



Один день бывшего человека

Леха-«Штурман» открыл глаза и сквозь привычную похмельную головную боль мучительно пытался вспомнить, где же он. Вокруг была темень и какие-то вонючие тряпки и лопаты. Доносился запах горелого угля и шум насоса подкачки- значит нынче он у Мишки в кочегарке. Уже легче - все же у своих, а не в ментовке. Последнее, что смутно помнилось- как догонялись вечером «синявкой» в кочегарке с Жоркой «Цыганом». Видать здорово вставило, что отключился по ходу. Мишка, видать, и запихнул его в свою кондейку и запер, как уже не раз бывало. Леха подполз к двери, поглядел в щелку- чужих не было, только Мишка, тихо матерясь, выгребал золу в тачку. Он постучал в дверь, Мишка открыл и Леха выполз наружу.

— Ну че, конь, очухался?. Давай, мля, тачку вывози, за хату отработывай,— сверкнув фиксой шепеляво сказал Мишка, — а то нажретесь, мля, возись тут с вами. Тебя вон, отрубленного, успел в кондейку запихнуть, а Цыган домой так прямо по трассе и попер, да по дороге его менты в «луноход» запихнули. Сейчас на Чуркине в вытрезвиловке парится.

— Ладно тебе, Миха, гундеть, шас вывезу. А это...у тебя ничего не осталось? - с робкой надеждой поинтересовался Леха.

— Ага, мля, с вами останется. Борька — «Бойцман» с Коляном после забегали, портвешок приносили, так ведь, псы, сами весь и кончили. А мне после вахты накатить бы не помешало.

Леха вывез несколько тачек шлака, забросил в топку угля, пошуровал маленько, догнал температуру до зеленой отметки и обессиленно присел. Он часто ночевал вот так, в кочегарке, когда Мишка дежурил и помогал ему. Возня со шлаком отняла последние силы. Сейчас его прошиб похмельный, рясный пот, затряслись руки, к желудку подкатил тяжелый желчный ком. В пересохшем рту как эскадрон ночевал. Надо бы срочно похмелиться, но за окном кочегарки было еще темно и рано было идти на поиски.

Леха наскоро ополоснулся у раковины и глянул в мутный осколок зеркала. Оттуда на него уставилась коричневая, опухшая рожа, с красными заплывшими глазами. Он натер обмылком и поскреб тупой бритвой покрытый двухдневной щетиной подбородок и щеки, бережно обойдя безобразный шрам на верхней губе.



Закончив скромный туалет, Леха вышел наружу и трясущимися руками прикурил мятую «Приму», завалившуюся в кармане.

За морским кладбищем из-за сопки занимался мутный расцвет, уже различались дома и деревья дубовой рощи и начали алеть вершины сопки, окружавших бухту Малый Улисс. Портовый город просыпался, оживал, начинал работать, и ему не было никакого дела до похмельных страданий Лехи – штурмана, обычного бича.

Надо было хорошо подумать, где найти опохмелиться. В голове вяло ворочались мысли о том, где же он вчера оставил записку. Леха точно помнил, что флакон «тройняшки» был притырен им еще в обед, где-то в дубках - с недавних пор он заимел привычку всегда, при случае, оставлять что-нибудь на утро. Ноги сами понесли в нужном направлении. Леха пошарил в трех местах, где он вчера пил с мужиками, подобрал по ходу штук пять пустых бутылок и, наконец, дрожащей рукой нашарил под камнем заветный флакончик.

Снял с сучка пустой стакан, набулькал туда пол-флакона, разбавил водой и одним духом, держа стакан двумя трясущимися руками, хряпнул белесую, теплую и вонючую жидкость. Еще с минуту боролся с тошнотой - организм уже отказывался принимать это пойло. Наконец проскочило, желудок загло и тепло прокатилось по животу. Сразу стало легче. Леха небрежливо закусил куском хлеба, оставленным кем-то в траве, и присел на камень.

Рассвет уже вступил в свои права, на улицах появились первые прохожие и загудели машины. Леха с полным безразличием смотрел на эту жизнь - его она уже давно не касалась. С пригорка хорошо был виден вход в военторговский гастроном, где уже серыми, дрожащими призраками маячили его кореша. Леха, уже не спеша, прикончил флакон и, заметно повеселевший, отправился к гастроному - пора было на «планерку».

На углу уже переминались с ноги на ногу сизые с похмелья Боря-«Боцман» и хриплый Сашка-«Летун», жадно затягиваясь сигаретами. Боря, бывший боцман с подлодки, уже три месяца, как не служил, вышибленный за пьянку, и Сашка, в недалеком прошлом второй пилот Ан-2, списанный на инвалидность из-за операции на горле - оба заливали горе водкой и постоянно «паслись» возле гастронома. Они жили в домах поблизости и уже были с



пустыми сумками - под «пушнину».

– Ну че, корефаны, пора думать- пробасил Боря- вчера на сопке рыбаки диомидовские гуляли, кончили часа в три. Пушнины там- немеряно. Айда, на портвешок насшибаем, а там оно и видать будет.

И троица пошла шарить по кустам, наметанным взглядом выискивая пустые бутылки. На месте рыбацкой гулянки, у потухшего костра храпели два мертвецки пьяных мужика, и что-то бормотал включенный приемник. На импровизированной скатерти стояла початая бутылка водки, валялись стаканы и остатки нехитрой закуски. В траве тускло отсвечивало боками множество разбросанных пустых бутылок.

Прятели сноровисто и бесшумно растолкали бутылки по сумкам и, прихватив водку и закусь, шустро удалились к ручью, где росло «стаканное дерево». Ошалев от такой удачи, они быстро прикончили водку, наспех закусили, помыли в ручье бутылки и понеслись к гастроному. Еще не было восьми часов, но толстая и визгливая продавщица Светка уже брякала замком задней двери, и грузчик Володя, их спаситель, тоже был на месте.

Три пустых ящика заполнились бутылками, две «гусыни» портвейна перекочевали от Володи в трясущиеся руки страждущих, и троица опять нырнула в кусты. Леха попутно забежал в кочегарку, пригласил сменившегося Мишку, и компания обстоятельно расселась на камнях у ручья. День начался удачно, еще не было и восьми часов, а опохмелившиеся дружки уже радостно погрузились в привычный для них мир алкогольных грез. Им предстояло еще разгрузить машину с товаром для гастронома, а значит, полагалась и гарантированная выпивка. И это было все, что их интересовало на сегодня - дальше никто из них не заглядывал.

Леха, почувствовав себя гораздо лучше, двинулся на мыс Артур, где стояли суда бригады вспомогательного флота и можно было подработать и поесть.

По дороге навестил Коляна, сторожа «хитрого склада» в углу бухты Улисс-побазарил «за жизнь» и сговорился насчет ночевки. Колян, категорически не пьющий после операции на желудке и оттого постоянно злой, сторожил громадные бронзовые корабельные винты и запасные гребные валы для эсминцев 30-го



и 56-го проектов, запасенные флотом еще с хрущевских времен. Эминцы благополучно дослужили свой срок, и пошли кто «на гвозди», кто на консервацию, кто «друзьям», а вот винты и валы остались. На всякий случай. Стащить-то их никто при всем желании не мог, но сторожить для порядка надо было.

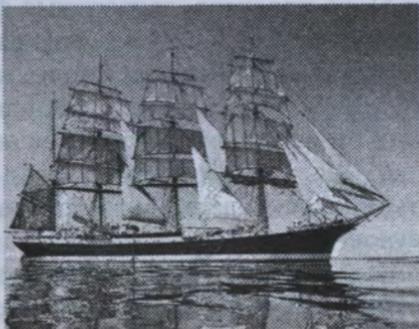
Дальше Лехин путь лежал через лабиринт железнодорожных тупиков, складов и старых казарм к базе аварийно-спасательных судов. Там на водолазном плашкоуте обитал шкипером молчаливый бобыль Никанорыч, старый морячина, бывший механик сейнера, который знал Леху еще по «Востокрыбхолодфлоту». Никанорыч уже наловил и нажарил свежей камбалы, а фляжка со спиртом у него водилась всегда - водолазы выручали. Поели, покурили, вспомнили пару случаев из прошлой рыбацкой жизни. Потом Леха приступил к работе - они с Никанорычем из распущенных капроновых концов до обеда плели выброски и маты, обвязывали кранцы и даже вязали мочалки на продажу. Заодно перебирали последние флотские сплетни и травили анекдоты. Здесь Леха на время забывал, кто он теперь, здесь было маленькое окно в прошлую, уже недостижимую жизнь.

На обед Никанорыч сбежал на отстойный танкер «Россошь», притащил кастрюлю наваристого флотского борща и котлет. Потом Леха, сморенный непривычной сытостью, прикорнул на палубе, накрывшись брезентом. Проснулся от того, что Никанорыч его растолкал - надо было сваливать по-быстрому. Рядом пришвартовался громадный танкер «Владимир Колечицкий», с которого плавкраном собирались снимать орудийные башни. Кругом крутилось множество горластого флотского начальства и Никанорычу бы точно влетело за Леху - начальство бичей не шибко жаловало и гоняло при каждом удобном случае.

Леха, прихватив остатки обеда и флакончик спирта, серой мышью скользнул с трапа плашкоута и, лавируя между лежащими на берегу старыми понтонами, швартовными бочками и ржавыми якорями, направился к развалинам старого форта на вершине сопки. Сам форт был разоружен и взорван японцами еще в интервенцию, но часть казематов и подземных ходов осталась. Там, в помещении бывшего командного пункта, у Лехи была оборудована летняя «лежка». Топчан, с грудой пахнувших псиной старых матросских шинелей, фонарь «летучая мышь», старый керогаз,



на котором Леха изредка готовил какое-нибудь варево, стопка расстрепанных книг, несколько пустых ящичков - вот и все что там было. Вход в подземелье снаружи был завален глыбами железобетона, густо зарос кустами и Леха вползал туда через узкую трещину. Внутри было холодно, сыро и неудобно, и Леха вылез через амбразуру наружу, на прогретый солнцем бетон орудийного



Парусный барк «Седов»

каземата. Отсюда открывался великолепный вид на бухты Артур и Патрокл, справа зеленел Русский остров и далеко, в голубой дымке виден был океан. Куда-то шли торговые и рыбацкие суда, деловито шныряли рейдовые катера и буксиры, степенно проплывали боевые корабли - шла нормальная портовая жизнь.

Лехин взгляд привычно выделял знакомые очертания рыбацких сейнеров, БМРТ и плавбаз. Когда-то это была и его жизнь, сломанная раз и навсегда на камнях у Шикотана, куда сел их сейнер с пьяной командой на его вахте. Потом были суд, тюрьма, зона, ЛТП и вечно пьяная, беспросветная и бессмысленная «житуха», протекающая в кочегарках, гастрономах, кустах и лежках. А ведь он когда-то был неплохим штурманом, дослужившимся до второго помощника капитана, и нынешняя жизнь не пригрезилась бы ему и в страшном сне.

В редкие трезвые часы Леха проклинал себя, ему хотелось выть от безысходности, ум лихорадочно искал и не находил выхода. Друзья по флоту не раз приглашали его в рыбацкий колхоз «Новый мир», матросом на шаланду для начала. Но он, поначалу согласившись, вновь и вновь срывался в запой, глуша этим в себе угрызения совести. В городе жила его бывшая жена и рос сын, уже школьник. Несколько раз Леха их видел, но вряд ли они узнали бы в опустившемся, заросшем и грязном биче своего мужа и отца.

Леха нащупал за подкладкой куртки полиэтиленовый пакет, где были его документы - паспорт, мореходная книжка, диплом Дальрыбвтуза и несколько фотографий. С них смотрела счаст-



ливая семья – он, в новенькой морской форме, радостная юная жена и совсем крохотный мальчишка. В горле встал комок, глаза повлажнели, и мучительно заныло сердце. Был дом, была семья, было море.

А теперь его закадычные друзья- вонючие бичи с «кликухами» вместо имен. Петруха-«Епомаха» да Пашка – «Дикалон» с морского кладбища, способные за стакан водки продать родную мать. От тоски захотелось просто лечь и умереть, покончив со всем сразу и навсегда.

Расстроенный Леха спрятал все обратно и злобно хватанул пахнущего резиной разбавленного спирта из флакона. Минут через десять он уже спал на разогретом бетоне, подстелив под себя куртку.

Он видел себя курсантом, когда в числе лучших проходил практику на парусном барке «Седов», и тот шторм в проливе Каттегат, когда чуть не слетел с грот-мачты. Качалась под ногами громадная рея, хлопали паруса, перехватывая дыхание бил в грудь соленый и холодный штормовой ветер, громко орали чайки, и где-то далеко внизу была деревянная палуба знаменитого корабля.

Леха проснулся от холода, сопка была окутана плотным серым туманом, с моря дул сырой, пронизывающий ветер, рядом по бетону топтались две чайки, доклевывающие остатки от его камбалы. На бетоне каземата лежали влажные пятна от тумана, тоскливо ревел невидимый маяк на мысе Басаргина. Внизу шумел в камнях прибой – погода ощутимо портилась.

Дело шло к вечеру, и Леху уже опять трясло и выворачивало – организм снова требовал привычную дозу алкоголя. Он спустился с сопки и, ссутулясь, потрусил к гастроному – только там на Улиссе можно было найти живительную влагу, там были его кореша, и там он был еще кому-то нужен. Насобирав по дороге с десятков пустых бутылок, Леха вошел в дубки со стороны морского кладбища. Рабочий день уже кончился, поэтому в кустах сидело множество мужских компаний, пили пиво, водку, а кто и казенный спирт.

– Леха, давай гребни сюда, – из кустов высунулась красная рожа Бори – «Боцмана».

На крохотной полянке он и Колян-«Коу»(из бывших прапоров) набивали ящики пустыми бутылками. Здесь же храпел на



траве кочегар Мишка, так и не дошедший до дома после смены.

– Давай свою пушнину, мы уже чetyге яшшыка набрали, – радостно прокартавил Колян. Его испитое, с ранними морщинами лицо, просто лучилось от счастья.

Леха добавил свои бутылки, и троица, гремя ящиками, понеслась под горку к гастроному. Сдали посуду, взяли водки, сигарет, хлеба и пару банок кильки. Леха на сдачу купил пачку «Примы», пару флаконов «Тройного» и воровато сунул их в карман – утро было обеспечено. Мужики сели на свою полянку, не спеша выпили бутылку, поговорили «за жизнь» и кое-как расползлись по домам, дотащив так и не проснувшегося Мишку до кочегарки.

Леха уже в сумерках добрал до «хитрого склада», и завалился спать на чердаке сторожки, предварительно отхлебнув половину флакона одеколона.

Так закончился многотрудный, наполненный мелкими хлопотами, никому не нужный и ничем не примечательный день улиссовского бича Лехи, некогда бывшего штурмана, бывшего зэка и бывшего человека.

Он катился по обочине жизни, которая его давно уже не интересовала, бесполезный и сам себе опротивевший, глуша в себе алкоголем остатки человеческого сознания.

Впереди у него были еще такие же серые, похожие друг на друга на друга как стершиеся пятаки, дни и недели бессмысленного существования.

Через месяц его найдут мертвым на берегу моря, очень скромно похоронят и навсегда забудут. Разве что иногда, в пьяной болтовне у гастронома, мужики изредка упомянут его имя и кличку. Мол, был такой Леха...

Матрос с Находки

Во время войны на море отнюдь не все совершают громкие и заметные подвиги, попадающие на страницы газет и мемуары флотоводцев. Есть такие морские специальности, о которых редко пишут, но, тем не менее, на их счету немало славных дел. Это морские спасатели, аварийно-спасательная служба флота. Они



поднимают затонувшие корабли и подводные лодки, работают на больших и малых глубинах в акваториях портов и военно-морских баз, устраняют последствия пожаров и радиационных аварий. Среди них особое место занимают водолазы. Мне пришлось участвовать в одной из спасательных операций АСС ТОФ в бухте Чажма в 1983 году и работать с ними. Это были громадного роста мичманы, участники подъема кораблей пакистанского флота из реки Карнапхули, разминирования порта Читтагонг в 1977 г., и других громких и не очень спецопераций военно-морского флота. Они круглые сутки, посменно, спускались под воду, герметизировали корпуса затопленных кораблей. Тяжелая и опасная мужская работа. Корабли подняли. С тех я всегда с большим уважением отношусь к ним и их нелегкой и опасной работе. Об одном из них, водолазе войны 1945 года, и рассказывается здесь.



На фото-матрос А.Булгаков, 1944 г.

Пролог

После завершения боевых действий с Японией советский флот приложил значительные усилия для устранения минной опасности. В 1945-1946 гг. тральщики Тихоокеанского флота очистили полосу прибрежных вод Северной Кореи от американских донных мин. Американская авиация в июле-августе 1945г. ставила мины с индукционными взрывателями (М-9 и М-11), акустические (А-3 и А-5) и индукционно - гидродинамические (А-6). У порта Расин (Нанджин) было поставлено 420 мин, у порта Сейсин – 208, у Сейкосин - 19 и у Гензан (Вонсан) – 139 мин, причём у Гензана последняя постановка была проведена 11 августа 1945г., что можно объяснить только просчётом нашей дипломатии, которая не обеспечила интересов флота при заключении в Ялте соглашения о вступлении СССР в войну и допустила образование



разрыва между зонами сухопутных войск и флота.

Самоликвидация мин должна была произойти через 140-200 суток после постановки. К тому же, мины были обнаружены и вне районов, переданных нам 30-м авиакорпусом США, и если бы не тральные работы советского флота, то десантные операции в северокорейских портах пришлось бы отложить не менее чем на полгода.

Американские мины являлись основной причиной потерь корабельного состава ТОФ время боевых действий с Японией. 9 августа у Расина на минах повреждены два торпедных катера типа «А-1» (погибло 4 и ранено 5 человек). 14 августа у Расина на мине подорвался и был повреждён тральщик «Т-279» (погибло 2 и ранено 27 человек). 15 августа на минах подорвались: у Сейсина тральщик «Т-280», у Расина транспорты «Сучан», «Камчатнефть» и танкер «№ 1».

16 августа у Расина погиб на мине торпедный катер «ТК-565» (погибло 4 и ранено 10 человек), там же подорвались и получили повреждения пограничный катер типа МО-4 – «ПК-42», и тральщик «Т-281», вторично транспорт «Сучан». У Сейсина подорвались и были повреждены транспорты «Ногин» и «Дальстрой». 19 августа у Сейсина на мине подорвался и погиб гидрографический моторный катер (1 член экипажа погиб и 1 ранен). 23 августа у Гензана подорвался тральщик «Т-277» (ранено 12 человек). 26 августа у Расина в третий раз подорвался транспорт «Сучан».

После окончания войны флот продолжал там нести потери - погибли ГИСУ «Партизан» и гидрографический катер «ГОК-22» у Гензана. Тральщиками Тихоокеанского флота для обеспечения судоходства у корейских берегов пришлось пройти с тралями 16769 миль, а с учётом бомбометания – 26500 миль, сбросить 21372 глубинные бомбы для уничтожения 416 мин: у порта Расин – 184, Сейсин – 90, Сейкосин – 4 и у Гензан – 138 мин.

В этих условиях пришлось вести работу водолазам Тихоокеанского флота, обнаруживая и обезвреживая мины, выставленные американцами и японцами в корейских портах. Были и жертвы.

Один из участников событий Булгаков Анатолий Александрович, в прошлом матрос-водолаз, со спасательного судна ТОФ «Находка» поделился своими воспоминаниями.



Он родился в с.Жариково Тамбовского района Амурской области 6.12.1927 года. Был призван на флот в 1944 году, закончил электромеханическую школу на Русском острове, затем курсы водолазов и прослужил на «спасателях» до 10.03.1951 года.

Бригада АСС (в/ч 20293) дислоцировалась тогда на 37 причале Владивостокского порта. Командовал бригадой капитан 1-го ранга Кроль.

Спасательное судно «Находка», на котором довелось служить матросу Булгакову, было относительно небольшим - 50 м длиной, 15 м шириной и 800 т водоизмещением, двигатель паровой, на угле. На юте находилась и небольшая двухместная ба-рокамера для водолазов-глубоководников. Вооружение - 1х45 мм пушка, 2х12,7 мм пулемета «Браунинг».

Многие матросы и старшины на корабле служили еще с довоенных времен, и Булгаков среди них был самым молодым по возрасту. Однако занятия классической борьбой до флота здорово ему помогли. Особенно заужавали, когда он уложил на лопатки всех старослужащих. Да и особой дедовщины в то время не было - война уравнивала всех.

О работе спасательного судна «Находка» известно не так много, фотографий самого судна найти не удалось. От одного из ветеранов АСС ТОФ капитана 3-го ранга Ю.Ткачева было получено такое короткое сообщение:

«31 августа 1943 года во время ночных торпедных стрельб в заливе Америка из-за нарушения командиром подводной лодки «Щ-128» правил навигации, лодка на полном ходу нанесла таранный удар в борт другой лодки «Щ-130».

Командир «Щ-130» В. Стеценко, видя неизбежность удара, успел задраить люк рубки и отдать команду «Аварийная тревога». В результате столкновения лодка получила пробоину размером 1 метр на 30 сантиметров в прочном корпусе и затонула на глубине 38 метров, зарывшись кормой на 6 метров в ил. В аварийном кормовом отсеке остались старшина группы трюмных И. С. Орлов и старшина 2-й статьи В. Носик.

Воздушный пузырь, оставшийся в затопленном смеси воды и топлива отсеке, некоторое время позволял им дышать и, ныряя, закрыть клапаны осушения трюма. Когда подошло спасательное судно «Находка» и к лодке спустились водолазы, стало



ясно, что на подъём корабля потребуется не менее пяти часов и надежда на спасение двух запертых моряков пропала. 2 сентября «Щ-130» была поднята. Люди погибли».

В августе 1945 год корабельная группировка Тихоокеанского флота под командованием адмирала Юмашева вышла в море для проведения десантной операции по захвату корейских портов и уничтожению японского флота. Вышла в море и «Находка». Три дня в штормовых условиях, корабли десантной группировки пробивались к Корее.

Ветеран вспоминал, что для несения вахт на боевых постах приходилось даже привязываться.

Затем, после артподготовки и авиационных ударов, началась высадка десантов. Завязались кровопролитные бои, закончившиеся поражением и капитуляцией японских войск.

«Находка» подходила к порту Гензан в составе третьего эшелона десантных сил. Катер «морской охотник», патрулировавший район, сообщил, что неподалеку находятся якорные и плавучие мины. Командир приказал сбавить ход и выставил впередсмотрящих с биноклями. Принятые меры оправдались - через час была обнаружена плавающая мина, качающаяся на волнах. Ее, с третьего выстрела, уничтожили комендоры бакового орудия. На месте мины поднялся громадный столб воды, по судну гулко ухнул гидродинамический удар.

Судно вошло на рейд Гензана. Горел город и портовые сооружения, повсюду слышались выстрелы - десантники добивали недавших японцев. Командованием флота была поставлена задача по обследованию акватории порта и дна у причалов, где могли быть японские мины. Водолазы судна сразу приступили к работе, причем работали и в легководолазном снаряжении и, на глубоких участках, в «трехболтовках». К счастью, японцы не успели заминировать причальный фронт на глубине, и с работой справились обычные саперы. А авиационные донные мины американцев пришлось разминировать уже тральщикам и катерам «морским охотникам», используя глубинные бомбы.

Дальше «Находка» переходила из порта в порт (Юки, Расин, Сейсин), занимаясь своей опасной работой по обнаружению мин, обследованию и подъему поврежденных боевых кораблей.



Эта работа длилась еще несколько месяцев, после чего судно вернулось во Владивосток.

За участие в войне Анатолий Александрович был награжден медалью «За победу над Японией». Служба на флоте продолжалась до 1951 года. Затем была работа электромонтером в г. Свободный, женитьба, учеба в институте. И вся его дальнейшая жизнь была связана с энергетикой. Работать ветеран закончил только в 2012 году в возрасте 85 лет. Жив он и поныне - крепкая флотская закалка помогает в жизни.

Хождение в Ходейду

*Судьба твоя навек - твоя подлодка!
Ты это понял с давних пор
И белым кантом черная пилотка -
Твой самый модный головной убор.
Друзей хороших тебе лодка подарила
И ты, надеюсь, тоже другом стал
Для тех, с кем жизнь тебя на ней сводила,
Тем, кто тебя при встрече обнимал.
И должности меняя, и погоны,
Любовью к ней не гаснувшей горя,
На фото лодки ты, как на икону,
Молился перед выходом в моря.
И где бы с нею вы ни побывали,
Куда б ни заносило вас винтом,
Твои ладони борт ее ласкали
И ты шептался с ней от всех тайком.
Бывало, и тонули, и горели,
И задыхались вы на дне морском,
И лица уже мертвенно бледнели,
И в сердце разбухал горячий ком.
Казалось, для обоих все пропало -
Ржаветь металлоломом нам на дне,
Но лодка вопреки всему всплывала
Навстречу жизни, солнцу и весне!*



*Бежит твоя «старушка» в море ходко,
Кивая рубкой прыгнувшей волне:
Судьба твоя навек -ТВОЯ ПОДЛОДКА!
И лодок нет других дорожке мне...*

После многомесячных походов по Индийскому океану и Красному морю танкер «Владимир Колечицкий» бросил якорь на внешнем рейде северорейменского порта Ходейда. Судно в полной загрузке с его девятиметровой осадкой из-за мелководья просто не могло подойти к причалам. До самого города было не близко и он просматривался только в бинокль.

И это было очень хорошо, так как у нас уже имелся богатый негативный опыт близкого общения с арабскими и африканскими портовыми городами. Не далее как неделю назад мы заправлялись горючим на нефтяном терминале Адена и понесли изрядный моральный урон от мусульманских обычаев.

На набережной стояла мечеть, и с ее минарета каждое утро «в тот час, когда черную нитку можно отличить от белой» (примерно в четыре утра по судовому времени) через мощные японские динамики несли призывный клич муэдзина. Невыспавшийся экипаж реагировал вполне адекватно - из открытых иллюминаторов кают и кубриков неслись выражения, весьма далекие от парламентских.

А боцман, бравший уроки морской словесности у знаменитого капитана «Россоши» Михеича выдавал с палубы в сторону города многоэтажные сложносочиненные предложения и разнообразные речевые конструкции на базе слова «мать». Так вот два дня и развлекались.

Так что мы прибыли в Ходейду уже вполне морально подготовленными - с экипажем были проведены соответствующие политзанятия, в ходе которых нас (с большим сомнением в результатах) попытались убедить, что угнетенные мировым империализмом трудящиеся Ближнего Востока ужасно страдают под игом капитализма и буквально носят на руках советских людей, размазывая при этом рукавами слезы радости на глазах. Народ у нас был опытный, плавали не первый год и политотдельские агитки, рассчитанные на интеллект матросов-срочников из глухих деревень на нас давно уже не действовали.



Крейсер-вертолетоносец «Ленинград»

Кроме того, мы были кровно обижены на Северный Йемен- здешнее правительство подложило Союзу во время недавней операции по разминированию Красного моря грандиозную свинью, в виде запрещения базирования на берегу тяжелых вертолетов-тральщиков «Ми-

14 БТ», в то время когда английские «Си Стэллионы» с вертолетоносца «Инвинсибл» спокойно поднимались с берега с тяжелыми электромагнитными тралами. В результате наши тяжелые вертолеты, предназначенные для поиска и уничтожения магнитных мин с воздуха, простояли на палубе крейсера-вертолетоносца «Ленинград» почти всю операцию, лишь изредка вылетая с аэродрома Эль-Анад, а за все отдувались ребята из дивизиона морских тральщиков, буквально ходившие по минам два месяца. Логика этих действий была для нас совершенно непонятна, так как очистка Красного моря от мин была, в первую очередь, в интересах Северного Йемена. Наш танкер входил в состав этого отряда – обеспечивал тральщики водой, продуктами и горючим, работая круглые сутки, и эту ситуацию мы хорошо знали. Вот уж поистине, Восток- дело тонкое!

К борту подошел лоцманский катер с портовыми властями, кроме них на палубу ступили и двое военных в оливковой полевой форме и черных беретах. Экипаж собрали в столовой команды, и перед нами выступил молодой йеменский капитан по имени Махмуд, щедро увешанный кокардами, звездами и аксельбантами.

Он вполне сносно говорил по-русски, так как недавно окончил Ташкентское высшее военное общевойсковое училище. Из его горячей, по-восточному темпераментной речи явствовало, что Ходейда есть крупнейший порт Йемена и чуть ли не его промышленный центр, что в городе есть самый большой на побережье цементный завод и несколько крупных фабрик. Население Ходейды горячо любит советских людей и с нетерпением их ждет...

Тут в столовую заглянул второй военный, с типично рязан-



ской, круглой и основательно загорелой физиономией, к которой совершенно не шел черный берет. После захода в каюту капитана у него заметно покраснел нос, и подозрительно весело блестели голубые глаза.

Заговорщически нам подмигнув, он отослал Махмуда в капитанскую каюту, сам же, отрекомендовавшись полковником Соколовым, военным советником йеменской армии обратился к нам с весьма пространной речью, более напомилавшей целевой инструктаж.

Из его речи вытекало, что коллега Махмуд, как истинный патриот Йемена и дальний родственник президента Салеха, весьма основательно «подзагнул» насчет величия Ходейды, которая в действительности является большой дырой, что цементный завод занимается только расфасовкой китайского цемента в бумажные мешки, а две фабрики города производят исключительно газировку и мороженое, которое сами аборигены на дух не переносят.

Директор фабрики по - йеменски именуется «мудир» (не путать с русским приблизительным аналогом), друг - «садык», это рекомендуемое общепринятое обращение и упаси боже называть бедуина (при всей их внешней схожести) - бабуином. Бедуины - очень трудолюбивые люди, постоянно заняты тем, что кочуют из Северного Йемена в Южный и обратно, где их каждый раз регулярно переписывают и выдают денежное пособие от Саудовской Аравии. Тем и живут.

В городе введен комендантский час, по вечерам, бывает, постреливают, вот наемные полицейские с блокпоста ночью подстрелили машину с подвыпившими китайскими советниками. Тот было весело!

Население нас действительно ждет с великой радостью, однако исключительно из корыстных побуждений - торговцы из всех запасников вытащили всякий неликвидный хлам и взвинтили цены в магазинах и на базарах в три раза. При покупке обязательно надо яростно торговаться, изредка поминая аллаха, а то подумают, что ты их не уважаешь. При этом русскую ненормативную лексику желательно не применять, ибо торговцы ее вполне сносно понимают и очень обижаются, когда нехорошо поминают их маму. На Востоке это как - то, знаете ли, не принято.



Военные советники всех стран мирно живут в одном городке, ходят друг к другу в гости и дружат семьями, вполне приятные, между прочим, люди, хотя конечно и являются закоренелыми империалистами.



Вид на Ходейду

Утром следующего дня, половина экипажа, загрузившись в рабочий катер и спасательный бот, отправилась в город. Без приключений, конечно же, не обошлось. Единственный (из шести имеющихся на судне) работающий спасательный бот для начала сорвался со шлюпбалок, потом, по ходу дела, на нем сработала спринклерная система орошения, окатив нас всех забортной водой. В завершение, из-за судорожных манипуляций с реверсами, производимых небезызвестным четвертым помощником Витей «Манди» вдруг заглох мотор и через сальник гребного вала шустрым фонтанчиком пошла вода. Мы начали откачку ручной помпой, недобрым словом поминая баламута Витю. В это время бот понесло течением прямо на китайский сухогруз, стоящий на якоре, весь экипаж которого вывалил на палубу, выражая бурную радость гортанными воплями, разными национальными телодвижениями и маханием цитатниками. При этом из иллюминаторов машинного отделения нас приветствовали голыми желтыми задницами, которые, впрочем, по выразительности незначительно отличались от лиц, разве только отсутствием улыбок.

Однако радость наших желтолицых братьев была недолгой, мотористам удалось запустить движок и бот, парадным ходом пошел к причалу. «Манди», сидящий на корме у руля сделал китайцам приветственный жест (подняв вверх средний палец), после чего галдеж и махание цитатниками на палубе парохода заметно усилились.

Высадившись на пустынный причал, мы толпой пошли к автобусу нашей военной миссии. Поскучевший Витя проводил



нас горестным взглядом, он сидел уже месяц «без берега» в наказание за нигилизм и вольнодумство. Будучи художником судовой стенгазеты, он несанкционированно вставил



Сторожевой корабль «Летучий»

в нее свой рисунок, изображающий спящих в кубрике матросов. На местах соответствующих органов были изображены приличной величины выпуклости, а внизу красовалась подпись «И снится нам не рокот космодрома...». В принципе, Витя абсолютно не погрешил против истины, однако бедного замполита чуть не хватила кондрашка – дело было в Адене и на борт должно было прибыть с проверкой политическое начальство из штаба восьмой оперативной эскадры. То-то уж повеселились бы! С далеко идущими оргвыводами о моральном облике экипажа.

На причале никого не было видно, только из обложенного мешками с песком капонира с 37-мм зениткой доносился дружный храп доблестных защитников йеменского неба. Мы на цыпочках прошли мимо зенитчиков, которые безмятежно спали, обхватив руками автоматы, и сели в военный автобус, который доставил нас в центр города. Центр славного портового города Ходейды в то время представлял из себя нагромождение одно – и двухэтажных зданий, лавок, лавчонок и магазинчиков, заваленных всяким барахлом сингапурского и тайваньского производства. Поскольку в городе не было асфальта, все это было покрыто слоем мелкой песчаной пыли. Обращало на себя внимание обилие празднующихся мужчин, обвешанных оружием, и хаотичное по-восточному движение машин, мотоциклов и ишаков, которое никто не регулировал.

Среднестатистический представитель йеменского мужского поголовья, как правило, всегда одет весьма живописно, носит за кушаком (обязательно!) кривой кинжал «джамбию», а бедуины так и вовсе таскают на себе целый арсенал, начиная от музейных кремневых ружей, магазинных винтовок Ли-Энфильда (более известных у нас под названием «бур»), до автоматов Калашникова и американских М-16 включительно. Кое-кто дополнительно на-



вешивает на себя еще и американские «кольты» с солидным запасом патронов, а один бедуин так и вовсе ходил с ручным пулеметом Дегтярева на ремне и двумя круглыми запасными магазинами в подсумке. Идет себе эдакий «мачо», загребая пыль босыми ногами с порепанными пятками, грязная чалма набекрень, в рваной рубашке, каком-то подобии юбки – но весь увешан оружием и глядит на всех презрительно свысока, удивительно напоминая верблюда. Вот уж воистину, «с кем поведешься.....»

Долгожданных женщин мы так и не увидели, хотя изредка проскакивали какие – то бесполое существа в черных бесформенных хламидах с закрытыми лицами, основательно нагруженные разнообразной кладью. Так что взгляд ничего не радовало и слух не услаждало. Обращали на себя внимание и машины, как правило, английские грузовые «бедфорды», ярко раскрашенные, с «безразмерным» кузовом, забитым всяким хламом и лошадиными хвостами по углам. Причем лошадиные хвосты на шестах приделывались даже к мотоциклам.

Вся эта масса людей, лошадей, машин и верблюдов непрерывно и хаотично перемещалась с невероятным шумом и гамом, непривычным для наших ушей. За пару часов общения у нас уже болели головы, и очень хотелось домой.

Поговорив с двумя приличного вида арабами, сносно говорящими на русском, мы только направили было свои стопы в их лавку на соседнюю улицу, предвкушая покупку заветных белых штанов, почему-то пользовавшихся у нас в экипаже (да и в бригаде) большой популярностью, как возле нас остановилась легковая машина и товарищ, с неприметной славянской наружностью, вежливо, но весьма настоятельно не рекомендовал нам туда ходить. Нас явно «пасли» наши чекисты, надо полагать из лучших побуждений.

Время, между тем, катилось к полудню, жара сгущалась и мы вдруг стали замечать, что народу становится значительно меньше, да и лавчонки потихоньку закрываются. Аборигены как-то потихонечку стали пачками «отключаться» в тенечке. При этом они как коровы жевали какие-то листья, пускали зеленую пену, и на их сонных лицах читалось некое тихое блаженство. Оказывается, местные хлопцы активно потребляют листья «ката» - кустарника, обладающего слабым наркотическим дей-



ствием. Обычай, видите ли, у них такой!

Еще немного полюбовавшись на картину массового «улета» аборигенов, свидетельствующего о полной утрате коммерческих интересов к нашим персонам, экипаж с большой радостью загрузился в подошедший автобус и направился в порт.

Ситуация с зенитчиками повторилась в обратном порядке, доблестные бойцы все так же пребывали в состоянии нирваны. Только из-за бруствера показалась сонная физиономия с неизменной зеленой пеной на губах, и, обозрев нас абсолютно индифферентным бараньим взглядом, вновь исчезла, смачно всхрапнув на прощание.

Загрузившись в рабочий катер и наспех подремонтированный бот, мы кильватерной колонной неторопливо направилась к танкеру, попутно дружно поприветствовав китайских друзей жестом, описанным ранее, только выполненным синхронно двадцатью руками. Эффект был потрясающим! Интенсивность воплей на китайском языке сразу потянула децибел, эдак, на 80. Но что для друзей не сделаешь!

По правому борту открылась не совсем приятная для наших глаз картина-то что мы принимали раньше за обычный волнолом, оказалось колонной наших «зилков»-самосвалов, поставленных впритык и загнанных в воду по кузова. Их использовали в качестве волнолома, так как «садыки» просто поленились (или не умели) их ремонтировать. Да и, действительно, чего с ними возиться, когда из Союза новые машины пришлют! Только заикнись, что ты борешься за социализм.

Бот и катер медленно, с усилием выгребая против встречного ветра, двигались к месту якорной стоянки, куда уже подошли два сторожевика с нашей эскадры для сопровождения. Наши спасательные боты – это отдельная песня. Сделанные из стеклопластика они должны были обеспечить наше спасение, даже идя по горячей нефти, обильно поливая себя сверху забортной водой. Однако спринклерная система орошения в походах быстро «закисала» от морской соли, а движки кое-как работали. Так что, в случае прохождения по горячей нефти, был шанс красиво поджариться. А то, что бот не горючий – так ведь ежели сковородка и не горит, рыбе-то от этого не легче!

С большим удовольствием моряки наконец-то ступили на



родную палубу, знакомую до последней заклепки. Поздно вечером на корме подводили итоги, оказавшиеся неутешительными - хитрые «садыки» всучили нам высохшие косметички и всякого рода «арабские» сувениры, оказавшиеся дешевыми тайваньскими подделками. На следующий день желающих посетить Ходейду больше не было. Кроме того, рядом на якорь встало ливанское судно, груженное живыми баранами для паломников в Мекке и их непрерывное бляение и нестерпимый запах скотобазы отнюдь не способствовал хорошему настроению.

Общее уныние прервало появление баржи с фруктами и овощами, закупленными для нашей базы на Дахлаке. Сыграли аврал, быстро покидали все в трюм.

К вечеру танкер, в охранении сторожевых кораблей «Летучий» и «Ревностный», к общей нашей радости, снялся с якоря и вышел в Красное море. Капитан, передвинув рукоятку машинного телеграфа на «полный вперед», лаконично выразил общее мнение: «Ну, все! Сюда я больше не ездец!»

Пунктир рекомендованного курса на затертой штурманской рабочей карте упирался в знакомую до слез бухту Губбет-мус-Нефит, на остров Нокра.

Позади остались долгих одиннадцать месяцев рейса, впереди нас ожидали еще семь. Впереди был остров Маврикий, Сейшелы, архипелаг Диего-Гарсия, созерцание пингвинов и прочие прелести бродячей морской жизни. Это был самый длинный рейс в истории 31-й бригады. Но мы этого, к счастью, тогда еще не знали...

Военка или навигацкие науки...

Навигацкие науки

Имели место быть летняя сессия 5 курса и госэкзамен по «военке». Поскольку наша мединститутская кафедра именовалась «кафедрой военно-морской подготовки» то и экзамены, соответственно, были с морским уклоном (или креном), надо сказать довольно значительным.



Учитывая то прилежание, с которым мы изучали военные дисциплины, успешная сдача экзаменов на приличную оценку представлялась весьма сомнительной. Поэтому утро у дверей кафедры ВМП напоминало по психологическому накалу известную картину Сурикова «Утро стрелецкой казни» с тоскливым ожиданием неминуемой расплаты за все прошлые грехи. Однако наши военные руководители явились на экзекуцию бодрыми и веселыми, с шутками ввалились на кафедру и с ходу уселись за стол с красной скатертью. Народ настороженно притих - от бравых военных можно было ожидать чего угодно.

— Ну, и кто тут самый смелый? — зычно спросил начальник кафедры, круглолицый полковник медслужбы, кровожадно потирая руки.

Я тут же почувствовал увесистый толчок сзади и шепот Михалыча, нашего преподавателя по гражданской обороне:

— Не дрейфь, сынок! Пять минут позора - и ты уже лейтенант!

Отставник Михалыч, по его выражению «уволенный от службы в градусе полуполковника с мундиром, шпагой и пенсионом», разодетый по такому случаю в парадную, изрядно пахнущую нафталином морскую форму, побрякивая внушительным иконостасом наград, еще раз незаметно, но увесисто пихнул меня рукояткой кортика так, что я почти влетел в экзаменационную комнату. Следом таким же образом шустро появились еще два «добровольца».

Так, теперь строевым к столу, доклад, взять билет, «огласить номер», поворот через левое плечо и на место. Сел, отдышался.

Итак, что мы имеем? А имел я вопрос о Керченско-Феодосийской десантной операции 1942 года, организацию медицинского обеспечения соединения боевых кораблей в условиях автономного плавания, тактику поэтапной медицинской эвакуации раненых с поля боя при высадке десанта в масштабах батальона морской пехоты и, (тут сердце ухнуло) определение места корабля по двум и трем пеленгам и обозначение якорной стоянки. Математику я ненавидел с детства (надо сказать, что и она платила мне тем же) и последний вопрос, абсолютно простой для нормального человека, представлял для меня почти непреодолимую преграду.

Сверхускоренная штурманская подготовка, проведенная с нами



в объеме целых пяти (!) часов научила меня только уверенно отличать штурманскую линейку от логарифмической, дала общее представление о морских картах «меркаторской» проекции, и позволила уяснить, что слова «секстант» и «секс» не имеют общих корней.

Совершенно убитый, я поплелся к столу за картой, штурманской линейкой, компасом и остальными причиндалами. Все прочие вопросы меня не особенно волновали, в них я ориентировался относительно неплохо, но вот где и куда бросить якорь в порту Датч-Харбор на острове Уналашка из группы Алеутских островов - это была проблема. Только я сел за вычисления, только успел написать первые координаты и робко нанес на карту пеленги, как меня уже вызвали.

Бойко отбарабанив незнакомому подполковнику медслужбы ответы на первые три вопроса, я пересел к седому капитану первого ранга. От «капраза» уютно потягивало добрым коньячком и дорогим одеколоном. Благосклонно выслушав мое невнятное бормотание, он спокойно взял мои вычисления, ухмыльнулся и нарисовал маленький якорек... на вершине горы в пяти милях от уреза воды. Так оно выходило по моим расчетам.

— Н-н-да-а! — протянул «капраз» - это как я понимаю, ваше окончательное решение? Тянете на мировой рекорд, юноша. Ну, а если попробовать по логике?

Я ткнул карандашом на подходящие глубины в полумиле от берега на внешнем рейде рядом с фарватером. Угадал.

— Ладно, пойдет! Конечно ни хрена вы не знаете, но тройку поставлю! Какие из вас, прости господи, штурмана! «Железняки»! Песню помните — «Он шел на Одессу, а вышел к Херсону». Первый советский штурман! Я вот двадцать лет плаваю и то навигацию на троечку знаю. И еще совет, юноша - учите «навигацие» науки. Кто знает, может повезет и в море пойдете. Поверьте, непременно пригодится.

С общей «четверкой» и горящими от стыда ушами я вылетел из экзаменаторской. Вездесущий Михалыч хлопнул меня по плечу:

— Ну, что! Порядок? То-то же. Пять минут -и все! И нехрен было трястись!

Следом вдвоем вылетели сияющие сокурсники- сдали все. Вечером в общаге, разумеется, неслабо отметили. Такое событие!



Как в воду глядел седой «капраз» - шесть лет потом отдал я военному флоту. И науку навигацкую пришлось на ходу постигать, у штурманов на мостике учиться, как место определять и курс прокладывать. Так что в жизни все непременно пригодится, даже то о чем никогда и не подозреваешь...

«Конные водолазы»

После сессии мы сразу же должны были отправляться на военные сборы, на кафедре быстро распределили кого куда. Не служивших в армии ранее - отправили на боевые корабли и в морскую пехоту- «понюхать пороху и понять службу», а заодно и принять присягу, отслуживших срочную - на базы атомных подводных лодок и в морскую авиацию. Я, как старый и заслуженный воин, разумеется получил почетное направление на базу дизельных подводных лодок в бухту Малый Улисс, находившуюся в городе и считающуюся почти курортом.

Всем выдали арматурные карточки и направили во флотский экипаж в Моргородок-малость приодеться. Расторопные матросы-срочники во главе с мордастым мичманом быстро накидали нам «на выпуклый военно-морской глаз» по два комплекта морской формы (повседневной и рабочей) и по паре скукоженных, тяжеленных ботинок с засохшими сырмятными шнурками-«гадов». Все это добро с трудом влезло в вещмешок, бушлат и ботинки сиротливо притулились сверху. Так я из сухопутного сержанта запаса с ходу превратился в старшину первой статьи Тихоокеанского флота.

Весь вечер мы в общаге гладили и примеряли форму, пришивали погоны, натягивали белые чехлы на помятые бескозырки и тщетно пытались начистить до блеска заплесневелые башмаки. Наконец, поняв бесполезность попыток обретения нормального флотского облика, мы запили горе «Агдамом» и улеглись спать.

Утром у главного корпуса института собралась изрядная куча разномастно и мешковато одетых «военморов», среди которых светлыми пятнами выделялись пожеванные кителя офицеров с редчайшим для флота званием младших лейтенантов (некоторые парни успели на срочной окончить офицерские курсы), у многих из-под бескозырок и фуражек внушительно поблескивали очки, у



половины брюшко переваливалось через ремень, а трое вообще были с бородами.

На рослого Сережу Завгороднего не нашлось в экипаже ботинок сорок восьмого размера, и он нагло сверкал белыми кедами из-под широченных, но коротковатых суконных брюк, а громадная бескозырка, почти квадратной формы с уникальной выцветшей доисторической надписью на ленточке «Подводные силы ТОФ», держалась на голове исключительно за счет ушей. Все это зрелище удивительно напоминало банду матросов-анархистов времен гражданской войны.

В стороне, окидывая толпу «военных» ироничными взглядами, стояло с десятков невозмутимых и элегантно одетых флотских офицеров-«покупателей» с кораблей и частей.

Начальник кафедры, кое-как выстроив толпу новоявленных «мореманов» в некое подобие шеренги, окинул орлиным взглядом разнокалиберное и разноцветное воинство, тяжело вздохнул и зычно огласил вердикт:

– Ну, мля, и компания! Наш ответ мировому империализму – образцовая эскадрилья конных водолазов! Теперь-то мы янкесам точно всыпем – на что строй «военморов» ответил понимающим дружным ржанием. Начальник кафедры был свойский мужик – хирург из бывших подводников и шутил весьма своеобразно и, что главное, необидно.

В данном случае общая концепция о том, что советский военнослужащий должен одним своим внешним видом наводить ужас на потенциального противника, нами была вполне соблюдена. Слава флотскому экипажу!

– Р-разойдись! – и все «военные», громяхая ботинками, шустро разбежались к представителям своих частей.

В бригаду подплава мы ехали втроем – я, Слава Заливин и Толя Капитер. За нами на узике-«таблетке» приехал молодой старлей – начальник аптеки. Уже через полчаса перед нами открылись ворота базы, обнесенной по периметру металлическими противолодочными сетями – для нас снова начиналась военная жизнь.

Лев из дубовой рощи

Бригада подводных лодок еще с тридцатых годов распола-



галась в бухте Малый Улисс, имевшей по берегам густые дубовые заросли. Флотские остроловы, намекая на некоторую умственную неадекватность местного начальства называли Улисс «дубовой рощей флота», мол тут «все дубы и все шумят». Но лично я дубоватых подводников никогда не встречал и, наоборот, с тех пор преисполнился к ним величайшим уважением.

Нас радостно встретил начмед береговой базы, невысокий, аккуратненький и весь из себя интеллигентненький капитан медслужбы Захар Адольфович Лев. Несмотря на грозную фамилию, всегда вежливый и предупредительный, он был, что называется, «в авторитете» у всего местного водоплавающего люда, поскольку, ко всему прочему, еще имел и очень дефицитную кандидатскую степень по дерматовенерологии.

Специальность эта в сочетании с относительно удаленным расположением базы позволяла успешно, а главное конспиративно, помогать лицам старшего командного состава, «намотавшим на винт», пройти без отрыва от службы амбулаторный курс весьма специфического лечения с полной гарантией положительного результата.

Поэтому был он желанным гостем во всех начальственных кабинетах флота. Умный и практичный Лев радовался не зря - заполучив сразу трех врачей для дежурств и приемов, он мог спокойно заниматься своим любимым делом.

Он сразу раскидал нас дублерами врачей по подразделениям – Славу оставил в санчасти береговой базы, Толю определил на торпедно-техническую базу, меня - на подлодку. Питались мы в офицерской столовой, жили в санчасти. А приключения начались уже на второй день.

Первые уроки

Направившись для начала обследовать столовую, наша троица (абсолютно не похожая по внешнему виду на обычных матросов из-за животиков и намечавшихся двойных подбородков) вдруг натолкнулась на резво куда-то летящего жизнерадостного и румяного капитан-лейтенанта. Тот резко затормозил и удивленно на нас вытаращился. Мы, молча уставившись на него, на всякий случай вразнобой откозыряли.



– Откуда, бойцы ? Что уже из дома престарелых стали на флот призывать?

– Из «меда», тащущ кап-нант!

– А, студенты!

– Каплей резко остыл и, вполне нормальным языком, разъяснил нам, что нынче все находятся на политзанятиях, что в базе матросам и старшинам надлежит ходить в рабочей робе с боевым номером на кармане, что вместо «похабных» бескозырок у нас на головах должны быть нормальные пилотки, как у всех порядочных подводников, и что передвигаться безопаснее всего либо строем, либо тихонечко по боковой дороге. Не дай бог попасться на глаза адмиралу! Ныне он свирепствует. Не посмотрит что «партизаны»- в пыль сотрет! Матку вывернет!

Перспектива «выворачивания матки», несмотря на ее полную анатомическую и физиологическую абсурдность, серьезно нас озадачила.

Делать нечего, вернулись в санчасть, достали из вещмешков и погладили синюю, колом стоящую робу, взяли из баталерки старые черные пилотки. Встал вопрос с боевыми номерами. Общий принцип нумерации на подводных лодках и последовательность цифр была понятна – боевая часть или служба – отсек – боевой пост-смена. Но как быть нам?

– А хрен ли тут думать, господа военные !- сказал сообразительный Слава.

– Служба - «М» (медицинская), а далее цифрами цены на наши любимые напитки. Трафареты и краска в санчасти есть.

Мужик сказал - мужик сделал! Через час три бравых моряка в отглаженных чистых робах, черных пилотках набекрень и произвольными боевыми номерами на белых полосках на карманах уже топали начищенными «гадами» строем пеленга по боковой дороге в сторону столовой.

Старший мичман, зав.столовой, завидев нашу «нумерацию» икнул и закатился хохотом, вытирая слезы. Оценил - сразу видно понимающего человека. А как еще расценить наши номера М-2-87; М-3-62, М-4- 12?

Напомню, что в те далекие и романтические времена 2 рубля 87 копеек стоила обычная водка, 3.62-«Московская» и 4.12 – 45-градусная «Хмара» (с серым облачком на этикетке). Целую неде-



лю мы спокойно ходили по базе с этими номерами, пока однажды Лев, собрав нас вместе на занятия, пристально взглядевшись, не разоблачил нашу мистификацию и, деликатно кашлянув, настоятельно не порекомендовал эту гадость убрать. А мы ничего, даже привыкли.

«Политморсос»

Настал святой день для флота-политзанятия. В этот день все моряки в наглаженной «форме № 3» чинно садились за столы в ленкомнатах, выкладывали конспекты и готовились слушать что-либо из исторических решений партийных съездов. Политикоморальному состоянию («политморсосу») личного состава на флоте уделялось огромное внимание. Ты мог чего-то не знать по боевой подготовке, но уж фамилии членов политбюро – наизусть и «от зубов».

Капитан Лев, решительно отбраковав Славу и Толю за слишком «старый» вид (им катило за «тридцатник»), послал меня на политзанятия экипажа подлодки «Б-350», к которой я был приписан. Я срочно переоделся в новую «форму- 3» одного из больных, наспех нашёл старшинские погоны и почти бегом побежал в казарму. Успел вовремя. Сел в компанию со старшинами, которых уже успел узнать за несколько визитов на лодку. С удивлением увидел у них в руках книгу «На страже Родины», того же выпуска что и на моей срочной службе семь лет назад. Те же аляповатые картинки, на которых доблестный воин, держа в руке противотанковую гранату размером с добрую кастрюлю, бесстрашно атакует дюжину скособоченных и пылающих немецких танков. Какие уж тут патриотические чувства от таких комиксов.

Началось! В кубрик вошли несколько офицеров – лодочный замполит и пара лейтенантов из политотдела - проверяющих. Для начала проверили наличие конспектов, потом стали задавать разные дурацкие вопросы, от которых меня (прошедшего полный институтский курс марксистско-ленинской философии, политэкономии и истории КПСС), просто корежило. Мне, правда, задали вполне достойный вопрос об авианосцах 7-го флота США и тут я, вспомнив самопальный стишок семилетней давности, наизусть отбарабанил:



«Энтерпрайз»-«Тикондерога»,
«Орискани»-«Саратога»,
«Бон-омм-Ричард»и «Хэнкок»,
«Мидуэй» и «Китти-Хок»!

Знай наших! В ПВО тоже чему-то научились. Неважно, что «Тикондерога» – это крейсер УРО, главное в рифму. Сошло и так!

И тут подняли матроса Шуру Подопригору! Шура был, по современным понятиям, «полный тормоз», из полтавских хохлов, этаким гарный парубок, дитя сала, цибули и горилки. Бывший сельский механизатор, на лодке он был дизелистом, хотя в основном использовался боцманом для перемещения разных грузов в горизонтальной и вертикальной плоскости, поскольку обладал очень приличной мускулатурой и лошадиной работоспособностью. Когда Шура начинал соображать- он краснел (видать перегревался), и покрывался крупными каплями пота.

– Скажите, матрос Подопригора, кто наши враги? – с ходу оценив Шурин интеллект, задал простейший вопрос лейтенант-политотделец.

Шура «затормозил» и начал мучительно краснеть.

– Ну, вот же они, посмотрите на плакаты на стене – дрожащим голосом подсказал замполит указывая на стену, где висели плакаты, на которых были написаны государства-члены военных блоков НАТО, СЕАТО и прочих. Матросы тоже исподтишка показывали Шуру на плакаты.

Шура, просяя ликом, понятиливо кивнул и направился ...к портретам членов политбюро. Все замерли, не дыша, особенно замполит, у которого буквально отвисла челюсть. Даже члены политбюро, казалось, с ужасом смотрели со стены на матроса Шуру, как члены Учредительного собрания на матроса Железняка.

Шура остановился у портретов, внимательно на них посмотрел, вытер капли пота со лба и, выпав из ступора, выдавил:

– Не-а! Вроде как не они! И ткнул указующим перстом в сторону блока НАТО. Слава те, господи, допер...

Все облегченно вздохнули, а из замполита сразу как будто весь воздух вышел. Политзанятия быстренько свернули от греха подальше, офицеры ушли, оставив мичмана почитать нам книгу «На страже Родины». Читать, разумеется, никто ничего не стал, но поржали



над Шурой здорово!

Я рассказал ребятам, как у нас в институте вел занятия по партполитработе капитан первого ранга Борис Михайлович Байбородов, мы его звали БМБ. Монологи, достойные театра!

— Товарищи студенты! Политический смысл может быть заложен в любое произведение искусства. Главное, чтоб был базис и, товарищи, надстройка. Возьмем, к примеру обыкновенную частушку- «Как у Маньки, в ж. . . , гм-м, в общем кое- где, разорвалась клизма». Это и есть базис! И далее : «Ходит-бродит по Европе призрак коммунизма». А это уже, товарищи, и есть политическая надстройка!

— Или вот, товарищи, возьмем балет «Лебединое озеро». Скачут, значить, себе мирные белые лебеди у озера, как вдруг из-за кулис выскакивает буржуй в цилиндре и с атомной бомбой в руках! Вот это и есть империалистическая политика- помешать мирному сосуществованию.

Конечно, от таких лекций мы просто лежали на столах. Матросам, кстати, это тоже понравилось и все разошлись по кубрикам вполне довольными. «Политморсос» у личного состава ПЛ «Б-350» был в порядке.

На лодке

Дизель-электрическая подводная лодка 641-го проекта «Б-350», в экипаже которой я числился дублером начальника медслужбы, стояла в базе у второго пирса в ППР (планово-предупредительном ремонте). В тот день был сильный утренний туман, и она еле вырисовывалась в белом «молоке». По пирсу расхлябанной походкой разгуливал матрос с автоматом, усиленно изображая из себя бдительного часового. Через открытый люк для погрузки торпед матросы передавали внутрь ящики с консервами, сопровождая этот процесс приглушенными туманом матюками. Часовой вызвал мичмана, тот привел меня в рубку.

Первое знакомство с конструктивными особенностями подводных лодок оказалось не очень успешным- при спуске по скоб-трапу в центральный пост я довольно болезненно наткнулся кормовой частью на заботливо подставленную швабру. Кто ж его знал, что спускаться в ЦП надо не задницей вперед! Мы же этого на кафедре не проходили.



Отсмеявшись, стоявший внизу старпом рассказал байку про то, как на Камчатке, в Рыбачьем, инспектировали лодку высокие сухопутные чины из Главного политического управления. У них на глазах несколько матросов-срочников, шутки ради, проскочили в люк ЦП вниз головой, цепляясь носками «гадов» за скоб-трап. Один из полковников, приняв это за чистую монету, тоже рискнул и...был пойман внизу на заранее приготовленный матрас. Такие вот невинные шутки.

Во время скоростной экскурсионной пробежки по отсекам я несколько раз крепко приложился лбом к разного рода железякам, вляпался рукой в смазку на торпеде в носовом торпедном и насажал соляровых пятен на робу в дизельном отсеке. На меня обрушилась лавина всяческой информации про системы ГОН, ЛОХ и ДУК. Но самое страшное впечатление после торпед на меня произвел подводный галюн с его системами выравнивания давления.

А ежели его не выровнять- то, что ты туда под давлением направи, под еще большим давлением моментально вернется обратно. Представьте такую картину в домашнем санузле, и вы поймете, почему я так ни разу и не решился это заведение посетить. Больно уж сложно, мы лучше так, пешком постоим...

Вдобавок, старший матрос-дизелист, «годок», ехидная рожа из москвичей, намекая на мое сухопутное звание, назвал меня «старшиной первой гильдии», за что был сразу же произведен мной в «ефрейторы по адмиралтейству». Причем обе клички сразу же прижились.

Во избежание дальнейших недоразумений, а также для придания боевого духа, старпом послал меня на УТС (учебно-тренировочную станцию), попрактиковаться в борьбе за живучесть. Пришлось полдня вместе с молодыми матросами провести в отсеках старой подлодки, то туша «пожары», натянув на себя маску ИДА-59, то заделывая «пробоины». Правда попытка выпихнуть меня наружу через носовой торпедный аппарат закончилась неудачей. Ну не хотел я этого!

Через два дня мы ненадолго сходили в море, пару раз «нырнули», пробежали мерную милю, полигон размагничивания и вернулись в базу. На лодке мне не очень понравилось (я вылез из своей каюты только на обед, занимаясь «шибко секретным» газоанализатором ПГА-ДУ, образца 1958 года), но подводников я с тех пор



крепко зауважал. Не каждый способен вот так служить, словно в запаянной консервной банке, ничего не видя, кроме своего боевого поста. Кроме того, на лодку набилось множество офицеров-штабников, которым нужен был выход в море для «галочки» и которые торчали в каждом отсеке.

Когда мы проходили в бухту Улисс, старпом, сжалившись, вызвал меня наверх, для общего развития полюбоваться пейзажем. По правому борту стояли суда бригады вспомогательного флота: ледоколы «Пересвет», «Илья Муромец» и новенький красавец-танкер «Владимир Колечицкий» в шаровой окраске, с башнями зенитных автоматов на баковой надстройке. Он только что прибыл из Ленинграда, пройдя несколько тысяч миль.

Я с завистью посмотрел на них, отнюдь не предполагая, что через каких-то четыре года сам буду с палубы «Ильи Муромца» смотреть на проходящие в бухту лодки, а на «Колечицком» прослужу три года, пройдя многие тысячи миль в пространстве от моря Охотского до моря Средиземного.

Спустя две недели, мы сфотографировались с капитаном Львом у рубки-памятника погибшей в войну подлодки «Л-19» и с легким чувством грусти отбыли на той же «таблетке» в экипаж. Сдали форму и снова стали студентами, разъехавшись по стройотрядам. «Военка» кончилась, оставив в памяти только хорошие воспоминания, склонность к ношению тельняшек и ощущение причастности к флотским делам.

Долгое эхо Сухой Речки. Факты и загадки

Пролог

Приморье. Ранняя весна 1971 года. Я, в то время сержант, фельдшер 11 дивизиона 130-й зенитно-ракетной бригады ПВО, сижу на лавочке возле солдатской бани в деревне Сухая Речка и степенно беседую с дедом-кочегаром. Тот, уютно попыхивая махорочной самокруткой, негромким баском повествует «за жизнь». Меня, умиротворенного баней, уже начало клонить в сон, как вдруг я услышал невероятное.

— А знаш, сынок, ирадром-то наш американцы штурманули однажды, годе эдак в пятидесятом.

— Да ты что, дед, тут и войны-то не было. В Корее американ-



цы точно воевали, а чтобы на нас вот так взяли и налетели - такого и быть не может.

— Очень даже может. Тут ведь не всегда пусто, как сейчас, было. И до войны самолеты были, и в войну стояли и после. В войну сюда, говорят, даже бомбер американский сел, подбитый. Истребители-то на ирадроме винтовые были, да «кукурузники», а уж когда для реактивных маловат стал - тогда его и забросили. Так, иногда, вертушки летом летают с Нежинки да с Суходола. В мае и прилетят, сам увидишь.

— Дед, ты про налет-то расскажи - взмолился я. В детстве я перечитал массу книг по авиации и даже хотел поступать в летное училище, да здоровье не позволило. И модели строил, и все тетрадки самолетиками были изрисованы. Но про такое и не слышал!

— Да тут особо-то и рассказывать нечего. Это по осени было, в воскресенье. Наши не летали, на рыбалку вроде поехали. День хороший был, солнечный. Я в стайке возился. Слышу - рев какой-то, незнакомый, со свистом. Выглянул наружу - два самолета без винтов из-за сопки вынырнули - и на ирадром заходят. Потом как дали очередями, потом еще зашли и еще дали. А как улетели - сразу и пожар начался.

Говорили после, самолет один сгорел, да склад с горючим, трава еще на поле занялась. Тут такое потом началось! Начальство понаехало, разбирались долго, командира полка сняли. Хорошо, вроде никого не убило. Самолеты-то потом побитые с ирадрома убрали. Зенитчикам тоже попало, они там же стояли, где вы сейчас. И в той же казарме жили. Да и што они сделали бы. Пушки-то зачехленные стояли, тревоги не было.

А уж потом и до нас добрались. Всех порасспросили и наказали, чтоб много не болтали. Тогда с этим строго было, не то, что сейчас. Но ты все равно, не болтай про это.

— Ладно, дед, договорились.

Потом старшина построил взвод, и мы пошли обратно в дивизион. Но разговор с кочегаром не шел из головы. Служил я в дивизионе недавно, и на аэродроме бывал пару раз - погоняли на машине по громыхающим плитам «взлетки» и все.

Но я уже представлял, что вот из-за этих сопки вырвалась пара серебристых «Сейбров» (неприменно чтобы «Сейбров!»),



как они пикировали на стоянки, как град пуль из дюжины крупнокалиберных пулеметов обрушился на линейку самолетов и здания, как вспыхнул склад горючего и черный дым накрыл долину.

Надо сказать, что заброшенный аэродром был всего в полукилометре от нашей казармы, и мы часто там бродили, благо ходить в увольнение было особо некуда. Две деревушки-Перевозное и Сухая Речка, да станция Кедровая – вот, пожалуй, и вся цивилизация поблизости. Владивосток, по прямой был километрах в тридцати и в ясную погоду был хорошо виден.

Добирались мы туда редко – зимой на поезде, летом на рейсовом катере. Да и служба особо не располагала к поездкам – постоянные тревоги, беготня к пусковым установкам ракет комплекса С-125 и обратно, регламентные работы на технике, наряды, караулы...

Но теперь при каждом удобном случае я ходил на аэродром и искал следы того нападения. И ведь находил. Аэродром поверх укатанной щебенки был покрыт металлическими перфорированными полосами, уже изрядно поржавевшими. Но отверстия от крупнокалиберных пуль кое-где еще можно было различить. Особенно там, где стоянки были. На старом здании КДП с заколоченными окнами тоже были несколько заколоченных и заштукатуренных дырок.

Правда, дыры от пуль я видел и раньше, но мысль о том, что кто-то когда-то нападал на СССР, просто не приходила в голову. Японцы же в войну сюда не залетали. Правда один гидросамолет-биплан по дурости долетел до Владивостока и был сбит пулеметчиками танкера «Таганрог» на рейде Первой Речки. Камикадзе, наверное.

И окончательно я убедился в дедовой правоте, когда в дальнем углу взлетной полосы среди кучи разного хлама откопал облезлую дюралевую лопасть самолетного винта с английской надписью и боковой пробоиной от крупнокалиберной пули, да несколько маленьких дюралевых табличек с штампованным английским текстом. Прихватив с собой пару табличек, я вернулся в казарму. Таблички затолкал в свой альбом, где я рисовал по памяти разные самолеты и хранил в медпункте в нехитром тайничке под столом. На мою беду, медпункт облюбовал и наш капитан – особист, изредка сюда наезжавший.



Черт его принес и сегодня. Альбомчик мой, видать, он обнаружил сразу. Вечером меня вызвал к себе командир дивизиона, майор Маевский. В канцелярии, кроме него, сидели замполит, особист и командир стартовой батареи, в которой я числился командиром резервного расчета (помимо своей штатной должности фельдшера). Все они как-то странно на меня поглядывали. В руках командира был мой альбом, а у «особняка»-таблички.

— Ты хоть знаешь, что ты натворил?- с ходу начал командир.

— Никак нет- пролепетал я, мысленно прикидывая свои последние прегрешения.

— Да я, таких как ты, уже лет десять разыскиваю! Ты откуда эти самолеты знаешь, откуда срисовываешь? Почему у тебя в трех проекциях Як-28П с ракетами? Ты ж его видеть-то не мог, их у нас еще на аэродромах нет.

— Так я ж моделист, товарищ майор, с детства этим занимаюсь. И рисую по памяти, книг и журналов по авиации же здесь не выписывают. А «Як» этот в чешском модельном журнале видел.

— Ну ладно. В общем, месяц тебе сроку, оформишь командный пункт схемами самолетов. От нарядов и караулов пока свободен. Так, что тебе для этого надо?

— Краски ,тушь, кисточки ,картон, пленку полиэтиленовую, справочники.

— Замполит обеспечит .Справочники у секретчика будешь брать под роспись. За картоном на аэродром сбегашь - там самолетные ящики изнутри им обиты. У меня все. Теперь тобой капитан Королев займется, у него тоже есть пара вопросов.

Офицеры вышли. Остались мы вдвоем с особистом.

— Ты вот скажи, где таблички иностранные взял, чего по аэродрому шастаешь, чего там интересного-то такого есть?

Пришлось рассказать. Про деда, естественно, промолчал.

— Слушай, не копай ты эти дела. Они сейчас никому не нужны. Мало ли что тут было в ту войну. Тебе ж через три месяца на дембель идти. Уедешь и забудешь. Понял. А сейчас лучше матчасть изучай, скоро половину дивизиона в спецкомандировку заберут, пахать за двоих придется. И болтай поменьше...

— Есть!

— Ладно ,иди. А таблички я себе оставлю, от греха подаль-



ше.

Оставалось только последовать приказу. Но мыслишки-то проказливые в голове все равно вертелись. И дальнейшие события этому только способствовали. Как-то меня вызвали к заболевшему ребенку в один из домов Сухой Речки, стоявших поблизости от части. Дом был старинный, двухэтажный. Дал больной девчонке таблетки, рассказал бабке как их принимать, и собрался было уходить.

Но бабуля собрала на стол и уговорила попить чайку с вареньем. И разговор, как-то незаметно опять зашел про тот налет.

– Да, страху – то мы тогда натерпелись. Самолеты низко летят, ревут, стреляют, на аэродроме наши самолеты горят. Нам в крышу несколько раз попали – дом-то приметный. Ну, думали, война началась. А одной бабе в огород даже бомба упала, не взорвалась. Потом военные увезли. На аэродроме вроде кого-то ранило, хорошо дело в воскресенье было, а то бы поубивало всех.

– А вы не помните, как самолеты ихние выглядели?

– Серебристые какие-то, крылья крестом и на концах вроде поплавки.

Так, уже ясно, что не «Сейбры»-у тех крыло стреловидное.

– Ну а наши-то какие были?

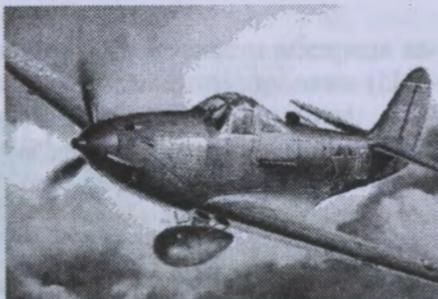
– Да я в них особо не разбираюсь, они ж только несколько дней как прилетели на учения. Вроде с Воздвиженки или с Камень-Рыболова, точно не помню. Летчик, что у нас на квартире стоял, говорил, что это «кобры» американские. Да пару раз их видела близко, зеленые, на трех колесиках и дверки сбоку, вроде как на легковушках. А так летали у нас разные, и «кукурузники» были и большие, на двух моторах.

Теперь меня осенило. Попрощался с бабушкой и пошел в дивизион, по дороге обдумывая услышанное. Сомневаться не приходилось. И налет реально был, и наших побили. А самолеты эти, скорее всего, были или «Аэрокобры» или «Кингкобры», видимо с ленд-лизовских времен оставшиеся.

И лопасть и таблички на свалке, видать, со сгоревших самолетов, остальное в металлолом сдали или закопали где-нибудь. А американцы – это или «Шутинг Стары» или что-то еще, вроде «Тандерджетов» или «Старфайров». Это у них баки были на концах крыльев.



А дальше события закрутились так, что было уже не до исторических изысков. Командный пункт я весь завесил схемами и рисунками самолетов за две недели, потом у нас (как особист и сказал) забрали несколько офицеров и половину солдат. По слухам - в Египет, Асуанскую плотину защищать. Крутиться приходилось в режиме «через день на ремень». Долгожданные вертолеты тоже прилетели, ожил старый аэродром. А потом и долгожданный дембель настал. Потом учеба, работа, флот...И все забылось на долгое время. Дела, работа, семья...



Истребитель «Аэрокобра»

А вспомнилось в начале девяностых, когда прочитал в журнале «Авиация и время» статью про «холодную войну» на Дальнем Востоке. И уж когда у меня появился Интернет, я от души там покопался и нашел много чего интересного, неоднозначного и загадочного. Оказывается, не одного меня волновала проблема этого, заброшенного в приморском захолустье, аэродрома. И что события того октябрьского дня имели большой резонанс, изменивший весь ход Корейской войны.

Просеяв в сети многочисленные повторы и одинаковые трактовки событий, я взял на себя смелость привести в систему (в первую очередь для себя) те данные, которые (опять же, на мой взгляд) заслуживают внимания.

Разумеется, в архивах ВВС и ТОФ мне копаться никто не даст, да и не всем это надо знать в мельчайших подробностях. Пусть уж военные историки копают. А вот чтобы люди помнили об этих событиях – ради этого, наверное, стоило поработать.

О ситуации в небе Дальнего Востока

В то время уже всюю шла «холодная война» в воздухе, начавшаяся в 1945 году и шедшая на всем протяжении границ нашей страны с переменным успехом.



Кабельные суда «Красноармеец» и «Пластун»

Не был исключением и наш Дальний Восток.

Американские летчики, видимо помня о союзнических отношениях, часто летали над кораблями и базами Тихоокеанского флота. С момента капитуляции Японии и до конца 1950 г. было зафиксировано 46 инцидентов с участием 63 американских самолетов разных типов. Иногда зенитчики открывали заградительный огонь и в воздух поднимались истребители. Первый воздушный бой произошел в 1945 г. над территорией Кореи, когда четверка наших «Аэрокобр» перехватила американский бомбардировщик В-29 и, обстреляв его, посадила на аэродром Хамхын, где в то время базировалась советская авиация, недавно закончившая войну с Японией.

Постепенно, с изменением внешней политики, случайные полеты превратились в систематические разведывательные, и воздушная война разгорелась не на шутку, достигнув своего апогея в 50-е годы.

Так в мае 1950 над чукотским аэродромом Узьлькаль разгорелся воздушный бой между американскими «Мустангами» F-51 и советскими Ла-11, в результате которого летчик капитан С. Ефремов подбил одного «Мустанга», но и сам, получив повреждения, еле дотянул до аэродрома.

В июне 1950г. в международных водах боевые корабли Южной Кореи обстреляли кабельное судно «Пластун» Тихоокеанского флота, смертельно ранив командира, капитан-лейтенанта Колесникова и ранив еще нескольких моряков. Моряки «Пластуна», открыв ответный огонь из 45-мм пушки и пулемета ДШК,



заставили корейские корабли отойти.

Выписка из акта расследования обстоятельств обстрела кабельного судна «Пластун» в районе Корейского пролива (Центральный Военно-Морской Архив Российской Федерации):

«23 июня 1950 г. в 16.30 кабельное судно «Пластун» вышло из Владивостока в Порт-Артур, имея на борту двенадцать пассажиров и груз (имущество связи и лес). Курсы корабля располагались вне территориальных вод сопредельных государств. В 20.47 25 июня с кабельного судна в широте 35 градусов 25 минут 2 [секунды], долготе 129 градусов 41 минута 0 [секунд] были обнаружены огни неопознанного корабля, приближающегося со стороны корейского берега. В 21.30 неопознанный корабль приблизился к кабельному судну «Пластун» на дистанцию 1 — 2 кабельтова, начал освещать корабль и потребовал его остановки. В 21.45... со стороны корейского побережья обнаружены огни еще трех неопознанных кораблей, которые приблизились на дистанцию 10 — 15 кабельтовых и следовали в кильватер кабельному судну «Пластун». В 00.15 26 июня корабли сблизились на дистанцию 10 кабельтовых, один из них зашел на левый борт и с дистанции около 5 кабельтовых произвел по кабельному судну три выстрела из среднекалиберного орудия. Снаряды прошли над кораблем. По первому выстрелу на «Пластуне» была сыграна боевая тревога. По приказанию командира корабля в адрес оперативного дежурного флота была передана кодограмма об обстреле судна. Одновременно командир корабля приказал сигнальщику передать на ведущий огонь корабль о принадлежности своего судна и наличия на борту пассажиров. В 00.30 в ответ на вызов корабль, имеющий на борту номер 701, открыл огонь, сблизившись к этому времени на 100–200 метров. Снаряды падали вокруг судна, было отмечено несколько попаданий. Два других корабля дали несколько очередей из крупнокалиберных пулеметов. Судно ответного огня не открывало. Приблизительно в 01.15 один из снарядов разорвался на мостике, осколками был смертельно ранен командир корабля капитан-лейтенант Колесников и ранены помощник командира лейтенант Ковалев, рулевой и сигнальщик. Командование кораблем принял раненый помощник командира корабля лейтенант Ковалев и приказал дать полный ход. Расчет 45-мм орудия правого борта открыл огонь по кораблю № 701. Личный состав [109]



судна наблюдал попадание нескольких снарядов в корабль № 701, после чего он прекратил огонь и резко ушел в сторону. В 01.21 помощник командира корабля приказал лечь на обратный курс. В 01.50 корабли скрылись из видимости кабельного судна. На рассвете корабли прекратили преследование и скрылись в направлении корейского берега. Всего по кабельному судну было выпущено более 60 снарядов, а с судна по кораблю № 701 было выпущено двенадцать 45-мм снарядов и израсходовано около 180 патронов ДШК. В результате обстрела кабельного судна было убито три человека: командир капитан-лейтенант Колесников Филипп Васильевич, старшина трюмной команды старшина 2-й статьи Еремеев Константин Семенович и матрос Туркин Валентин Александрович. Тяжело ранены четыре и легко ранены девять человек. В результате обстрела судну нанесены повреждения борта, надстроек, корабельного имущества, грузов и вещам личного состава. ЦВМА. Ф. 2. Оп. 030504. Д. 1068. Л. 2-6.

4 сентября 1950 г. в районе Порт-Артура был сбит самолет – разведчик ВВС ТОФ А-20Ж «Бостон», вылетевший для наблюдения за американским эсминцем, подошедшим на 26 км к порту Дальний. На подходе к цели разведчик и два истребителя сопровождения были атакованы 11 американскими истребителями. «Бостон» загорелся и упал в море, экипаж ст. лейтенанта К. Карпаева погиб».

Выписка из архивного документа об обстоятельствах гибели советского экипажа самолета А-20ж:

«4 сентября 1950 г. в 26 км к юго-востоку от порта Дальний обнаружен неопознанный эсминец, следовавший курсом 280 градусов. Для разведки эсминца был послан самолет А-20ж [«Бостон»] в сопровождении двух истребителей. Командирам самолетов было дано указание ближе 15 км к эсминцу не подходить. ... Самолет А-20ж сделал разворот вправо на эсминец и на подходе к эсминцу был атакован одиннадцатью американскими истребителями типа двойной «Мустанг» или «Лайтнинг». В 12 часов 44 мин. горящий самолет А-20ж упал в море на расстоянии 8 км южнее острова Хайян-дао. Экипаж самолета — старший лейтенант Карпаев Константин Павлович, лейтенант Мишин Геннадий Васильевич и младший сержант Макагонов Александр Афанасьевич — погиб».



ЦВМА. Ф. 14. Оп. 52сс. Д. 254. Л. 181.

В тот день, совершавший патрулирование района эсминец ВМС США «Херберт Томас» зафиксировал на радаре движение неопознанного самолета, летевшего со стороны советской базы. Об этом было сообщено на авианосец «Вэлли Фордж». Звону «корсаров» была дана команда на перехват неизвестного самолета, который летел на высоте 4 тысяч метров со скоростью 325 км/час, курсом 160 градусов. Самолеты ВВС США, разделившись на две группы, через 6 минут приступили к перехвату, взяв его в кольцо. Увидев истребители, неизвестный самолет, по утверждению американцев, увеличил скорость и со снижением стал уходить на восток в сторону Кореи, а не на запад в направлении Китая. Командир звена перехватчиков лейтенант Ричард Д.Е. Даунс пролетая над самолетом сообщил, что нарушителем является двухмоторный бомбардировщик с красными звездами на крыльях. В это время экипаж советского самолета (опять таки, по утверждению американцев) открыл огонь по перехватчикам. Получив разрешение с базы на открытие ответного огня, командир звена выполнил команду, однако промахнулся. Следом за ним стрелял его ведомый и подбил советский самолет, который загорелся и вошел в штопор. Останки летчика лейтенанта Геннадия Мишина были возвращены на родину в 1956 году. О судьбе двух других членов экипажа до сих пор ничего не известно (из материалов американско-русской комиссии по установлению судеб военнослужащих и пропавших без вести.)

Так что совсем неудивительно, что наши войска и флот на Дальнем Востоке находились в состоянии постоянного напряжения и повышенной боевой готовности. Производились передислокации частей и соединений, усиливались части вдоль границы. Но особой тревоги не было, война шла (как казалось) еще далеко.

В этих условиях командование 54-й воздушной армии приняло решение о проведении учений и временной передислокации 821-й иап 190-й иад на полевой аэродром авиации ТОФ «Сухая Речка», находившийся возле бухты Перевозной Хасанского района на расстоянии 165км от Владивостока (по железной дороге) и 31км (по Амурскому заливу). До корейской границы-100км.



Аэродром был построен в 30-е годы, имел грунтовую ВПП, усиленную металлическими перфорированными плитами. Такие комплекты плит в войну поставлялись в СССР по ленд-лизу.

Полк перелетел из постоянного места дислокации – аэродрома Вознесенское (возле Камень-Рыболова) всеми тремя эскадрильями. На вооружении полка стояли самолеты Р-63 «Кингкобра» американского производства, поставленные по ленд-лизу и, к тому времени, уже изрядно устаревшие и поизрасходовавшие свой моторесурс. Реактивной авиации на Дальнем Востоке еще не было, направление считалось второстепенным..

Личный состав, рассредоточив самолеты поэскадрильно в линейку вдоль ВПП, начал обустривать нехитрый полевой быт, разбивать палатки. 1-я эскадрилья была назначена на дежурство. Офицеры штаба дивизии, руководившие передислокацией, убыли в расположение дивизии – п.Хороль. Командир 821-го полка полковник В.И.Савельев находился в Ново-Сысоевке в штабе 54-й воздушной армии для отработки задач по предстоящим учениям. Вместо него руководили зам. командира подполковник Н.С. Виноградов и начальник штаба подполковник Степанец.

День 8 октября 1950г. был воскресным и солнечным, летчики отдыхали- учения должны были начаться в понедельник. В готовности находилось только дежурное звено.

В 16.17 по местному времени со стороны Владивостока на небольшой высоте появилась пара самолетов необычных очертаний. Они неожиданно снизились и открыли пулеметный огонь по стоянкам самолетов. Несколько самолетов загорелось. Потом, сделав боевой разворот, самолеты еще раз обстреляли аэродром и улетели в южном направлении.

Весь налет длился считанные минуты, но последствия его еще долгие годы ощущались в советско-американских отношениях и серьезно отразились на ходе Корейской войны. Так что же произошло на аэродроме в тот день?

Рассказывают очевидцы

И тут в небе со стороны Владивостока появилась парочка каких-то самолетов на небольшой высоте. Под плоскостями что-то похожее на поплавки. Заспорили, что это за тип самолетов,



приняв их за свои — морской авиации. Но тут парочка снизилась и, пролетев вдоль стоянки почти на бреющем, открыла огонь. Несколько самолетов загорелось. Заход повторили. Летчики дежурного звена попытались запустить двигатели, но, не получив никаких команд и заметив, что парочка делает очередной заход уже по их стоянке, покинули кабины и залегли на земле. Но их стоянку обстреливать не стали, видимо, закончился боекомплект, парочка только пролетела на бреющем и ушла в южном направлении. Загоревшиеся самолеты потушили. Некоторые из них потом удалось отремонтировать, но около десятка пришлось списать. Что же было? Американская разведка накануне получила данные о размещении советских самолетов вблизи границы с Кореей. Предположили, что полк готовится вступить в боевые действия на северокорейской стороне, и решили воспрепятствовать этому? В Хороле о случившемся узнали почти сразу — подобные слухи распространяются особенно быстро. Но так же быстро все успокоилось, узнав, что никто из людей не пострадал. Командование нашей дивизии ответственности не несло — полк на этот период вышел из состава дивизии. Не предъявили претензий и к командиру полка — его не было в момент ЧП на Сухой Речке...

В общем, основную вину возложили на начальника штаба подполковника Степанца и попытались обвинить в трусости командира дежурной эскадрильи, а также — дежурного звена. Делом занялась военная прокуратура. В итоге начальника штаба осудили за то, что он, в нарушение инструкций, разрешил поэскадрильное размещение самолетов на стоянках, и за то, что не организовал сразу после перелета связь с ПВО Владивостока. А вот обвинение в бездействии при налете с него сняли — сумел доказать, опираясь на опыт войны, что давать команду на взлет истребителей при штурмовке аэродрома противника — значит, обрекать экипажи под неминуемое уничтожение при взлете. И точно — Степанец при атаке находился на развернутом полевым пункте управления, держал в руках микрофон, но не считал разумным давать команду дежурному звену. А командиров дежурной эскадрильи в трусости обвинить не смогли: команды на запуск двигателей и взлет они не получали, оставаться в кабинах было бессмысленно. Кстати, меня следовательно привлекал в качестве эксперта. Он поставил передо мной вопрос, нельзя ли было с земли сбить атакующие



самолеты оружием истребителей. Пришлось разъяснить, что на истребителях оружие закреплено неподвижно, и если бы летчики дежурного звена открыли огонь, то поразили бы только свои самолеты на другой стороне аэродрома (полковник Л. Манзон, в то время инженер 190-й ИАД).

Из интервью с полковником В.Н.Забелиным, в то время летчиком 821 ИАП:

«Конец 1950 года. В Корею уже полыхала война. У нас стали проводить учения с перебазированием частей на полевые аэродромы. 821-й полк проводил учение с перебазированием авиации и наземного обеспечения. Полк перебазировался, расставили все три эскадрильи по стоянкам, а 8 октября прилетели два «Шутинга», и нанесли удар по стоянкам. Официальные отчеты и то, что я видел, несколько расходятся. Считается, что один самолет взорвался, и еще шесть самолетов было сильно повреждено. На самом деле было повреждено более двадцати самолетов, а в полку по штату всего сорок самолетов должно быть. В официальных документах: они сделали один заход, и ушли. А на самом деле они сделали два захода. Расстреляли самолеты «Кингкобры», стоящие по линейке. Вот такая ситуация. И никаких «МиГов» там не было. Американцы самолеты своего производства расстреляли.

— Так это была провокация, или они перепутали?

— Не перепутали. Это была чистейшая провокация. Они прекрасно знали, куда летят. Пролетели сто километров от нашей границы с Кореей. Они всё прекрасно знали. Это придумали, что молодые летчики заблудились, и прочее, ерунда. — А жертвы были? Про жертвы я не помню. Убитых, во всяком случае, не было.

Один из жителей поселка Перевозное, бывший тогда еще школьником, в интервью газете «Правда Приморья», сообщал: «Уже вечерело, когда в небе над поселком появились американские истребители. Они стремительно прошли над школой, обстреляв ее из крупнокалиберных пулеметов. Самолеты летел так низко, что были видны не только их опознавательные знаки, но и ухмыляющиеся лица пилотов. Слава богу, обошлось без жертв. Никаких бомб не было. Несколько пуль попало в деревянный забор, за которым мы находились, а одна стрелянная еще горячая гильза угодила в корову, которая паслась на школьном стадионе.



Наверное, понятна реакция наших летчиков и командования на такую провокацию. Крайние были найдены быстро - командир 821-го авиаполка и его заместитель отданы под трибунал и были понижены в должности. За «слабое воспитание личного состава полка».

Советское правительство по дипломатическим каналам тоже резко отреагировало на провокационный налет.

Запись беседы первого заместителя министра иностранных дел СССР А.А. Громыко с советником-посланником посольства США в СССР У. Барбуром по поводу обстрела 8 октября 1950 г. советского аэродрома в Приморье американскими самолетами:

07.10.1950

Документ №89. Секретно

Сегодня, 9 октября, вызвал посланника-советника посольства США в Москве У. Барбура (посол Кэрк, по заявлению посольства, был болен) по вопросу обстрела советского аэродрома в Приморье американскими самолетами 8 октября и передал ему ноту по этому вопросу. Барбур выразил пожелание послушать содержание ноты. Я прочел ноту, переводя ее с русского на английский. Послушав содержание ноты, Барбур заявил, что он не может ее принять, так как с этим вопросом необходимо обращаться в Организацию Объединенных Наций, поскольку в районе Кореи действуют вооруженные силы Объединенных Наций. Я указал на абсолютную необоснованность доводов Барбура. Я подчеркнул, что в ноте советского правительства речь идет о провокационном обстреле советского аэродрома самолетами военно-воздушных сил США, а не какими-то иными самолетами.

Барбур вновь повторил, что он имеет поручение не принимать таких протестов, так как в Корее действуют только силы Объединенных Наций. Я тут же заметил, что заявление Барбура можно понять и так, что ему известно о том, что упомянутые в ноте американские самолеты совершили налет на советский аэродром с территории Кореи, поскольку он ссылается на вооруженные силы, действующие в Корее. Барбур ответил, что он этого точно не знает, но предполагает, что самолеты могли прибыть с территории Кореи. Я вновь указал на совершенную беспочвенность аргументации Барбура и его отказа принять ноту и заявил,



что ответственность за подобные провокационные действия должны нести американские военные власти, находящиеся под контролем правительства США.

На этом беседа закончилась.

Присутствовал референт Отдела США т. Васильев.

Заместитель министра иностранных дел Союза ССР А. ГРОМЬКО.

Приложение 1.

НОТА СОВЕТСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРАВИТЕЛЬСТВУ США

9 октября 1950 года

Зачитана и передана А.А. Громько Советнику-посланнику Посольства США в Москве Барбуру 9 октября 1950 года.

Ввиду отказа Барбура принять ноту, она была тогда же направлена в Посольство США

Правительство Союза ССР считает необходимым заявить Правительству Соединенных Штатов Америки следующее.

8 октября в 16 час. 17 мин. по местному времени два истребителя военно-воздушных сил США типа «Шутинг-Стар» (F-80) грубо нарушили государственную границу СССР и, подойдя на бреющем полете к советскому аэродрому, расположенному на берегу моря, в районе Сухая Речка в 100 километрах от советско-корейской границы, обстреляли аэродром из пулеметов. В результате обстрела аэродромному имуществу нанесен ущерб.

В связи с этими провокационными действиями американских военно-воздушных сил, выразившимися в грубом нарушении американскими военными самолетами государственной границы СССР и в обстреле советского аэродрома, Советское Правительство заявляет Правительству Соединенных Штатов решительный протест.

Советское Правительство настаивает на строгом наказании лиц, ответственных за нападение на советский аэродром и ожидает от Правительства США заверения, что им будут приняты необходимые меры к недопущению впредь подобных провокационных действий.

Советское Правительство считает необходимым заявить, что ответственность за последствия подобных действий со стороны авиации США ложится всецело на Правительство Соединен-



ных Штатов Америки.

АВП РФ. Ф. 07. Оп. 23. П. 32. Д. 27. Л. 54—56. Копия.

Изложение беседы и текст ноты опубликованы в сб.: Внешняя политика Советского Союза. 1950. М., 1953. С. 220—221.

Приложение 2

ТЕЛЕГРАММА ПОСЛА США В СССР А. КЭРКА ГОСУДАРСТВЕННОМУ СЕКРЕТАРЮ США

Москва, 10 октября 1950 г.

Срочно

845. Передается текст сообщения, опубликованного в сегодняшних газетах, о советской ноте по вопросу о якобы имевшем место обстреле советского аэродрома⁵.

КЭРК

FRUS. 1950. Vol. IV. P. 1260—1261, а также: Vol. VII. PP. 920—921.

Приложение 3

ПРАВИТЕЛЬСТВО США ПРИЗНАЛО ВИНОВНОСТЬ АМЕРИКАНСКИХ ЛЕТЧИКОВ В ОБСТРЕЛЕ СОВЕТСКОГО АЭРОДРОМА

(Сообщение для печати)

НЬЮ-ЙОРК, 19 октября (ТАСС). В связи с протестом советского правительства правительству США, заявленным в ноте от 9 октября 1950 года, по поводу обстрела двумя истребителями военно-воздушных сил США советского аэродрома на Дальнем Востоке, правительство США направило 19 октября письмо Генеральному секретарю ООН. В этом письме признается, что «8 октября два американских реактивных самолета совершили нападение на аэродром в районе Сухая Речка». В письме указывается, что нападение американских военных самолетов на советский аэродром явилось «результатом аэронавигационной ошибки и плохого расчета» и сообщается, что «командир данного авиационного соединения смещен и предпринимаются соответствующие меры в целях наложения дисциплинарного взыскания на двух виновных в этом летчиков».

В письме далее говорится, что «правительство США желает публично выразить сожаление по поводу того, что американские



вооруженные силы оказались замешанными в этом нарушении советской границы», и сообщается, что правительство США «готово предоставить средства для возмещения любого ущерба, нанесенного советской собственности».

АВП РФ. Ф. 0129. Оп. 34. П. 56. Д. 231. Л. 82.

Опубл. Известия. 1950. 21 окт.

Следует отметить, что с самого начала Корейской войны, командуя американскими войсками генерал Макартур просил разрешения президента США разрешения на атаку китайской территории или «горячее преследование» (боевые действия в воздушном пространстве КНР в пределах 2-3 минут полетного времени) самолетов противника. В просьбе было отказано, но тем не менее американцы уже 27.08.1950г атаковали китайский аэродром в г. Аньдун и повторили бомбардировку 22.09.1950г. И рейды на китайскую территорию продолжались, хотя официально они были разрешены только в начале ноября.

В ответ на резкий дипломатический протест Советского союза и приведение в боевую готовность войск Дальневосточного округа и Тихоокеанского флота Госдепартамент США через 11 дней принес официальные извинения и заявил о готовности выплатить необходимую компенсацию. Кроме того был смещен со своего поста командир авиагруппы и отданы под суд оба американских летчика. На этом обе стороны посчитали инцидент дипломатически исчерпанным. Но только на первый взгляд.

Разумеется, нападение в мирное время на военный аэродром великой державы не могло оставаться без последствий. И они не заставили себя ждать. Уже в октябре в Приморье было ведено боевое дежурство в авиаполках, чего не было со времен окончания войны. Дежурные звенья находились в «готовности №1», эскадрильи - в «готовности №2». Летчики сидели в кабинах или находились возле самолетов от зари до зари. У всех зрело ощущение скорого вступления в войну. Началось срочное переучивание летного состава дальневосточных истребительных авиаполков с поршневого авиации на реактивную. По мере готовности, наши летчики пополняли авиационную группировку, воюющую в Корее.

Изменения сразу коснулись и хода Корейской войны в це-



*Истребители-бомбардировщики
«Шутинг Стар»*

лом. Был срочно создан 64-авиационный корпус под командованием генерала И.Белова, укомплектованный самыми современными в тот период реактивными истребителями МиГ-15. 303-я дивизия ПВО, под командованием генерала Лобова, была передислоцирована из Подмосквья в Корею. В бои

с американцами, англичанами, австралийцами представлявшими авиацию ООН, вступили непосредственно советские летчики, многие из которых имели опыт Отечественной войны. В числе их был и трижды Герой Советского Союза Н.Кожедуб. Наши самолеты имели китайские и корейские опознавательные знаки и базировались на приграничные китайские аэродромы, пилоты носили китайскую форму без знаков различия.

Бои в воздухе с обеих сторон носили ожесточенный характер - никто не хотел уступать. Так, по сути, гражданская война в Корее трансформировалась в крупную локальную войну, в которую были втянуты более 50 стран.

Взгляд с американской стороны. Версия пилотов

Непосредственный участник атаки - американский летчик Олтон Квонбек в статье «Моя короткая война с Россией», опубликованной в газете «Вашингтон пост» 4 марта 1990 г, утверждал, что нападение на аэродром было следствием навигационной ошибки. Низкие облака и неожиданно сильный ветер явились причиной того, что самолеты снесло к северо-востоку, и, что именно поэтому они, вместо планируемого удара по аэродрому Чхонджин, по ошибке штурмовали Сухую Речку.

«С середины сентября советские метеорологические данные были засекречены, что лишило нас сведений о погоде на Дальнем Востоке. Опознавательных знаков на земле не было видно, радионавигации не существовало. Расчеты делались только исходя из направления и силы ветра, и время полета до цели определяло



необходимость снижения. Полет проходил над облаками на высоте 11 тыс. метров. Я не знал точно, где мы... Снизившись до 3 тыс. м через просвет в облаках я увидел, что мы находимся над рекой в долине, окруженной горами... По пыльной дороге на запад шел грузовик. Мы решили догнать его, и вышли на аэродром. Это было похоже на аэродром Чхонджин, который мы видели на крупномасштабной карте радионавигации, фотографий и деталей карт объектов не было. На аэродроме стояло много самолетов - мечта любого военного летчика. В два ряда были выстроены около 20 самолетов типа «Р-39» и «Р-63»... На темно-зеленых фюзеляжах были большие красные звезды с белым ободком. Времени для принятия решений почти не было, топливо тоже было на исходе... Я зашел слева, выпустил несколько очередей, мой напарник Аллен Дифендорф, делал как я».

Убедившись, что цель поражена и стоящие на аэродроме самолеты загорелись, американцы развернулись и улетели. На отходе от цели они взяли курс к базе и неожиданно увидели остров рядом с побережьем. «Ничего себе, - подумал я, - рядом с Чхонджином нет острова»; - вспоминает летчик.

Немного обеспокоившись и сверившись с картой, американцы решили, что они нанесли удар по другому северокорейскому аэродрому. «Советские радары, должно быть, запеленговали нас на расстоянии около 100 миль от границы, следив за нашим снижением, они, вероятно, потеряли нас в складках местности, когда мы спустились в долину реки...

Была объявлена общая боевая тревога, но у русских не было готовых самолетов или ракет, готовых отразить атаку. Это было в воскресенье после обеда. Для них это было как «Перл-Харбор». Хотя в начале статьи упоминалось о «противовоздушном огне, ведущемся со стороны двухэтажного здания». Вернувшись, летчики доложили о том, что штурмовали аэродром с самолетами. Специалисты проверили записи фотокамер самолетов, и сразу определили что самолеты на аэродроме были американскими «Кингкобрами». Камеры показали, что самолеты на земле не вспыхнули - вероятно, стояли не заправленными топливом - значит, это точно был не северокорейский аэродром и пилоты ошиблись. Разумеется, вольное сравнение молодым пилотом уничтожения одного и повреждения шести устаревших советских



самолетов с Перл-Харбором, где был уничтожен почти весь тихоокеанский флот США, мягко говоря не совсем корректно.

Интересно мнение об этом налете еще одного американского летчика, Вейланда Майо, летавшего в Корейскую войну на бомбардировщике RB-29 «Суперфортресс», ныне совладельца компании «Кока-кола боттлинг».

«Инцидент на Сухой Речке замалчивается правительством США до сих пор, и, скорее всего, вам не удастся найти с США человека, который бы слышал о нем. Я сам узнал о нем, когда работал над своим сайтом по В-29. Этот инцидент стал позорищем для США. Сама идея о том, что два пилота не знали, где они находятся, не знали места расположения советской границы, и не были способны понять, что за аэродром они атакуют, кажется невероятной.

Последствия для американских летчиков были, скажем так, не очень серьезными. По официальной версии, был снят с должности командир 49 FBG, пилоты «Шутинг Старов» лейтенанты О. Квонбек и А. Дифендорф были отданы под суд военного трибунала, более в боевых действиях не участвовали и продолжали службу в других частях. Олтон Квонбек прослужил в ВВС 22 года, после чего работал в сенатском комитете по разведке и ЦРУ. Сейчас занимается сельским хозяйством на своей ферме в Мидделбурге. Аллен Дифендорф прослужил в ВВС США 33 года, умер в 1996 г.

Надо сказать, что истребители-бомбардировщики «Шутинг Стар» модификации F-80С появились на Корейской войне к концу 50-го года, после замены поршневых истребителей F-51 «Мустанг». С 28 сентября по 1 октября 1950 г. перелетели из Японии на южнокорейскую авиабазу Тэгу. 49-я FBG стала первой на Корейском полуострове частью, которая была вооружена реактивными самолетами. Ее девизом было «Защищаю и мщу». И вот, 8 октября пара «Шутинг Старов» вылетела с базы Тэгу на север...

В некоторых статьях указывается, будто самолеты взлетели с авианосца «Мидуэй», что маловероятно, т.к. к катапультному взлету с палубы и посадке с аэрофинишером данный тип самолетов конструктивно не был предназначен. Хотя случаи использования сухопутной авиации с американских авианос-



цев были во время второй мировой войны (вспомним знаменитый рейд Д. Дулиттла на Токио, когда легкие бомбардировщики В-25 взлетали с авианосца «Хорнет»).

События на Сухой Речке. Что было после

Пожар был погашен, сгоревший самолет списан, как не подлежащий восстановлению, остальные поврежденные самолеты были введены в строй силами полковых ремонтников. Была приведена в повышенную готовность противовоздушная оборона аэродрома, дежурные звенья находились в боевой готовности, была налажена система оповещения и радиолокационного контроля. Началось переучивание летчиков на реактивную технику, и «Кобры», имевшие трехстоечное шасси с носовым колесом, для этого хорошо подходили. Через несколько месяцев Р-63 были выведены из эксплуатации, частично поставлены на консервацию, частично списаны, и на аэродроме стали базироваться реактивные истребители МиГ-15, благо длина ВПП в 1500 м это позволяла. После вывода из эксплуатации МиГов, на аэродроме некоторое время базировались вертолетчики, затем он был законсервирован и использовался вертолетными полками ВВС ТОФ только в летний период до конца 80-х годов для отработки полетов в условиях метеоминимума. В основном летали вертолетчики 710-го ОКПЛВП из Новонежино (Ми-14, Ми-6, Ми-8). После закрытия в 1984 г. аэродрома Суходол полеты там совершали корабельные вертолеты Ка-25, Ка-27 и Ка-29. Работали на аэродроме и пилоты отдельной вертолетной эскадрильи погранвойск (Ми-8 и Ми-24). Сейчас он изредка используется флотскими вертолетами при обеспечении учений по высадке морской пехоты на полигоне п-ова Клерк.

Размышления по поводу...

Анализируя имеющуюся открытую информацию можно прийти к следующим выводам:

- налет на аэродром все же был не случайным, и ссылки на плохую погоду и незнание местности для квалифицированных



пилотов ВВС, учитывая традиционно высокий уровень летной подготовки в США просто некорректны. Не заметить при ясной погоде острова в Амурском заливе (целый архипелаг Римского-Корсакова) с большой высоты полета - в это верится с трудом. Да и советские опознавательные знаки на самолетах существенно отличаются от китайских и северокорейских, хотя и основаны на одном ключевом элементе - красной звезде. Однако такое объяснение внешне удовлетворило мировую общественность и правительство СССР (в противном случае, при адекватном ответе, мы могли бы получить 3-ю мировую войну уже в 1950г.). Что, впрочем, не помешало Сталину сделать соответствующие и своевременные выводы, которые привели к качественно новому развитию событий на Корейской войне. Связь между этими событиями очевидна, и прослеживается многими авторами.

- налет с самого начала был обречен на успех, поскольку оказать активное противодействие американцам имеющимися силами и средствами, не приведенными в боеготовность, было невозможно. Взлет дежурного звена под обстрелом привел бы к гарантированной потере летчиков, вероятность успешного ведения маневренного воздушного боя устаревших поршневых истребителей времен второй мировой войны с самыми современными (в то время и в том месте) реактивными самолетами близка к нулю. Взлет дежурного звена после налета был бы нецелесообразен, поскольку существовала громадная разница в скорости.

-действия заместителя командира 821 полка подполковника Н.С.Виноградова и начальника штаба подполковника Степанца, принявшего решение не взлетать дежурному звену, с точки зрения своего военного опыта, несомненно, правильны. Видимо, поэтому и наказание за столь резонансное событие было по тем временам относительно мягкое. Людям тогда «давали вышку» и лагеря за гораздо меньшие проступки. Полк, прошедший войну на «Аэрокобрах», после «Кингкобр» перешел на МиГ-15бис и достойно воевал в Корее.

Загадки и версии

По сведениям, почерпнутым из печати (интервью с пилотами Н. Забелиным, Л. Манзоном, рассказов местных жителей),



никто из пилотов и аэродромного персонала при обстреле не пострадал. Но почему-то в бывшем военном городке Сухая Речка имеется памятник (братская безымянная могила жертвам американского налета в 1950г.) внесенный в реестр памятников Хансанского района Приморья под № 106. По утверждению газеты «Правда Приморья» (комментарии читателя под псевдонимом «Мститель») - это чисто символическое интернациональное захоронение в память обо всех воинах — авиаторах, погибших в небе Северной Кореи. То есть, под памятником нет никого. Тогда какой в этом смысл? Погибших в Корее советских летчиков хоронили на кладбище в Порт-Артуре до окончания войны в 1953 году, их имена известны. Да и к чему мемориал в захолустной приморской деревушке? Логичнее было бы его сделать во Владивостоке, где уже есть памятник экипажу и пассажирам транспортного самолета Ил-12 (сбитого американцами в 1953году, за день до окончания войны), либо в каком другом крупном авиагарнизоне.

Подвергается сомнению также и факт бомбардировки аэродрома. Правда, летчики могли просто сбросить опустевшие подвесные баки. Ведь что-то же падало с неба в огороды жителям? Тем более, что я это слышал сам. Могли, например, упасть и не взорваться (из-за малой высоты не успевшие взвестись) две 454-кг бомбы, входящие в боекомплект F-80. Поскольку не было взрывов и вопрос о бомбардировке, видимо, не ставить не имело смысла и это устраивало всех.

Странно и то, что при налете на аэродром, помимо пулеметов, не были использованы неуправляемые ракеты, входившие в комплект «Шутинг Старов». Ведь если они вылетали для штурмовки аэродрома Чхонджин, то как истребители-бомбардировщики, предназначенные для удара по наземным целям, они должны быть оснащены полным боекомплектом (1800 патронов для 6 пулеметов 12,7 мм, 10-16 ракет и 2х 454 кг. бомбы). Да и возвращаться на аэродром с подвешенными бомбами и ракетами просто опасно - могут взорваться при посадке.

По утверждению О. Квонбека по ним «велся противоздушный огонь из двухэтажного здания». Кто же мог стрелять по самолетам? На мой взгляд, это могли быть солдаты караула зенитного дивизиона. Только они, имея заряженное оружие, могли бы быстро среагировать на промелькнувшие самолеты. Тем



более что деревянная казарма была именно двухэтажной. Я хорошо помню расположение зданий дивизиона и караульного помещения. Правда, сложно поверить, чтобы в то время кто-то из офицеров мог дать команду на огонь по неизвестным самолетам. Вряд ли кто из рядовых знал силуэты иностранных самолетов, их и в 70-е годы никто не из нас не знал - не учили этому.

У многих авторов встречаются сведения, что пожар на аэродроме шел два дня. Что же там могло так долго гореть, если самолеты были сразу потушены? Видимо склад ГСМ да и окружающая растительность, в октябре в долине Сухой Речки всегда много сухой травы и кустарника.

В интернете встречаются ссылки на журнал «Посев», где говорится что подобных налетов на аэродромы Приморья было совершено около десяти и повреждено и уничтожено свыше сотни самолетов. Интересные данные приведены и в интервью известного в прошлом советского политика М. Полторанина, данного тележурналисту Караулову в программе «Итоги». Полторанин утверждает, что четыре американских штурмовика отбомбили пять баз в 30км от Владивостока и уничтожили 103 самолета.

Вот еще одна загадка времен начала Корейской войны ... Видимо истина содержится в папках архивов Министерства обороны и оглашать ее, судя по отсутствию серьезных статей в официальных изданиях, никто не будет .

(Ссылок на интернет-сайты, с которых взята информация здесь сознательно не привожу, в целях экономии времени читателей. Пусть авторы не обижаются, но их обилие само по себе говорит то эта тема не будет забыта. И это радует).

Одна атака генерала Фынь По

История российско-китайских отношений насчитывает немало ярких случаев, когда приходилось вместе сражаться против общего врага. Одним из таких фактов является участие советских добровольцев в войне Китая с Японией. К таким эпизодам относится успешная атака японского аэродрома и базы снабжения ВВС на Тайване (Формозе).

Для китайцев вторая мировая война началась намного раньше, чем для Европы, а именно с нападения японцев на китайских



солдат на мосту Лугоуцяо близ Пекина 7 июля 1937г. Дальше завязались ожесточенные бои с большими потерями в людях и технике с обеих сторон. Японские войска, благодаря преимуществу в технической оснащенности и обученности частей, теснили китайцев на всех фронтах. Руководство Гоминьдана обратилось к правительству СССР с просьбой об оказании помощи.

И она была немедленно оказана - в Китай через границу потоком пошла боевая техника, стрелковое вооружение и главное - военные советники и добровольцы.

Были среди них и летчики, помогавшие китайцам осваивать советские истребители И-15 и И-16, бомбардировщики СБ, тем более, что в Китай ранее уже поставлялись самолеты Р-5 и У-2 и летчики были знакомы с пилотированием и техническим обслуживанием машин советского производства. Была отлажена и система ремонта техники.

Среди летчиков, направленных в Китай в ноябре 1937г, была и группа из 150 человек (31 пилот, 31 штурман, бортовые стрелки и авиатехники) под командованием капитана Федора Польшина на новейших тогда скоростных бомбардировщиках Туполева СБ-2.

Для конспирации китайцы его стали называть генералом Фын По, а на фюзеляжах и крыльях самолетов нанесли белоголубые опознавательные знаки ВВС Гоминьдана.

Они сразу же включились в боевую работу. К тому времени японская авиация уже понесла большие потери в технике и Япония была вынуждена закупать самолеты и боеприпасы в странах Европы. Из-за активных действий китайской авиации базу снабжения, на которой концентрировалась авиатехника, вооружение и громадные запасы горючего японцы оборудовали на острове Формоза (Тайвань), откуда они перелетали в Шанхай.

Получив такие сведения от китайской разведки, полковник П.Рычагов, командовавший советской авиагруппой, принял решение о проведении операции по разгрому базы. Подготовка проводилась в обстановке строжайшей секретности. 22 февраля 1938 года группу капитана Польшина перебросили на аэродром Наньчан. Летчики до последнего думали, что идет подготовка к празднику 23 февраля. Поздно вечером Польшин поставил летному составу боевую задачу-налет на аэродром возле г.Тайбэя. Вы-



Бомбардировщик СБ в окраске гоминьдановских ВВС

лет на рассвете, курс - по кратчайшему расстоянию, через горы и море. Время полета - почти восемь часов, на высоте 4-5 тысяч метров, без кислородных масок, на тысячу километров - почти на предельную дальность самолета СБ-2. Малейшая неисправность любого самолета влекла за собой катастрофу, хорошо, что техника была еще относительно мало изношена.

На рассвете 23 февраля, когда бомбардировщики уже готовились к вылету, недалеко от аэродрома появилась группа японских самолетов. Если бы они атаковали аэродром - то вся авиация на нем была бы гарантированно уничтожена - бомбардировщики стояли с полной заправкой и подвешенными бомбами и не могли ни взлететь, ни рассредоточиться. К счастью, японцы отвернули в сторону и угроза налета миновала.

28 бомбардировщиков взлетели с аэродрома, выстроились в колонну и взяли курс на Формозу. Летели на большой высоте, в разреженном воздухе, почти без наземных ориентиров. Погода была на удивление ясной, и бомбардировщики благополучно долетели до пролива. Дальше - море, без ориентиров, только по компасу и счислению.

На горизонте показались очертания гор острова Формоза. На подлете к Тайбэю бомбардировщики перестроились в боевой порядок и открыли бомболуки.

Японцы не ждали налета, они знали недостаточный радиус действия китайских бомбардировщиков и не предполагали такой дерзости. Зенитная артиллерия не находилась в боевой готовности, на аэродроме шла обычная работа - собирали и облетывали прибывшие морем в ящиках самолеты заправляли и ремонтировали технику. Готовые самолеты было выстроены линейкой в два ряда. Громадные склады и ангары, хорошо видимые сверху, тяну-



лись на километры.

Удар с воздуха был неожиданным и сокрушительным. Серебристые СБ с пологого пикирования сбросили фугасные и зажигательные бомбы. Аэродром покрылся разрывами, запылали самолеты, ангары и баки с горючим, начали взрываться боеприпасы. На земле творился суший ад. Облако черного дыма поднялось на сотни метров.

Сбросив бомбы, СБ без помех легли обратный курс. Через три часа бомбардировщики без потерь приземлились на аэродроме Ханькоу.

Вся операция заняла семь часов нечеловеческого напряжения на пределе возможностей людей и техники. Ведь в случае неисправности двигателя сесть на вынужденную было некуда - горы и море исключали даже малейший шанс.

На аэродроме Ханькоу царило ликование - китайцы из сообщений радио узнали об успешной бомбежке. На торжество прибыла даже Сун Мэйлин - жена президента Чан Кайши, в то время неофициальный шеф китайской авиации. Был дан званый ужин, китайцы даже испекли специальный торт, на котором было написано по-русски «В честь РККА. Летчикам-добровольцам».

Результаты бомбардировки еще уточнялись, но предварительные итоги были уже ясны - уничтожены десятки готовых к вылету самолетов, много самолетов сгорело в контейнерах, уничтожен трехлетний запас авиационного горючего, склады боеприпасов и запасных частей. Погибло и много военнослужащих.

В Японии был объявлен траур, губернатора острова сняли с поста, командир базы был отдан под суд, комендант аэродрома сделал себе харакири. В Токио царила паника, даже на бирже упали котировки японских акций. Японская авиация на фронте резко и надолго сбавила активность.

Во всем мире эта операция имела громадный резонанс. Руководитель операции капитан Ф.Полынин получил звание Героя Советского Союза и был произведен в полковники. Даже сам полет на предельную дальность, на несовершенной технике того времени и без средств аэронавигации, уже был сам по себе подвигом.

Советские летчики-добровольцы на этой войне совершили еще немало подвигов.

Но рамки этой статьи не дают возможности о них рассказать.



В память о них в городе Ухань сооружен обелиск, в музее авиации города Ханькоу, есть стенд, рассказывающий об этой знаменитой атаке на Формозу. Портрет генерала Фын По есть в китайских учебниках истории и сегодня. Китайцы об этом помнят, а вот у нас вряд-ли кто знает об этой войне за исключением профессиональных историков и энтузиастов-одиночек. Да и писали об этом у нас очень мало, а мемуары участников давно стали библиографической редкостью.

Операция «Мисиписи»

Полуторагодовой рейс танкера «Владимир Колечицкий» заканчивался для экипажа не очень удачно. Еще на подходе к Владивостоку нас предупредили, что долгожданных отпусков пока не предвидится, ввиду каких-то там намечающихся флотских мероприятий. Неприятные чувства усугубили еще борзые таможенники, которые начали «шмонать» наши вещи, находя крамолу и контрабанду в том, где мы даже и не подозревали перед выходом. Один такой орел у меня в каюте объявил запрещенными к ввозу половину моей коллекции пластинок и кассет. На мой резонный вопрос, почему этого не было в перечне запрещенных к ввозу предметов, с коим нас знакомили перед рейсом, таможенник что-то неразборчиво буркнул. Тут уж такая злость накатила, нервы не выдержали, и я просто вывалил в открытый иллюминатор отобранные им пластинки и кассеты. Шумные всплески в ночной тиши за бортом засвидетельствовали прибытие груза по назначению.

Ошарашенный таможенник что-то завопил о последствиях типа лишения визы и прочих прелестях, ожидающих меня в будущем. Я только расхохотался в ответ - за последние три года я был дома только полтора месяца, изрядно одичал и превратился в настоящего морского бродягу. Пребывание в каботаже или стажировка на берегу в поликлинике явно бы не повредило и для запутанных семейных отношений. Так что иди, дружок, сам поплавай! Потом, разумеется, мне (и не только) перепало от помполита, но это уже было дело привычным.

В том, что нам фатально не везет, мы лишний раз убедились,



когда вместо праздничной встречи с оркестром на причале вспомогательного флота мыса Артур танкер поставили на флотскую нефтебазу на мысе Голдобина и начали заливать топливом пустые танки. Судя по наличию авиационного керосина, нам придется работать с авианосцами, а они близко не ходят.

И сход разрешили только на пару дней и получку не выдали. Но все равно холостой народ завис по кабакам и пивным точкам, торопясь урвать свой кусочек свободы и наверстать упущенное.

На следующий день я заступил вахтенным помощником. С утра на судно повалило начальство - флагманские специалисты из штаба бригады во главе с комбригом, «черные полковники» из Морской инспекции и два капраза из «Пентагона» (штаба Тихоокеанского флота). Я проводил их в ходовую рубку. Задача у них была простая – обеспечить выход танкера на учения любой ценой.

Нам после длительного похода был положен планово-предупредительный ремонт в базовых мастерских, диагностика главного двигателя (начал барахлить), предстояла масса работы у электромеханика (неисправности главного распределительного щита) и в довершение всего еще и не работали двигатели на четырех из шести спасательных шлюпках (элементарно закисли и требовали переборки). Все это можно было сделать за пару недель, но недель-то как раз и не было.

Вокруг капитана со старпомом на мостике начались сценки, слегка напоминающие ритуальные камлания шаманов с их плясками и заклинаниями, абсолютно не похожие на конструктивный диалог. Причем соло на бубне исполнялось командиром бригады. Капитан, на котором по выходу в море лежала вся ответственность, естественно не хотел идти в дальнейшее плавание с такими неполадками, разнокалиберное начальство с воплями и истерикой настаивало на выходе. Их можно было понять: не выйдет танкер в срок, мало никому не покажется. Точку в споре положил примчавшийся на «Волге» капраз из политотдела флота с протокольным выражением аскетического лица. Этаким Суслов из политбюро.

– Так вы отказываетесь выполнить приказ командующего флотом? – спросил он хорошо поставленным угрожающим голосом.



— Тогда мы вас снимем с должности, и вместо вас пойдет старпом. Он, наверное, давно хочет стать капитаном? А, старпом?

— Мечтаю, мля! Но не здесь и не сейчас!- вежливо и хладнокровно ответил наш чиф Михалыч. Старпом был мужик строгий и справедливый и на такую поганку никогда бы не пошел. На флотах такое не прощают.

— Хорошо. Если так ставится вопрос - мы выходим - хмуро сказал капитан - но я вас предупреждал.

Начальство радостно загомонило, «черные полковники» кинулись не глядя ставить печати на разрешительные бумаги. Проблема была снята (для них) и переложена на плечи капитана (для нас). Дальнейшее их уже не интересовало - дамоклов меч просвистел мимо их голов, нацелясь на капитанскую шею.

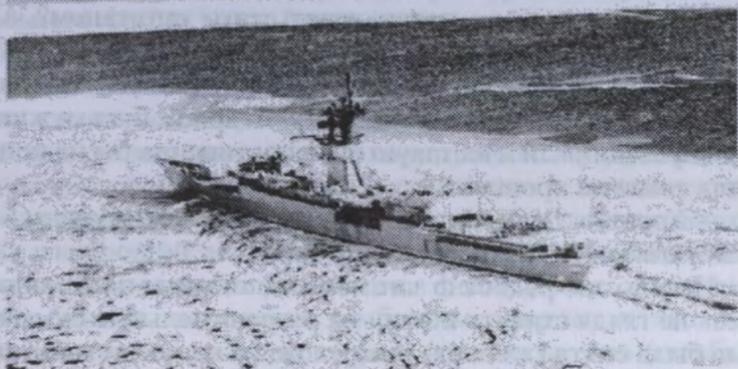
На расстроенного кэпа было жалко смотреть, и я потихоньку слинял из рубки. Да и дел на дежурстве было полно - у трапа уже стояли машины флотского автобата с продовольствием, а по левому борту швартовался водолей с котельной водой. Поскольку больше «морщить репу» в официальном режиме не было необходимости, начальники закрепили консенсус коньяком и, радостно гогоча, покинули борт. Как только отзвенел последний звонок на трапе за офицерами, капитан собрал командиров в кают-компанию и все стали крепко думать, как жить дальше. Больше всех было забот, разумеется, у стармеха с его механиками и мотористами.

Утром, после подъема флага мы вышли на рейд и после обеда уже были в бухте Стрелок, откуда уходила эскадра.

Хмурый капитан на совещании поставил задачу не менее хмурому экипажу:

— Мы должны будем принять участие в командно-штабных учениях Тихоокеанского флота, которые проводятся под флагом командира 10-й оперативной эскадры. Задача прежняя - обеспечение снабжения боевых кораблей на ходу. Выходим в Японское море, затем Цусимским проливом в Тихий океан, там работаем, и через Охотское море идем в базу. Понимаю, мы все устали, но работа впереди предстоит серьезная, соберитесь. Учения будут ориентировочно три недели. Потом ремонт и отпуска.

И вот снова открытое море, уже изрядно осточертевшее.



«Кирк» во льдах

Над эскадрой сразу закружились японские «Нептуны» и «Орионы», с них в воду посыпались акустические буи. На почтительном удалении шли японские эсминцы и сторожевики. Мировой империализм показывал свой звериный оскал. С утробным ревом над мачтами танкера пронесся громадный четырехмоторный гидросамолет PS-1 в бело-синей окраске и красными кругами «хинонару» на крыльях и фюзеляже.

— Ты гляди, какой здоровый сарай, а так лихо летает - заметил боцман Юра Апостол, провозжая взглядом удаляющийся силуэт.

«Войнушка» началась пугающе красиво. Серые утюги боевых кораблей угрюмо резали форштевнями Японское море, навевая мысли о близких сражениях. Мы шли в отдалении от эскадры и несколько впереди - кораблям еще предстояли боевые стрельбы и маневрирование. Да и погода серьезно ухудшилась - пошли снежные заряды, поднялся шторм.

Мы были недалеко от американского авианосца «Мидуэй», шедшего параллельным курсом, и с удивлением наблюдали, что при волне, достающей почти до палубы этой громадины, на нем производились полеты. Все машины авианосца, включая вертолеты, самолет ДРЛО «Хокай» (летающий радар) и транспортный «Трейсер» поднимались в воздух с паровой катапульты и садились на палубу, напоминая хорошо отлаженный конвейер. Порой авианосец терялся в серой мгле, и только красные точки двигателей самолетов были видны через снежную муть. Поскольку



я на пароходе «отвечал за авиацию» считать самолето - вылеты и определять типы самолетов пришлось мне. Взлетов и посадок было 150 - впечатляющая цифра. Один штурмовик А-7«Корсар» так просел при взлете, что чуть не зарылся в волну, накрывшую нос корабля, но вырвался, весь в брызгах.

Наши «вертикалки» Як-38 в то время летали только в ясную погоду и по 20 минут. Янки показали класс, надо им отдать должное. Ничего не попишешь - у них авианосцы чуть не с первой мировой, громадный опыт и отлично обученные пилоты. А мы ведь только, по сути дела, тогда начинали.

Наш танкер, несмотря на то, что мы шли полностью загруженные, тоже мотало изрядно.

Пока мы потихоньку шли к выходу из пролива, наши корабли провели учебные стрельбы и проскочили в Тихий океан. Там, соединившись в кильватерную колонну с охранением, соединение двинулось в сторону Гавайских островов. К нам на борт посадили двух капитанов 3-го ранга и матроса-шифровальщика для оперативной связи. Офицеров, отрекомендовавшихся Валентином и Денисом, поселили у меня в лазарете, мужики были с «белых пароходов», стоявших на 37-м причале. Грамотные, умные и главное, без солдафонства. А наличие у меня некоего запаса «шила» и общих интересов, еще более способствовало сближению в вечерних беседах. Благо мой медицинский отсек можно было задраивать наглухо.

В стороне, милях в пяти, шла такая же колонна американцев во главе с атомным авианосцем «Энтерпрайз» и штабным кораблем 7-го флота США «Блю Ридж» и всякой другой «мелочью» вроде фрегатов, десантных кораблей и судов снабжения.

Между колоннами, опасно маневрируя, вертелся американский фрегат «Кирк» типа «Нокс». Наблюдал. Белые цифры 1087 на его борту так и мелькали в окулярах бинокля.

Капитан, периодически поглядывая в раструб радара, промолвил:

— Красиво идем, две колонны почти идеально параллельно. Вроде гонок пароходов на Миссисипи!

— Гонки на Миссисипи! А что неплохо бы там погоняться - откликнулся вахтенный штурман Слава Чуприн.

Рулевой, матрос 1-го класса Серега Цема, не отрывая взгляд



от картушки компаса задумчиво произнес:

— А Мисиписи это где? - Серега был не силен в географии.

В рубке поднялся хохот, на все лады повторялось слово «Мисиписи».

Даже капитан улыбнулся и сказал:

— Вот так мы этот поход и назовем. Операция «Мисиписи»! А что, неплохо звучит. На страх мировому империализму. Нехай трясутся!

На мостик зашел радист Сергей Молодов и передал капитану радиogramму. Тот быстро прочел и сказал:

— Ну вот, шутки в сторону, начинаем реализацию операции «Мисиписи». Через два часа заправляем «Новороссийск» и БПК «Чапаев». Ход 12 узлов. Передаем котельную воду и мазут траверзным способом. На БПК - еще и продовольствие в ящиках. Старпом! Вооружить шланги и сухогрузную дорогу по правому борту.

И закипела работа. Для обученного и слаженного за полтора года экипажа танкера эта заправка прошла даже с некоторым изяществом.

Громадина «Новороссийска» нависла с левого борта, полетели выброски, потянулись шланги по тросам траверзных передач. Теперь надо было идеально держать скорость и не рыскать по курсу. Навал авианосца на танкер грозил для нас весьма серьезными последствиями. А тут еще «Чапаев» с левого борта. Но ничего, справились. Бывало, по четыре корабля зараз на ходу заправляли в Красном море, правда погода там была штилевая. А сейчас волнение было трехбалльное.

Сложно было понять, чем занимаются наши боевые корабли, хотя было видно как крутятся антенны локаторов, появляются и исчезают ракеты на пусковых, крутятся орудийные башни. Шла обычная работа, хоть и учения - но по вполне реальным целям. Янки занимались тем же.

Мы наблюдали в бинокли, как идет заправка двух кораблей у американцев. Тоже траверзным способом шло горючее, только контейнеры и грузовые «парашюты» с ящиками таскали вертолеты СН-46 «Си Найт». Мы до этого явно еще не доросли. Да и на хрена гонять вертолеты, когда все можно сделать гораздо проще.

Фрегат «Кирк» вдруг заинтересовался нашей заправкой, с



него поднялся, издали похожий на валенок, вертолет «Си Спрайт» в красивой оливковой раскраске с белыми надписями и бортовым номером 17 завис неподалеку, а высунувшийся из люка летчик с камерой фиксировал на кинокамеру весь процесс заправки.

– Опять Гордей баксы отрабатывает! Все ему никак нейдет – задумчиво произнес кап-три Валентин, глядя в бинокль на вертолет.

– А ты откуда это знаешь? – изумился я от таких познаний.

– От верблюда! Зовут этого хлопца Гордон Перманн, фотограф 33-й эскадрильи. Подробности потом.

За вечерними посиделками Валентин, сжалившись надо мной, рассказал историю с этим вертолетом. С месяц назад «Кирк» пас наш шпионский пароход «ССВ», мирно стоявший на якоре у территориальных вод СССР. Вертолет постоянно крутился возле судна и нахально лез на границу тервод. Наши вызвали вертолеты. Прилетели два «крокодила» Ми-24 со злыми пилотами, недавно вернувшимися с Афгана. Они зажали янки сверху и снизу, образовав «бутерброд» и прессовали его винтами до тех пор, пока он не подал сигнал бедствия и на последних каплях горючего не плюхнулся на корму фрегата, чуть не подломив шасси. «Крокодилы» сделали еще пару заходов на «Кирк» и гордо удалились.

– А фамилию-то откуда знаешь?

– Ну, это брат, уж наши дела. Штатским докторам знать не положено.

– А всю авиацию стран НАТО штатским докторам знать положено?

– А будто знаешь?

– А вот и знаю! Я ж на пароходе вроде эксперта по этим делам.

Забились на два пузыря коньяка, что я угадаю все типы иностранных самолетов из ихнего справочника. Поставили справочник в угол каюты, закрыли названия и показывали только силуэты. К их удивлению я угадал 98% всех указанных типов, включая экспериментальные.

– Ну, брат, потряс. Не ожидали.

А удивляться было нечему. С детства я занимался авиамоделизмом, служил срочную в ПВО, там и поднабрался. Плюс постоянная практика по реальным целям в разных точках планеты.



Коньяк (где его в море возьмешь) был заменен «шилом» из шифровального запаса в адекватной пропорции. «Шило» растянули на неделю-все же на службе.

А тем временем наша грозная армада двигалась по направлению к Перл-Харбору.

Разумеется, никто не собирался устраивать янки декабрь 1941 года с непредсказуемыми последствиями, но условный удар корабельными ракетами и баллистическими ракетами с АПЛ К-360 по Перл-Харбору был все же нанесен. Виртуально разгромив осиное гнездо мирового империализма на Тихом океане, эскадра, с сознанием выполненного долга, сделала поворот «все вдруг», и направилась бродить по Тихому океану. Дружная компания американцев также следовала параллельно с нами, каждый стремился максимально использовать возможность поучиться на реальных целях. В небе густо роились самолеты с «Мидуэя», «Энтерпрайза» и «Новороссийска». Это была настоящая выставка палубной авиации, причем активно действующая.

Во время очередных вечерних посиделок Валентин сообщил, что один наш Як-38 при стрельбе НУРСами по бурной мишени вlepил снаряды в непосредственной близости от нашего приятеля- фрегата «Кирк», который нагло вертелся у места стрельб, невзирая на предупреждения. При втором залпе одна ракета С-24 влетела почти под форштевень фрегата, вторая – упала в 100 метрах от правого борта. «Кирк» рванул полным ходом поближе к своей эскадре, жалуясь открытым текстом на коварных русских. Пилот Яка отделался устным выговором и обещанием, что больше не будет.

А один из наших вертолетов Ка-27 с «Николаева» промазал при посадке мимо площадки и плюхнулся в воду за кормой БПК. Однако пилоты не растерялись, и со второй попытки посадили вертолет. Отделались только помятым днищем фюзеляжа и минут пятнадцать после посадки сидели с выпученными глазами. Пронесло...

Надо сказать, что все действия происходили в условиях волнения 3-4 балла. А затем разыгрался самый настоящий шторм. Американская эскадра скрылась в серой мгле и даже «Кирк» виднелся только в виде серого крохотного пятнышка, болтавшегося где-то на шкентеле. Танкер медленно переваливался в киле-



вой качке, нос зарывался в воду до самой баковой надстройки. О заправках можно было ненадолго забыть. Неподалеку нырять в волнах танкер нашей бригады «Илим», ему приходилось гораздо хуже - водоизмещение вполовину меньше нашего. Волны свободно перекачивались по его палубе, порой накрывая корпус до самой фок-мачты. С танкера «Абакан» смыло слабо принаитовленные бочки, от которых пришлось уворачиваться. А на сторожевики вообще страшно было смотреть - их просто валяло как детские игрушки в ванне. Представляю, сколько пацанов-первогодков выворачивало наизнанку в галюнах.

Ввиду бесперспективности дальнейшего созерцания супостатов, наша теплая компания после вечернего чая собралась в медицинском отсеке, обсудить перед сном текущий момент. В ход пошло «шило» из моих запасов, приправленное настойкой боярышника и витаминками «Гексавита» (рецепт моего армейского начмеда). Вещь вкусная и полезная, разумеется при условии соблюдения разумных пропорций. Разводили, как обычно - строго «по широте», предварительно позвонив на мостик вахтенному штурману, обещая оставить стопарик на «после вахты». Поскольку слово всегда сдерживалось, отказа от штурманов по координатам не было.

Валентин поведал о недавних делах наших доблестных авиаторов. Летуны, расхрабрившись, провели учебный перехват пары бомбардировщиков «Б-52», летевших с базы на Гуаме в обычный патрульный полет. То-то янки, наверное, удивились, увидев маневрирующие крохотные синие «Яки» вблизи своих восьмимоторных громадин. Заодно пилоты с «Новороссийска» перехватывали наши Ту-95РЦ и лихо стреляли ракетами по бурным мишеням, делая в день по 30 самолето - вылетов. В общем, мужики оказались на должной высоте. А ведь взлет «вертикалки» с качающейся палубы «Новороссийска» сам по себе дело опасное, не говоря уже о посадке.

Выпили с мужиками за доблестных летчиков морской авиации, посидели вспоминая походы и разные смешные и серьезные случаи из моряцкой жизни. А их у офицеров с разведывательных кораблей было великое множество. Особенно интересно было про похождения возле американских полигонов.

Вспомнили и про недавние события - сбитый в 83-м в этих



местах южнокорейский «Боинг-747». Наш танкер как раз участвовал в операции по подъему его остатков.

Тогда согнали со всего Дальнего Востока все плавающее, что могло тащить трал. Чесали пролив Лаперуза в районе острова Монерон и на всем протяжении. Причем американцы и японцы этому активно препятствовали. Несколько раз американцы форштевнями рвали кабеля подводных телекамер. Всю компанию ненадолго разогнал шторм, который «Колечицкий» стойко выдержал на рейде Невельска.

Тут нас опять несказанно удивил Валентин, поведав, что в апреле 83 года две эскадрильи штурмовиков А-7 «Корсар-2» с наших «приятелей»-авианосцев «Мидуэй» и «Энтерпрайз», нарушив воздушное пространство СССР, провели условное бомбометание по острову Зеленый на Курилах. Командир корпуса ПВО поосторожничал, запросил Москву. Пока дождался ответа янки улетели. Генерала сняли с должности, поставив генерала Корнукова, мужика жесткого и решительного. Тот и не побоялся дать приказ сбить «Боинг».

Тут в нашу компанию добавился второй механик Семеныч, сменившийся с вахты. Семеныч, слывший у нас мастером разговорного жанра внес оживление в нашу компанию, рассказав пару веселых историй из времен югославского ремонта.

На следующий день шторм поутих. Соединение наших кораблей повернуло на север, в сторону Курил. Стало заметно холоднее, мы постепенно возвращались из тропиков в зиму, что не совсем радовало нас, за полтора года рейса привыкших к теплу.

Начали заправлять сторожевики «Ревностный» и «Порывистый». БПК «Таллин» и «Ташкент» заправлялись от «Илима». После пополнения запасов на боевых кораблях, к нам подошел разведывательный корабль, куда пересадили офицеров и шифровальщика. Мы тепло простились, договорившись встретиться во Владивостоке в ресторане «Челюскин».

Через курильский пролив Екатерины кильватерная колонна кораблей прошла в Охотское море, в котором после шторма носило битый лед и целые ледовые поля.

И тут опять прославился вездесущий «Кирк». С «Новороссийска» его из вежливости пригласили пристроиться в нашу



Ледокол «Ермак»

важательно притерло льдами. Тут уж американцы задержались, не зная что делать. Вдоволь поизмывавшись над «Кирком», наши сжалились, дали в помощь ледокол «Ермак» который и вывел американца на чистую воду. Оттуда он в сопровождении сторожевика рванул до Хоккайдо. С эскортом сторожевика и самолетов.

А в Охотском море эскадру уже поджидали ледоколы «Ермак» и «Илья Муромец». С удовольствием посмотрел на мой бывший первый пароход. «Илюша» выглядел вполне основательно и солидно, хотя и был таким маленьким по сравнению с танкером.

«Новороссийск» встал за «Ермаком», следом пристроились другие боевые корабли. У них продолжились учения с боевыми стрельбами в присутствии Главкома ВМФ. С последующим разбором полетов и раздачей «люлей».

А вот вспомогательные суда остались позади-запасов на кораблях с избытком хватало до конца учений и в нас больше не нуждались.

Мы прошли в Охотское море уже миль 15, когда произошло то, чего мы все втайне опасались. Сработал пресловутый закон Мерфи - «Если что-то должно произойти, то это непременно происходит» - вышел из строя главный двигатель. На судне настала непривычная, зловещая тишина. Работал только вспомогательный дизель. Танкер медленно дрейфовал в сторону острова Симушир.

Корабли ушли далеко вперед, мы замыкали караван вспо-

колонну. Янки, обалдев от такой радости, встал в кильватер нашим кораблям и прошел через пролив. Но коварные русские и здесь его подловили. По радио строгим голосом было объявлено, что американскому кораблю, проникшему в территориальные воды СССР надо их незамедлительно покинуть. А фрегат уже осно-



могательного флота. Дали радио на флагман, к нам направился шестиузловым ходом старина «Муромец» - больше через сомкнувшиеся льды он дать не мог. На непривычно притихшем танкере стало уютно-уже показались клыки рифов с белой пеной прибой, и замаячила реальная перспектива медленно и с достоинством присесть на камни. Моя разбушевавшаяся фантазия уже рисовала жуткие картины катастрофы - танкер на рифах с пропоротым днищем, все море в мазуте и мы на неработающих шлюпках без теплой одежды, медленно замерзая, болтаемся на волнах.

К счастью механики исправили повреждения, и гул главного двигателя вновь вернул танкер к жизни. Паники среди экипажа не было - все спокойно несли службу на своих местах. А тут и «Муромец» подоспел. Мы встали за его кормой и танкер, шурша бортами о битый лед, медленно пошел к чистой воде.

Дальше было уже проще. Охотское море необычно приветливо встретило нас солнечной погодой, ледовые поля сменились редкими льдинами и мы попрощались с ледоколом. «Муромец», прогудев басом, развернулся и пошел обратно в Петропавловск.

Потом было Японское море, покраска ободранных об лед бортов во время короткой стоянки в бухте Владимира. И, наконец - залив Стрелок, бухта Руднева. Там мы раздали остатки топлива по кораблям и к вечеру подошли к своему причалу на мысе Артур. Тут уж был и оркестр, и радостное начальство и родные лица. Потом был ремонт, и в ноябре танкер снова пошел в Красное море. А в январе произошел переворот в Адене. Но это уже другая история.

Так закончилась для нас операция «Мисиписи». А вообще это было последнее крупное командно-штабное учение в истории Тихоокеанского флота СССР. Больше таких учений в истории флота не будет. А жаль!

