабни документи, бяха като приложения на бойната заповед. Те се използваха само за инструктиране и се даваха само на Нач. щабовете.

На командирите на десантните отреди се даваха схеми за преходите, схеми на навигационна и минна обстановка, района и време на действие на съседните кораби и отреди.

Освен това се разработваха специални документи, които отделно се даваха на ръка на офицерския състав на корабите и се използваха за инструктиране и подпомагане на ръководството. Към тях спадат указания по свързките (обхват на вълните, опознавателни сигнали, схема на свързките), правила за използване на навигационното осигуряване, инструкция за прилагане на димови завеси в различните етапи на десантната операция, инструкция за използване на артилерията при боя за стоварването—корабна (катерна) и полска, поставена на катерите и приспособена за стрелба от тях, наставления за разсредоточаването на плавателните средства и маскировката им в местата на товаренето и развърщането, указания за миночистене на фарзатерите и препоръчаните курсове, указания за обратното товарене на десанта, използване на санитарния отред и евакуация на ранените и др.

Трябва да отбележим, че в периода на подготовката и провеждането на бойните операции, някои наши щабове допускат да се издават извънредно голямо количество документи за ръководене, които не толкова помагат, колкото затрудняват офицерския състав, често имайки само за задача да предпази и напомни за необходимостта да се спазват известни уставни положения.

Изхождайки от опита, ние смятаме за целесъобразно, по отношение на бойните документи, да се придържа към съществуващите правила, които напълно оправдаха своята необходимост, а допълнителни документи да се издават в зависимост от нуждите, предизвикани от обстановката.

Инженерно, гидрографско, санитарно и аварийно-спасително осигуряване на десантната операция

Всички видове осигурявания на операцията също така изискват сериозно внимание.

Инженерното осигуряване на десантната операция включва в себе си направа на пристани в местата на товарене и стоварването, маскировката на плавателните средства в стоянката им, съоръжението на брега за поставяне на артилерията и прожекторите в местата на товаренето и стоварването, обезвреждаване на мините в местата на стоварването (плажовете) и редица други мерки, които могат да се изпълнят само със средствата и силите на инженерната служба.

В подготовката на Елтигенската десантна операция, инженерното отделение на Новоросийската военно-морска база устрои на три места на товаренето им два кея, изготви места за поставянето на артилерията и прожекторите, с цел да се защитят от морето и въздуха местата на товаренето. Освен това, бе извършена голяма работа по подготовката на кейове и тяхното поставяне на местата на стоварването, по снабдяването на корабите със спасителни средства—гумени лодки, салове и т. н.

Санитарното осигуряване се състои в мерки по организация на санитарно-евакуационните пунктове, пунктове за първа помощ, пунктове за медицинска помощ в местата на товаренето и разтоварването, а също така обзавеждането на санитарните транспорти или катери и десантните съдове, евакуация на ранените от местата на стоварването и товаренето.

Не малка роля, както при подготовката на операцията, така и в периода на провеждането ѝ, играе аварийно-спасителната служба.

В подготовителния период аварийно-спасителната служба трябва да бъде подготвена да оказва помощ в случай на загуба на плавателни средства при действието на противника, щорм или други причини. Освен това, необходимо е да се направи проверка на наличните върху корабите средства за борба за живучест (подемни кранове) и готовността на личния състав да използва тия средства; да се съставят такива разчети за вдигане на различните типове катери; да приготвят чертежите на участващите в операцията съдове и да подготвят съответни съдоподемни средства; да се предвидят запаси от въжета, макари, а също възможността да се използват мощни трактори за извличане на катерите, изхвърлени на брега, вследствие на повреда или други причини.

Хидрографско осигуряване в съвременната десантна операция е доста сложна задача, особено тогава, когато стоварването става от малки плавателни средства, имащи само лодъчни компаси. За това е крайно необходимо специално разработена система на ограждания.

При провеждането на Елтингенската десантна операция бяха поставени шест створа, водещи към мястото на стоварването и един стартов створ. Хидрографната служба възстанови също така 15 разни светящи знаци и вежи за осигуряване плаването по фарватерите.

В заключение, искам да подчертая, че опитът от провежданите малки десантни операции в Черно море, е особено ценен затова, защото те, като правило, бяха свързани с преодоляване на сериозни препятствия, като противодесантни укрепления, мощен артилерийски и минохвъргачен огън, минни заграждания и т. н.

Прилаганият метод в подготовката на корабите, десантните средства и десантните войски и управлението им в самата операция напълно се оправда и следва само да се усъвършенствува, с още по-голяма подробност да се обработва организацията по взаимодействие бойното управление и всички видове осигурявания на десантните операции.

Превел: А. Златаров

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ ЛЕКИ ТОРПЕДНИ И ВЪЗДУШНИ СИЛИ

Кап. II р. Б. И. ОРМАНОВ

I. Някои особености на съвременната морска война и тяхното влияние на тактиката

БЕЗ да се спираме да разглеждаме причините за появата на някои особености в съвременната морска война, което разглеждане може да бъде предмет на специална беседа, трябва да изброим някои от тези особености, които са от значение за нашата тема.

Тези особености са:

1. *Участие във военните действия на море на масови количества най-разнообразни средства*, като резултат от развитието на техниката и производителните сили, което позволява масовото производство на тия разнообразни бойни средства.

Качествата на тия средства, никое от които не може да бъде свършено, налагат, за да се допълнят недостатъците на едните с предимствата на другите, да се организира взаимодействието на същите, като с това се постигне най-ефикасно бойно въздействие върху противника или пък най-ефикасно противодействие срещу бойното въздействие на врага.

Отказ да се зачита тая необходимост, тая наложителност на взаимодействието е авантюра—със съответен резултат, какъвто беше тоя на операцията на авантюристите от германски морски щаб, които изпратиха на явна гибел линейния кораб „Бисмарк“ и тежкия кръстосвач „Принц Евгени“.

Немислимо е сега един голям кораб да излезе в една операция без съответно организирана и осигурена противоподводна отбрана не само във вид на ескорт от торпедоносци, но и във вид на авиационно разузнаване; без противовъздушна отбрана, било във вид на авионосачи или брегови самолети или кръстосвачи за противовъздушна отбрана; без противоминна, противокатерна, противохимическа и т. н. отбрани, съответно организирани и провеждани в един или друг вид—т. е. без да бъде организирано взаимодействието между различни видове бойни средства.

Ако, както виждате, взаимодействието с различните бойни средства е наложително за големите кораби, бойната мощ на които като че ли не може да бъде подложена на съмнение, то още повече то е наложително за малките кораби, слаби от пръв поглед като са сами, които обаче стават по-

силни и боеспособни в съединението, а при взаимодействие с други сили стават по-силни от големите кораби.

2. *Извънредната роля, която изигра в току що завършила се война авиацията и тая още по-голяма роля, която същата има да играе в бъдещата война.*

Развитието на авиацията, което беше доказано от развоя на военните действия през миналата война, даде на въоръжените сили извънредно големи възможности. Свойствата на въздушните сили, тяхната способност за самостоятелни действия даже срещу големи кораби („Принц оф Уелс“ и „Рипълс“) наложиха, щото те да бъдат взимани под внимание при *всяка една военна операция*, било то на земята, било то на море, и може да се каже с положителност, че *всяка една военна операция, в която тъй или иначе не взимат участие въздушните сили, е осъдена на неуспех.*

Мисля, че не е нужно да се доказва това положение.

Тъй като участието на авиацията в различните военни операции може да стане само във вид на взаимодействие с морските средства, то ние трябва да имаме пред вид това в своята бойна подготовка. А България в една евентуална война не ще може очевидно да има други активно-настъпателни бойни средства, освен торпедните катери. Взаимодействието на тия последните с авиацията трябва да бъде проучено от нашите офицери особено внимателно.

3. *През миналата война и за в бъдеще всяка една морска операция се провеждаше и ще се провежда от тъй наречените маневрени съединения.*

Маневреното съединение представлява една комбинация от различни морски бойни средства, съставено с определена оперативна цел; т. е. за изпълнение на определена операция и пригодена специално за изпълнение на дадената операция, при дадената обстановка.

Състава на маневреното съединение, следователно, зависи от задачата, и може да бъде най-различен.

Например: за провеждане конвои от Англия в Съветския Съюз се съставяха маневрени съединения от английски и съветски морски сили, някои от които (в зависимост от обстановката) включваха:

1. Транспортни кораби—за превоз на военни материали.
2. Самолетоносачи—за разузнаване и отбрана от въздушен противник.
3. Кръстосвачи и торпедоносци — за непосредствено ескортиране на конвоя—противоподводна и др. отбрани.

4. Линейни кораби и тежки кръстосвачи—за прикритие на фланга от противникови линейни и други тежки кораби (от такова прикритие бе потопен „Адм. гр. Шпее“).

5. Подводници—за блокиране противниковите военноморски бази (от такива подводници бе торпилиран „Адм. гр. Шпее“.

6. Авиация—за предварителни удари срещу противниковата авиация, която евентуално би могла да нападне конвоя.

Друг пример: за нанасяне удар срещу немските конвои, движещи се покрай норвежкото крайбрежие се съставяха от съветските морски сили маневрени съединения, състоящи се от

1. Авиация—за разузнаване, предварителен удар и прикритие на своите сили от въздушния противник.

2. Торпедни катери—за нанасяне главния удар срещу конвоя.

3. Брегова артилерия—за завършване удара.

Тия два примера показват доколко разнообразни могат да бъдат маневрените съединения по своя състав; тези разнообразни сили обаче взаимодействуват и се подчиняват на един началник, командуваш дадената операция.

Това са три от особеностите на съвременната и бъдещата война, които, всяка поотделно и всички заедно, налагат взаимодействието.

Взаимодействието от своя страна, за да бъде ефективно, изисква не само добра организация, а и един *органически асимилиран навик* за взаимодействие от страна на всеки един участник в боя, като всеки разбира „своя маньовър“, както казва Суворов.

Ето защо, *изискването за осъзнаване* необходимостта от придобиването на един навик към взаимодействие трябва да стане задължение в нашата оперативна и тактическа подготовка, тъй като за в бъдещата война всички, от командира на катер-миночистач и командира на отделен самолет до командира на флота, трябва да свиква да взаимодействува до такава степен, че да не могат да си представят каквото и да е бойно действие, без организирано взаимодействие и взаимопомощ.

II. Типови задачи на торпедните катери.

Торпедните катери, чиито действия ние ще разглеждаме тук, са кораби със следните тактико-технически свойства:

Те притежават голяма скорост и хубава маневренност, като в същото време имат незначителен район на действие и ограничен хоризонт.

Тахното основно оръжие—торпедото—представлява голяма опасност за противниковите кораби и затова торпедните катери са много „страшни“ даже и за големите кораби, особено ако получат възможност да изненадат противника; обаче необходимостта това оръжие да се използва от малки разстояния, при беззащитността на торпедните катери, представлява голяма заплаха за последните.

Друго едно качество на торпедния катер е бързото изразходване на бойния запас, поради което, след като използва терпедото, той става безопасен и беззащитен.

Тия качества на торпедните катери показват, че тяхното бойно използване представлява значителни трудности и че при използването им се налага:

1. Действията на торпедните катери да бъдат *изненадващи, смели и светкавично бързи*. При това, тъй като тяхните наблюдателни възможности и радиус на действие са ограничени — тяхният противник да бъде „разузнан“; — тъй като бързо изразходват своя боезапас — те трябва да имат поддръжка от страна на брегова или корабна артилерия или друг вид морска сила, която да осигури тяхната бойна устойчивост, продължителност на бойното възмездие и оттеглянето на торпедните катери или ако такава поддръжка е невъзможна, те трябва да действуват масово-поешалонно; тъй като те са беззащитни, а е необходимо да се доближат до противника на малки дистанции, те трябва да бъдат защитавани от въздушния противник, а тяхните действия — маскирани с димни завеси.

Ето защо, и това бе доказано от опита на току що завършилата се война, торпедните катери трябва да се използват и могат да се използват най-ефикасно *само във взаимодействие* с други видове морска сила.

Ето защо, от друга страна, торпедните катери са кораби за крайбрежна морска война, задачите на които по опита от войната са:

1. Нападане на противникови конвои.
2. Защита на свои конвои.
3. Отбрана на крайбрежието от десанти, подводници и др.
4. Участие в нападанията на противниковото крайбрежие с десант или по друг начин (при провеждане „Новоросийската операция“ например, торпедните катери получиха задачи:

а) — да торпилират противниковите бункери по крайбрежието на Цемеския залив,

б) — да торпилират вълнолома на новоросийското пристанище, за да създадат по такъв начин преход на корабите за десант, които в противен случай би трябвало да минат през „вратата“ намираща се под „подготвен“ обстрел,

в) — да прехвърлят първия ешалон от десанта).

5. Осигуряване действията на авиацията, чрез демонстративни действия и спасяване екипажите от загиналите самолети.

Най-широко приложение торпедните катери са имали в първите два вида операции и то най-много торпедните катери на Съветските морски сили; при това най-добри резултати са се постигнали, като се е организирило взаимодействието на торпедните катери с други морски бойни сред-

ства, определени да участвуват в дадената операция според обстановката.

III. Типови задачи на авиацията при взаимодействие с торпедните катери (форми за взаимодействие)

Взаимодействието между торпедните катери и авиацията може да бъде организирано в най-различни форми, които са в зависимост от оперативната обстановка, от наличните сили, времето и други елементи. При това трябва да се има предвид, че формите на взаимодействието, при началното планиране на операцията, могат да се изменят през течението на същата и даже могат (а по някога е наложително) да се изменяват за различните етапи на операцията, като с организацията на взаимодействието се цели да се допълнят тактико-техническите недостатъци на торпедните катери с предимствата на авиацията.

За опознаване с основните форми за взаимодействие между торпедните катери с авиацията най-добре е да си послужим с пример. За такъв ще вземем началото на операцията на съветските торпедни катери от Северния флот, извършена на 15 юли 1944 г., в която са приложени почти всички основни форми за взаимодействие между казаните по-горе сили.

Ето как е описано интересувашото ни начало на тая операция (извадки от описанието в сп. „Военен журнал“ — № 5-6, 1945 год.):

„Сутринта на 15 юли в района на Сюлта-фиорд беше забелязан противников кораб. Във въздуха незабавно се вдигнаха за разузнаване два самолета. Въпреки низката облачност (до 10—25 м.) летците откриха конвой, плаващ към о-в Варде. В състава на конвоя влизаха 4 товарни кораба по 6,000—8,000 тона и 2 товарни кораба по 2,000 тона, плаващи в две килватерни колони. В главата следваха два ескадрени торпедоносци, а в десен и ляв отстъп на тях до 6 стражеви кораба, няколко миночистача и голямо количество стражеви кораби. Строят се сключваше от един ескадрен торпедоносец, няколко ескортни кораба и стражеви катери“.

Ето една от формите за взаимодействие — *оперативно или предварително разузнаване*, което дава възможност да се оценят силите на противника, тяхните цели, дислокацията им и да се организира удара върху реална основа.

„Замислен беше удар върху противниковия конвой във Варангерфиорд при съвместни действия на самолетите и торпедните катери. Въздушните сили трябваше да атакуват отначало конвоя, който подхожда към о-в Варде, а при влизането му във Варангерфиорд да нанесат по конвоя бомбен, а после шурмов удар. На въздушните сили също се възложи

задачата да осигурят атаката на торпедните катери с димни завеси и изстребители за прикритие“.

Ето редица други възможни задачи за авиацията:

1. Предварителен удар — в дадения случай бомбен удар по движещия се противник. В друг случай, този предварителен удар може да приеме друг вид, вид на заблаговременен удар, както например това е имало място през време на операцията на 28 юни 1944 г., когато от 1700 часа въздушните сили на Северния флот нанесоха четири мощни удара по военните обекти на порта Киркенес и по стоящите там товарни и други кораби, в резултат на което бяха потопени 4 товарни кораба с обща водоизместимост 29000 тона, един миночистач и др. Немците решиха да преместят товарните и др. кораби от Киркенес в Петсамо“, което създаде условия за торпеден удар по преместващия се конвой от страна на торпедните катери; или друг пример:

„През нощта на 22 към 23 август 1944 г. отредът на торпедните катери на Героя на Съветския Съюз капитан-лейтенант Кочиев атакува транспортите на противника, закотвени на рейда на порт Кюстенджа. Нощната атака на торпедните катери беше предшествувана от предварителен удар на авиацията, който имаше резултата, щото ромъните, стремейки се да разсредоточат своите плавателни средства, изведоха същите на рейда“ и с това ги подложиха на удар.

2. Съвместен удар — този удар нормално е да бъде щурмов — както е предвидено в описваната операция, но може да бъде и удар торпеден.

3. Осигуряване действията на торпедните катери с димни завеси. Димните завеси могат да се поставят както за осигуряване сближението, така и за осигуряване „отхода“ — откъсването от противника, а също и за задимяване района на боя с хоризонтална завеса, за да не могат противниковите самолети да ударят нашите катери.

4. Прикритието със самолети-изстребители предвижда борба с евентуално нападение срещу торпедните катери от страна на противниковите въздушни сили.

„Обаче метеорологичната обстановка в района на движението на конвоя беше много неблагоприятна, особено за действия на въздушни сили. При тия условия не беше възможно да се използват въздушните сили за бомбардировачен или щурмов удар. Беше решено да се проведе операцията само със силите на торпедните катери“.

Ето я диалектиката на боя. Условията налагат изменение на решението и ограничават взаимодействието, както то се вижда от описанието на операцията само с прикритие.

Остава да преброим останалите форми за взаимодействие. Те са: *тактическо разузнаване* — т. е. разузнаване

през самия бой, борба с противниковото разузнаване — за осигуряване на торпедните катери, и завършителен удар.

И така, може да се каже, че взаимодействието може да се изрази в следните форми:

До боя

Предварително разузнаване,
Борба с противниковото разузнаване,
Заблаговременен удар.

През време на боя

Тактическо разузнаване,
Борба с противниковото разузнаване,
Предварителен удар,
Съвместен удар,
Осигуряване сближението (удара),
Прикритие,
Завършителен удар.

След боя

Осигуряване откъсването,
Прикритие,
Борба с противниковото разузнаване.

Това са задачите, които могат да бъдат възложени на въздушните сили през различните етапи на операцията.

Взаимодействието между торпедните катери и авиацията, както се вижда от казаното по-горе:

1. Увеличава радиуса на действието на торпедните катери, тъй като предварителното и тактическото разузнаване дава възможност същите да се насочат направо към целта, без да губят време и гориво за търсене на противника.

2. Увеличава чрез тактическо разузнаване наблюдателните възможности на торпедните катери.

3. Увеличава чрез осигуряване и прикритие безопасността и бойната устойчивост на същите.

4. Удължава времето на бойното въздействие срещу противника от страна на взаимодействащите сили чрез заблаговременни, предварителни съвместни и завършителни удари, и с това дава възможност за поддържане на изгодния за нас оперативен режим в крайбрежните оперативни райони, и за борба с какъвто и да е морски противник.

IV. Организация на взаимодействието

Преди да започнем разглеждането на конкретните въпроси за организацията на взаимодействието, трябва да бъде м на ясно по един важен въпрос: как, от каква гледна точка, ще се разглежда тая организация, защото в това отношение

ние имаме две възможности:—*техническа*—изпълнение на различните тактически похвати; и *оперативна*—осигуряване на изпълнението на поставените задачи, план за взаимодействие и разчет на силите.

Аз мисля, че ние тук трябва да разгледаме въпроса от втората гледна точка, защото техническата страна на въпроса зависи в много голяма степен от тактико-техническите свойства на *дадения* тип самолети или торпедни катери, взаимодействащи в дадената операция, от тактическите *похвати*, възприети в една или друга армия и флот за действие на тези конкретни сили; от изобретателността на взаимодействащите офицери и от редица други конкретни условия, които трудно се поддават на предвиждане.

Разбира се—би било много добре да се разкажат тук някои конкретни примери, но липса на материали, за съжаление, лишават ме от тая възможност.

Обаче за „техническата“ страна на въпроса може да се каже, че безспорно тя изисква:

1. Взаимно опознаване на двата вида морски сили по отношение тактико-техническите им похвати.

2. Съвместни учения и бойни упражнения по конкретни теми още в мирно време, по определена система (например—съвместна атака, прикритие и др.), които ще допринесат за взаимното опознаване, другарство и доверие един към други.

В същност взаимодействието се започва от момента, когато е получена *оперативната задача* и са определени взаимодействащите сили.

Задачите, определени за авиацията са онай основа, върху която се гради разчета за количеството на въздушните сили, необходими за дадената операция.

Освен задачите, трябва да бъдат взети под внимание: данни от разузнаването за състава на групата противникови кораби срещу които се предполага операцията; наличието и възможностите на противниковата авиация; данни за метеорологичната обстановка в района на операцията, в момента и през времетраенето на операцията и степента на бойната подготовка на своите части.

Метеорологичната обстановка решава понякога (както видяхме по-горе) изобщо въпроса за участието на авиацията в дадената операция; съставът на групата противникови кораби предопределя оръжието (калибъра на бомбите, типа на самолетите и др. (и тактиката на боя) — дали е необходимо голямо осигуряване, дали ще се срещнем със силна зенитна артилерия и др.), а също и въпроса за момента на удара; наличието и възможностите на противниковата авиация определят мероприятията за осигуряване нейната неутрализация или лишаване от възможност да действа.

Казаните по-горе елементи определят формите за взаимодействие, тяхното съчетание и необходимите сили за дадената операция.

След това, в зависимост от дислокацията на своите части и такава на противника, определя се района на боя, като се цели най-изгодно развърщане на собствените сили и „отрязване“ на противниковите такива от тяхните бази.

Най-после се разработва, принципално разбира се, и самия удар, и се определят *частните задачи* на подделенията и отделни кораби, влизайки в маневреното съединение, след което се оформяват „бойната заповед“ на командира на маневреното съединение, „плановата таблица за операцията“ и другите необходими документи, които организират боя на същото, а следователно и взаимодействието.

След приемане решението, командирите на взаимодействащите части трябва:

1. да си уяснят *общата задача и идеята на боя*, легнала в решението на командира на маневреното съединение;

2. да си уяснят частните задачи, не само своите, но и тия на другите части, за да могат по свой почин да си подпомагат;

3. да установят и уяснят най-добрата система на сигнали за осигуряване връзките и целеуказание;

4. в кой момент и по какъв начин ще се въведат в действие едни или други средства, през време на различните етапи на операцията.

Ако има време, желателно е, командирът на маневреното съединение да събере подчинените си командири и да „проиграе“ с тях операцията—това е най-добрият способ да се провери реалността на решението и способите за неговата реализация, като всеки един участник в операцията и командира на съединението ще „уеднаквят“ своите разбирания по идеята на решението.

Ако това време липсва, то желателна е конференция на всички участващи в операцията офицери, за да може командирът на съединението лично да поясни идеята на своето решение, да даде указания и задачи и да отговори на възникналите въпроси.

Ако пък и това е невъзможно—трябва да се организира лична среща на командирите на взаимодействащите части за съобщаване резултатите от разузнаването (желателна е среща с разузнавача) взаимна информация за тактическите похвати и схващания за обстановката, установяване условни знаци и други. Само в краен случай командирът на маневреното съединение може да се ограничи със заповед и да се надява, че командирите и частите им имат изработен още от мирно време навик за взаимодействие.

Един от най-важните организационни въпроси при планиране на операция, в която се набелязва взаимодействие между торпедни катери и авиацията, е въпросът за организацията на *управлението*.

В този именно организационен въпрос ще окажат влиянието си и трябва да се има предвид специфичните им особености на тия два вида взаимодействащи морски сили, а именно: недостатъчните им средства за връзка, невъзможността да се настани един щаб, ограничените наблюдателни възможности на торпедните катери изобщо, а на самолетите—през време на самия бой.

Добро управление на една операция може да се постигне при наличието на следните условия:

а) осигурено непрекъснато постъпване на най-пълни сведения за оперативната обстановка,

б) осигурена непрекъсната връзка с всички участващи в операцията сили,

в) наличие на обстановка за спокойна работа.

Ясно е, че нито на торпедния катер, нито още повече на самолета могат да се осигурят такива условия за един командир на маневрено съединение и неговия щаб, които най-добре биха могли да се настанят на брегов команден пункт или на голям кораб (например на ескадрен торпедоносец най-малкото).

Разбира се—въпросът за мястото на командира не може да се решава по шаблон, а трябва да се решава всеки път в зависимост от конкретните условия; например: при една голяма и дълготрайна операция, когато командирът на маневреното съединение, намирайки се на кораб, не би бил в състоянието да вижда своите части, а обстановката на неговия кораб би му влияла, няма да може правилно да разреши въпросите, свързани с ръководството на операцията.

В противен случай—намирайки се на брега, той в спокойна обстановка, не бидейки влиян от конкретните условия, би могъл по-обективно да схваща нещата, а имайки по-съвършени средства за връзка, да бъде по-добре осведомен за действията на всичките подчинени нему части. Освен това, при такова разположение, той би могъл да има *непосредствен личен контакт* с командира на придадената му авиация, което е от голямо значение.

От друга страна пък, през време на самия бой, на полесражението трябва да има командир (заместник на командира на съединението), който *непосредствено да води боя*; защото да ръководиш боя, без да го наблюдаваш непосредствено, е невъзможно.

Малките и кратки операции с незначително количество участници, разбира се, могат да бъдат ръководени от командир, намиращ се непосредствено на катер или самолет.

Непосредствено взаимодействащите части трябва да бъдат свързани през време на боя не само с общността на задачата, но трябва да имат осигурени връзки или най-добре личен контакт. Това се налага, защото летците свързани с боя, много често се оказват „слепи“ по отношение окръжаващата ги обстановка, което обстоятелство изисква да има човек, който в сравнително спокойна обстановка (на кораба) би могъл „отвън“ да наблюдава и ръководи целия въздушен бой и да насочва ударите на своите самолети по указанията на командира на маневрената група, комуто той взаимодействува.

Затова, желателно е командирът на самолетната група, непосредствено участваща в боя, да бъде заедно с командира на групата торпедни катери, и оттам да ръководи действията на своите подчинени.

Желателно е също, при щаба на командира на съединението да има офицер за връзка—представител на въздушните сили, който би могъл да ориентира командира на морските части за възможностите на самолетите, а също въздушният си командир—за изискванията на моряците.

Заклучение.—

Взаимодействието на торпедните катери и авиацията дава много добри резултати, но изисква от друга страна много добра и обмислена организация, а главно навик за взаимодействие от страна и на едните и на другите.

Макар, че в тая беседа, поради липса на материал от опита на войната, ние не можахме да дадем изчерпателен материал, това за което говорихме може да послужи за основа, върху която да се гради бойната подготовка на нашите торпедни и авиационни офицери. Чрез упражнения, проведени отначало на карта във вид на военна игра, а после и маньоври, ще се изнамерят конкретни тактически похвати за взаимодействие и ще се създаде необходимия навик за взаимодействие.

БОРБА С МИННАТА ОПАСНОСТ В ЧЕРНО МОРЕ

Кап. I. р. С. В. РАГУЛИН

ОЩЕ в първите дни на Отечествената война в Черноморския театър се развърна ожесточена минна борба. Въпреки, че Черно море се отличава с дълбочината си, крайбрежните райони, които се използват от корабоплаването са удобни за поставяне котвените мини, а подходите към пристанищата могат да се минират и с дънни мини. Големите водни райони от Черно море, каквито са Керч—Еникалския пролив и цялото Азовско море, благодарение на плитководността му — са пригодени за поставяне както на котвени — контактни, така и дънни неkontaktни мини.

В самото начало на войната, с цел да прикрие своите комуникации, противникът постави по цялото западно крайбрежие на Черно море „бараж“ от минни заграждения, оставяйки пътни проходи между минните полета и бреговете за собствените си кораби. Минните полета имаха главно назначение против нашите подводници и се състояха от малки мини от различни системи, поставени на дълбочина 2—3 и 12 метра.

Опасявайки се от операции от страна на Черноморския флот, противникът постави отбранителни минни полета пред базите си, състоящи се от големи котвени мини.

Едновременно с това, с цел да затворят нашия флот в базите му, немците се стараеха да минират подходите и фарватерите към базите ни с неkontaktни дънни мини, използвайки за минирането самолети.

В по-сетнешния ход на войната, когато на противника се отдаде да завладее северо-западното крайбрежие, Крим, Азовско море и да излезе на Кавказкия бряг, той премина към масово миниране на удобните за десант места. Тези заграждения, като правило се състояха от малки котвени мини, поставени на малка дълбочина (1 м. и по-малко).

По-късно, когато в резултат на блестящите операции, проведени от Съветската армия при активното съдействие на Черноморския флот, немците започнаха да отстъпват едно след друго нашите Черноморски пристанища и се стремяха да нанесат максимални загуби в корабния ни състав, а така също много да ни затруднят при използването на военноморските бази и пристанища, започнаха усилено миниране

на пристанищата, рейдовете, фарватерите и подстъпите към пристанищата с неконтактни мини от всякакъв образец.

Врагът възлагаше големи надежди на минното си оръжие, но всичките му усилия претърпяха крах—минната обстановка на театъра беше винаги на лице, но немците не успяха да затворят Черноморския флот в базите му и да нарушат нашите комуникации.

Противникът също не успя да възпрепятствува десантните операции в Черно море.

Мини, употребявани от противника в театъра

Немците употребяваха най-разнообразни котвени и контактни мини, като се почне от най-малките със заряд 12—30 кгр.—и се стигне до най-големите със заряд до 300 кгр.

Минните полета, като правило, се обграждаха от голямо количество противотрални мини, както с обикновени патрони—(тип Д), така и с резачи.

Една част от противотралните мини бяха снабдени с специални минни въжета, благодарение на които мините се взриваваха при срязване на минното въже. Бяха поставени много антенни мини. Металическите антени се употребяваха във вид на вълнообразни тръби, надянати на минното въже и съединени със съединители, намиращи се в корпуса на минага; при допирането на тази тръба до корпуса на подводника или при попадането ѝ в трала, съединителят се включва и последва взрив.

Най-голям интерес от гледна точка на минната война представляват употребяваните от противника, в първите дни на войната—дънните магнитни неконтактни мини, акустическите и магнитно-акустическите мини.

По пътя на активното търсене да се разоръжават вражеските мини, в началото на войната се отдаде възможноста да се изучат тактическите им данни, което създаде основа да се изработят средства за борба с минните оръжия на противника.

През цялото време немците усъвършенствуваха неконтактните си мини, като с това усложняваха борбата. При това противникът се стремеше всячески да ни заблуждава при изпълнение на миночистенето, поднасяше различни изненади, като разчиташе да си създадем лъжливо впечатление за минната безопасност след миночистенето.

В началото на войната бяха открити само чисто магнитни и чисто акустически мини. В последствие бяха открити магнитно-акустически мини, взриваването на които се предизвиква от въздействието върху тях едновременно на магнитното и акустическото полета, с други думи, това което създава кораба в ход. Появата на такива мини безусловно усложни миночистенето.

Независимо от това, в конструкцията на неконтактните мини, немците включваха прибори, които предизвикваха взрив на мината не още при първото въздействие върху нея, а след преминаване над мината или близо над нея (в границите на въздействие от магнитното и акустическото поле на кораба или трала). Числото на такива импулси на въздействие бе доведено до 15.

Всичко това усложняваше унищожаването на неконтактните мини чрез миночистенето и борбата срещу тях.

В таблицата (с. 60) са дадени сведения за образците мини, които противникът употребяваше в Черноморския театър.

Тактика при използване на минното оръжие от противника

Развързвайки борба на Черно море, противникът използва минното оръжие с цел за минна блокада. С масови заграждания чрез самолети с нови отначало неизвестни нам неконтактни дънни мини по фарватерите и във входовете на военно-морските бази (най-напред пред Севастопол) немците се опитаха да затворят нашия флот в базите и да му нанесат колкото е възможно по-големи загуби в корабния състав. Освен това противникът разчиташе на големия морален ефект като резултат от употребата на нов вид минно оръжие за борбата, с което напълно естествено е, не бяха предварително подготвени ефектни средства.

На противника не се отдаде да затвори Черноморския флот в базите му. Като ярка илюстрация за провалянето на минната блокада може да служи примера със Севастопол, входа на който немците не успяха да затворят нито за един ден.

В 1943 година противникът извърши масови минни операции със самолети в района Геленджик — Новоросийск, с цел да попречи на снабдяването на нашия десант, стоварен в Мисхако. За масшаба на операцията може да се съди по това, че само в бухтата Геленджик бяха хвърлени повече от 100 мини. Но и в дадения случай немците не успяха да установят минна блокада и нарушат нашата комуникация.

По това време в нас бяха създадени напълно надеждни средства за борба срещу вражески неконтактни мини и бе изработена тактиката за използването на такива средства.

Противникът поставяше със самолет както парашутни, така и безпарашутни мини. Хвърлянето на мините от самолета се извършваше обикновено в лунни нощи с цел най-точно да се определи района на хвърлените мини по брегови предмети. Противниковите самолети използваха за ориентирание и наши плавци, поставени на местата за повръти. Едновременно с хвърлянето на мините се извършваше бомбардировката на бреговете обекти.

Тактико-технически данни на котвените и дънни мини, които немците употребиха на Черноморския театър

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА МИНАТА	Тегло на заряда	Общо тегло	Диаметър на корпуса	Максимална дълбочина на мястото	Способ на действия	Краткост	ЗАБЕЛЕЖКА
1	Е. М. С.	300	1100	1 200	590	гальваноуд.	—	може би антен.
2	Е. М. Д.	150	845	1 000	590	"	—	също
3	Е. М. В. (Ф. М. В. 35)	13—20	267	650	35 дълбоч.	"	—	също
4	Ф. М. С.	40	420	750	150	"	—	пост. се на изм. дълб.
5	И. М. А.	30	480	800	200	галв. ударна	—	заст. автомат.
6	И. М. В.	40	—	—	—	ударн. електр.	—	също
7	Е. М. А. (ЕМВ мотала)	150,220	862	860	200	гальваноуд.	—	от подводник
8	Е. М. Ф. (О)	350	—	1 120	400	неконтактна	15	корабн. котвен.
9	Р.	300	—	650	200	"	15	също
10	А.	550	700	533	50,90	"	12	дънна подв.
11	Яйцевидна	700,800	—	1 куб. м	—	"	1	дънна корабн.
12	Е.	700	1000	660	50,75	"	15	парашутна с самол.
13	Д.	300	400	660	50,75	"	15	маг. ак.
14	Г.	730	1000	660	50,120	"	10	без парашутна

ЗАБЕЛЕЖКА: В знаменател е указано предела на издържливост, в числител по неконтактна годност на действия на взривателя.

С употребата на безпарашутните мини, немците, независимо от голямата точност на поставянето, преследваха скришност на операцията; вписките в момента, когато мините падат във водата, може да се приемат от нашите наблюдатели като вписки на невзривани бомби и обратно.

През втория етап на войната в Черно море след напускането на пристанищата, противникът премина от методите на минна блокада към усилено миниране вероятните съобщителни линии на нашия флот (преимуществено крайбрежните райони и заливи) с котвени мини от различни образци и към запушване водната повърхност на пристанищата и залива. В отделни райони, където допускат дълбочините и съответните географически условия, се срещаха комбинирани минни заграждания, състоящи се от контактни котвени и неконтактни дънни мини.

Поставяйки своето минно оръжие срещу нашите комуникации, немците се стремяха преди всичко да лишат нашия флот от възможността той да оказва активно съдействие на настъпателните операции на Съветската армия (стоварване десант, превозване на войски, поддържане с техника, боеви запаси и всички видове снабдявания за настъпващите части). Благодарение взетите от наша страна мерки, врагът не постигна желаните резултати. Този период се характеризира с широко развързване на миночистачни операции в много голям участък с постоянно увеличаващи се предели. За успеха на такива операции спомагаше обстоятелството, че Черноморския флот придоби голям опит за тяхното планиране и провеждане.

Борба срещу мините

През нощта на 21—22 юни 1941 година противникът извърши първите минни заграждания с парашутни мини, хвърлени от самолети в района на Севастопол. На следния ден при входа на Севастопол на мина се взрива влекач.

Извърши се миночистене в опасния район със средства, предназначени срещу котвени контактни мини. Миночистенето не даде резултат. Това наложи да се направи извод, че противникът използва нов вид минно оръжие още неизвестно нам и действащо на разстояние (т. е. неконтактно, както се предполага, на магнитния принцип), което и в последствие се потвърди.

Незабавно бяха мобилизирани научните сили от промишлеността и опитните минни офицери от флота. При О. В. Р. на Главната база бе създадена миночистачната лаборатория, която пристъпи към организиране на чистене на неконтактни мини, използвайки различни миночистачни средства, предложени от специалистите. Някои от тези средства дадоха веднага резултат.

Една от главните задачи на миньорите във флота бе да се намери и разоръжи новата мина, за да се определят нейните тактическо-технически данни, да се конструират надеждни миночистачни средства и да се изработи тактиката на противоминната борба.

В началото на юли 1941 година в Очаков военният инженер III ранг—Иванов разоръжи първата дънна магнитна мина. Тя имаше по-проста схема в сравнение с намерените и разоръжени по-късно мини. Освен това разоръжаването на първата мина бе изключително важен факт първо, че се потвърди правилното предположение за употребата от противника некотвени, а дънни мини, действащи на магнитния принцип и второ, позволи да се установи чувствителността на механизмите в мината и да се определи използването на съществуващите по това време миночистачни средства.

На 13 септември 1941 година в Новоросийск инженер Лишневски и старшия лейтенант Ботачик разоръжават втората магнитна мина, която имаше по-сложна схема. Тази мина имаше прибори за кратност.

През октомври 1941 година в Севастопол бе разоръжена първата акустическа мина. Откриването на такава мина позволи да се изработят акустическите средства за борба с този вид неприятелско минно оръжие.

В май 1942 година в Севастопол капитан-лейтенант Охрименко разоръжи първата по-усъвършенствувана неконтактна мина, действаща на магнитно-акустическия принцип. По-късно в Черноморския флот бяха разоръжени много противникови неконтактни мини от различни типове.

Нито една противникова минна операция не се проведе така, че ние да не разоръжим и изучим отделни образци вражески мини, макар немците да употребяваха прибори, служещи за взриваването им при опитване за разоръжаване. Подобни прибори-капани се употребяваха от противника с цел да се запази в тайна схемата на мината. За това свидетелства факта, че отделни видове такива прибори действуват на специален малък заряд (поставен в приборните части на мината) разрушаващ при взрива си всички прибори, а в това време самата мина (основният заряд) не се взривава или запалните принадлежности се оказват също премахнати в процеса на разоръжаването.

Работата по установяване тактико-техническите данни за вражеските неконтактни мини, изучаване тяхната схема и изработка се извършваше винаги успешно в миночистачната лаборатория на основание получените материали със съответните миночистачни средства.

Да преминем към характеристиката на средствата за борба срещу някои — тактичните мини. Тези средства можем да разделим на два вида — пасивни и активни.

Към пасивните средства за борба се отнасят способите, чието провеждане намалява опасността от взриваването на неконтактните мини под кораба; в тяхното число влизат размагнитването на корабите и наблюдението за поставяне на мините.

Към активните средства се отнасят такива, които са предназначени за ликвидиране минната опасност — унищожаване на мините чрез предизвикване взрив с неконтактните средства.

Размагнитване. Върху размагнитването на корабите от самото начало се обърна сериозно внимание. То се указа едно от ефектните индивидуални средства на противоминната защита на кораби и изигра голяма роля наред със средствата за борба срещу минната опасност.

През войната на Черноморския театър стана правило, щото на неразмагнитен кораб да не се разрешава да излиза от базите. Размагнитването бе особено ценно за миночистачите, претъкмени за действие срещу неконтактните мини. Без размагнитването, тези кораби, които действаха срещу неконтактните мини, биха били загубени.

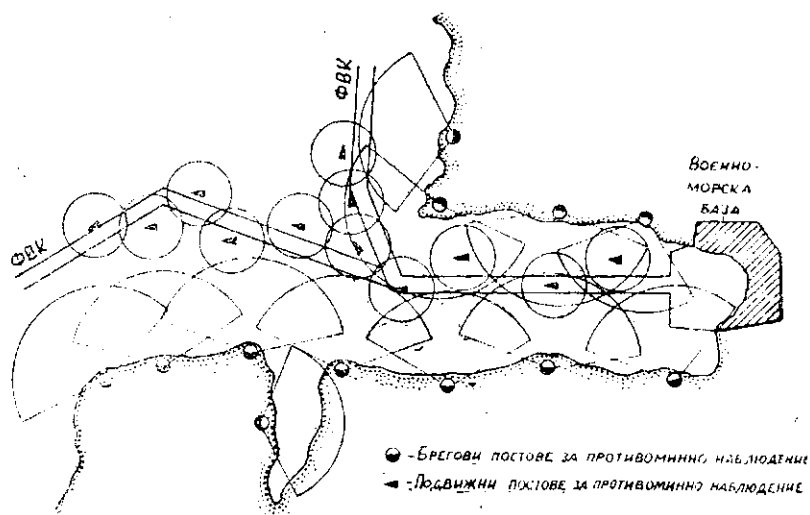
Размагнитването се извършваше, и за малките миночистачи, намирайки се в малки дълбочини, гдето им се налагаше да работят, винаги бе достатъчно слабото магнитно поле, за да се предизвика взриваването на неконтактните мини.

Наблюдение. След първите вражески минни операции, извършени със самолет в Севастопол, бе организирано наблюдение върху района на минните заграждения. Създадох се постове за противоминно наблюдение (П. М. Н.) — на брега неподвижни, а във водата подвижни. В последствие тази организация се разви в сигурна система на наблюдение и донесение за поставените от противникови самолети мини.

В основни линии организацията на П. М. Н. се състоеше в следното: — на бреговете в района на военно-морските бази, където е вероятно поставянето на мини със самолети се създават постове П. М. Н., в които се включват постове на В. И. О. С. и Б. О. Постовите се поставят на разстояние един от друг така, че секторите на наблюдението да се припокриват. Рис. 1 показва примерно разположението на бреговите и подвижни постове П. М. Н.

На фарватерите или каналите, намиращи се в сферата на наблюдение на бреговите постове, се поставят подвижни постове П. М. Н., за които се използват лодки, катери, влекачи, които като правило е да стоят на котва на строго определените места. Тези постове се поставят в тъмно време и се снабдяват с бинокли за наблюдение нощем, часовници, ръчни електрически фенерчета и специални дневници за записване наблюденията. Освен това плаващите постове имат плавци и вежи от установен образец за обозначаване местата на поставените мини. На бреговите постове се поставят засечници,

Те представляват от себе си азимутален кръг, разпределен на 360° , на който се надява засечната линия с две заострени игли. Използването на засечниците е просто: на централната част на азимуталния кръг се поставя лист книга, на която се отбелязва момента на засечената мина. Азимуталният кръг се прикрепва на тринога и се ориентира точно по истинския меридиан, като правило, нулата на юг (тази работа се извършва от хидрографския отдел на флота).



(Рис. 1.)

Както показва опита на войната, голяма роля в системата на П. М. Н. изигра сигурната връзка на постовите с командните места. Наличието на такава връзка позволява бързо да се отчита изменението на минната обстановка и да се организира борбата срещу мините. Особено надеждна трябва да бъде връзката с отдалечените постове.

Голямо значение за успешното противоминно наблюдение има също така подготовката на личния състав, който трябва правилно и бързо да вземе засечка от поставената мина и да определи окомерно разстоянието до нея. Такава подготовка се постига със специална тренировка на постовите при помощта на хвърляне от самолети на плавци и корпуси на мини с парашути в условия приблизително действителни.

След споменатия по-горе десант на нос Мисхако в района на Новоросийск (в началото на 1943 година) противникът извърши със самолети голяма минна операция в залива Геленджик и подходите към него, с цел да прекъсне снабдяването на стоварения десант. Благодарение създадената мре-

жа от постовите П.М.Н. се отдаде, първо, веднага да се отбележи поставянето на мини и второ, достатъчно точно да се определят местата и районите на поставените мини, и това позволи с минимално напрежение на средствата да се извърши миночистене, осигурявайки непрекъснатото поддържане на десанта по море.

Разоръжаване на неконтактните мини

Без познаване на тактико-техническите данни на противниковите мини не може да се създадат средства за борба срещу тях. В противен случай ще се изгуби много време и ще се дадат големи жертви. Разоръжаването на мини обезпечи бързото и зучаване на противниковите мини. Това изискваше всестранна подготовка на специални команди и познаване в съвършенство на всички по-рано открити образци мини. Наложиха се провеждането на всички мерки за предотвратяване на взрив при опитите за разоръжаване. Немците отдаваха голямо значение на запазване тайната на своите мини; ето защо, някои образци неконтактни мини се взривават при изхвърлянето им на сушата или на плитка вода, а така също и при опит да се вдигнат от земята; такива мини се обезвреждаха и даже се разоръжаваха във водата. За тази цел в състава на командите по разоръжаването се включваха специалисти водолази.

Контравзривове. Едно от първите и най-прости средства за борба срещу неконтактните мини се явява контравзрива на фугаси или противоподводни бомби. Този способ на борба даде отначало положителен ефект. Взривът се предизвикваше от включване на магнитната система, вследствие сътресение на минния корпус от контравзрива.

След това противникът, както това се потвърди благодарение на разоръжаването, измени приборите на мините, запазвайки ги от съседните взривове, в резултат на което ефектът на контравзривовите значително се намали и остана само въздействието да се извадят мините от строя чрез нанасянето им механически повреди (разрушаване на корпуса и приборите).

Миночистенето с контравзривовите е свързано с много голям разход на взривно вещество. Това е целесъобразно да се употреби само за разреждане минното заграждане в пристанищата, където поради местните условия използването на различните миночистачни прибори е затруднено.

Магнитни и акустически тралове

Твърде дееспособни миночистачни средства против неконтактните мини се явяват специалните тралове, създаващи магнитни и акустически полета. Те могат да се използват отделно и в съчетание т. е. така, че тяхните полета да се пок-

риват едно на друго. Тези тралове трябва да обладават мощност достатъчна за предизвикване на взрив в най-грубата мина.

Неконтактните тралове за миночистене на магнитни мини чрез създаване силно магнитно поле се разделят на магнитни и електромагнитни.

В магнитните тралове магнитното поле се създава с предварително намагнитяване на железните маси; получава се своеобразен постоянен магнит, който се влечи от миночистача на такова разстояние от него, така че взрива на мината, взривана от трала да бъде безопасен за него. В електромагнитните тралове магнитното поле се създава с пускане ток в намотката на трала. Създава се мощен магнитен поток, който може с промяната на тока да променя полюсите си от положителен на отрицателен и обратно.

Чисто магнитните тралове са прости по конструкция и не изискват специално и сложно обзавеждане за подхранване на обмотките, но те трябва периодически или след всеки взрив да се намагнетяват изкуствено.

Електромагнитните тралове са по-сложни по конструкция, по-мощни са и изискват специално стъкмяване за подхранване на обмотките.

Акустическият трал представлява от себе си специален излъчител на звук, който се разпределя в носовата част на миночистача или се влечи зад кърмата на миночистача, създавайки във водата звук с голяма чистота, достатъчно мощна, че да предизвика работа на акустическата апаратура на мината на безопасно за кораба разстояние.

Поради широката употреба на магнито-акустическите мини от противника, миночистенето се провеждаше с магнитни и акустически тралове с такъв разчет, че полетата им се покриваха и действаха едновременно на мината.

Резултатът от боевото миночистене на неконтактните мини показва, че принципа на действие на всички тралове бе избран правилно и в следващия ход на войната с натрупване на повече опит се извършваше само конструктивно усъвършенстване на магнитните, електромагнитните и акустическите тралове.

Опити за бойно миночистене

Разузнавателно миночистене. Опитите от войната показваха голямото значение на минното разузнаване (разузнавателно миночистене) като средство допълнящо противоминната отбрана.

Минното разузнаване на Черноморския театър, обикновено се провеждаше на фарватерите, използваните за плавания места, позволяващи да се употребят неконтактните мини и котвени мини срещу размагнитените кораби. Минното разузнаване за дънните неконтактни мини се извършваше

до дълбочината на местата, в които е възможно въздействие-то на чувствителни неконтактни мини срещу големи размагнитени кораби, плаващи в даден район.

На фарватерите, където се появяваха противникови подводници, бе възможно те да поставят неконтактни мини. Тази възможност се разширява съразмерно на дълбочините, които подлежат на разузнаване за неконтактни мини. Ето защо чистенето на такива мини трябва да се извършва най-напред с механически трал и максимална дълбочина на тралящите части.

В случай, че прочистената с механически трал дълбочина на водния пласт не осигурява безопасното преминаване в дадения район на размагнитените кораби, то се извършва допълнително минно разузнаване с неконтактни миночистачни средства.

Пред вид наличността в неконтактните мини на противника на прибора за срочност и особено прибора за кратност, минното разузнаване не дава пълна гаранция за безопасност; то позволява да се определи фактически поставянето на мини в обследваните райони и да се избегне опасността от взриваване на корабите от мини. Опитът учи, че разузнавателното миночистане в опасни от мини райони трябва да се извършва систематически.

Очистване на заливите и пристанищата. Операциите по миночистането на заливите могат да се разделят на два вида:

а) когато пристанището се намира в наши ръце и противника, с цел да наруши плаването на корабите, минира със самолети.

б) когато пристанището е изоставено от противника.

В първия случай поставянето на мините се открива сравнително леко. При установяване системата на противоминната отбрана, определят се местата на отделните мини, което значително улеснява миночистането. За да не се прекъсва плаването на корабите в района на дадена база, най-напред се прочиства в пълен цикъл на миночистачните работи само тесен фарватер с ширина 180 — 360 метра, а после в зависимост от обстановката и наличните средства, се извършва след това миночистането, което няма за цел да унищожи окончателно всички постовени мини.

Пример за такъв вид операции може да послужи миночистачната операция проведена в района Геленджик-Новоросийск и на фарватерите към него в март—април 1943 година.

С цел да наруши нормалното снабдяване на стоварения в нос Мисхако десант, противникът употреби самолети—миноносци за поставяне минно заграждане с голяма плътност в дълбочината на нашето разположение — в залива Геленджик.

Тази операция можеше да се извърши само със самолет, а не с други средства. На подходните фарватери също така със самолети бяха поставени отделни мини на голямо разстояние, както по площади, така и по дълбочина.

В продължение на месец противникът постави около 250 мини.

За скритност на минните операции, немците ги извършваха в тъмно време. За обезпечаване на голяма точност на местата на мините поставяха ги в лунни нощи, хвърляха също така и осветителни самолетни бомби. Опитвайки се да отвлекат вниманието на наблюдателите, немците едновременно извършваха бомбардиране по брегови крайморски обекти. Благодарение на наличието на развърнатата в началото мрежа от наблюдателни постове се отдаде достатъчно точно да се определят местата почти на всички хвърлени мини.

В бухтата на Геленджик за наблюдение на постове за парашутни мини бе отделена група прожектори; последните следили за падащите мини до водната повърхност и това облекчавало точното определяне на мястото на хвърлената мина.

След първите минни операции бяха взети мерки за обезпечаване непрекъснатото плаване в залива на Геленджик. В самия залив бе избран за най-пригоден фарватера с ширина 185 метра; той бе прочистен и през всичкото време се поддържаше чист от мини, въпреки продължаващите минни операции. Когато противникът прекрати хвърлянето на мини със самолети, започна окончателното почистване на заливите и фарватерите от мини. Благодарение строгия режим на плаване по установен курс, плаването не се прекрати нито един ден и на противника не се отдаде да наруши поддържането на десанта. Като пример на операции по почистване от мини на пристанищата изоставени от противника, може да се посочи операцията, проведена в Новоросийск. След освобождението на Новоросийск, намиращ се дълго време в ръцете на противника, проведеха се активни миночистачни операции. Отначало пристанището на Новоросийск бе прочистено с механически трал. Не бяха намерени котвени мини. След това бе проведено разузнавателно миночистане на неконтактните мини, в резултат на което се намериха такива мини. Незабавно се започнаха работи по почистването на пристанището от неконтактните мини, при използването на всички съществуващи на лице миночистачни средства.

Запазваше се следния ред при миночистането:

1. Операции от водолази на дъното, надлежно по кейовите стени.
2. Разузнаване на минното заграждане с контравзривове.
3. Почистване на пристанището с леки катерни електромагнитни тралове, съвместно с акустическите и създаване

на всички максимално възможни прибори за неконтактни мини (имайки предвид приборите на срочност и кратност).

4. Последователно прочистване на пристанището с мощен неконтактен трал.

5. Отработка на кейовите линии с неконтактни тралове на „стол“.

Спускането на водолазите не даде резултат, поради тинестото дъно и голямото количество железни прътове и други предмети на дъното около кейовете. Останалите миночистачни средства бяха използвани ефектно.

При провеждане на тази крупна миночистачна операция бе използван целия натрупан опит на миночистенето и се отчитаха тактико-техническите данни на по-рано разоръжените и известни нам противникови неконтактни мини.

Миночистачната операция се проведе успешно. В кратък срок Новоросийското пристанище бе напълно очистено от мини и открито за плаване на всички кораби. Също така успешно и в кратки срокове бяха проведени миночистачни операции по очистването на силно минираните с неконтактни мини Севастопол, Одеса и др. пристанища на Черно море.

Чистене на котвените мини. Миночистачните операции за унищожаването на котвените мини се провеждаха на нашите комуникации и в районите на десантните операции.

Обезпечаването на комуникациите се извършваше с разузнавателно миночистене (катери с механически трал), прочистване на фарватерите в откритите минни полета, схематически контрол на миночистенето и провеждане на корабите зад миночистачите в опасните от мини райони.

Десантните операции се осигуряваха чрез разузнавателно миночистене и провеждане на десантните кораби зад миночистачите. Разузнавателното миночистене се извършваше скрито в тъмното време на денонощието.

Провеждане на корабите зад миночистачите се извършваше в района на минни полета, открити от разузнавателното миночистене с необходимото им форсиране. Ако времето и обстановката позволяват, то се прочиства тесен фарватер в откритото минно заграждане.

За пример на такава операция може да послужи миночистачното обезпечаване при стоварване десант в района на Керч.

Операцията се състоеше от три етапа:

1. Подготовка и съсредоточаване на миночистачните средства:

2. Разузнавателно миночистене и прочистване на проходите от мини в случай, че се открият минни полета.

3. Провеждане корабите на десанта след миночистачите.

Дължината на фарватера, който трябваше надлежно да се обследва, бе 10 мили. Той се осигуряваше от створове на

два постоянни зелени огньовете. При хубава видимост далечината на виждането огньовете достигаше 6—7 мили. Имаше основание да се предполага наличието на избран курс през минното поле, но поради ограниченото време за провеждане на десантната операция да се иска откриване на нови курсове чрез разузнавателното миночистене би задържало стоварването на десанта. Ето защо, решено бе да се остави стария най-изгоден за прехвърлянето на десанта курс, като срочно се предприемат необходимите миночистачни действия.

Работата се усложнява и от това, че разузнавателното миночистене по цялата дължина на фарватера може да се извърши само нощем, за да се избегне:

а) откриването на миночистачните кораби от противника, което би нарушило скришността на предприетата десантна операция,

б) противодействие на миночистенето от страна на противниковата артилерия и въздушни сили. Извършването на незабелязано от противника миночистене денем бе възможно само на разстояние 3—4 мили от нашия бряг.

В района на нос Чушка бе съсредоточен отред от миночистачи в състав пет единици и бе създаден оперативен склад на миночистачното имущество. Там бе устроена работилница за извършване поправки на траловите.

На 30 декември 1943 година в 1600 часа отред миночистачи в състав четири единици излезе на миночистене. В 0015 часа на 31 декември, той се завърна. Миночистачите изминаха по курса 10 мили. През време на миночистенето четири пъти се къса трала, като се предполага, че от е мини. Мини не се откриха.

На 31 декември отред миночистачи, в състав четири единици, излезе на миночистене. На 3 мили от нос Илича по курса на миночистенето беше открито голямо минно поле. Една част от мините (12 броя) бяха на малка дълбочина. По стоящите на повърхността мини можеше да се определи на правлението на минното поле, което пресичаше курса на миночистенето под ъгъл около 40° . През този ден бяха прочистени няколко мини.

На 1 януари 1944 година в 0500 часа отред миночистачи, в състав три единици, излезе отново на разузнавателно миночистене по цялата дължина на фарватера. Освен по-рано откритото поле, мини не се откриха. Беше взето решение да се поставят вежи в участъка на фарватера в района на минното поле и да се прочисти тази му част. Поставиха се всички 6 навигационни вежи, определящи фарватера по 2⁵ кабелта от остта на отвора и в дължина 1 миля.

До 7 януари 1944 год. се извърши миночистенето на оградената част от фарватера и един път бе проведено разузнавателно миночистене по цялата дължина на фарватера, за

да се получи убеждението, че няма мини в останалите участъци. На оградения участък от фарватера бяха срязани и унищожени 42 мини и 17 противотрални мини.

За провеждане на корабите зад миночистачите, бяха определени четири миночистача. Упътването предвиждаше следния ред:

1. Миночистачите се движат с трал без патрони.
2. Три миночистача се движат в строй клин, четвъртият във върволица на главния.
3. При захващане на мина от кой и да е миночистач, той излиза от строя, завлича мината в страни от остта на фарватера на 5—6 кабелта (около 1000 метра) очиства се трала, догонва другите миночистачи и заема мястото на четвъртия.
4. Миночистачът, движещ се четвърти, заема мястото на затрапената мина.

През нощта на 9 срещу 10 януари 1944 година успешно бе извършена операция за стоварване тактически десант. Проведени бяха зад миночистачите 58 единици. Нито един кораб не се взрива на мина.

Малкото количество миночистачи успешно се справиха с осигуряване десантната операция, благодарение правилната организация на разузнавателното миночистене и предварителното прочистване на участъка.

Навигационно-хидрографско осигуряване

Навигационно-хидрографското осигуряване на миночистачните операции има голямо значение. Това осигуряване придоби особена важност при прочистване на неконтактните мини в пристанищата, заливите и рейдовете. То се заключава в разбиване на водната повърхност на миночистачни галсове и поставяне на брега временни (преносими) отворни знаци. Те се приготвяват от лек материал. След извършването на определеното количество галсове от миночистачите на една ивица по специален сигнал от кораба, створните знаци се преместват на друго място, предварително определено за работа при следващите галсове.

Освен това, за осигуряване точността на миночистенето, се определят опитни навигатори, на които се възлагат осигуряването на точно миночистене и обучение командите на миночистачите в ориентирание по местността и точно поддържане на миночистачния галс.

Координиране на взривните мини се определят от брега, където са разставени специални постове (2—3), които са снабдени със засечници. Мястото на взриваната мина се определя от пресичането на засечките.

ИЗВОДИ

1. Надеждите, които немците възлагаха на минното оръжие не се оправдаха. Черноморският флот напълно и своевременно ликвидира непосредствената минна опасност на театъра, и немските мини не ни причиниха съществени загуби.

При това трябва да се отчете не само слабата вражеска минна техника, отколкото слабото тактическо използване на минното оръжие от противника и най-главно успешното развитие на нашите технически средства и тактическите начини за борба срещу минната опасност.

2. Използуването от противника на самолети за хвърляне на мини му даде възможност да разшири минните райони. От нашата страна се положи организирането и поддържането в постоянна бойна готовност на широко разперената мрежа поставена за противоминно наблюдение и съответно миночистачни средства. Благодарение добрата организация по наблюдението и миночистенето на мините от въздуха, не се даде възможност на немците да постигнат очаквания резултат.

3. Немците непрекъснато усъвършенствуваха тактико-техническите данни на мините си, особено неконтактните. Лабораторийните изследвания по изучаване и разоръжаване на вражеските мини, позволиха бързо да се установят техните тактико-технически данни и да се употребят надеждни и успешни средства за борба срещу тях.

4. Изваждането на дънни неконтактни мини с помощта на леки водолази и оглеждането на дъното с лодки на дълбоките места 5—10 метра при хубава видимост на дъното даде положителни резултати.

5. При изоставянето на нашите пристанища противникът силно минира с неконтактни мини от различни образци кейовите стени, пристанищата и рейдовете. Изработените способности за миночистенето на пристанищата позволи бързо да се очистят от мини и да се открият за плаване такива големи пристанища като Новоросийск, Одеса, Севастопол и др.

6. Новото в тактиката за поставянето на котвени неконтактни мини пред нашите брегове се заключава в следното:

а) Загражданията се поставяха най-главно с цел да противодействуват на нашите десантни операции и се състояха от малки галванообразни мини различен образец и голямо число противотрални мини.

б) Мините се поставяха на много малка дълбочина. В някои райони мините бяха открити по повърхността.

Тази тактика за употребата на котвените мини увеличи ролята на миночистачите с малко газене в изпълнение на миночистачните действия и във връзка с това количеството им значително бе увеличено.

7. Бойните морски действия през Отечествената война и в частност на Черноморския театър, показаха, че мината се явява опасно оръжие и още не е завършила своето развитие. Както тактиката на използването на минното оръжие, така и самата мина непрекъснато се видоизменят и усъвършенствуват. Това изисква от нас непрекъснато изучаване на миночистачното дело и всички други средства за борба срещу мините. Пред миньорите от флота стои задачата: в най-кратък срок напълно да очистят Черно море от мини.

Превод от руски: *Кап. II. ранг В. Кутевски*

УПОТРЕБАТА НА ТОРПЕДНИТЕ КАТЕРИ В ПОСЛЕДНАТА ВОЙНА

Мичман I ранг МИХ. ВЪЛКОВ

Въпросът за употребата на торпедните катери е въпрос нов в морското оперативно изкуство, който до началото на Втората световна война не съществуваше.

Задачата, която бе поставена на морските инструктори, беше да се построят съвсем лек тип торпедни кораби, чиито качества — голяма скорост, маневрена способност и малка видимост в морето, би им осигурила успех чрез съчетанието на двата основни принципа в морския бой — изненадата и нападението.

Току що завършилата война ни поднесе редица операции на торпедните катери в европейския театър на военните действия, в които им се възлагаха най-разнообразни задачи: и те в отделните сектори на фронта ги изпълняваха различно.

Ето защо, въпросът за употребата на торпедните катери, за задачите, които ще им се възлагат и за действието им, се явява днес един от най-важните проблеми в морското изкуство. От разрешението на този въпрос зависи бойната подготовка на морските сили на ония държави, за които леките торпедни сили се явяват като едно от ефикасните средства за активна отбрана на собствения бряг.

С други думи, употребата на торпедните катери, начина на действието им при изпълнение на възложените им задачи, е научен въпрос, който налага преди всичко основно изучаване характера на последната война, развитието на военноморската техника, създаването, усъвършенствуването и приложението на новите технически прибори и прелома, който те направиха във воденето на отделните бойни операции.

Характер на последната война на море

Морските действия на германския флот от една страна и флотите на съюзените народи от друга — бяха борба на слаб срещу силен.

Германският флот имаше да се справи с тежката задача да оспори владението на морето. Изпълнението на тази задача започна да се провежда чрез прекъсване морските пътища на противника и осигуряване собствените такива, чрез унищожаване откъснати части от противниковия флот и чрез

действия с леки надводни и подводни торпедни сили по бреговете на противника.

Огромният пресес от сили от страна на съюзническия флот направи мисълта за решително сражение абсурдна. Германското морско командване развърна своите леки сили от Нарвик до френско-испанската граница, опряни в укрепени флотски бази, като даде тежест на усилията в ония брегови пунктове, от където торпедните и подводни сили можеха да бъдат денонощна заплаха за сигурността на подвоза покрай английските брегове.

По тая причина Втората световна война, която на сухоземните фронтове се изрази в огромни по замисъл, жива сила и материална част операции на море, в европейския театър на военните действия не доведе до сражение от размера на Скагеракския бой, — въобще сражение указващо решително влияние върху изхода на цялата война. Тя се разрази в непрекъсната оперативна дейност по море и място.

Въздушното превъзходство

При наличие на въздушно превъзходство германският флот успяваше да се справи със задачата.

В началото на 1942 година станаха явни признаците на равновесие във въздушната мощ на противниците. Докато съюзниците стояха необезпокоявани, германците с отчаяна упоритост поддържаха равновесието. 1942 година принуди германския въздушен флот да се откаже от едновременното действие на много участъци от флота. Обратно — въздушният флот на съюзниците прояви непрекъснато денонощна дейност в целия театър на военните действия. Това беше белег за наближаващия прелом, който на суша доведе до блестящата победа при Сталинград.

1944 година донесе пълно въздушно господство на съюзниците. Германското командване се принуди да маневрира със своята авиация, като съсредоточаваше нейните усилия в няколко важни направления на сухопътните фронтове. Германският флот остана без въздушна подкрепа на суша и на море срещу един противник, завладял напълно въздуха. Точно това превъзходство във въздуха даде големи преимущества на съюзниците при воденето на морската война.

Съветският съюз, който изнесе главната тежест на войната на суша, ангажира постоянно нарастващите си въздушни сили в боевете при Москва, Сталинград, Кубан, Курск. В решителните моменти, обаче, сухопътните и въздушните сили се явиха масово и в крайбрежните участъци, където в помощ на флота изиграха изключителна роля при разгромяването на противника. Особено типичен пример в това отношение е участието на авиацията при разгромяването на германците, опитващи се да напуснат по море Кримския п-ов.

Технически новости

Едно от откритията, което причини промени в стратегическата и тактическа обстановка в Ламанш, Северно и Средиземно морета, като указва известно влияние върху хода на войната, е Радар.

Този прибор се основава на принципа на радиовълните на твърдите предмети, като отразената енергия е по-голяма или по-малка в зависимост от свойствата на предметите, в които се е отразила.

Способността на Радар да открива нощно време, в мъгла, облаци и дим присъствието на кораби, самолети, градове, като определя разстоянието и посоката до тях, са качества, които дадоха възможност за безпогрешно насочване дори на отделното оръжие.

Първите опити на англичаните в това отношение се свеждат до постройката на земни радар-станции в източната част на английското крайбрежие, чието пределно разстояние на обхвата от 140 мили през 1939 година, се е увеличило на 900 мили през 1941 година.

1944 година позволи серийното производство на прибора в хиляди екземпляри дотолкова, че той бе инсталиран на бързо на самолета и дори и на най-малките кораби от англо-американския флот.

Подобриенето, което получи бордовия Радар с приложението на сантиметровите вълни увеличи отражателната му способност и позволи използването му в много разновидности: прибор за разпознаване собствените кораби и самолети от противниковите, прибор за определяне посоката и разстоянието, прибор за определяне положението на целта и прибора „Асдик“.

Последният изпраща в определени интервали под водата звукови вълни, като по различния характер на отразените звуци, чрез засичане, се открива присъствието на противника.

Тази новост на научната и индустриална техника намали до голяма степен изненадата в морския бой, качваше масово подводниците на докове с такава продължителност, която беше необходима за безполезни опити да се открие противодействието.

В стремежа да се открие това противосредство, германският технически гений не отиде много напред. През април 1944 год. се въведе на германските кораби нов прибор, който приемаше излъчените от противника радиовълни, но не ги задържа или разсейва, за да не се отразят в кораба, който ги излъчва, а само открива присъствието му.

С други думи, германските кораби узнаваха кога са засичани от противник, усещаха неговата близост, но не можеха да приложат изненада.

Съвременното състояние на въздушното оръжие направи самолетите почти независими от атмосферните условия. По-голяма част от тях излитаха от сухоземни летища. Водосамолетните типове взимаха все по-малко и по-малко участие от англо-американска страна, поради по-слабите им маневрени качества и по-малки скорости.

Наситена с автоматични оръдия (нормално от четири до шест 2 см. оръдия), бомбен товар от четири до шест бомби (завършващи с пърт и силно чувствителна запалка, която взрива бомбата над водната повърхност, действаща шрапнелно и чрез въздушната си вълна), изстребителната авиация доби способност да действа универсално, изпълнявайки едновременно ветрилно-разузнавателна, изстребителна и бомбардировачна дейност.

Осветлителните парашутни гранати, които осветляват откритите чрез Радари морски цели, за да дадат възможност за точно премерване със самолетните бордови оръдия, ракетните бомби (калибър 8 см.) изстрелвани по посока на летеене, притежаващи едновременно запалително и разрушително действие, всяха такова „страхопочитание“ на германските корабни услуги, че дори и на почивка на брега в удобни жилища, думата „въздушна тревога“, произнасяна съвсем тихо, будеше от сън всеки моряк.

В корабната артилерия изключително значение доби пълното автоматизиране на оръдията от малък калибър. Съчетанието на две и четири тела в едно автоматично оръдие за калибрите 2 и 4 см., стрелящи със снаряди със светящи следи, наподобява стрелбата на водна струя, изтичаща от шланг, за точното премерване с която не е необходима престрелка.

Осветителните снаряди, изстрелвани от средните калибри, осветяващи откритите чрез прибора морски цели, даваха възможност за по-точно водене на така опростената стрелба.

Употребата на катерите от германска страна

Огромният тласък, който получи техниката, наложи промяна в тактиката на торпедните катери, запазвайки основните й начала. В първите дни на войната германците изпълняваха успешно задачата, за осъществяването на която бяха конструирани торпедните катери—открит торпеден изстрел. Нарушеното равновесие във въздушната мощ ги принуди, както и останалите кораби от германския флот—да преминат към нощни действия.

Задачата, която изпълняваха, беше прорив на охраняван по море и въздух воден район, с цел достигане противниковия бряг за атакуване конвоите.

В миналото най-благоприятния случай за изстрелване торпедо бил, като с заstopорени мотори се изчака противника да премине на вероятния му път на движение. Така се избяг-

вал шума от моторите и фосфорисцираща нощем пенеста следа, която катерът при пълни ходове оставя зад кърмата си и която в тъмна нощ е забележима. Поради изключване на изненадата, поради осветителните гранати и снаряди, поради автоматичните двойки и четворки оръдия, наложи се произвеждането на торпеден изстрел да става с пълнен ход.

Докато съюзниците поставяха минни заграждания по европейския бряг със самолети, единствената възможност на германците за активно минно заграждане (след безуспешния им опит с торпедоносци поради недостатъчната им скорост), останаха торпедните катери. Те се указаха единственото им годно оръжие за пробив на охраняван район и достигане бреговете на противника.

Като резултат от въздушната дейност и усилване на стражевото охранение в английски води, конкретната задача, която получаваха германските катери беше прорив през охранявания район за поставяне минни банки на пътя на английските конвои и по възможност атакуване противника.

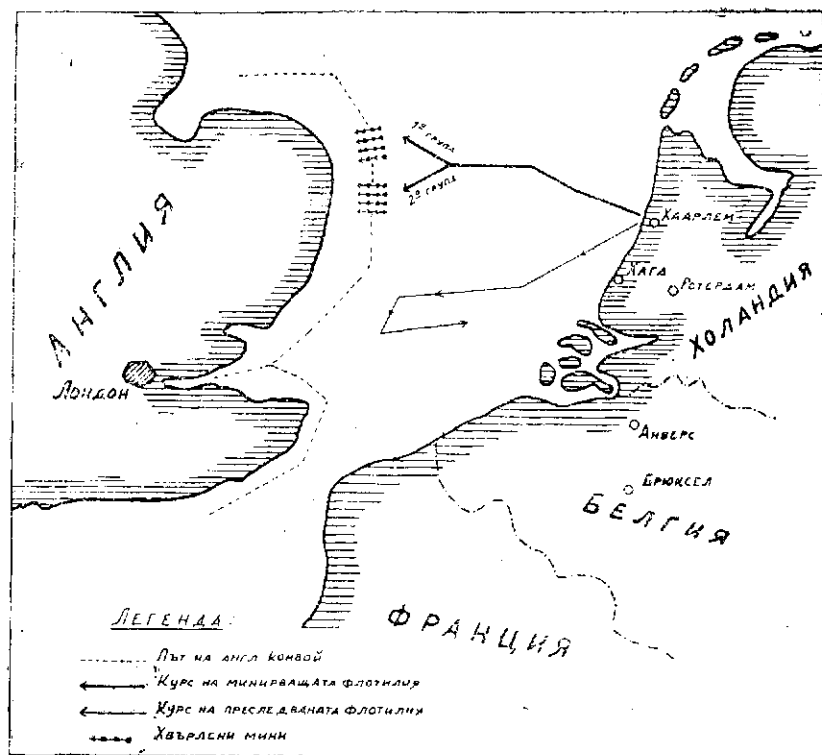
Характерна особеност на така заповяданата задача не представлява самото хвърляне на мините и произвеждането на торпеден изстрел, а подхождането до противниковите брегове и противодействието на самолетните атаки и атаките от морски цели.

Няколко думи за подобна операция. Поради липсата на германски самолети за съдействие на флота, всички кораби имаха само нощни действия. Специално торпедните катери не плаваха и при ясно лунно осветление, тъй като килватерната струя по кърмите ги издава много лесно на самолетите. Като прибавим и множеството английски стражеви кораби, изстребители и бързи артилерийски катери (M. G. B. — приличащи по скорост, вид и тонаж на торпедните), ясно е защо германското морско командване промени в 1944 г. тактиката на минозаграждане пред английския бряг.

Подобна операция се провеждаше от две флотилии торпедни катери. Първата флотилия без мини, от средната гранична линия на Канала, с радиошум, размяна на светлинни сигнали помежду си, улича английските стражеви кораби и изстребители, които се впускат в преследване. Един или два часа по-късно излиза на море и втората флотилия торпедни катери с натоварени мини. Минирващата флотилия пред английския бряг се разделя на две групи и поставя минни гнезда. Съобразителността на английското стражево охранение налагаше честа смяна на ролите на флотилиите в споменатата операция.

Придвижването до мястото за хвърляне мините е строя върволица, който за торпедните катери се явява най-удобния походен строй.

Флотилиите поддържат строя върволица, като всеки следващ катер се стреми да се движи в тъмнината като по шосе от оставената от по-предния катер килватерна струя. Челният катер при промяна на скоростта предава съответния ход по линия, чрез къси и дълги разноцветни светлини, от ретиер с приспособление, насочващо светлината само зад кърмата. За целта е необходимо предварително да се състави таблица за късите и дълги разноцветни светлини, които указват скоростта, отговаряща на съответното число обороти.



(Рис. 2.)

В близост на противника, за предаване допълнителни нареждания, катерите спират на преговорно разстояние с упори.

Наблюдателите извършват зрительно наблюдение за откриване морски цели и слухово наблюдение за откриване присъствието на самолети по шума на моторите.

При самолетна атака. При самолетен шум наблюдателите указват посоката му по четвъртната система, а артилеристите следват с автоматичните оръдия придвижването на целта.

В тъмнината стрелба от катерите не се открива, защото светещите следи на снарядите ще открият на самолета

очертанието на строя. Блесването на осветителната парашутна граната е указание, че самолетът чрез прибора за определяне положението на целта е открил мястото на флотилията и я осветлява за точното премерване с бордовите си оръдия, ракетни и обикновени бомби. В такъв случай флотилията не чупи курса, а само дава възможния най-голям ход, като разстоянията между катерите се увеличават.

При светлинната на осветителната граната, която дава върху водната повърхност голям светилен кръг, по преценка на командира на флотилията, чрез корабна сирена се дава „стрелбата разрешена“.

Торпеден катер в единично плаване, а също и всички останали кораби, действащи в състава на конвоите, при проблясването на светлинната граната, се стремят във възможното най-късо време да излязат от светлинния кръг, чрез резки промени на скоростта и курса на преден и заден ход. Това се прави с цел да не се даде възможност на самолета за точно премерване.

При нападение от морска цел. Щом като стражеви кораби или изстребители открият торпедните катери чрез прибора, те се приближават на пределното разстояние за използване артилерията от малък и среден калибър, като изстрелват от оръдията си осветлителни снаряди. От торпедните катери се чува само изстрелването. Малко по-късно те светват над катерите, като падат отвесно, съвсем бавно, докато достигнат водата. Тогава започват стрелба от всички калибри на изстребителя със светлинни снаряди. Командирите на отделните катери, в зависимост от изгодното си положение за торпеден изстрел, могат по своя преценка да атакуват. Като най-добър случай за провеждане торпеден изстрел се явява промеждутъка между изгасяването на светлинните гранати и проблясването на нови такива.

Оттеглянето става с пълен ход, като флотилията се пръска на големи междини, за да разсее огъня на противника. При оттеглянето командира на отделния катер маневрира рязко с курса, за да избегне огнените струи от снаряди с светеща следа. Отварят се крановете на задимителните апарати, като се маневрира така, че катерът да бъде винаги на створа димова завеса — противник. Понякога от кърмата се хвърля бомба за заблуда, която създава впечатление, че катерът е взриван. Това се прави, за да се отклони огъня на противника в друго направление.

Употреба на катерите от английска страна

Задачите, които изпълняваха английските флотилии торпедни катери, бяха атакуване конвои по европейския бряг.

Англо-американските самолети достатъчно изненадващо за конвоите поставяха минни банки пред пристанища и про-

ходи, така че участието на катерите в подобна операция беше излишно.

От английска страна се забелязва обратно явление. В първите дни на войната катерите са затруднени от германската въздушна мощ. Спечелването на въздушното превъзходство улесни действията на английските катери и те имаха да преодоляват само осветителните снаряди и автоматичната артилерия на германските стражеви и конвойни кораби. Въздушното превъзходство им позволи съвместни действия със самолети. В такъв случай действията на самолетите имаха онова значение за катерите, което има артилерийската подготовка на атаката за пехотата.

За борба с германските торпедни катери англичаните конструираха пак катери — тъй наречените тип М. С. В., на които липсваха торпедни тръби, но в замяна на това цялата палуба бе използвана за монтиране на автоматична артилерия с оръдия двойки и четворки. Те се указаха универсални кораби, изпълнявайки различни задачи. Маневрената им способност, скоростта им и огневата им мощ, тактиката им да стрелят огнен конус при всеки признак на самолетен шум през нощта, ги направи годни да устояват и на самолетите.

Употребата на катерите от страна на Съветския флот

Съветският флот проведе действия срещу противник, който не притежаваше прецизен прибор за определяне положението на целта. Съветските торпедни катери взеха най-дейно участие в отбраната на Финския залив и в набезите срещу северния транспортен път на германците, минаващ покрай норвежкото крайбрежие. Те действуваха самостоятелно и в тактическо взаимодействие със самолетите и бреговата артилерия.

Германските транспорти осигуриха морската и въздушна охрана по този път, който за тяхния подвоз беше от изключителна важност, но въпреки това, съветските катери постигнаха значителни успехи. Интересно е да се отбележи, че техническото превъзходство между противниците беше оспорвано на този фронт. Липсваше само онази наситеност със самолети, както това се забелязваше на запад от англо-американска страна. Германските самолети тук нямаша непрекъснати ветрилно-разузнавателни, изстребителни и бомбардировачни задачи по целия фронт поради малочисленост, а получаваха задачи в отделните части от фронта, а именно охрана на транспорт, разузнаване пред транспорт и т. н. По тая причина съветските катери оперираха при малко по-благоприятна обстановка от гледна точка на противниковата техника, но извършиха много по-сложни операции на взаимодействие от тези на западния фронт. Тяхният успех между другото е логична последица от една солидна подготовка, от безогледни

и решителни действия срещу противник често пъти далеч превъзхождащ по численост, и най-важно, от недвусмисленото решение на катерните обслуги да загинат или победят.

Характерното в успешните операции срещу транспорти през 1944 год. е следното:

1) Местата на противниковите транспорти се откриват по донесение на систематическото въздушно разузнаване.

2) В зависимост от метеорологическите условия, съветските въздушни сили разстройват транспорта предварително чрез бомбардировачни и шурмови удари, прикриват оттеглянето на торпедните катери, или осигуряват атаката им с димни завеси.

3) Поради прикритието на собствени въздушни сили, действуват и при условията на добра видимост в морето.

4) Командирите на катерите при използването на димови завеси постигнаха тактическо единомислие, съгласувайки действията си, поставяйки посмънно димови завеси в периода на цялото движение—от насочването за атака до оттеглянето.

5) Торпедните катери постигнаха тактическа изненада.

Изводи и поуки от действията в европейския боен театър

От изложеното до тук проличава, че въпроса за употребата на торпедните катери, задачите които ще им се възлагат и свързаното с тях обучение, може да се разрешат правилно, ако се вземе предвид евентуалния бъдещ противник, неговата техническа мощ, подготовка и интелект.

При действия срещу противник, притежаващ усъвършенствувания прибор за определяне положението на целта, трябва да се знае, че не може да се приложи изненада. Може да се приложи тъй-наречената „количествена изненада“—т. е. в решителното време и на решителното място да се яви със сили, превъзхождащи противниковите. Трябва да се знае, че противникът ще открие катерите, ще ги освети и ще ги подложи на автоматическия огън от малките калибри. В този случай мощен фактор за успех се явява волята, подготовката, умението на командира на отделния катер и недвусмисленото му решение да атакува противника, а не да избегне контакта с него.

При действия срещу противник не притежаващ прибора, може да се разчита на изненада. Ще трябва да се преодолява само автоматичния му огън и то когато катерите са вече открити. Въздушното превъзходство на противника, притежаващ прибора ще затрудни придвижването до съприкосновение с него—нещо, което изисква по-специална подготовка за тази фаза на операцията. Като резултат от усъвършенствуването на техниката се явява необходимостта от по-специална подготовка на цялата морска война. Преди

всичко три четвърти от подготовката на флота да бъде нощна и в условията на лоша видимост.

Специално за подготовката на торпедните катери се изисква в добавка следното, наложено от последната война:

В съвместни учения със самолет и катер. Самолетът да открие мястото на катера и да го освети. Докато командирът на катера се стреми да маневрира чрез курса и скоростта за по-бързо излизане от светлинния кръг, артилеристите да следват с оръдията указания от наблюдателните самолети шум, докато последният заглъхне. Това е необходимо и за психиката на обслужващите — да привикнат към обстановката, в която ще действуват. Летците да мерят маневриращия катер за бомбопускане и шурмуване.

При учения с цялата флотилия. а) Да се запазва походния строй върволица при различни скорости и в различна видимост — нещо, което представлява значителна трудност.

б) Поддържане връзката преди контакта с противника в периода на придвижването до мястото на действие.

в) Формиране строя след разпръскване на катерите от огъня на противника.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящата статия има за цел да даде бегла представа за употребата на торпедните катери и отчасти за новостите в тяхното действие.

За некомпетентния читател, чужд на военно-морските познания, може би ще се явят въпросите:

Необходими ли са торпедните катери за отбраната на собствения бряг?

Възможни ли са успешни действия при днешното състояние на техниката?

Отговорът е само един — да.

Те са необходими като морско оръжие и то оръжие за активна отбрана на собствения бряг.

Тяхните качества: голяма скорост, маневрена способност, малка видимост, разновидност в оръжието—ги прави годни да изпълняват разнообразни задачи.

Атакуване противник, набези до противниковите брегове, поставяне активни минни загради, преследване подводник, охранение в състава на конвой и пр. са задачи, които им осигуряват универсалност при охрана на брега.

Действията им ще бъдат по-успешни, ако са съчетани с действия на въздушни войски, ако са съчетани с мъжество, воля, подготовка и упоритост, проявени от целия личен състав.

Неоспорим дял в успеха има и правилната преценка на морското командване от необходимостта в момента, за да спази принципа за економия на силите и да даде на този вид морско оръжие задачи, съобразени с техническата и тактическа обстановка.

РАДИОЛОКАЦИЯТА ВЪВ ВОЕННО-МОРСКОТО ДЕЛО

Инж. контър-адм. С. Н. АРХИПОВ

ВСРЕД всички новости, които е дал опита от Втората световна война, главно място се заема от използване на радиовълните с цел за наблюдаване и откриване, наречено радиолокация. Ограничените възможности на съществуващите по-рано визоални и акустически средства за наблюдение във всичките им видове и форми са обусловили належащата необходимост за създаване на нови средства, които биха притежавали по-голяма далечина и точност на действие и по-малко биха зависили от метеорологическите условия, от условията за видимост и от ред други външни фактори. Продължителната работа на учените в разните страни, насочена за разрешаване на тая проблема, имала за резултат употребата на радиовълните за тая цел. Основите на радиолокацията били създадени дълго време преди Втората световна война. Само че едва в последните години, вече през време на самия ход на войната, радиолокацията получила широко развитие и практическо използване. Подробни данни за използване на радиолокацията дълго време са били държани в тайна.

Към края на войната в чуждестранната преса започнали да се появяват сведения за използване на радиолокацията в различните бойни операции. В 1945 година Министерствата на информацията на С.А.С.Щ. и Велико-Британия публикували подробни материали за възникването на радиолокацията, за нейното развитие, за основните принципи и употребата ѝ във Втората световна война.

Възникване и развитие на радиолокацията

Тъй като отделните етапи на развитието на радиолокацията са вече разгледани в други броеве на сп. „Морской сборник“^{*)} в настоящата статия ще се направи само кратък преглед върху работите, които са били проведени в тая област в С.А.С.Щ., Англия и Германия в годините предшествващи Втората световна война. Тези работи в разстояние на

^{*)} И. Бренев. Употреба на ултра-късите радиовълни за откриване на самолетите. „Морской сборник“, 1939 г. № 11, стр. 75—82. Я. И. Шукин. Откриване на кораби и самолети с помощта на радиотехнически средства—радиоочите на въоръжените сили. „Морской сборник“, 1944 г. № 9, стр. 71—75.

дълго време са се водили в тия държави едновременно и независимо една от друга. Само след започването на Втората световна война Англия и С.А.С.Щ. обединили своите усилия и започнали да съгласуват работата си в областта на употребата на радиовълните с цел за откриване. Размяната на съответната научна информация между Англия и С.А.С.Щ. се появи за пръв път през септември, 1940 година.

Най-напред ще се разгледат основните етапи при изследователската и опитна дейност по радиолокацията в С.А.С.Щ.

Още през септември 1922 год. сътрудниците при радиолaborаторията на Морската авиация в С.А.С.Щ. Тейлър и Йънг, изследвайки разпространенията на радиовълните по брега на р. Потомак, забелязали, че минаващите по реката кораби при пресичане на линиите от предавателя към приемника (последните са били поставени по двата бряга на реката), променяли слушането на сигналите.

Продължавайки непрекъснато работа в даденото направление, тези изследователи направили през 1930 г. едно важно откритие, а именно—установили възможността да се записва (отбелязва) отражението на радиовълните от самолет. Следващата голяма крачка напред е била направена от американеца Л. Гепхард, който построил радиопредавател, работещ по импулсивен метод. Употребата на импулсивния метод в така построените радиопредаватели позволило да се разпрострат опитните работи по изследванията на ионизирания слой от атмосферата, тъй наречения слой на Кенели—Хевисайд. При тия опити бил използван импулсивния генератор. Изпращайки съвсем къси импулси от енергията с висока честота, американските изследователи Г. Брейт и М. Тъюв определили времето между изпращането на сигнала и неговото връщане обратно и по тоя начин отчитали разстоянието до горните ионизирани слоеве на атмосферата.

От момента на започване опитите по използване на радиото с цел за изследване на слоя Кенели—Хевисайд, в американските вестници започнали да се появяват статии от Тейлър, Йънг, Брейт, Тъюв и ред други изследователи по този въпрос *).

На 5 ноември 1930 година директорът на Военно-морската изследователска лаборатория в С.А.С.Щ. представил на началника на инженерното бюро при Военно-морското министерство подробен доклад на Тейлър под заглавие: „Радиосигнали отразени от движещи се предмети“. В доклада били събрани всички наблюдения, като се излагала също така и теорията на въпроса. В заключение било препоръчано

*) Американците считат, че тези именно съобщения са подбудили англичаните да пристъпят към работа, която завършила със създаването на английските радиолокационни станции.

да се продължат изследванията в по-интензивна форма. Докладът на Тейлър бил подробно изучен и от радиоотдела на инженерното бюро и на 19 януари 1931 г. пред Военно-морската изследователска лаборатория била поставена задачата: „Да се изследва използването на радиото за определяне присъствието на корабите и самолетите. Да се обърне особено внимание на скритността на тая работа“.

Е. Аплтон и Билдер в 1931 г. внесли в употребявания от американците апарат, ново основно усъвършенствувание във вид на електронно-лъчева тръба, с помощта на която се е отчитало времето (този метод на отчитане времето се прилага по настоящем във всички радиолокационни станции).

След известно време с работите по радиолокацията се заело и Военното министерство на С.А.С.Щ.

В 1935 година морският комитет в камарата на представителите отделил за Военно-морската изследователска лаборатория 100,000 долара за водене опитите по радиолокацията.

В резултат на всички тия мероприятия в 1936 година била създадена първата радиолокационна станция за откриване на самолет.

Следващите две години били използвани за проектиране постройките на корабни радиолокационни прибори за откриване. В 1938 година на линейния кораб „Ню-Йорк“ бил монтиран разработеният от Военно-морската изследователска лаборатория първи корабен апарат за радиооткриване, който преминал изпитанията в 1939 година. От този момент започва въоръжаването на флота на С.А.С.Щ. с радиолокационни средства. Производството на радиолокационни станции взело широки размери. Развоят на радиолокационната промишленост, която започва да се създава едва в 1940 година, може да се характеризира с факта, че към 1 юли 1945 година за армията и флота са били приготвени радиолокационни съоръжения примерно за 2.7 милиарда долара.

Средствата за радиолокационно наблюдение получили от американците название „Радар“ (Radio detection and Rauding) т. е. радиооткриване и измерване на разстоянието.

Работата у англичаните в областта на радиолокацията минала примерно по същия път.

Британското военно-въздушно командване било особено обезпокоено от това, че нямало (не притежавало) никакви реални средства, с помощта на които би могло да се защити страната от въздушни нападения. В 1934 год. Министерството на авиацията се обърнало за помощ към учените, които веднага го посъветвали да използва за тия цели радиолокацията.

Определянето местонахождението на самолетите и ко-

рабите с радиотехническо средство англичаните нарекли: „R. D. F.“ (Radio direktion finding) т. е. радиозасичане. *)

Започнала интензивна работа по създаване на радиолокационни станции за откриване.

През декември 1935 год. опитните работи дотолкова напреднали, че Министерството на авиацията взело решение за създаването на пет радиолокационни станции за защита устието на Темза, които трябвало да бъдат монтирани на 25 мили една от друга по източното крайбрежие на Англия. През август 1937 г. било взето решение за създаване на още 15 станции, за да покрият цялото източно и юго-източно крайбрежие на Англия**).

По-нататъшното развитие на радиолокационните станции в Англия тръгнало по пътя на създаване на самолетни радиолокационни съоръжения.

Започнало се разработване на самолетни станции за откриване на надводни цели и станции за откриване на самолети от нощни изстребители. Работата на тези две станции се проектирала да бъде на вълна 1'5 м.

В края на септември 1938 г. на самолетите от морската авиация били вече монтирани 30 станции за откриване на надводни цели. Самолетните станции действащи на метрови *радиовълни*, притежавали големи недостатъци: работата им зависела много от отразяването от земята, което не давало възможност да се получи необходимата далечина. На Бирмингамския университет било възложено да конструира генераторна лампа за работа на сантиметрови вълни. След известно време под ръководството на професора от същия университет Рендал, бил изработен сантиметров магнетрон. Използвайки новата лампа, англичаните създали нова самолетна радиолокационна станция, работеща вече на сантиметрови *радиовълни*.

Тя се явила като първообраз на другите брегови и корабни сантиметрови станции. След изработване на самолетна сантиметрова станция за изстребители, група английски учени разработили сантиметрова станция, предназначена за монтиране на бомбардировачи. Тази станция позволявала да се получи на екрана непрекъсната картина на местността, над която летял самолетът.

Първите корабни радиолокационни станции за откриване били създадени в 1938 г. и монтирани на линейния кръстосвач „Хууд“ и на кръстосвача „Шефилд“.

*) По-късно символът „R. D. F.“ отстъпил място на наименованието „радиолокация“, а от 1943 г. във Великобритания бил официално въведен американския термин „Радар“, заменящ всички останали.

**) Строителството на мрежа от радиолокационни станции за откриване, покриващо цялото крайбрежие на Великобритания, било завършено скоро след започване на войната.

В 1940 г. на корабите от британския флот се появили първите радиолокационни прибори за управление на огъня. Използването им рязко увеличило ефикасността на огъня на корабната артилерия.

През течение на преминалата война радиопромишлеността в Англия се увеличила 5 пъти. През годините на войната само за нуждите на армията, флота и авиацията в Англия били пуснати 38 милиона електронни лампи от 600 различни типа.

За насищането на английските въоръжени сили с радиолокационни средства може да се съди по следния пример: преди десанта в Нормандия, повече от 11,000 английски самолети били снабдени с навигационни станции „GEE“, месечното производство на които достигало до 2,000 броя.

Преди войната, немците също така усърдно са се занимавали с проучаване и разработване средствата за радионаблюдение. Може да се предполага, че немските учени са заимствували идеята за радиооткриване от същите източници, както и англичаните.

В началото на Втората световна война, в Германия са били създадени напълно усъвършенствувани дециметрови радиолокационни прибори за откриване на самолети.

През април 1940 г. немците изработили първата радиолокационна станция за насочване оръдията на противовъздушната артилерия, която получила названието „Würzburg“ (през 1945 г. на въоръжение в противовъздушната отбрана имало вече 4,000 такива прибори).

Първоначално до 1942 г. радиолокацията в Германия са развивала сравнително бавно, оставяйки в основата си на равнището от 1940 г. Разчитайки да спечелят войната в кратко време, немците не засилили развитието на радиолокацията и й дали спомагателна роля и то само в отбраната. Обаче, щом войната взела да затяга своя ход, немците трябвало да отделят по-сериозно внимание на радиолокационната техника. Към това особено ги подбуждали полетите на съюзната авиация над Германия, вземаща все по-големи размери.

С проучването и производството на радиолокационните апаратури се занимавали в Германия 8 големи фирми, които започнали да произвеждат този продукт в голямо количество.

Общото равнище на радиолокационната техника в Германия към 1945 г. било доста високо и съвсем близо до това, което е било достигнато от С.А.С.Щ. и Англия.

Основни принципи на радиолокацията

След краткия исторически преглед на възникването и развитието на радиолокацията, ще преминем към изложение на основните принципи при работа с радиолокационните прибори.

Преди всичко ще забележим, че радиолокацията за разлика от радиозасичането, не изисква активна помощ от обекта, местоположението на който предполага да се определи.

Действително, за да може да се определи мястото на кораба или самолета при помощта на радиозасичането, трябва радиостанциите на тези последните в дадения момент да работят на предаване, т. е. да излъчват електромагнитна енергия. Приемникът на радиозасечника с насочена антена може тогава по максимума или минимума на сигнала да определи направлението на работещата радиостанция. Радиолокацията от това не се нуждае.

В основата на определяне мястото на обекта в пространството при помощта на радиолокацията лежи явлението: отражение на електромагнитната енергия от открития обект.

Да допуснем, че на кораба „А“ действа какъв да е прибор, излъчващ в пространството електромагнитната енергия подобно на това, което става с обикновения радиопредавател за свръзка. Излъчената енергия при това се разпространява в пространството радиално във всички страни. Ако на пътя на разпространение енергията се намери какъв да е кораб „Б“, самолет или бряг, тогава част от електромагнитната енергия, отразена в срещнатото препятствие, ще се върне обратно към източника на първичното излъчване (в дадения случай към кораба „А“). Отразените електромагнитни колебания може да бъдат възприети на кораба „А“ от съответния приемник, който ще покаже наличието на известен чужд обект в околната среда.

И така, за откриване на обект с помощта на радиолокацията, необходимо е този обект да е способен да отразява електромагнитна енергия.

Отражението на радиовълните, подобно на отражението на светлината или звука, става тогава, когато радиовълната, разпространявайки се в каква да е среда, среща друга среда, имаща електрически свойства, различни от тях, които притежава първата. Част от електромагнитната енергия на границата, разделяща тия две среди се пречупва, продължавайки движението си във втората среда по новото направление, а другата се отразява. Количеството на отразената енергия зависи от електрическите свойства на средата от двете страни на границата, която ги разделя, от ъгъла на падането на вълната и от честотата на електромагнитните колебания.

Когато радиовълните, разпространявайки се във въздуха, срещнат среда, която е добър проводник (например кораб или самолет), или такава, която е лош проводник (например водна или земна повърхност), те до известна степен се отразяват от нейната повърхност. Количеството отразена енергия в двата приведени случая ще бъде различно. В първия случай то ще бъде по-голямо, а във втория по-малко.

Необходимо е да се забележи, че практически по-голямата част от отразената енергия се разсейва и само една малка част от нея се връща към радиолокационната станция. За откриване обекти в пространството по радиолокационен метод (начин), необходимо е да бъдат облъчени с енергия от голяма мощност, за да може към радиолокационната станция да се върне достатъчно количество, което да може да се използва за приемане. За това всички радиолокационни станции притежават голяма мощност, от десетки и стотици киловати.

Предавателите на радиолокационните станции са проектирани да работят по импулсивен начин, т. е. при действието им, енергията се излъчва не непрекъснато, а във вид на много кратки изпращания—импулси.

Да допустим, че предавателят работи с продължителност на импулсите 1 микросекунда, т. е. 1 милионна част от секундата и изпраща 1000 такива импулси в секунда. Това значи, че в течение на всяка секунда общото време на работата на предавателя съставлява само една хилядна нейна част. Останалото време се пада на интервалите, в течение на които предавателят не изпраща електромагнитна енергия и следователно не поглъща мощност (без да се счита мощността, разходвана за накаляване лампите).

Тъй като продължителността на интервалите превъзхожда сто, а понякога и хиляда пъти продължителността на импулсите, то при средно (непрекъснато) поглъщане на мощност от няколко десетки вата импулса има мигновена мощност, изчислена на стотици киловати. За нагряване на лампите и другите части е определена средна мощност, при което без да се гледа на извънредно голямата стойност на импулсната мощност, размерите на лампите и другите части, употребявани в радиолокационните прибори, са обикновено неголеми.

Импулсното действие на предавателя от радиолокационната станция е нужно, както ще видим по-долу, и по други съображения. За да се завърши с въпроса за отражение на електромагнитната енергия, ще се добави, че количеството ѝ зависи от честотата на електромагнитните колебания. Колкото е по-голяма честотата на електромагнитните колебания и колкото пък е по-малка дължината на вълната, толкова по-лесно може да се съсредоточи в тясна връзка и следователно толкова по-голяма енергия ще бъде отразена от облъчената повърхност при всякакви други еднакви условия.

Това обстоятелство се явява една от причините, щото в радиолокационните прибори се употребяват много кратки радиовълни.

Определяне разстоянието. Сега ще преминем към въпроса за измерване разстоянието, с помощта на радиовълните.

Излъчената от радиопредавателя електромагнитна енергия се разпространява с постоянна скорост от 300,000 км. в сек. Със същата скорост се връща и отразената енергия. Следователно, ако на нас се удаде да измерим промеждутъка от времето, протекло от момента на изпращане импулса от предавателя до момента на идването към приемника на отразения импулс, то ние по този начин ще можем да определим разстоянието до облъчения обект.

Действително: нека „д“ е разстоянието между корабите „А“ и „Б“, „с“ — е скоростта на разпространение на електромагнитната енергия, равна на 3,105 км./сек. „т“ е времето за разпространение на електромагнитната енергия от кораба „А“ до кораба „Б“ и обратно.

Тогава $T = \frac{2d}{c}$ Следователно, ако $d = 30$ км., то $T = 2.10$ секунди = 200 микросекунди. Не е трудно да се забележи, че за измерване на разстоянието по този способ е необходимо да се изпрати в пространството енергия с неголеми импулси, като се прекратява излъчването след всеки импулс от енергия, до като към приемника не се върне отразения импулс.

По такъв начин за определяне дистанцията, приемникът трябва не само да приеме правия и отразения импулс, но и да притежава устройство за отчитане времето от момента на изпращането на импулса до момента на неговото връщане. Лесно е да се разбере, че обикновените начини за измерване на времето (например със секундомер) тук са неприложими, тъй като за измерване подлежат съвсем малки промеждутъци от време, изчислявани с хилядни и милионни части от секундата. За измерване на така малките откъслечи от време във всички съвременни радиолокационни устройства се употребяват електронно-лъчеви тръби, работата на които се състои в следното: куп електрони, които се излъчват от накалиения катод, направлявайки се по оста на тръбата, прелетяват между две перпендикулярни двойки пластинки. Ако на всичките четири пластини няма никакви заряди, или ако две пластини от всяка двойка имат еднакъв по величина и по знак потенциал, то тогава купът електрони ще пада на предната стена (страна) на тръбата точно в центъра. Тази стена от вътрешната си страна, покрита с флуорисциращ състав, способен да свети на това място, на което пада купът електрони, образува екрана на радиолокационния прибор. При отсъствие на напрежение в отклоняващите пластинки, в центъра на екрана ще се вижда едно ярко светещо петно.

Сега да си представим, че на вертикално разположените чифт пластинки ще бъде дадена известна разлика в потен-

циалите. Тогава купът отрицателно заредени електрони ще се отклони към страната на пластините, имащи положителен потенциал, а светещото петно ще се премести по хоризонталната ос.

Ако взаимно се изменят знаците на напреженията, пращани в пластините, то светещото тяло ще се премести на обратната страна.

Нека например, на този чифт пластинки се прати напрежение, променящо се по синусоидалния закон (т. е. променлив ток); тогава светещото петно, следвайки промените по величина и по знак на напрежението в пластините, ще извършва непрекъснато движение от ляво на дясно и обратно. Като се увеличи честотата на синусоидалното напрежение (променлив ток) ще се получи на екрана на електронно-лъчевата тръба една постоянна хоризонтална светеща линия, образувана вследствие бързото преместване на петното по екрана. Сега нека си представим, че на втория вертикален чифт пластини е даден кратък импулс напрежение. Светещото петно в тоя момент ще се отклони нагоре и отново ще застане в нормалното си положение, продължавайки по-нататък своето движение по хоризонталната ос. От тук лесно може да се премине към метода (начина) за измерване на дистанцията.

Импулсът, изпратен от предавателя в пространството ще въздействува същевременно и на приемното устройство, отклонявайки светещото петно, в самото начало на екрана на тръбата, нагоре. По-нататък петното ще извършва своя нормален път, докато в приемника не дойде импулса, отразен от кораба или самолета. Този импулс, минавайки през приемника, ще попадне в електронно-лъчевата тръба и отново ще застави петното да се отклони нагоре.

Очевидно е, че колкото по-далече се намира облъчвания предмет, толкова повече време ще премине до като се върне отразения импулс и толкова по-голямо разстояние ще премине светещото петно по екрана на електронно-лъчевата тръба преди да се отклони за втори път нагоре от хоризонталната ос. Сега остава да се градуира тя по време и ние ще имаме възможност да измерваме разстоянието до облъчвания обект непосредствено на екрана на електронно-лъчевата тръба.

Определяне азимута (курсвия ъгъл). За определяне азимута (курсвия ъгъл) се използват свойствата на антената. Известно е, че обикновената антена на радиопредавателя, употребяван за радиовръзка, излъчва енергия равномерно във всички страни. Обаче, съществуват способности, позволяващи да се концентрира излъчването, в повече или по-малко тесен куп лъчи. Това да се направи е толкова по-лесно, колкото е по-къса вълната, използвана за предаване.

В радиолокационната техника във връзка с това (а тъй също, както е казано вече по-горе, за получаване на по-голямо отражение на електромагнитната енергия) се използват вълни с метрова или сантиметрова дължина, при които не е особено трудно да се получи една сравнително голяма съсредоточеност (насоченост).

Въртейки така посочената антена около вертикална ос, ще върти по този начин и куп електромагнитна енергия, който ще обхожда последователно всяка точка от хоризонта. Очевидно е, че когато максималното излъчване на антената е насочено към облъчвания обект, напрежението от отражения лъч при влизането в приемника ще бъде най-голямо. По този начин, като се върти антената и се получи максимална величина на импулса на екрана на електронно-лъчевата тръба на станцията, може по азимуталния кръг да се определи напрежението на облъчвания обект.

По-точен способ за определяне на азимута (курсвия ъгъл) е този, основан на употребата на метода на тъй наречените „равносигнални зони“. В този случай антената на радиолокационната станция е устроена така, че в пространството се излъчват два купа електромагнитна енергия, осите на които се намират една спрямо друга по определен ъгъл. Величината на напрежението при влизане в приемника на отразената енергия при облъчване на обекта с единия или другия лъч ще зависи от насочването (направлението) на антената, т. е. от величината на поставянето на лъча относно максималното му излъчване. Ако антената е насочена към обекта по такъв начин, че той се облъчва от всеки лъч с еднаква интензивност (мощност), т. е. насочванията (направленията) на всеки лъч към обекта са поставени относно максималното им излъчване на еднакъв ъгъл. Тогава при влизането в приемника на всеки от отразените импулси ще се получава еднакво напрежение. Това очевидно ще стане тогава, когато антената е насочена към обекта по права, разделяща максималните излъчвания на всеки лъч на половина. Сравнявайки величините на отразените импулси от двата лъча на електронно-лъчевата тръба и добивайки при въртенето на антената тяхните равенства, може по азимуталния кръг с голяма точност да се определи направлението на открития обект.

Определяне ъгъла на мястото. Определяне ъгъла на мястото по принцип с нищо не се отличава от определяне на азимута (курсвия ъгъл). Разликата се състои само в това, че в този случай тя трябва да има възможност да се премества по една вертикална плоскост.

Използване на радиолокацията през време на Втората световна война

През време на Втората световна война радиолокацията намери необикновено широко използване. Не е имало нито

една повече или по-малко крупна операция на съюзниците, в която да не са използвани радиолокационни средства. Опитите по използването на радиолокационните средства, по понятни причини, дълго време са били държани при особена тайна и едва при завършване на войната с Япония в чуждия (както официалния, така и неофициалния) печати започнали да се публикуват отделни сведения по този въпрос.

Съпоставяйки и анализирайки съществуващите данни, може да се заключи, че радиолокацията е била използвана: а) за откриване на самолети, кораби и подводни лодки в надводно положение от кораби и от брега; б) за откриване на надводни кораби и подводни лодки в надводно положение от самолети; в) за управление стрелбата на корабната артилерия по кораби и самолети; г) за управление стрелбата на бреговата артилерия по кораби; д) за откриване бомбардировачите на противника от самолети изстребители; е) за откриване на земни обекти от бомбардировачи при отсъствие на видимост; ж) за насочване от земята на самолети изстребители към противникови бомбардировачи; з) за управление стрелбата на противовъздушната артилерия по самолети; и) за определяне собственото място от кораби и самолети; к) за опознаване корабите и самолетите. Това са накратко задачите, които са били разрешени с радиолокационните средства през време на войната.

Макар публикуването в печата данни да са съвсем непълни, от тях все пак може да се получи обща представа, а именно, как е била използвана радиолокацията от С.А.С.Щ. и Великобритания в бойните действия на море през време на Втората световна война.

Почти най-важна роля радиолокацията е изиграла в борбата с германските подводници.

До употребата на радиолокацията немските подводници нощем изплували на повърхността за зареждане на акумулаторите и за придвижване в района с преминаващи съюзнически конвои. Съществували са съвършено малки шансове да бъдат открити в тъмнината. Когато самолетите и придружаващите конвои кораби били въоръжени с радиолокационни станции, действията на немските подводници през нощта изведнаж станали затруднени.

Самолетите с помощта на радиолокационните уреди (A. S. V. Aircraft to Surface Vessel) откривали противниковите подводници през нощта тогава, когато те заставали на позиция или пък изплували за зареждане на акумулаторите. Подводниците били принудени да се потапят и се лишават от възможността да излязат на курса на пътуващия керван. Изплувалите близо до конвои подводници са били откривани от конвоиращите кораби и унищожавани.

През есента на 1942 г. немците успяли да заловят един изправен образец на английска самолетна станция за откриване и изработили приемник за откриване работата на радиолокационните станции. Малко по-късно у немците се появил „шпоркел“ (прибор, позволяващ да се зареждат акумулаторните батерии, без да става нужда подводникът да изплава на повърхността).

В отговор на това съюзниците снабдили самолетите си с нови станции, работещи с много къси вълни. Използването на тия нови станции дало добри резултати. В течение на месеците май, юни и юли 1943 г. са били потопени около 100 подводници, от които 75 от самолети. В английския печат се съобщавало, че радиолокационните станции монтирани на самолетите помогнали да бъдат потопени около 50% от противниковите подводници, действащи в Атлантическия океан.

С голям успех са били използвани радиолокационните станции за борба с подводниците и от надводни кораби, в частност от корабите, придружаващи конвоите.

Охранителните кораби, движейки се ветрилообразно пред конвоя с помощта на радиолокационни станции за откриване, водили наблюдението в най-опасните за конвоя направления. Нощем, в мъгла, при снежни бури, придружаващите конвоя кораби, въоръжени с радиолокационни прибори са могли да предотвратят скритото приближаване на подводниците към конвоя.

Един от любимите прийоми на немските подводници е бил ловът на изоставените от конвоя кораби. До появяването на радиолокацията, командирът на конвоя всяка сутрин с вълнение проверявал количеството на корабите, за да узнае, колко от тях са изостанали през нощта. Изостаналите кораби е трябвало да се считат почти сигурно за загинали. Радиолокацията е дала възможност да се наблюдават непрекъснато корабите от конвоя, да се откриват изостаналите и да им се изпращат на помощ кораби от придружаващите конвоя, за защита от подводници.¹

Голямо значение е имало също така въоръжението с радиолокационни средства на самолетите от придружаващите конвоя самолетноносачи. Несъмнено е, че употребата на радиолокационната техника се явява като един от най-съществените фактори, предизвикали проваляне немските опити за прекъсване на съюзническото снабдяване (комуникации).

Особено следва да се спомене и изключителното значение, което е имала радиолокацията за бойната дейност и плаването на надводните кораби.

Заедно с усъвършенствуванията на апаратите, надводните кораби получавали все по-голяма и по-голяма полза.

Радиолокацията станала най-ценен помощник на навигатора. Наличието на радиолокационните средства облекчило определянето мястото на кораба и корабоплаването при условия на лоша видимост. Радиолокацията позволявала да се определи мястото на кораба (а така също и на самолета) с точност до няколко метра.

Ползата от радиолокацията като средство за навигационно определяне нагледно се проявила в операциите по десантиране на съюзнически войски в северна Африка, в Сицилия и в северна Франция.

Възможностите на радиолокацията не са били изчерпани с употребата и с цел за наблюдение. Тя е била широко използвана също така за управление на артилерийската и торпедна стрелба, заменяйки или подобрявайки оптическите средства за наблюдение. Точността при определяне разстоянието с помощта на радиолокацията е несравнимо по-голяма, отколкото с помощта на оптическия далекомер.

Ще приведем няколко примери по използване на радиолокацията в морските операции.

През март 1941 г. едно съединение от английския флот при нос Матапан през нощта открило италиански кораби с помощта на радиолокацията. Италианците били заварени в много неудобно положение. С първия залп на линейния кораб „Waspit“ пет от шестте пратени снаряди паднали в целта. В резултат от боя три италиански кръстосвача и два миноносца са били потопени.

През нощта на 4. ноември 1942 г. един от американските кораби, намиращи се близо до Гвадалканал, открил при помощта на радиолокационните средства, на разстояние 8 мили един японски кораб. Американският кораб открил огън и след няколко минути противникът бил унищожен.

Особено ярко се проявила радиолокацията в операцията по унищожаването на германските линейни кораби: „Бисмарк“ и „Шарнхорст“.

С помощта на радиолокационните средства именно се удало на англичаните да лишат „Бисмарк“ от възможността да избяга от преследването му, когато той през май 1941 г. се опитал да се промъкне към Брест.

„Шарнхорст“ имал намерение да използва условията на полярната нощ за нападение на съюзническия конвой, движещ се през декември 1943 г. към северните пристанища на Съветския съюз. На 26. декември един от корабите на конвоя — кръстосвача „Белфаст“ — открил „Шарнхорст“ с помощта на радиолокацията на разстояние 17.5 мили. След това контакта бил загубен и отново бил възстановен на разстояние около 15 мили. Английските изстребители, движещи се в охрана на конвоя, преследвали противника непрекъснато до

приближаването на английския линейен кораб „Duke of York“, който също, без да вижда „Шарнхорст“, установил с него радиолокационен контакт на разстояние около 23 мили. „Duke of York“ се сблизил с „Шарнхорст“ на разстояние 6 мили и без да бъде открит от този последния, открил по него огън. След кратък бой „Шарнхорст“ бил потопен.

В двата случая артилерийската стрелба на английските кораби се е водила по данни от радиолокационните станции. Тук следва да се каже, че радиолокацията дава възможност не само да се откриват корабите и се управлява артилерийският огън, но и да се коригира огъня по плиските при падане на снарядите, което способствувало да се повиши ефикасността на стрелбата.

Известно е, че торпедните катери са били също така въоръжени с радиолокатори и успешно са ги използвали за откриване корабите на противника при отиването им в торпедна атака.

Радиолокационните станции, монтирани на самолетоносачите им осигурявали наблюдението на своите самолети, насочването им към целта и кацането им на палубата в условия на лоша видимост.

Една от най-важните проблеми през време на Втората световна война се явявала защитата на корабите от въздушни нападения, а особено от атаките на пикиращите бомбардировачи, торпедоносци и японски летци самоубийци „камикадзе“.

На корабите отначало били монтирани станции за откриване, а по-късно и станции за управление стрелбата на противовъздушната артилерия.

Малко по-късно, за съгласуване работата на радиолокационните станции, монтирани на кораба и обработването на информацията получена от радиолокационните станции на собствения и другите кораби, а така също и данните получени от другите средства за наблюдение, съществуващи на кораба. На корабите на С.А.С.Щ. и Англия започнали да създават и бойни информационни центрове — „С. I. С.“ (Combat Information centre). В тях се обработвали данните не само за противник от въздуха, но и за цялата обстановка, интересуваша командира на кораба. На самолетоносачите най-главната работа на бойния информационен център се състояла в отбраната и то най-напред за управление на противовъздушната артилерия и изстребителите. На линейните кораби, кръстосвачите и изстребителите с тях (б. и. ц.) най-напред се решавали въпроси за управление на артилерийската и торпедна стрелба. Бойните информационни центрове оказвали значителна помощ на командирите на корабите, облекчавайки ги в оценка на обстановката и вземане на решение. Само-

летите от американската авиация, снабдени с радиолокационни станции, се справяли успешно в операциите против японския флот от предните бази в Китай. Така една ескадрила самолети „В-24“ на 14-а въздушна армия, действаща в Китайското море, благодарение на наличието на радиолокационните средства потопила при нощни условия в продължение на един месец около 110,000 тона японски кораби. Радиолокацията е изиграла изключителна роля в противовъздушната отбрана, която както изглежда е извикала на живот този нов вид наблюдения.

Известно е какви сериозни трудности са изпитали англичаните при отблъскване нощните полети на немската авиация в първия период на войната.

С поставянето в 1941 година на английските изстребители радиолокационни станции, служещи за откриване на противникови самолети, положението значително се подобрило.

През пролетта на 1941 година германските загуби в нощните бомбардировки изведнаж се увеличили. През януари били унищожени 4 тежки бомбардировачи, през февруари 3, през март — 24, през април — 52 и през май — 102. След това, интензивността при нощните полети на немците се намалила.

Това е било достигнато най-главно, благодарение на земните станции за насочване „С. С. У.“ (Ground Control Interceptor) и самолетните станции за прилавяне „А. У.“ (Aircraft Interceptor). Наличието на земните радиолокационни станции, изключило необходимостта от постоянно патрулиране на изстребителите. Използуването на радиолокацията във въздушните нощни боеве станало по същия начин. Операторът на радиолокационната станция за насочване „С. С. У.“, виждайки въздушната обстановка на тръбата чрез наблюдение, избирал какъв да е неприятелски самолет и давайки по радиофона указания на собствения изстребител, който също така е бил виждан на тръбата, го насочвал към противника. Когато разстоянието между самолетите достигало няколко километра, на изстребителя се давали указания да включи своята радиолокационна уредба „А. У.“ и с помощта на тази последната се сближавал с противника на разстояние на пряка видимост. За да се отличават собствените самолети от неприятелските, англичаните въоръжили самолетите си със специални опознавателни прибори „J. F. F.“ (Interrogator Friend et Foe) В тия прибори е била използвана сменящата се система на Коди, увеличаваща надеждността при бойното използване на апаратурата.

На противовъздушната отбрана на С. А. С. Щ. предстояла още по-трудна задача, тъй като американците е трябвало да

прикрийт значително по-голяма част територия, отколкото англичаните. Поради това в С. А. С. Щ. започнали да разработват радиолокационни станции с далечно действие.

На 7. октомври 1940 година влязла в строя първата такава станция, разположена в района на Панамския канал и предназначена за прикриване от страна на Караибското море. На втория ден на своята работа, вече Караибската станция открива самолет на разстояние 118 мили. За борба с противниковите самолети, съюзниците са използвали зенитни прожектори, работещи съвместно с радиолокационните станции. Откривайки самолета, радиолокатора го е следял непрекъснато насочвайки към него прожектора. В необходимия момент прожекторът бил включен и осветявал самолета, по който бил откриван огън от противниковите оръдия.

Огънят на противосамолетните оръдия при лоша видимост е бил управляван от радиолокационните станции „G. L.“ (Ground Locator). Скоро след появяването на тези устройства, немските летци се убедили в това, че полетът им зад облаците или в безлунна нощ не им дава вече надеждна защита от точния противосамолетен огън. Радиолокацията помагала на англичаните в борбата им с „летащите бомби“. Например, от всеки десет самолети — снаряди „V—I“ долитащи до зоната на действие на противосамолетните оръдия, осем са били сваляни. В борбата със самолетите-снаряди огромна роля е играл противосамолетният снаряд с дистанционен радиовзривател, изобретен от англичанина У. А. Ботмент. Този дистанционен радиовзривател представлява от себе си предавател, приемник и антена, поместени в главата на снаряда. При приближаване на снаряда на определено разстояние до самолета радиоуредбата на снаряда заработвала, при което се произвеждало и взриваването му. Самолетите на Съюзната авиация, предназначени за операции против територията на Германия, са били въоръжени с радиолокационни станции „H. S“ („Магическо око“), позволяващи на бомбардировачите „да виждат“ в каквито и да са условия за видимост. При тях станции от начало е била използвана тръбата с кръгов обзор „P. P. 1“ (Plan Position Indicator), на която би могло да се видят едновременно (като на карта) всички цели разположени в пределите на далечината на действие на станцията.

В 1942 година е била разработена и пусната в действие навигационната система „Gee“ позволяваща на самолетите да летят с такава точност, че да могат да се срещат над целта. През март 1943 година влязла в действие системата „Обое“ с помощта на която самолетът разузнавач е бил подвеждан към целите и хвърлял осветителни бомби, облекчавайки действията на бомбардировачите, съсредоточени над целите с помощта на системата „Gee“.

Преди десанта във Франция съюзническите самолети атакували тежките немски оръдия, разположени по протежение на Ламанш. Бомбардировачите, насочени към целите с помощта на станцията „Обое“ постигнали съществени резултати.

Противодействие при използване на радиолокационните средства

Скоро след появяването на радиолокацията започнала борбата против нея.

Тази борба се е водила по четири направления: 1) създаване на изискуеми (прецизни) приемници, способни да откриват работенето на радиолокационните станции; 2) създаване на радиопредаватели за пречене (смушаване); 3) създаване на лъжливи цели; 4) унищожаване на радиолокационните станции на противника. Немците, претърпявайки големи загуби от съюзническите самолети и кораби, снабдени с радиолокационни уредби, разработили прецизни приемници с помощта на които подводниците могли да откриват приближаването на самолета, въоръжен с радиолокатор и да се скрият под водата.

Американците през пролетта на 1944 година монтирали прецизни приемници и на придружаващите конвоя кораби в Атлантическия океан. Тези приемници са били използвани за наблюдение на немските самолети атакуващи съюзническите конвои.

Първият прецизен приемник в Тихоокеанския флот е бил поставен от американците на един от подводниците, който през август 1943 година отишъл в морето за радиолокационно разузнаване. Към края на 1943 година американците въоръжили с прецизни приемници и редица самолети за изучаване работата на японските станции. На тази работа в С. А. С. Ш. са отдавали много голямо значение. За да може да се разработят начините и организирането на борбата с радиолокационните станции на противника и създадат съответните апаратури, необходимо е било да бъдат известни дължината на вълната, на която те работят, а що се отнася и до бреговите станции — и местата на тяхното монтиране. Тази работа е била изпълнена успешно от корабите и самолетите.

Интересно е да се забележи, че един от американските подводници на Тихоокеанския флот, използвайки прецизния си приемник, открил по излъчване на радиолокаторите три японски подводника, които потопил един след друг.

Наблюдаването работата на немските радиолокационни станции позволило на американците и англичаните да конструират специални радиопредаватели за смушаване, които впоследствие са били широко използвани при провеждане на ред операции.

Първата крупна операция, през време на която американците са смущавали (пречели) на немските радиолокационни станции се явила стоварването на десанта при Салерно през септември на 1943 година. През януари 1944 година при стоварването при Анцио отново се правели такива смущения, за обезпечаване придвижването на десанта. При стоварването на десанта на о-в Елба през юни 1944 година смущенията на бреговите немски радиолокационни станции са били създавани от торпедни катери.

Особено широко е било използвано смущаване работата на радиолокационните станции при стоварването на съюзниците в Нормандия. Интерес представлява масшаба на това мероприятие. При разработване на операцията американците конструирали нарочна уредба за произвеждане смущения: тя е била доставена в Англия. В сравнително кратък срок тази уредба е била монтирана на 262 кораба. Съюзниците вкарвали в строя също така и брегови станции за смущаване, разположени по южното крайбрежие на Англия. Пред службата за смущаване е била поставена задача да пречи на немските радиолокационни уредби, за да не може противникът да открие отрано приближаването на десанта, да определи количеството на корабите участващи в операцията и да води артилерийски огън от брега по корабите, когато последните бъдат открити. Службата за смущаване се справила блестяще с поставената задача.

При провеждане операцията по стоварване на съюзните войски в южна Франция, само на американските кораби са били монтирани 500 радиопредаватели за смущаване. Голямо количество е имало и на английските кораби. През време на бойните операции в Тихия океан, американците за прикриване на своите бомбардировачи и масовите полети са използвали нарочни самолети „В-29“, които вместо бомбов товар притежавали радиолокационна апаратура за търсене и смущаване. На тези самолети, освен приемниците за търсене, имало до 18 предаватели за смущаване. Тези самолети получили название „диви образи“ (многочислени антени са стърчали като игли от корпуса на самолета).

С успех са били използвани за смущаване радиолокационните станции и от корабите. Така през октомври 1944 година група американски самолетноносачи, действаща близо до Формоза, е щяла да бъде атакувана от японски нощни торпедоносци, обаче създавайки пречки при работата на радиолокационните им станции, прекъснала атаката. Радиолокационните станции на самолетите прекратили работата си и самолетите започнали да летят безцелно по кръг извън пределите на далекобойността на противосамолетните оръдия на американските кораби. За дезориентация на противника

съюзническата авиация употребявала ленти от метализирана хартия (станилови листи). Тази хартия е давала отражение на екрана на радиолокаторните тръби, затруднявайки по този начин работата им. Отначало този начин за смущаване наречен „Window“, е бил използван от англичаните на 24 юли 1943 година по време на полета над Хамбург. Работата на германските радиолокационни станции е била напълно прекъсната. По донесенията на английските летци по време на полета, са били чути следните открити предавания на немските изстребители от земята: „Много противникови машини... Летят по единично... не мога да Ви управлявам... опитайте сами... не обръщайте внимание на управлението от земята... Прекратете да обръщате внимание на свързката... Противникът замаскира своето местоположение. От американските бомбардировачи, базирани в Англия са били хвърлени над Европа 4,000 тона фолги алуминиеви.

По-късно и немците започнали да използват металически ленти, за да пречат на съюзническите радиолокационни станции.

Широко са били използвани лъжливи цели.

Използуването от немците чрез своите подводници лъжливи цели, давали значително по-силен сигнал, отколкото самата подводна лодка. Самолетът или корабът, откривайки лъжливата цел, отива към нея, в същото това време, когато подводника си отивал от местонахождението на лъжливата цел или пък очаквал кораба, намирайки се под водата. Известен е случая, когато отиващия към лъжливата цел съюзнически миноносец бил атакуван от подводника който е бил поставил целта. Съюзниците са използвали този метод за заблуждаване на немците при провеждане на Нормандската операция. В денят на нахлуването, рано сутринта, не голяма група самолети-бомбардировачи извършила полет с използване на радиопредаватели за смущаване и метализирани ленти в района на Дувр-Кале, правейки по този начин демонстративен полет на крупни съединения от самолети над Германия. Част от немските изстребители са били по този начин отвлечени от мястото на стоварването. Едновременно с това е бил извършен демонстративен морски десант южно от Кале и от Диеп. Самолетите, летящи на малка височина над корабите, участващи в тази операция, хвърлили огромно количество метализирани ленти, които от неприятелските радиолокационни станции са били възприемани като голямо число кораби. Освен това на самите кораби са били монтирани нарочни отражатели, способни да увеличават импулса на екраните на немските радиолокационни уредби, което довеждало до заблуждение немците относно размерите на откритите кораби.

Накрай, последния начин за борба с радиолокацията се явил унищожаването на радиолокационните уредби.

Преди стоварването в Нормандия съюзниците хвърлили върху бреговете немски радиолокационни уредби 5,000 тона бомби и 3,500 ракетни снаряди; освен това са били произведени стотици артилерийски обстрели.

Понякога радиолокационните станции са били унищожавани по пътя на диверсията. Така от група парашутисти е била унищожена една от новите немски радиолокационни станции, намираща се недалеч от селото Брюневал (на около 20 км. от Хавър).

* * *

Със завършване на войната радиолокацията не загубила своето значение. Има грамадно количество области, в които радиолокацията може да се употребява с успех в мирно време. Сега вече може да се набележат няколко пътя по които трябва да тръгне използването на радиолокационната техника при мирни условия.

В търговския флот радиолокацията може да бъде широко използвана за навигационни цели. Радиолокацията направила възможно плаването на корабите нощем, в мъгла и в теснини. Корабът сега има възможност да влиза в пристанището при каквито и да са условия за видимост, използвайки радиолокацията. В морето радиолокационната служба осигурявала откриването на айсбергите, идещите на среща кораби и прочие.

Самолетите могат спокойно да летят нощем и в мъгла, използвайки за целите на навигацията постиженията на радиолокационната техника. Радиолокационната станция ще им покаже разположението на хълмовете, линиите за високо напрежение, къщи, радиомачти, а така също и идещи насреща самолети.

Качането на аеродрума нощем или в мъгла би се извършвало както и през деня.

Влаковете снабдени с радиолокационни станции ще бъдат избавени от заплахата на катастрофа. Движението на влаковете ще бъде абсолютно безопасно в каквото и да е време.

Радиолокацията ще намери своята употреба в автомобилния транспорт. Радиолокационната станция, монтирана на автомобил, позволява на последния да се движи с голяма скорост при пълно отсъствие на видимост.

Радиолокацията може да бъде използвана и за предсказване на времето.

Накрай радиолокацията може да намери приложение при измерване разстоянията до небесните светила.

На 10. януари 1946 година в Америка са били проведени първите опити по измерване разстоянието до луната при помощта на радиовълните, които са дали добри резултати. Времето на закъснение на отразения от луната импулс, по отношение на правия, съвпаднало с разчетите, т. е. било е равно на 2.5 сек.

Всичките възможности на радиолокацията за сега е още трудно да се определят. Несъмнено, науката и техниката ще дадат успешно разрешение на многочислените проблеми, свързани с развитието на радиолокацията.

От руски—преведе Мичм. II. р.
Кардалев

АДМИРАЛ МАКАРОВ В ПОРТ-АРТУР

Кап. II ранг В. ПАСПАЛЕЕВ

НА 27. февруари 1904 год. адмирал Макаров пристигна в Порт-Артур и веднага повдигна своя флаг на „Асколд“, макар че флагът на неговия предшественик адмирал Старк, да се вееше още на „Петропавловск“. През този ден, след невероятни усилия беше изтеглен заседналият при Тигровия полуостров, повреден от торпедната атака „Ретвизан“, и това бе прието в ескадрата като добро предзнаменование за новия командир.

— Братата няма да ни подведе, дядото ще ги научи, японците, — говореха старите моряци, които бяха плавали по-рано и познаваха адмирал Макаров.

„Дядото“

„Ако през време на войната — пише професорът от Морската академия Кладо — се изясни, че долните чиновци са великолепни, младите офицери много добри или средни, а висшето командване съвсем слабо, то това показва, че в мирно време са били издигнати хора по-слаби, както в смисъл на тяхните знания, така и по отношение на тяхния характер.

Адмирал Макаров беше рядко изключение от това правило. Повече от 35 години целия флот, и то не само руския, но и всички флоти в света, знаеха този изключителен офицер, за който неговия биограф барон Врангел пише: „От страна на бащата, както и от страна на майката, той произхождаше от народа. И двамата му дядовци бяха подофицери, които през 25 годишната им служба показваха с неоспорима яснота, че са достойни хора, със силен характер. От тях Макаров наследи поразителна работоспособност, жив ум, устойчивост и всички други свои качества. От тази здрава тяло и духом среда възпитан в строга дисциплина, в чувство на дълг и любов към родината си, е излязал Степан Осипович Макаров“.

Аз няма да се спирам нито на бойните подвизи на Макаров през време на Турската война, нито на неговите научни трудове, нито на практическите изобретения, нито на многочислените му плавания. Това е общоизвестно. Неговите издадени трудове върху морската тактика са преведени на почти всички езици.

„Моето правило — пише между впрочем Макаров — когато срещнете неприятелски кораб, ако той е по-слаб от вас — атакувайте го, ако е равен по сили — атакувайте го, ако е по-силен от вас — атакувайте го. Най-добрата помощ на своите е, като нападнеш чуждите. В море — значи у дома. Помни войната“. Ето това е Макаров.

Когато Макаров пристигна в Порт-Артур, той веднага разбра, че нито ескадрата, нито нейният личен състав бяха подготвени да водят борба с такъв сериозен противник, какъвто той смяташе японците. Но заедно с това той видя, че и офицерите и моряците по своите вътрешни качества и желание да се бият, представляваха прекрасен боен материал, комуто не достигаше само подготовка. Със свойствената си енергия, той веднага се зае с обучението на кадрите. Въпреки, че тази работа не вървеше гладко, особено поради вмешателството на висшето командване, което ту не искаше да назначи избрания от него началник щаба, ту отказваше да отпусне кредит от 500 рубли за издаване на неговата морска тактика.*)

Близките дни трябваше да покажат в какво може да се обърне даже една несъвършена ескадра в ръцете на такъв флотоводец, какъвто бе адмирал Макаров.

„Стерегущи“

На 24 февруари четири японски миноносци отрязаха от крепостта завръщания се от нощно стражево охранение торпедоносец „Стерегущи“. Той прие неравния бой на един срещу четири. На неговия командир — лейтенант Сергеев бяха откъснати от снаряд двата крака. Държащ се за стожера, той продължаваше да ръководи боя и да убеждава обслужата да изпълни своя дълг до край.

Но един неприятелски снаряд събори стожера и отнесе лейтенант Сергеев. Командуването се пое от мичман Кудревич. Кърмата е превърната в развалини, машините са извадени от строя. Торпедоносецът не може да се движи повече. Японците се приближават все по-близо и по-близо. Мичман Кудревич стреля с последното оръдие.

— „Ние никога няма да се предадем“ — вика той, повтаряйки думите на своя командир.

От пристанището вече излиза на помощ на „Стерегущи“ кръстосвачът „Новик“. По-силният „Асколд“ излиза след него. На неговия стожер повече не се развява флагът на адмирал Макаров — командирът на ескадрата, разбира се, не

*) Когато адмирал Макаров, смятайки че не флота служи на базата, а базата обслужва флота, молене да му се подчини крепостта, генерал Куропаткин отговорил: „Заради това преди всичко е необходимо адмирал Макаров да се научи да командва сухопътните войски“.

може да рискува своя живот заради спасяването на един торпедоносец.

Но изведнъж—на всички кораби от ескадрата, обслугата напусна обеда и избяга на горната палуба. Никой не искаше да повярва на собствените си очи. Флагът на адмирал Макаров се развяваше на „Новик“, който оставаше далеч зад себе си „Асколд“, отиващ сам на помощ на „Стерегущи“. На хоризонта се показва японския флот.

Макаров не успя да спаси „Стерегущи“. Ето как е описано неговото загиване от японците:

Началникът на Трета торпедна флотилия, капитан-лейтенант Цугие заповяда на „Сазанън“ да вземе руския торпедоносец на влекало. Един от японските торпедоносци спуснал лодките си, в които наскачаха няколко въоръжени японски моряци и един офицер. Те се приближиха до „Стерегущи“ и боязливо се покатериха на палубата. Върху последната лежах около 35 души убити и ранени. След щателен преглед, когато се убедиха, че са напълно в безопасност, японският офицер сне кърмовото знаме и го замени с японския флаг. При това от всички японски кораби се раздадоха викове „банзай“.

Но в този момент, един от ранените руски моряци Ситкин, който лежеше на кърмата, се повдигна, откъсна противниковия флаг и се хвърли с него във водата. Викайки злобно, японският офицер с няколко изстрела уби плаващия моряк. На края окуражени, японците се разпръснаха по целия торпедоносец. Близкият японски изстребител подаде едно въже за влекало, но в този момент изведнъж „Стерегущи“ започна да потъва. Изплашени японските моряци се разбягаха по вътрешните помещения на кораба. Те смятаха, че някъде в трюма има пробойна и бързаха да я запушат. Тук, обаче, когато наближиха входника на машинния трюм, последният се оказа здраво затворен. И зад него се чуваше хубавия руски говор. Японците безуспешно се мъчеха да чупят входника.

—„Слушайте късолици дяволи, ако разбирате руски—се дочу гласът на двамата руски моряци, затворили се в машинния трюм—нашият „Стерегущи“ няма да плава под японски флаг. Ние ще загинем заедно с него, но няма да посрамим руския флот“.

Бързото потъване на торпедоносца застави японците да го напуснат и отрежат подаденото влекало.

След една минута над повърхността на водата останаха да плават само няколко души ранени руски моряци.

Те не само не се предадоха, но взеха от нас трофея, който ние считаме за свой“.

Когато „Новик“ и „Асколд“ се връщаха в пристанището, стотици, хиляди хора се тълпяха на палубата на кораби-

те, на пристана, на парапетите по батареите, за да видят със собствените си очи и се убедят в това, че флагът на адмирал Макаров е на „Новик“.

От този ден, в пълния смисъл на тази дума, адмирал Макаров можеше да каже за Порт-Артурската ескадра: „Моята ескадра“. От най-малкия до най-големия, всеки един му бе безгранично предан.

Стрелба по невидима цел

Японският флот се приближава. Каква бе неговата цел—на никого не бе известно. Ето от него се отделиха три броненосца от Втората бригада: „Хацудзе“, „Ешима“ и „Шикишима“ и се насочиха към Ляотешан. В 12 часа из зад хълмовете се започна обстрелването на крепостта, града и пристанището с 30 см. снаряди, на които нито един руски кораб, нито една руска батарея не можеше да отговори.

След половин час Втората ескадра бе заменена от Първата—„Миказа“, „Асахи“ и „Фуджи“—и обстрелването се възобнови.

Два кръстосвача, движейки се на голямо разстояние пред входа на пристанището, коригираха стрелбата.

„Огромни снаряди, пишат японците—като черни точки се отделяха на гълъбовото небе, ту изчезваха в белите облаци, ту се появяваха наново, а след това долитаха от далеко силен взрив“. В 0200 часа, с началото на прилива японският флот изстреля около 200 снаряда и се отдалечи безнаказано.

Но какво ставаше на руска страна? Ето какво пише лейт. Черкасов:

„Аз мисля, че никой в Порт-Артур няма да забрави това страшно угнетяващо чувство, което ние изпитахме при обстрелването на 12 и 26 февруари, когато нашият флот, поради отлива не можеше да излезе, за да прогони японците, а бреговите батареи поради голямото разстояние, от което стреляха неприятелските кораби, не можеха да им отговорят. Далекобойната 6-та батарея на Ляотешан не можеше сама единствена да влезе в бой с целия флот и мълчеше, за да не бъде открита. От време на време, когато японските броненосци излизаха из Ляотешан, тежката батарея на Електрическият утес изпращаше по няколко залпа. За щастие, японските снаряди, разпръснати в голямо пространство, не причиниха особени разрушения. Един снаряд предизвика пожар на „Ретвизан“, друг, без да се взриве, попадна върху решетките на котлите на минния заградител „Амур“, на който имаше повече от 100 мини. Бяха убити 5 и ранени 7 души. Всред взриваващите се по цялото пристанище снаряди и всред свирещите парчета, се движеше бързо един катер. На него бе адмирал Макаров със своя флаг-офицер—лейт. Кед-

ров, като обикаляше ескадрата. Да попречи на обстрелването той не можеше. Той разбираше каква опасност заплашва всички негови кораби от падащите почти отвесно 30 см. японски снаряди. Но духа на ескадрата, която не можеше да отговори на противника, можеше и трябваше да бъде спасен.

— „Здравейте, храбреци!“ — викаше адмирал Макаров, подхождайки с катера от един кораб към друг.

— „Здраве желаем, Ваше Превъзходителство“ — бодро отговаряха обслугите.

На всички кораби, като че нищо не бе се случило: ученията продължаваха, а работата в работилниците не преставаше. Влекачите продължаваха да развеждат баржите и плаващите кранове. Ако моралният удар беше силен, то ескадрата на адмирал Макаров го издържа блестящо.

На следния ден адмирал Макаров събра на съвещание всички старши артилерийски офицери, за да изработят план, с който да се избегне повтарянето на подобни случаи. Цялата карта, обкръжаваща Квантузкия полуостров беше разделена на квадрати. На Ляотешан бе устроен артилерийски наблюдателен пункт за коригиране на стрелбата, съединен с телефон с ескадрата. Всички кораби се завързаха така за плаващите бъчви, че да могат при нужда да заемат най-изгодно положение по отношение на противника, и да не си пречат при стрелбата един на друг. В артилерийските кули на всички броненосци бяха направени изменения, за да се увеличи далекобойността на оръдията.

Така при 35° възвишение „Пересвет“ можеше да стреля на 99 кабелта, „Победа“ при 25 на 85, а останалите — при 15 на 75. Увеличена бе и далекобойността на стрелбата на някои от бреговите батареи, а във водите до Ляотешан се постави минно заграждане.

Тъй като при условията на военновременната обстановка не беше възможно да се удълбочи входа на пристанището, адм. Макаров реши да обучи ескадрата при един прилив, бързо да влиза и излиза. На съвещанието председателствувало лично от него, той събра освен командирите, и всички пристанищни лоцмани, на които обясни, че въпреки дотогавашната инструкция, те няма да извеждат на влекало големите кораби, а само ще им помагат самостоятелно да излизат в трудните места.

На следния ден, в 0400 часа сутринта, бе направено пробно излизане. Това бе триумф за адмирал Макаров. В 1430 ч. цялата ескадра беше на външния рейд, а с настъпването на вечерния прилив, почти без никакви затруднения ескадрата се прибра в пристанището. По-рано за такова излизане бяха необходими не по-малко от 24 часа.

Няколко пъти неуморимият адмирал извежда за тактически упражнения своята ескадра в морето. Тези упражнения

не преминаха без аварии. „Севастопол“ в началото се удари в „Пересвет“, а след това с „Полтава“. Повредите бяха незначителни и адмиралът заповяда да се поправят и да се продължи обучението по маневриране с ескадрата. Особено внимание беше обърнато на стрелбата. За да се економисат снарядите, стреляха през оръдията с куршуми по разноцветни мишени, разположени в района на пристанището.

Едновременно, с усилен темп се извършваше работата по поправката на повредените кораби. Успехът на работата, обаче, зависеше не само от умението на пристигналите от Кронщат корабни инженери Кутейников, Милер, Свирски и опитните работници от Кронщатската корабостроителница, но благодарение на грижата на самия адмирал, който винаги съумяваше да намери практически изход от най-трудното положение. Грижите на адмирала се разпростираха не само върху ескадрата. За него Порт-Артур и ескадрата съставляваха едно общо цяло. Той прегледа всички брегови батареи, и преминавайки през стария китайски арсенал, откри около 40 стари китайски оръдия още напълно пригодни за защита на крепостта.

„Никога, даже в най-добрите времена на Тихоокеанската ескадра,—говори кап. II р. Семенов, аз не видях такъв ентузиазъм и деятелност. Аз се чувствах така добре и тъй щастлив сред това оживление“.

Тревогата на адмирал Того

Дейността на адмирал Макаров не даваше покой на адмирал Того, който напълно оценяваше своя противник и не се съмняваше в това, че щом като той приведе ескадрата в ред, веднага ще предприеме активни действия срещу японския флот. Въпросът за стоварването на главните сили на японската армия се задържаше, и това можеше да доведе до поражение, тъй като даваше възможност на русите да изпратят на време на Манджурския фронт преобладаващи сили. Въпреки отслабването на руския флот, в предшестващия бой, само присъствието на адмирал Макаров в Порт-Артур, наруши из основи целия японски план за войната.

За адмирал Того ставаше все по-ясно, че е необходимо да се предприемат някакви по-сериозни и активни действия. отколкото блокадата против руския флот. Тъй като подготовката на брандерите за пълно затваряне на руската ескадра в пристанището изискваше още време, адм. Того реши да предприеме нова артилерийска атака срещу Порт-Артур.

Ново обстрелване

Цялата нощ на 13 март премина в тревога. Ту тук, ту там прожекторите откриваха появяващите се японски торпедоносци, които изчезваха при първите, дадени по тях из-

стрели. Някои се опитваха с торпедата да атакуват намиращите се в охрана на прохода канонерски лодки „Отважни“ и „Бобър“. Още при първия звук на тревогата адм. Макаров пристигна на „Бобър“, за да може от самото място да ръководи отбиването на атаките. До целия флот бе предадена заповед да повдигне налягане в котлите. За нещастие, не случайно съвпадение на обстоятелствата — японците всякога знаеха какво правят, — от сутринта започна отлив и до обед ескадрата не можа да излезе. Настъпи утрото. Далече на хоризонта, точно така, както и на 26 февруари, започнаха да се приближават към крепостта японските кръстосвачи. Ето, показаха се главните сили на японския флот. От тях се отделиха броненосците „Фуджи“ и „Яшима“. Оръдията им се насочиха към крепостта. Те се скриваха зад тъмната маса на Ляотешан. Искат наново да започнат безнаказаното обстрелване. Ето, раздават се взривове и с тежък грохот се понасят снарядите. Наново взривове. Повдигат се стълбове от дим. Долита грохот от разрушаващите се постройки. Целият град се тресе от обстрелите. Чуват се взривове и в пристанището. „Ретвизан“, „Пересвет“, „Победа“ са забулени в дим. Изведнаж нещо светна над „Ретвизан“, а след това и над „Пересвет“. Да, ето руските броненосци стрелят! През Ляотешан те отговарят на огъня на японците. Там бяха два, а руските три. Те стреляха по невидима цел. Стрелбата на руските кораби се коригираше от наблюдателния пункт.

Ура! Ура! — се понася изведнаж радостен вик от батареите.

Ура! Ура! — повтарят от корабите.

Ура! — Долита ехо от пристанището. Руски тежък снаряд е попаднал върху носовата оръдейна кула на „Фуджи“. Двамата японски броненосци прекратяват огъня, лягат на обратен курс и се отдалечават. След тях се отдалечава и целият японски флот. адмирал Макаров, отбил японската атака, възползуван от прилива, извежда своята ескадра в морето. Неприятелят го няма. Руската ескадра започва да прави еволюции, а минният заградител „Амур“ бърза да се възползува от случая, неземлязан да постави своите мини в съседните заливи.

Брандери

За новата атака на Порт-Артур японците приготвиха 4 брандери от транспортите: „Хио Мару“, „Фукуи Мару“, „Яхико Мару“ и „Енеямо Мару“. За повдигане духа на обслугите, те бяха въоръжени с лека артилерия, както и първия път, а моряците и офицерите бяха избрани между доброволците. Някои от тях подписаха молбите със собствената си кръв. Освен брандерите, в атаката трябваше да вземат участие почти всички сили на японския флот, освен тези, които бяха оставени за прикритие към Владивосток. Всички броненосци, четири кръстосвачи, 1, 2, 3, 9 и 14. торпедни флотилии.

Вечерта на 13 март, брандерите се отделиха от главните сили и продължиха своя път към Порт-Артур. При тях, за отбиване атаките на руските торпедоносци и спасяване на обслужите, се намираха 9. и 14. флотилии. 1-ва, 2-ра и 3-та, намиращи се в авангард, вече оглеждаха рейда и понеже не намериха нищо по него, заеха заповяданите им позиции. Останалите кораби останаха по-назад в резерв, готови всяка минута да се притекат на помощ на своите торпедоносци и брандери.

Нощта беше тъмна, луната скрита зад гъсти черни облаци. Възползувани от това обстоятелство, брандерите един след друг се насочиха към прохода.

В 0300 сутринта, движещият се начело „Хио Мару“, бе открит от крепостните прожектори, които със своите дълги, остри лъчи, пронизваха през време на цялата нощ тъмнината над морето. Един от тях изведнъж се спря. Той затрепера като че ли нерешително и наново се спря; към него се насочиха втори, трети. В същия миг се раздадоха залпове от батареите на Златния хълм, Електрическият утес, Тигровия полуостров и стражевите кораби. До самия Ляотешан цялата брегова отбрана откри огън.

Дежурните торпедоносци „Решителни“ и „Силни“, под град от свои и чужди снаряди излязоха от пристанището и се насочиха срещу неприятеля.

Свирят снаряди около „Хио Мару“. Попадения след попадения. Той едвам се държи над водата. Но все продължава и продължава напред. Падат убити. Ранените заемат тяхните места. Оцеляли хора на него вече няма. Ослепен от прожектора на батарея № 15, кап. II р. Арима сравнително късно измени курса в ляво и неговият полупотънал горящ брандер с оглушителен трясък се разби в Златния хълм.

Сега е реда на „Фукуи Мару“. Той се насочва право към прохода. Него го командува един от най-добрите и храбри офицери от японския флот, бивш морски аташе в Русия, кап.-лейт. Хиросе Такео. Още няколко минути и руската ескадра ще бъде за винаги затворена в пристанището. Ето, на „Фукуи Мару“ ще отдадат котва. Той намалява скоростта си и кап.-лейт. Хиросе ще го потопи в прохода.

Но лейт. Криницки, командир на торпедоносец „Силни“ наблюдава внимателно „Фукуи Мару“. Няма време за мислене. Той се хвърля в атака и изстрелва торпедото почти в упор. Чува се страшен взрив и на „Фукуи Мару“ не се вижда повече кърмовата част. На няколко метра от прохода той се изхвърля на брега, около „Хио Мару“, но още по-близо до пристанището.

Оцелялите от обслужата на „Фукуи Мару“ се нахвърлят в лодките. Трябва да се отделят, докато лодките са още здрави. Огънят на руските оръдия достига пределната си си-

ла. Капитан Хиросе прави последна проверка на хората, той не иска никого да остави. Един човек липсва, няма го нито между живите, нито между мъртвите. Командирът се връща на кораба, вика го и обхожда още ненаводнените помещения.

Въпреки изричната заповед лодките да се отдалечат, последните отказват да сторят това, докато не дойде командира им. На края го убеждават да се върне. Лодките отблъсват. Тук, обаче, едно парче от снаряд удря смъртно кап.-лейт. Хиросе Такео.

„Силни“ и „Решителни“

На лейт. Кринитцки сега не му е до жертви. Към прохода се насочва вече третия брандер. Това е „Яхико Мару“. С пълно хладнокръвие лейтенант Сато го води към прохода. „Силни“ се хвърля срещу него. Второ торпедо в упор. Втори взрив и „Яхико Мару“ като подкосено от буря дърво, безпомощно се поваля към Златния хълм, между двамата му другари.

„Силни“ спря машината. На борда му зареждат отново торпедните апарати. Изведнаж зад него израства грозна сянка. Четвъртият брандер „Енеями Мару“, останал малко назад от другите, той едва не протарани торпедоносеца в кърмата. Опасността за миноносеца мина, но не и за ескадрата. „Енеями Мару“ е вече в самия проход. Ето, чува се как на него отдадоха котвата. Веригата се обтяга като струна. Даже звъни. Изглежда че брандера има голяма скорост и котвата не може да се задържи. Чува се грохота на втората котва. Завъня втората верига. Нима този път руската ескадра ще бъде затворена? Всички батареи, всички кораби съсредоточават своя огън върху „Енеями Мару“. В тъмнината, в лъчите на прожекторите, израства силуета на торпедоносец „Решителни“. Кой може да разбере кой е свой и кой чужд? Стрелят и по него. Обкръжен от взриваващите се снаряди, като на учение, той отива в атака. Страшно е да се гледа как той се приближава близо до своята жертва. Но както и Кринитцки, лейтенант Травлински иска да отиде на сигурен изстрел в упор. Торпедото е пуснато. И след миг се взривава в борда на „Енеями Мару“. Той започва да потъва. От пристанището излиза един парен катер и се старее с всички сили да развърне потъващия брандер, притискайки го към Тигровия полуостров. Със своите смели действия „Силни“ и „Решителни“ спасиха руската ескадра.

Но едва „Силни“ бе успял да зареди своите торпедни апарати, когато върху него се нахвърлиха шест японски торпедоносци, които бяха охрана на брандерите: „Аотака“ „Цуба ме“, „Хато“, „Кари“, „Магадцуру“ и „Касасаги“. Желаяйки да се приближат, за да спасят обслугите на потъналите брандери и да се убедят, че проходът е закрит, те го обкръжи-

ха от всички страни. Произлезе гореща престрелка. Няколко снаряди попаднаха в „Силни“. Един повреди парният котелор. Със собствените си ръце с пакли и парцали, инженер-механикът лейтенант Зверев се мъчеше да поправи паропровода, за да спаси от ужасна смърт машинната обслуга. Той загина на своя пост, обгорен от парата. Ранен, лейтенант Кринитски можа, макар и да не закара в пристанището своя повреден торпедоносец, да се изкубне от обкръжилите го японски кораби и се изхвърли на брега на Тигровия полуостров. В последствие той бе вкаран в пристанището и поправен.

Стрелбата се прекрати на разсъмване. Адмирал Макаров на борда на един катер излезе на рейда, за да огледа брандерите и се убеди, че проходът е чист.

„На борда на брандерите,—донесе той—се намираха адски машини, взривни патрони с бикфордов шнур, които бяха прерязани от доброволци моряци, между които се намираха и изпратените от мен на „Енеями Мару“ веднага щом последният бе изхвърлен на брега, лейтенантите Кедров и Азоров и мичман Пилсудски. Те загасиха пожара на брандера, който добре осветяваше за японците входа на пристанището“.

Адмирал Макаров обаче остана недоволен от взетите мерки.

—Ако японците имаха повече брандери—казваше той—те щяха да затворят прохода.

Започна се наново трескава работа. В няколко дена беше направено това, за което при други обстоятелства бяха необходими няколко месеца. Пред прохода бяха потопени няколко стари кораба. Между тях на греди, с мрежи беше устроено заграждане. Канонерната лодка „Гиляк“ се завърза на борда на полупотопения кораб „Енеями Мару“. Заедно с бреговите оръдия тя съставляваше първата линия на отбраната. В прохода дежуряха непрекъснато две канонерни лодки, съставляващи втората линия. Накрая, вътре в пристанището, срещу прохода бяха поставени „Баян“ и „Асколд“, съставляващи третата линия на отбраната. При тях се намираха дежурните торпедоносци. Но и това се показва малко на предприемчивия адмирал. Напречно на прохода бяха протегнати противоторпедни мрежи с цел да запазят стражевите кораби от торпедните атаки. Тъй като се носеха слухове, че японците ще пуснат вътре в пристанището потоци от горящ нефт, бяха взети мерки и против тази опасност. Накрая, един трети кръстосвач излезе на външния рейд, за да бъде независим от прилива и отлива и да води активни действия при отбиване на японските брандери и торпедоносци.

—Сега ние можем да бъдем по-спокойни,—говореше Макаров, когато всичките тези работи бяха завършени.

СЪДЪРЖАНИЕ

Кап. I р. К. Халачев, Задачите на списание „Морски преглед“	3
Адм. В. А. Алафузов, Развитие на всекидневната оперативна дейност на флота, прев. от руски В. Паспалеев	10
Контър-адм. В. Белли, Взаимодействие на флота със сухопътните войски, прев. от руски К. Цачев	22
Кап. II р. И. М. Нестеров, Някои въпроси относно десантните операции, прев. от руски А. Златаров	35
Кап. II р. Б. И. Орманов, Взаимодействие между леки торпедни и въздушни сили	46
Кап. I р. С. В. Рагулин, Борба с минната опасност в Черно море, прев. от руски В. Кутевски.	57
Мичм. I р. Мих. Вълков, Употребата на торпедните катери в последната война	74
Инж. контър-адмирал С. Н. Архипов, Радиолокацията във военноморското дело, прев. от руски Ив. Кардалев	84
Кап. II р. В. Паспалеев, Адмирал Макаров в Порт-Артур	105
Контър-адм. проф. Е. Е. Шведе, Сведения за чуждите флоти—Турция; Италия, прев. от руски К. Цачев	

ПОПРАВКА

В статията „Развитие на всекидневната оперативна дейност на флота от адм. В. А. Алафузов са допуснати следните печатни грешки: на стр. 14 р. 3 вместо **тактиката**, печатано **техниката**; на стр. 19 р. 24 и 33 вместо **надводните**, печатано **подводните**.

Редакционен комитет: кап. II р. Н. Бояджиев, кап. II р. Д. Минков, кап. II р. Б. Орманов, кап.-лейтенант Ст. Николов, мичман I р. К. Цачев, мичман I р. Р. Божанов (технически редактор),

МОРСКИ ПРЕГЛЕД

СПИСАНИЕ НА МОРСКИТЕ ВОЙСКИ

ГЛ. РЕД. КАП. II Р. В. ПАСПАЛЕЕВ

Излиза тримесечно.

Год. абонамент 400 лв.

СПИСАНИЕТО ИМА ЗА ЦЕЛ:

Да осветлява отговорните и всички ръководни фактори върху значението на морето и морските сили, за да се създаде пълно единомислие и единодействие по този тъй важен за съществуването ни въпрос.

Да разяснява теоретическите въпроси на войната и военно-морското дело върху основата на научния светоглед за войната.

Да посочва на командния състав от Морските войски новостите, придобитият опит и поуки от последната световна война, та по този начин да се създадат правилни и единни схващания по използването на различните видове морски оръжия и се издигне на подобаваща висота оперативно-тактическата и военно-техническата подготовка на нашия военен флот.

Да се бори с пакостното влияние на превратните мнения по морските въпроси сред българското общество, които мнения са плод на едностранчивост и недоглежаност.

ОТДЕЛИ:

Военно-морски-политически. Съвременната война на море. Военно-морска история. Военно-морска география. Организация и бойна подготовка. Взаимодействие на родовете войски. Техника и оръжие. Корабостроене и ремонти. Корабоводене и хидрография. Морска практика. Морска хроника. Из живота на чуждите флоти. Критика и книгопис. Разни.

ПОМЕСТЕНИТЕ ТРУДОВЕ СЕ ХОНОРУВАТ

РЕДАКЦИЯ И АДМИНИСТРАЦИЯ

ЩАБ НА ЧЕРНОМОРСКИЯ ФЛОТ — ЗА СП. „МОРСКИ ПРЕГЛЕД“

ВАРНА.