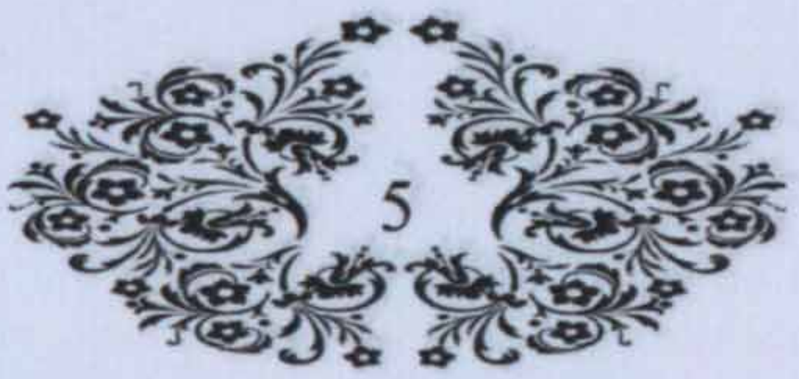


Казачья кровь.

Несколько лет назад на очередном правлении Амурского окружного казачьего общества мы принимали в организацию еще одного человека. Это был худощавый, подтянутый (чувствовалась военная косточка) мужчина средних лет. Услышав его фамилию, я сразу насторожился-совсем недавно я готовил очерк по истории Зазейского восстания 1924 года, и эта фамилия была мне хорошо знакома, так как встречалась в списке казаков-руководителей повстанцев. И действительно, майор запаса, ветеран Афганистана Анатолий Корженевский приходился прямым родственником тем казакам, восставшим вместе с крестьянами против непосильной продразверстки…

История многочисленного казачьего рода Корженевских уходит далеко в прошлое, где тесно переплетаются польские, украинские и российские корни. Казаки Корженевские, происходящие из запорожцев Гетманщины, проживали издавна в Полтавской губернии в Золотоношском уезде. Оттуда они и двинулись с семьями в 1901 году осваивать Дальний Восток. Поселили казаков в приамурской станице Николаевской, дав вдоволь плодородной черноземной земли. И стали казаки Корженевские служить в Амурском казачьем войске, разделив со станичниками их нелегкую приграничную жизнь…

Большая и трудолюбивая семья быстро освоилась на новом месте. Отстроились, зажили своей жизнью дети, служили в 1-м Амурском казачьем полку сыновья. Участвовали в русско-японской войне, затем на фронтах Первой мировой. Прадед нашего героя, старший урядник 1-го Амурского казачьего полка Корженевский Тимофей Иванович, пал за веру, царя и Отечество в 1916 г. на Юго-Западном фронте, где-то в далеких Карпатах .На его последнем фото изображен бравый черноусый казак, на которого правнук удивительно похож.

Грянула революция, затем гражданская война, японская интервенция. Развела судьба казаков по разные стороны, брат сражался с братом. Да и после окончания Гражданской не было покоя в казачьих станицах.

В 1924 году, возмущенные непосильной продразверсткой, амурские казаки и крестьяне подняли восстание, вошедшее в историю Дальнего Востока под названием Зазейского. В первых рядах восставших были и братья Корженевские. Николай Иванович командовал всеми вооруженными силами Амурской повстанческой армии, его ближайшими сподвижниками были братья Калинник Иванович, Никита Иванович, Игнат Иванович. Бои с красноармейцами и чекистами развернулись в нескольких уездах, но силы красных, с артиллерией

Капитан А. Корженевский после Афганистана.

и бронепоездами превосходили возможности повстанцев. Восстание было жестоко подавлено, волна репрессий прокатилась по всему Приамурью. Много казаков и крестьян успели уйти с семьями через Амур в соседний Китай.

По-разному сложилась и судьба семьи Корженевских, кто погиб в стычках с пограничниками, кто вернулся по амнистии и позднее сгинул в лагерях. Но семья жила, как жило большинство казачьих семей Приамурья, принимая беды и радости вместе со страной…

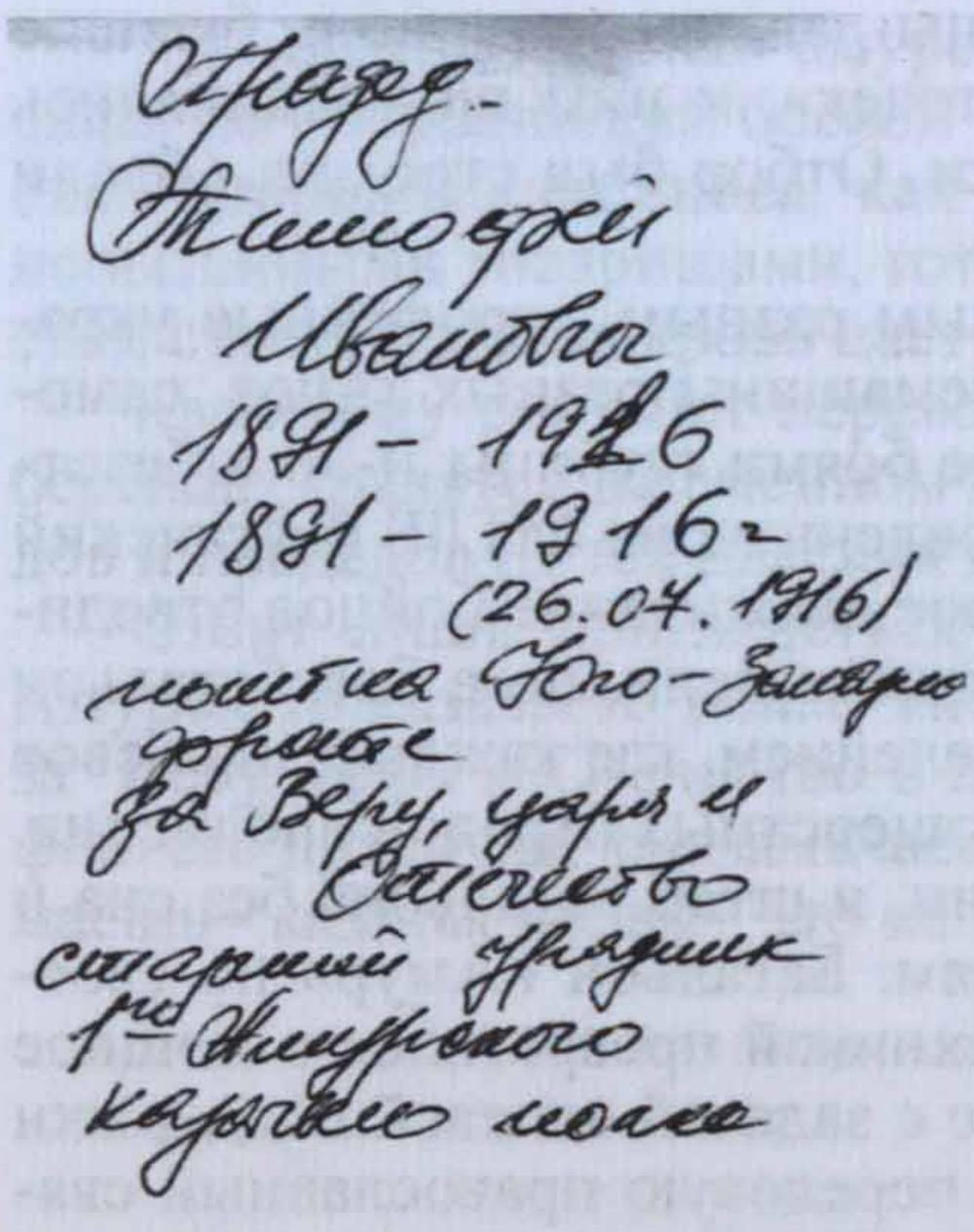
Воевали в Отечественную, поднимали страну из послевоенной разрухи, растили детей. Потомки этого старинного казачьего рода проживают до сих пор в Приамурье.

Анатолий Корженевский родился в 1959 г. в г. Благовещенске. После окончания средней школы потомок казаков избрал военную стезю - поступил в Дальневосточное высшее общевойсковое командное училище, которое закончил в 1981г. Потом - командир учебного взвода мотострелковой дивизии в Князь-Волконке под Хабаровском. В1983 году после нескольких рапортов Министру обороны получил направление в Афганистан.

Под Кандагаром начались боевые будни командира разведвзвода 70-й отдельной мотострелковой бригады лейтенанта Корженевского. Разведка, перехват душманских караванов с оружием, отражение атак на колонны, рейды по горам. И бесконечные бои, кровь, потери товарищей. Война на передовой продолжалась до 1985 г. Офицер был награжден медалью «За отвагу» и орденом Красной звезды-награды, которые даются только за личное участие в боях.

Капитан Корженевский, начальник разведки батальона, после двух ранений и контузий, был переведен для дальнейшего прохождения службы в Прикарпатский военный округ, командиром парашютно-десантной роты. 70-я отдельная ордена Красной Звезды десантно-штурмовая бригада дислоцировалась в г. Хыров Львовской области – так судьба привела казака на Украину, родину предков.

Затем служба на переднем крае «холодной войны» - в Группе со-


Прадед -
Тимофей
Иванович
1891 - 1926
1891 - 1916 г
(26.07.1916)
пошел на Юго-Западный фронт
за Веру, царя и Отечество
старший урядник
1-го Амурского
казачьего полка

ветских войск в Германии. Здесь капитан Корженевский проходил службу в оперативном отделе дивизии. Офицера, прошедшего войну, назначили в отдел боевой подготовки, передавать оплаченный кровью боевой опыт.

Затем грянула горбачевская перестройка, поспешный вывод советских войск из Германии на Украину, расформирование части. Майор запаса покинул службу в 1995 г. и перебрался в родное Приамурье.

Здесь была его родина, здесь воевали и погибали за свои убеждения его прадеды-казаки, здесь было его родовое гнездо. И работа нашлась быстро - Анатолий Викторович стал инспектором охранного предприятия. Мужской коллектив (преимущественно тоже бывшие военные), оружие, ответственность за объекты, разбросанные по области - все было знакомо и привычно. И в руководстве организации ветеранов Афганистана стал далеко не последним человеком среди боевых братьев. Но казачья кровь брала свое, и Анатолий Викторович вступил в реестровое Амурское окружное казачье общество, ему был присвоен чин есаула.

Он всегда с волнением следил за событиями, творящимися на Украине, где остались друзья и сослуживцы. Киевский Майдан 2013 года Корженевский встретил с тревогой, он слишком хорошо знал, чем это может кончиться. Дальше события нарастали стремительно – Крым, восставший Донбасс, бои под Славянском, где плохо вооруженные ополченцы противостояли украинской армии и озверевшим «правосекам».

И когда заполыхал весь Донбасс, боевой офицер не смог спокойно усидеть на месте-слишком многое связывало его с Украиной, где сейчас в ополчении сражались с последышами бандеровцев его сослуживцы по Афганистану, добровольцы из России и донские казаки.

И вновь, как и много лет назад, он добровольно отправился на войну. Боевой опыт общевойскового командира был по достоинству оценен командованием ополчения - он был назначен начальником штаба батальона, который еще предстояло сформировать.

Батальон «Амур», как и все стихийные формирования ополчения не был похож на привычное армейское подразделение - костяк

его составляли российские добровольцы-дальневосточники, бывшие военные с боевым опытом «горячих точек», к ним присоединялись луганские ополченцы и донские казаки. Отбор был строгим - брали только специалистов, участников войн.

Вооружение батальона было самым разным - трофейные украинские танки Т-64 ,Т-72, БМП и бронемашины разных типов, самоходные минометы «Нона», испытанные боями гаубицы Д-30 и безоткатные орудия, 23-мм зенитки, установленные на МТЛБ (афганский опыт) и ПЗРК разных систем. На боевое слаживание бойцов отводилось совсем немного времени, считанные недели, но в бой батальон вступил уже подготовленным подразделением, где каждый знал свое место, этим выгодно отличаясь от разношерстных отрядов ополчения.

Ветераны-офицеры свое дело знали, и штаб батальона без сна и отдыха готовил людей и технику к боям. Батальон «Амур» по своему составу и насыщенности боевой техникой превратился в мощное танково-артиллерийское подразделение с задачей огневой поддержки пехоты ополчения. Перед выходом на передовую православный священник отслужил молебен и освятил технику и оружие.

А бой не заставил себя ждать. Штурм и взятие Новодмитровки и Хрящеватого, сражение за Луганский аэропорт, когда «Градами», тяжелыми минометами и танками пришлось выбивать иностранных наемников, «правосеков» и украинских десантников из бетонированных глубоких подземелий под взлетно-посадочной полосой, охрана гуманитарных конвоев, и много других боевых эпизодов – таков военный путь есаула Анатолия Корженевского. Нередко и самому, как в Афгане, приходилось брать в руки автомат, становиться к орудию или корректировать на передовой огонь гаубиц и минометов батальона. Его позывной «Кандагар» хорошо знали в луганском ополчении.

Благодаря профессионализму добровольцев и высокой степени организации работы штаба, батальон «Амур» за месяц напряженных боев не потерял убитыми ни одного человека, только двое бойцов получили ранения. Поврежденная техника быстро вводилась в строй. Наступление ВСУ на Луганщине было отбито, напряжение боев несколько снизилось, ополчение за это время получило значительное пополнение из обученных бойцов,техники и тяжелого вооружения, и добровольцев решено было распустить по домам.

Анатолий Викторович вернулся домой, к своей привычной работе. Но продолжал внимательно следить за обстановкой на Украине. И хотя после заключения Минских соглашений и разгромных для украинской армии «котлов» фронт несколько стабилизировался, бои на Луганщине не стихают.

И потомственный амурский казак, есаул Анатолий Корженевский, не посрамивший боевой славы своих предков и традиций русских добровольцев снова, как и много лет назад, вместе со своими испытанными товарищами, готов в случае необходимости встать боевой строй. Казачья кровь дает себя знать!

Казачьему роду нет переводу! Висят на ковре шашка и нагайка, бережно хранятся в семейном альбоме пожелтевшие фотографии дедов и прадедов из тех далеких времен.

Стоит лишь приглядеться к старой фотографии урядника 1-го Амурского казачьего полка Тимофея Корженевского, павшего в боях за Веру, Царя и Отечество в прошлом веке, и нынешнюю фотографию его правнука, как замечаешь их поразительное сходство. И понимаешь - казачья кровь – это не просто слово, она на века!

Канонерка 719.

Предисловие.

События, описанные в рассказе, происходили в 90 году в районе нашей военно-морской базы на острове Нокра архипелага Дахлак в Красном море. База оказалась в окружении войск эритрейских сепаратистов, которые вели войну с Эфиопией. И нашим морякам пришлось воевать не на своей войне. Но воевали как положено.

Капитан-лейтенант Черныш, командир артиллерийского катера АК-213, вышел из штаба базы с озабоченным лицом. Приказ командира бригады был однозначен – доставить 70 человек демобилизованных морских пехотинцев до Адена, где их должны пересадить на госпитальное судно «Лена». На обратном пути принять на борт команду матросов из пополнения и доставить на остров. Задачу осложняли два обстоятельства – катер не предназначен для таких перевозок и возможность обстрела береговыми батареями либо нападение катеров эритрейских сепаратистов.

Да и другого транспорта просто не было - плавмастерская ПМ-139 была занята срочным ремонтом пострадавшего в бою эфиопского сторожевого корабля F-1617, танкер «Лиман» заправляется водой и горючим в Адене, БДК-102 задействован в обороне острова с моря и корректировке заградительного огня танковых орудий.

Небольшой корабль с номером 719 стоял у второго пирса рядом

с эфиопским сторожевиком, полуголые загорелые моряки работали на палубе – чистили стволы орудий, снаряжали пулеметные ленты. Некогда шаровой корпус катера выцвел от морской соли и жаркого тропического солнца, кое-где были красные пятна сурика.

Черныш, как и любой моряк, любил свой корабль-это был его дом, где он был хозяином. Катер проекта 205П, «двухсоттонник», построенный большой серией для погранвойск (несколько их попало и на Черноморский флот) небольшой по длине (30 метров) он был отлично вооружен - две 30-мм артустановки АК-230,4 торпеды СЭТ-40, глубинные бомбы, перед выходом на боевую службу еще в Севастополе на него дополнительно установили два крупнокалиберных пулемета «Утес» на баке и спардеке и дали 4 ручных пулемета Калашникова. Пулеметные точки обложили мешками с песком, какая – никакая, а защита. Брони, конечно, никакой на катере не было, вся защита - скорость, маневр и огонь. И удача! Именно та, которая выручала катерников всех времен и народов…

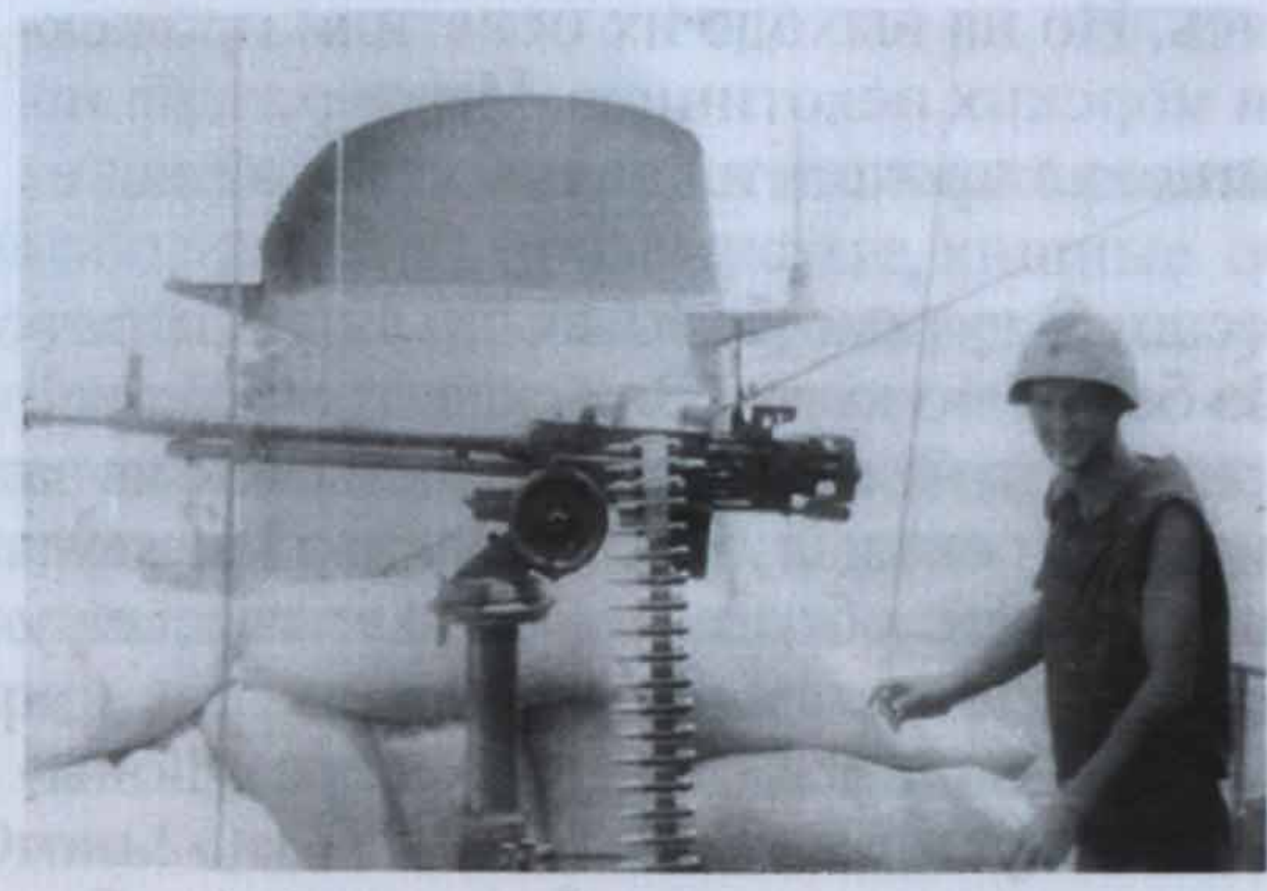
Зайдя по трапу на корабль, Черныш, выслушав рапорт дежурного, приказал собрать офицеров и мичманов в своей каюте.

– Значит так, нам поставлена задача – вывезти морпехов до точки рандеву с ГС «Лена» на границе территориальных вод .Они уже вышли из Адена. С ними танкер «Лиман» и тральщик «Лазутчик». Встречаемся, перегружаем людей, берем пополнение - и быстро обратно. До точки -110миль. На 25 узлах быстро добежим. Выходим ночью, проходим пролив, в море после шторма волнение 3-4 балла. Значит, джонок с пулеметами не будет, локаторов у них нет – похоже и батареи сепаратистов с острова Шума ночью тоже стрелять не будут. Людей разместить по кубрикам, в столовой и по проходам. Сами - на боевых постах. Лишнее имущество убрать. Торпеды выгрузить, боекомплект пулеметов пополнить, все ленты зарядить. Орудия проверить. «Глубинки» оставить.

– Командир, надо бы попробовать сначала загрузить людей, посмотреть осадку, дифференты и пройтись немного по бухте на полном ходу – сказал командир БЧ-5 кудрявый лейтенант Олег Смирнов - во втором дизеле на последнем выходе температура была выше нормы.

– Добро! Готовимся на выход.

С десантного корабля на пирс подошли два взвода морских пехотинцев. Их с трудом разместили по кубрикам, каютам и проходам. Катер глубоко сел в воду носом, пришлось человек 20 перевести поближе к корме. Потом вышел на внешний рейд бухты Мус-Нефит, сделал несколько галсов на полном ходу, дал пару очередей из пушек и пулеметов и вернулся к пирсу.



ДШК

Черныш дал приказание дозарядить ленты «Утесов» и РПК трассирующими пулями-ночью виднее будет. Комбриг, ожидавший катер на пирсе, спросил у Черныша:

– А кто на твоей канонерке пулеметчики? Не подведут?

– Акустиков приспособил. Станцию-то еще первый экипаж на банке «снес»-делать им нечего. Старшина 2-й статьи Салминьш у них командует, ребята тренированные-на стрельбище все время практикуются. На звук стреляют. На баковом пулемете - боцман.

– Добро. Сейчас отдыхать. Не прощаюсь. Я с флагманскими специалистами с вами пойду. Заодно задачи К-2 и К-3 нам сдадите, а то на эскадру уже требуют.

Начните погрузку в 19 часов, выход - на 21 час.

– Есть отдыхать!

Черныш еще раз обошел катер. На воздухозаборнике кормового машинного отделения сидели пулеметчики во главе с Салминьшем и сосредоточенно набивали ленты трассерами через три патрона. Каски и бронежилеты кучкой лежали на палубе.

– Арвид, все в порядке?

– Так точно товарищ капитан - лейтенант! - с легким акцентом четко ответил Салминьш.

– Вопросы есть?

– Да вот, патроны дали БЗТ-44, глядим, а на ящике маркировка -1956 год, нас тогда еще в проекте не было. Смешно как-то.

– Ничего смешного. Патроны-то от ДШК еще остались миллионами, не выкидывать же. Штука надежная, еще дети твои стрелять будут.

– До детей еще дожить.

Для проформы Черныш спросил у помощника командира, подвезены ли трассирующие снаряды.

– Полчаса назад, двести штук Бр-83, как просил. По сотне на пушку, сейчас в ленты заряжают. Влупим, ежели что, мало не покажется…

– Ну-ну! Как бы по нам «Градом» не влупили.

Ровно в 21 час перегруженный катер отвалил от пирса и ушел в

ночь. Шли без огней, маскируясь. Но на выходе их осветили прожектором с наблюдательной вышки морских пехотинцев. Им просигналили и прожектор потух. Катер миновал проход и дав полный ход исчез во мраке тропической ночи.

На ходовом мостике было тесно. Ощутимо болтало, но катер, изредка зарываясь носом в волну, резво бежал по курсу. Во мраке тропической ночи не было видно ориентиров, только луна изредка выскальзывала из-за рваных низких туч, на короткие минуты освещая берега пролива Массауа.

Молчание первым нарушил комбриг, обращаясь к флагманскому минеру.

– Я слышал, вам адмирал Хронопуло предлагал на Севера с повышением идти, а вы почему-то здесь очутились?

– Так я, товарищ капитан второго ранга, для себя так решил, что лучше уж песок на зубах, чем иней на яйцах!

На мостике грянул хохот. Напряжение было снято, посыпались анекдоты и истории со службы.

– Внимание, подходим на траверз острова Шумы.

И тут же доклад радиометриста.

– Вижу групповую движущую цель!

И сразу:

– Цель разделилась. Вижу 6 одиночных целей. Движутся курсом на нас.

– Боевая тревога!

Стволы орудий и пулеметов вытянулись в сторону противника. Залязгали затворы взводимых пулеметов, досылая патроны. Расчеты быстро надели каски и бронежилеты, подтащили дополнительные коробки с лентами.

– Цели расходятся пеленгом. Курс прежний!

– Командир, - сказал комбриг, - что-то тут не так. Джонки в такую волну не ходят, стрелять с них прицельно нельзя, да и в такую темень вряд - ли что увидят. Значит что-то побольше, и с локаторами. Неужто «сепараты» боевыми катерами обзавелись? Тогда дело худо! Людей-то полный катер.

– Цели на 200 кабельтовых. Крайние увеличивают скорость!

– Ясно, окружить хотят. Огня пока не открывают. А мы первые стрелять не можем, только в ответ. Какой же дурак это все придумал?

– Как кто. Директива ГШ ВМФ.

– Ну, с Арбата оно конечно видней, кому первому стрелять…

– Пока не стреляем, пушки навести на ближайшие цели. Главное - не допустить их в зону действия оружия. Огонь - только ответный и не сразу на поражение. Сначала пугнем, - сказал комбриг - Командир, радио на эскадру об угрозе нападения.

– Есть!

– Дать ракеты.

В небо взлетели осветительные ракеты. В их дрожащем свете смутно обозначились приземистые, хищные очертания боевых катеров. Это точно были не обычные, привычные глазу пластиковые джонки с крупнокалиберными пулеметами и 107-мм «безоткатками», бесполезными на крутой волне. Поняв, что обнаружены с катеров открыли пулеметный огонь, ночь сразу осветилась разноцветными пунктирами трасс, неприцельно потянувшихся к катеру. Похоже, волна мешала точно прицелиться, однако всплески легли пугающе недалеко от борта.

– Ну ни хрена себе, – непроизвольно вырвалось у командира, – Огонь! Огонь!

В ответ носовое спаренное орудие старшины 1-й статьи Кима дало длинную и точную очередь 30-миллиметровых снарядов. Трассы сошлись на черной точке катера, сразу полыхнул взрыв.

– Одна цель исчезла с экрана. – доложил радиометрист.

– Есть! Попали! Молодцы ребята! Нам проще стрелять, катер устойчивей.

Но остальные катера продолжали охват, угроза нарастала с каждой минутой. Яростно строчили пулеметы с катера. Горячие гильзы со звоном катались по палубе.

Мысли командира бешено искали решения. Кто бы ни был на борту – хоть командующий флотом - последнее решение за командиром. Он отвечает за все. Надо было что-то придумать. И Черныш решился:

– Кормовое. Прекратить огонь. Бомбы на «товсь».

Он быстро сообразил, что первые глубинные бомбы, рассчитанные на потопление подводных лодок, поставлены на глубину двадцати метров и если сбросить серию, то можно взрывами сбить с курса наседающие катера. Лишь бы самому успеть вовремя отскочить.

Поняв мысль командира, на корму выскочили флагманский минер и торпедист матрос Турсунбаев.

– Товсь! Сброс!

– Заело, товарищ командыр!

– Все с кормы, кормовое - огонь!

Флагманский минер быстро отскочил от бомбосбрасывателя, чтобы не попасть под очередь пушки, но Турсунбаев, не слыша команды, упорно дергал рычаг. А комендор не мог стрелять, так как матрос был почти под стволами.

Томительно текли секунды. И тут заевший бомбосбрасыватель сработал, бомбы ушли за корму! Турсунбаев еле успел отскочить за орудийную башню.

Черныш, мгновенно оценив ситуацию, дал катеру самый полный ход. Дизеля натужно взревели, и катер стал быстро удаляться от места сброса. Кормовое орудие било очередями по катерам, пулеметы захлебывались, стоял неимоверный грохот. Выхлопы дизеля смешивались с пороховыми газами и облако дыма, разрываемое вспышками, быстро сносилось за корму.

Катера противника перестроились, вперед выскочил самый крупный. На его баке засверкало огнем орудие, над мостиком просвистела очередь малокалиберных снарядов.

– Ну, суки, миллиметров 40 пушка. «Бофорс» или «Эрликон»!

И тут прямо перед флагманским катером рвануло! Глубинная бомба, рассчитанная на потопление дизельной подлодки водоизмещением в тысячу-полторы тонн, взорвалась под катеришкой, тонн на 150, разнеся его в щепки. Столб воды поднялся метров на двадцать, оглушительный грохот прокатился над морем, ударила по ушам взрывная волна. Потом катер ударило как будто огромной кувалдой по корпусу - дошел гидродинамический удар. Тряхнуло так, что вышел из строя правый носовой двигатель. Скорость сразу начала падать…

Ход сразу снизился. В машину кинулся командир БЧ-5. Моторист Уразбаев, причитая по-узбекски, потеряв голову растерянно метался по отсеку. От гидродинамического удара сдвинулся с места один из узлов крепления дизеля, надо было лезть под него и закрепить болты на ходу. Быстро, рывком подняли пайолы и, поминая Уразбаева крепкими словами, туда полез моторист Моцак. Лежа на спине в мазутной воде, подтянул гайки крепления и без сил, кое-как вылез из-под двигателя, крепко зашибив колено. Дальше его, матерящегося и хромающего, уже потащили лейтенант и матросы. Двигатель добавил обороты, катер снова шел самым полным ходом, выдавая 35 узлов и оставляя за кормой продолжающиеся глухие взрывы «глубинок».

А наверху было невесело. Баковый пулемет замолчал - кончилась лента, и боцман лихорадочно заталкивал новую в приемник. У станка пулемета Салминьша от интенсивной стрельбы отвалилось трубка, наваренная на треногу станка для стрельбы по воздушным целям. Пулемет боком упал на мешки с песком. Арвид, матерясь по-латышски и по-русски, поднял горячий, почти двухпудовый пулемет, упер в плечо и продолжал стрелять по удаляющимся катерам. Задержку заметил матрос Заруцкий, отложил свой РПК и кинулся к пулеметной точке, оскальзываясь на гильзах.

– Держись, Арвид! - орал он, перекрикивая трескотню пулеметов.

Попутно содрал брезент с вьюшки, обмотал руку, схватил пулемет за раскаленный ствол, и уже они вдвоем поставили пулемет на станок.

– Порядок! Спасибо Коля!

– Да на здоровье!

Только белые зубы и глаза выделялись на закопченном лице из-под сбившейся набок каски.

В горячке Салминьш выпустил еще несколько длинных очередей, не заметив, что ручные пулеметы уже не стреляют. Катера уже исчезли из виду – далеко, не достать.

– Дробь. Прекратить огонь. От мест отойти – прошла команда с мостика. Кормовое орудие дало короткую очередь и замолкло.

Пороховую гарь сносило ветром. По вибрирующей палубе перекатывались остро воняющие сгоревшим порохом гильзы. Сквозь уже привычный гул моторов было слышно, как потрескивали остывающие стволы пушек на закопченных башнях.

– Две цели исчезли с экранов. Чисто.

– Ну все, кажется отбились. - не веря себе, сказал Черныш.

– Похоже так. - откликнулся комбриг, снимая каску.

– Андрей, – устало сказал помощнику командира Черныш, – быстро сходи по кубрикам, проверь, как там пассажиры. С кормы по телефону доложишь.

Минут через пять помощник доложил:

– Все в порядке. Не поверишь, командир - сидят моряки и жрут сухпай, спокойные, как удавы. А чего, говорят, добру пропадать. Бледные, правда!!!

– Ну, ничего себе. Мы тут все перетряслись – а этим хоть бы хны.

Остались позади территориальные воды Эфиопии, шли уже в нейтральных водах. На небе уже висел красный шар солнца и начиналась удушливая жара. Спасало и, то, что катер шел полным ходом. Близилась точка рандеву.

На горизонте замаячило белое пятно-это было госпитальное судно «Лена». Белоснежный корпус с высокими надстройками и крупными красными крестам на бортах, изящные обводы-судно было по-настоящему красивым. «Лена» застопорила ход и легла в дрейф.

С правого борта вывалили парадный трап. Катер медленно подошел и мягко ошвартовался, ткнувшись кранцами к площадке трапа.

Командир бригады сказал Чернышу:

– Я с флагманскими на «Лену», через час жду вас в кают-компании, на совещание с офицерами. Осмотреться, доложить состояние корабля и оружия. Займитесь машиной пока есть время - не приведи господь, если поломаемся в бою. Здесь, видимо, задержимся до прихода «Лимана» и «Лазутчика». До них еще миль 50. Назад пойдем конвоем, возможно, придется прорываться. Сейчас свяжусь с эскадрой, доложу о бое. До встречи…

Черныш проводил комбрига и офицеров до трапа «Лены» и только сейчас ощутил, как он устал, тело ломило, будто из него с вытащили какой-то внутренний стержень. Позади стояли его офицеры–штурман, помощник и командир БЧ-5,такие же усталые и вымотанные. По верхней палубе на мешках с песком устало сидели пулеметчики. Привалившись к открытой двери сидел на корточках боцман с неизменной дудкой на цепочке. Но надо было воевать дальше - поход еще не кончился, и расслабляться было рано...

– Так, давайте на мостик, обговорим дальнейшие действия. Офицеры с боцманом собрались в ходовой рубке.

– Олег, что с машиной?

– Думаю, на обратный переход хватит, хотя тряхнуло прилично. Да и проводку надо проверить кое-где, на главном щите сейчас электрики работают.

– Смотри. На тебя надеюсь. Скиснет машина в бою – плохо нам всем будет.

Штурману- нанести на карту наше маневрирование, возьмем с собой для доклада.

– Давай Моцака и Салминьша к докторам, пусть посмотрят, чего там у них, – сказал Черныш боцману. – Помощнику организовать высадку пассажиров. Чтоб не перли, как на буфет и вещички на радостях не забыли. Мы через полчаса идем на «Лену», боцман-останешься за старшего. Оружие почистить, дозарядить ленты. Доложить наличие боеприпасов. Произвести приборку. Экипаж покормить. Попробую договориться насчет баньки, не все ж забортной водой мыться. Потом всем отдыхать, до особого распоряжения.

Черныш спустился с мостика в свою крохотную каюту, ополоснул лицо и переоделся в чистую «тропичку». Все же в гости идем, да и девушек-медичек на судне много. Сел в кресло, благо до совещания еще минут тридцать осталось. И провалился в полудрему.

А по трапу на «Лену» уже шли цепочкой демобилизованные моряки, трогательно прощаясь с экипажем катера.

Усатый сержант-морпех из танкового взвода, крепко жал руку Заруцкому.

– Спасибо, пацаны! Теперь мы хоть живыми домой доберемся. А вам-то еще обратно идти… Удачи!

– Да, ништяк, отобьемся! Не впервой.

– А я вообще думал, п…ц нам. Сидим на койках, как дураки, кругом трясет, грохочет. Были бы автоматы - хоть постреляли бы, все при деле.

– Да ладно, земеля, мы тут сейчас за вас настрелялись, ажно руки трясутся.

ГБУК "АОНБ им. Н.Н. Муравьева-Амурского"

Ровно через полчаса офицеры собрались в, непривычно для катерников, просторной кают-компании «Лены». Черныша удивило, что подниматься пришлось на лифте - судно было таким высоким, по коридорам, постреливая глазками, пробегали улыбчивые медсестры. Этакий островок мира и спокойствия посреди войны.

Командир бригады без лишних проволочек начал разбор действий.

– Товарищи офицеры! Ясно, что разведка эритрейцев знала о нашем выходе и о том, кого мы везем. Видимо рассчитывали захватить и корабль и людей, потому сразу не открыли огонь и перехватили в выгодном для себя месте. Но были вовремя обнаружены, что позволило отбить атаку и нанести противнику урон. С этим пусть разбираются контрразведчики. Предварительно можно сказать, что нами потоплены два катера, остальное уточнит разведка эфиопских товарищей. Следует отметить нестандартные действия командира, отдавшего приказ на сброс глубинных бомб по курсу катеров противника и результативность их применения. Никогда еще такой тактический прием на флотах не применялся. Отмечаю слаженную работу комендоров и пулеметчиков, не допустивших катера на дистанцию, когда их пулеметы могли пробить корпус и поразить людей и механизмы. Кроме того, против нас впервые были применены боевые катера специальной постройки с 40-мм артиллерией. Я тут посмотрел по справочникам, это ориентировочно торпедные катера типа «Ягуар» западногерманской постройки. Корабли серьезные, это вам не джонки.

После сброса глубинных бомб, от гидродинамического удара вышел из строя один дизель, что в критический момент снизило ход на 10 узлов. Завтра мы идем обратно. Командир БЧ-5, доложите состояние двигателей.

989614

– Я ранее докладывал, что на катере после аварии в условиях докового ремонта на «ПД-66», еще первым экипажем, были поставлены новые валы и гребные винты от катера другого проекта. Это нарушило центровку валов и при длительной работе на максимальных оборотах может привести к остановке дизелей. Раньше мы ходили на средних ходах в составе конвоев, и это не было заметно. На 35-узловом ходу может быть остановка.

– Ясно, лейтенант, садитесь. Пока сделайте все возможное, чтобы катер дошел до базы. Дальше дадим время на ремонт. Но недолго.

– Командир, доложите о расходе и наличии боеприпасов.

– По выходу был штатный боекомплект по 500 снарядов на орудие и по1500 патронов на ствол для пулеметов. Дополнительно взято со склада еще 500 трассирующих патронов. В бою израсходовано

почти половина патронов и 300 снарядов. Необходимо пополнить БК.

– На рассвете подойдут тральщик «Лазутчик» и средний морской танкер «Лиман». Он пришел из Севастополя, на нем есть для нас почта. От него дозаправимся, на тральщике везут боеприпасы – там пополнимся. Дальше будем следовать конвоем, мы со штабом переходим на «Лазутчик». Старшим на переходе буду я. Пополнение пойдет на катере-опыт у вас есть. Тральщик перегружен, танкер тоже. На завтра назначаю совещание командиров кораблей, время сообщу дополнительно. Все свободны.

Капитан-лейтенант Черныш проснулся на рассвете от звонка телефона – вахта доложила о подходе тральщика и танкера. Выглянув иллюминатор он увидел их, лежащих в дрейфе вблизи «Лены». Старые знакомые, еще по Севастополю. Командира «Лазутчика» он помнил по училищу, капитана «Лимана» еще предстояло узнать поближе, встречались мельком, при заправках на учениях. Черное море, в принципе, не очень велико.

От кораблей уже шли к «Лене» командирские катера - похоже комбриг решил время не терять и совещание вот-вот начнется. Умылся, наскоро позавтракал с офицерами и еще до подъема флага они были в кают-компании на «Лене». Были офицеры с тральщика и капитан с первым помощником с «Лимана». Капитан танкера Абрамов, худощавый и подтянутый, одетый в форменное кепи и синюю офицерскую «тропичку» с нашивками гражданского флота, был знаком Чернышу, еще когда служил старпомом на водолее «Кура».Тепло поздоровались.

В кают-компании на столе была разложена большая карта с гидрологической обстановкой пролива Массауа и нанесенными рекомендованными фарватерами, выполненная специальной океанографической экспедицией 10 лет назад.

Командир бригады без лишних проволочек начал совещание.

– Товарищи офицеры! Задача – отработать варианты действий при вероятном нападении катеров типа «Ягуар» на конвой в условиях прохождения узости. Вероятные точки нахождения катеров - бухты островов Асарка и Шума. Возможен обстрел конвоя с полуострова Бури - там оборудуются позиции береговой артиллерии эритрейцев. По сведениям разведки, после захвата базы флота Массауа к ним попала вся матчасть эфиопской бригады береговой обороны. Это 130-мм пушки и установки «Град». Оружие серьезное. Пока ведут беспокоящий огонь по архипелагу. Видно, что огонь не корректируется, но это дело временное, скоро будет жарко…

– Теперь по конвою. Командир тральщика, доложите состояние корабля.

Коренастый капитан 3 ранга Носов доложил, что тральщик исправен, боевые повреждения после боя 14 мая полностью устранены, корабельные запасы – из расчета трехнедельного плавания, пресная вода - полностью, трюм загружен боезапасом для танковых орудий и зенитных установок ЗСУ- 23-4 «Шилка» морской пехоты. Свое вооружение исправно, боекомплект штатный-6 тонн. Пулеметные расчеты укомплектованы и обучены. Отработана взаимозаменяемость номеров. В бою проверены.

– Хочу сказать, что материалы на тех, кто были Вами представлены к наградам, утверждены на эскадре и отправлены в Москву. Ждите.

– Есть!

– Теперь вы, Станислав Владимирович.

– Танкер технически исправен, судовые запасы полностью. Груз- 500 тонн пресной воды, 500 тонн дизтоплива, 20 тонн керосина ТС-1, 1500 тонн флотского мазута, на верхней палубе 10 тонн бензина. 80 тонн продовольствия, 40 тонн в рефрижераторном трюме. Четверо пассажиров - на плановую замену в экипаж буксира МБ-504.

– Командир АК?

– Повреждения устранены. Боекомплект к орудиям пополнен до штатного, к пулеметам-сверх комплекта по 250 патронов на ствол. Будем задействовать и автоматы, если что.

– А глубинки будете пополнять?

– В базе. Надеюсь, больше применять их не придется - еще разок так тряхнет и рассыплемся.

– Добро. Садитесь. Сейчас начальник штаба доложит порядок ордера, рекомендованный курс и скорость. А также действия при возможном нападении.

НШ бригады провел указкой по карте:

– Идем фарватером №1, как ходили ранее. Навигационная обстановка сложная, необходимо постоянно контролировать локаторами. При обстреле «Градами», который возможен с полуострова Бури и мыса Кароли, будем применять дымзавесу. Это задача АК-213, на полном ходу он проходит по фарватеру и сбрасывает дымовые шашки по курсу конвоя. Скорость ордера 12 узлов, дистанция 2 кабельтова. При угрозе нападения катеров у островов Асарка и Шума открывать огонь на предельной дистанции досягаемости наших орудий. Главное – не допустить катера в зону применения их оружия. Напоминаю, у «Браунингов» это полторы мили. Прицельная дальность конечно меньше. Если это будут катера типа «Ягуар» - там пушка 40-мм, торпеды у них вряд ли есть, скорость тоже не проектная - весь огонь на них . Тем более, что купили они уже корабли явно списанные. Связь по

УКВ, частоты флагманский сообщит дополнительно. Применять маневры скоростью. Это я танкер имею в виду. Фарватер узкий и большой риск наскочить на риф. Дальше - по ситуации. Выход сегодня в 10-00. Вопросы есть?

Вопросы были. Командиры столпились у карты.

АК-213 у БДК50

А тем временем матросы на АК сгрудились возле боцмана, который раздавал письма, целый мешок которых доставили с тральщика, когда загружали боеприпасы.

Счастливцы отходили в сторону, расходясь по укромным уголкам, чтобы там без помех почитать. Многие на катере уже по второму сроку служили.

Заруцкий отозвал в сторону Салминьша, белевшего свежей повязкой на бедре.

– Слышь, Арвид, там ребята с тральца такого порассказывали про бой 14 мая. Они тогда танкер «Интернационал» конвоировали. Тут из-за Шумы четыре джонки повыскакивали, и давай палить из пулеметов и безоткаток. С тральца дымшашки по курсу покидали, и танкер корпусом прикрыли. Дали танкеру команду уходить, так они 16 узлов как дали, аж бурун пошел, а раньше-то больше девяти не ходили... Да и на тральце сняли ограничители в машине и рванули «самым полным» на катера. Из трубы искры снопами валили. Потом как влупили из пушек и зениток, так сразу одну джонку в клочья разнесли. А те все равно прут. Пришлось и из РПК и автоматов стрелять. Такую пургу развели! Нашего одного ранило, ты его знать должен - старшина 2-й статьи Швец, гидроакустик тоже. За ДШК стоял, так в ногу попали. Да заму на голову чайник свалился – тоже вроде ранение. Дырок в корпусе понаделали, антенну снесли и в рубку радиометристам пуля залетела. Но и наши еще двоих повредили. Только тогда отвернули и в дыму скрылись. Потом посчитали - за 8 минут четыре тонны боепри-

пасов из шести израсходовали. Хорошо больше никто не полез.

– Игоря Швеца знаю, в учебке акустиков вместе были. Так у меня еще три земляка с Эстонии на тральце есть.

– Ну, с земелями твоими вообще хохма была. Сдают автоматы после боя, а патроны-то все на месте. Ну, тут «замуля» на дыбы, мол, почему не стреляли, из каких таких идейных соображений. Чуть не дезертирами обзывал, «дизелем» грозился. Сам, мол, я из ПМ всю обойму высадил. И тут один, Ивар вроде, и говорит так спокойно, мол товарищ капитан-лейтенант, нас учили, то прицельная дальность стрельбы из автомата не более 500 метров, мы в дыму никого не видели, прицеливаться не могли, а зря пулять не приучены, патроны берегли. Тот матом, а парни на своем стоят. Потом командир еще поговорил с пацанами, зам и отвязался. Крестьяне мол хуторские, экономные ребята, что с них взять. В общем, бились славно, командир представления человек на двадцать написал.

– И мы не хуже дрались.

– Погоди, нам еще обратно идти. У Шумы нас точно ждать будут. Там и поглядим

Ровно в 10.00 конвой дал ход, постепенно перестраиваясь в кильватерную колонну. Госпитальное судно тоже дало ход и, подняв флажный сигнал «счастливого плавания» взяло курс на Суэц. С борта махали руками матросы и медсестры. Все моторы катера работали ровно, за кормой оставалась белая пенная полоса.

Черныш с мостика с грустью смотрел за удаляющимся белым судном, постепенно уменьшавшимся в размере.

Удалялись и силуэты тральщика и танкера – сказывалась разница в скорости. Черныш подумал, что скоро «Лена» подойдет к Севастополю, рейс для них кончится, а им смена подойдет еще не так быстро, как хотелось. Правда флагманский штурман с эскадры, уходивший по замене, шепнул по знакомству, что их готовится менять тоже севастопольский малый противолодочный корабль «Молдавский комсомолец». Там и орудия покрупнее -76-мм. Трехдюймовки. Но до этого надо еще дожить.

А вообще пригнали бы сюда старый эсминец типа 30-бис, тот бы своими стотридцатками порядок быстро навел. Да нет их, все «на гвозди» в Инкермане порезали. Вот и приходится тут малыми калибрами обходиться.

Впереди было сорок миль относительно спокойного хода до проливной зоны. За это время надо многое успеть.

С тральщика пришла радиограмма – штабом эскадры приказано провести учения с боевой стрельбой для зачета задач К-2 и К-3.

Конвой

Черныш собрал офицеров. На их лицах было и недоумение и недовольство.

– Чего им еще надо? И стреляем и маневрируем и воюем вроде не первый день. Нет, еще, задачи сдавать затеялись. Самое время!

Чернышу эта затея тоже не нравилась, но порядок есть порядок. Приструнив расшумевшихся офицеров, объяснил, что надо сделать. Больше всего волновался командир БЧ-5 из-за центровки валов. Во время маневрирования придется менять режимы работы дизелей - могут не выдержать, ремонтировали-то наспех. Решили выпустить по паре коротких очередей из пулеметов и пушек – надо было беречь боекомплект.

И начались учения. Катер и тральщик сделали несколько маневров, постреляли по сброшенным бочкам, танкер выполнил пару противоартиллерийских зигзагов. Задачу выполнили, в журналы записали, на эскадру доложили. Получили «добро» на поход. Дали команду на обед, покормили заодно и морпехов - пассажиров. Аппетит был не очень – сказывалась жара за сорок. Палуба и надстройки нагрелись, кондиционер кое-как тянул, и в кубриках стояла влажная духота.

Конвой лег курсом на пролив Массауа. Катер ушел вперед на пять миль, боцман приготовил дымовые шашки, проклиная севастопольских снабженцев. Шашки были ржавые и не всегда загорались. То ли тропическая влажность на складе базы повлияла, то ли просроченные выдали в базе - в спешке некогда было разбираться - но срабатывали шашки через одну. Пулеметчики, одев каски и бронежилеты, разошлись по местам, защелкали затворами.

Салминьш тоже взвел затвор пулемета, поставил на предохранитель. Покрутил «Утес» на станке по своему сектору. Все было в порядке – коробки с лентами под рукой, пулемет почищен и смазан вчера, пристрелян, как положено. Вторым номером к нему поставили Турсунбаева – «глубинки» все посбрасывали, делать ему пока нечего. Место вот только выбрано неудачное - рев воздухозаборника двигателя просто оглушал его чуткие уши. После этого ему уже вряд ли

придется быть акустиком. С соседнего поста приветственно помахал рукой Заруцкий в «бронике» на голое тело. На кормовом орудии прокручивалась башня и ходили вверх-вниз стволы – тоже готовились. За кормой едва заметными черными точками виднелись тральщик и танкер. Арвид засмотрелся на пенный кильватерный след, над которым с криком летали чайки, выхватывая из воды оглушенную винтами рыбу.

На горизонте вырастали зеленые острова – начиналась самая опасная часть пути конвоя.

– Ну, началось! Боевая тревога! Полный вперед! – скомандовал Черныш, когда радиометрист доложил о появлении трех целей из-за группы необитаемых островов.

– Опять неймется козлам! – выругался помощник командира, одевая каску. Сигнал боевой тревоги разнесся по катеру, лица моряков сразу посуровели.

Носовое орудие направило спаренные стволы в сторону приближающихся катеров, ожидая, когда они приблизятся на нужную дистанцию.

– Ким, не допусти их близко. Руби сразу, без команды!– прозвучало в шлемофоне командира носового орудия.

– Есть!

Силуэты катеров с белыми бурунами у форштевней, быстро приближались. Уже замигали вспышки пушечного и пулеметного огня. Всплески легли в двух кабельтовых по курсу катера.

– Далековато начали, на испуг берут. - вслух сказал Черныш, не выпуская из рук бинокля. Пятнадцатикратная оптика позволяла увидеть, что головным несется торпедный катер с автоматической пушкой в носовой башне, по бортам, охватывая его корабль шли два катера поменьше с открытыми пулеметными установками на тумбах. Видны были уже и черные фигурки, припавшие к пулеметам.

– Вправо десять!

– Есть вправо десять. - отрепетовал рулевой, чуть повернув штурвал.

Теперь огонь могло вести и кормовое орудие – курсовой угол вполне позволял.

И тут ударило из всех стволов носовое орудие – Ким не прозевал. Трассы, слабо видимые при свете дня, скрестились на головном катере. Тот сразу взорвался, выбросив вверх столб огня, дыма и обломков. Видно сразу влепили в боекомплект и бак с горючим. Два остальных круто развернувшись, устремились обратно за остров, сопровождаемые огнем двух орудий катера, даже не подобрав своих моряков, беспомощно барахтавшихся в воде пролива, кишащей акулами.

И тут сдал правый главный двигатель. Ход катера упал до 15 узлов.

Н-205р

Черныш приказал застопорить и ремонтироваться. Катер лег в дрейф, но готовность не снимали. Люди были на боевых постах, хотя по радиолокатору целей больше не наблюдалось. Боцман сбросил на воду дымовые шашки, плотный белый дым окутал море, и слабый ветерок медленно его потащил в сторону островов. Теперь катер можно было видеть только по радиолокатору. До подхода конвоя еле успели починиться. Катер вновь дал полный ход и пошел вперед по фарватеру, сбрасывая по ходу дымовые шашки, хотя уже наступила ночь.

При развороте на новый курс примерно в шести милях от острова Шума вдруг загорелся главный распределительный щит. Полыхнула изоляция, машинное отделение сразу наполнилось дымом и угарным газом.

Моторист Моцак, включив систему, огонь потушил, но сам, наглотавшись дыма и угарного газа, свалился без чувств. Его вынесли на палубу, и он кое-как отдышался уже в базе.

Но катер был полностью обесточен – сразу оглох и ослеп. Не работала радиостанция, навигационные приборы, радиолокатор и главное-система наведения орудий и управление рулем. Отбиваться теперь можно было только пулеметами. Работал только один дизель на малых оборотах. Хорошо, что конвой был уже рядом. Командир бригады решил поставить катер за тральщиком, сбавить ход конвоя до самого малого – чтобы только управляться. Рулевого Гончаренко перевели в румпельное отделение, перешли на ручное управление. Команды с мостика передавались по цепочке. Штурман ориентировался по черневшему впереди силуэту тральщика и кильватерному следу. Шли без огней, и танкер, на всякий случай держался правее.

И тут над Шумой полыхнули зарницы, раздался вой приближающихся реактивных снарядов.

На фарватере, кабельтовых в пяти от конвоя, сразу выросло несколько столбов воды и дыма, засвистели осколки.

– Это «Грады» бьют ! – сказал командир бригады, стукнув кулаком по планширу мостика. – Все таки влипли, так твою и разэтак!

А влипли они действительно крепко - «Лазутчик», взяв на бакштов катер, не мог свободно маневрировать и не мог уйти от обстрел из-за медленного хода. Надеяться оставалось только на то, что прицельно стрелять из-за темноты и дымзавесы ракетные установки не могли и били по площадям. Попадание могло быть только случайным, но от этого никому легче не стало - рядом был танкер, громадная плавающая бочка с горючим, которая при попадании «градовского» снаряда могла дать такой фейерверк, что мало никому бы не показалось. Огонь до небес и перспектива плавать в горящем соляре!

Решения приняли быстро–танкеру на максимальной скорости прорываться в базу, самим закрыться дымзавесой и маневрировать по фарватеру на среднем ходу до позиций, охраняемых эфиопскими патрульными катерами.

Командир бригады по рации информировал капитана танкера о принятом решении и сообщил шифровкой на эскадру.

«Лиман» резко увеличил ход почти до проектных 20 узлов и скрылся в дымзавесе.

Капитан 3-ранга Носов послал заместителя обойти боевые посты, проверить ситуацию.

Все было в порядке - радиометристы отслеживали обстановку, носовое и кормовое орудие в немедленной готовности, комендоры зенитных установок 2М-3М и пулеметчики «Утесов» сидели на местах, напряженно вглядываясь в редеющую дымзавесу и держа пальцы на спусках. Корабли вздрагивали от близких разрывов, брызги и осколки порой залетали на палубы.

Хуже всех приходилось пассажирам на катере – побледневшие парни обливались потом в тесных кубриках, испуганно вздрагивая при взрывах. Помощник командира, пробегая по кубрикам, подбадривал их, как мог. Морпехи, недавно прошедшие учебку, прекрасно понимали, что означают взрывы за бортом и трескотня пулеметов на палубе. Их угнетало то, что они сидят безоружные и ничем не могут помочь тем, кто наверху.

Сопровождающий, усатый прапорщик, невозмутимо жевал сухарь.

Тем временем танкер «Лиман» полным ходом шел к базе. Делая противоартиллерийские зигзаги и маневрируя ходом, моряки сбивали прицел эритрейцам. Пролив Массауа, и так узкий не давал возможности отойти на безопасную дистанцию - справа тянулась цепь рифов и отмелей, сесть на которые означало гибель. Причем яркую и без вариантов.

Снаряды с воем неслись в воздухе, разрывы беспорядочно вставали на пути, гидродинамические удары, будто огромными кувалдами били по корпусу. Один из разрывов пришелся в полукабельтове прямо по курсу, и танкер въехал прямо в столб воды, который вместе с осколками обрушился на бак. В гробовой тишине на мостике стало слышно, как осколки на излете стучали по надстройке и палубе. Хорошо, что моряки из аварийных партий сидели в надстройках, осколки пробили несколько пожарных шлангов, заблаговременно раскатанных по палубе.

Капитан только выматерился сквозь зубы, чего он раньше никогда на мостике не позволял. Да и под такой обстрел попал тоже впервые.

Из машины позвонил встревоженный стармех:

– Владимирыч! Что там наверху?

– Дед! Держи обороты. У нас все в порядке.

– Да последний разрыв как шарахнул, у меня сразу две лампочки лопнуло.

Первый помощник, стоявший рядом с капитаном, заметил:

– Из зоны поражения выходим. Два взрыва по корме. Сейчас будут по тральщику садить… Отвлекутся.

«Лиман», невредимый, вырвался из пределов досягаемости огня «Градов» с Шумы и теперь прямым курсом шел к восточному проходу бухты Мус-Нефит. Навстречу с базы уже вышли эфиопский сторожевик и патрульный катер, быстрыми тенями промелькнувшие в рассветной мгле по левому борту. С базы ударили «Градами» по острову Шума и яркие кометы снарядов понеслись в сторону эритрейских позиций.

Танкер, проскочив через узкий восточный проход, застопорил ход и стал на якорь на внешнем рейде. Это означало, что горючее и пресная вода на острове будут еще на месяц.

Тральщик «Лазутчик» с катером на буксире медленно и упорно приближался к базе.

Радиометристы доложили о нескольких целях по корме, но из-за плотной дымзавесы их не было видно, да и были они пока вне досягаемости орудий и пулеметов.Побаивались.

На горизонте уже замаячили плоские очертания острова Нокра.

– Ну все, кажется дошли-с облегчением сказал командир бригады и перевел бинокль на проход.

И тут же все услышали звуки пушечных залпов и пулеметной стрельбы вдали по корме.

– Это сторожевик дерется, там калибры серьезные, – сказал Черныш на мостике катера, – сейчас всыплют «сепаратам».

– Как бы им самим не всыпали, - мрачно ответил помощник, – такая пальба идет…

Тральщик с катером уже подходили к бухте, когда на горизонте показался силуэт эфиопского сторожевого корабля. Он шел полным ходом, отстреливаясь из кормового орудия и пулеметов от наседавших эритрейских катеров. Но сейчас он был уже в пределах досягаемости танковых орудий береговой обороны острова.

Вкопанные в землю по башни, танки Т-55, завезенные на остров еще в 80-е годы, сразу открыли заградительный огонь по эритрейским катерам, преследовавшим сторожевик. Залп следовал за залпом на максимальной скорострельности. Сплошная стена разрывов встала преградой на курсе катеров, и они быстро исчезли. Танкисты морской пехоты свое дело знали, да и постоянная корректировка шла от радиометристов с БДК-102. Рубежи заградительного огня уже были пристреляны заранее, реперы выставлены.

Отстрелявшиеся танкисты в одних шортах, устало вылезли из раскаленных танков, выкинули из люков дымящиеся, еще горячие гильзы - очередная попытка прорыва была отбита. Вокруг каждого капонира громоздились уже горы стреляных гильз - огонь вели каждый день.

Тральщик ошвартовался к пирсу, командир бригады с флагманскими офицерами устало пошел в штаб - предстоял доклад на эскадру. Матросы, подгоняемые зычными командами старпома и боцмана, вели приборку на палубе тральщика, комендоры банили стволы орудий. Флотский порядок был незыблем: отстрелялся - приберись.

Катер Черныша, высадив на берег морских пехотинцев, пришвартовался вторым корпусом к высокому борту плавмастерской. Командиру БЧ-5 и его мотористам предстояла долгая работа с дизелями. Офицеры с ПМ уже были на борту, скорее всего, кораблю предстояла постановка в док, благо из ПД-67 только что вышли два отремонтированных эфиопских торпедных катера, уже загружавшихся боезапасом с плавучего склада.

На катере тоже шла большая приборка и чистка оружия. Салминьш и Турсунбаев разложили на брезенте разобранный «Утес», рядом пристроился Заруцкий со своим неразлучным РПК. Солнце уже жарило вовсю, и матросы были в одних синих выцветших форменных шортах.

– А что, Арвид, дали мы им сегодня!

– Ага! Если бы не тралец – уже бы уже рыб кормили. Мне «мар-

кони» сейчас шепнул, что нашего командира эритрейцы личным врагом вроде объявили. Ну и нас конечно, за компанию…

Развеселившийся Заруцкий хлопнул Турсунбаева по загорелой тощей спине.

– Ну че, джигит, ты нынче у «сепаратов» главный враг. Это ведь ты бомбы-то за борт спихнул. Давай, гордись… А мы тут, вроде как на подхвате были.

Поднявшийся было смех быстро утих - к соседнему пирсу, накренившись, приближался эфиопский сторожевик с приспущенным флагом. Союзникам крепко досталось - в районе носового кубрика виднелась пробоина от снаряда «безоткатки», вокруг которой борт был закопчен, на надстройках виднелись пробоины и следы от пулевых рикошетов. Турель зенитного автомата 2М-3М пробита в нескольких местах и покрыта бурыми пятнами, закопченные стволы свесились вниз. Половина швартовной команды перевязана свежими бинтами, на корме под брезентом виднелось насколько тел. На пирсе уже стояли санитарная машина и грузовой «Урал», в которые быстро погрузили трупы и раненых. Ранеными сразу занялись врачи базы во главе с бородатым хирургом, майором Лимеевым.

Матросы и офицеры катера, молча, нестройной шеренгой стояли у борта, отдавая последнюю почесть погибшим в бою морякам. Флаг катера был приспущен.

Моряки впервые так близко увидели отвратительное лицо войны и были подавлены. Каждый знал, что на месте убитых эфиопов мог быть и он, если бы эритрейские катера прорвались на близкую дистанцию. Но они верили в свое оружие!

– Коля, а что мы здесь делаем?- тихо спросил Арвид. – Эфиопы за себя дерутся, эритрейцы за свободу, а мы-то за что?

Заруцкий только пожал плечами. Ответа не было.

Через несколько месяцев, пройдя в конвоях и боях свой срок, артиллерийский катер АК-213 убыл в Севастополь. На смену ему прибыл малый противолодочный корабль «Комсомолец Молдавии». Война за остров продолжалась. В феврале 1991 г. моряки, спустив государственный флаг СССР, покинули базу. А в августе не стало и Советского Союза…

Одиссея капитана Йорка.

В ходе моей работы над статьёй «Долгое эхо Сухой Речки. Факты и загадки» я столкнулся с интересным, хотя и явно недостоверным, сообщением о том, что во время Второй мировой войны на полевом аэродроме Тихоокеанского флота Сухая Речка приземлился подбитый американский бомбардировщик. Этот факт требовал уточнения. Я знал, что во время войны там базировался истребительный авиаполк на самолётах И-153 «Чайка» и И-15. Взлётной полосы тогда не хватало даже для работы истребителей Як-7, не говоря уже о каких-либо бомбардировщиках, поэтому посадка «американца» наверняка должна была кончиться аварией. Тем более что американские бомбардировщики Б-29 «Суперфортресс», совершавшие налёты на Японию, были настоящими четырёхмоторными громадинами.

Потом в просматриваемой литературе мелькнуло упоминание, что на аэродроме Приморское, в 25 километрах от Владивостока, садился американский Б-25 «Митчелл». Я достаточно хорошо знал эти места (проходил срочную службу в районе Сухой Речки, станция Приморская – рядом) и был уверен, что приличного аэродрома возле Приморской никогда не было. Да и откуда взяться «Митчеллу», если ближайшие американские авиабазы находились аж на Алеутских островах. Загадка засела в голове и требовала объяснения.

Пришлось провести «глубокое траление» интернета. Выяснились интереснейшие факты, достойные киноромана. Частично то, о чём я узнал, уже и было использовано как начальный эпизод в фильме «Пёрл-Харбор». Но сама история экипажа капитана Эдварда Йорка неотделима от того самого, знаменитого, эпизода в истории Второй мировой войны, известного как «рейд Дулиттла», и есть смысл рассмотреть этот эпизод поподробнее.

Налёт на Токио

После разгрома американского флота в Пёрл-Харборе президент США Ф.Д. Рузвельт принял решение нанести ответный удар по Японии. Разрабатывалось несколько вариантов предстоящей операции с применением самолётов различных типов. Серьёзным препятствием было расстояние. Базы стратегических бомбардировщиков Б-17 «Флаинг Фортресс» находились на континенте и на Гавайских островах, и их дальности не хватало даже до Окинавы. К тому же без истребительного прикрытия такой налёт привёл бы к гибели всех бомбардировщиков. А палубные бомбардировщики обладали ограниченными возможностями по скорости и бомбовой нагрузке.

Поэтому и был разработан дерзкий план нанесения удара средними сухопутными бомбардировщиками Б-25В «Митчелл» с базированием их на тяжёлом авианосце «Хорнет», который приблизится к берегам Японии на максимально возможное расстояние в 500 миль.

После бомбардировки Токио, Иокогамы, Кобе, Нагои и Осаки самолёты должны были сесть обратно на авианосец (первый вариант) или приземлиться в Китае, на территории, занятой войсками Чан Кайши, на аэродроме Хучжоу (второй вариант).

Для такой операции требовались незаурядное мастерство и дерзость пилотов, так как запас горючего был ограничен. Экипажи подобрали из добровольцев 17-й бомбардировочной группы, командиром был назначен известный своим мастерством и отвагой подполковник Джеймс Дулиттл, в прошлом известный лётчик-спортсмен. После тренировок на сухопутном аэродроме (имевшем разметку, аналогичную палубе авианосца) лётчики приступили к тренировкам непосредственно на авианосце.

Для этого соответствующим образом подготовили 24 самолёта – обрезали законцовки крыльев, сняли бомбовые прицелы «Норден», радиопередатчики и часть пулемётного вооружения, уменьшили боекомплект бортовых пулемётов (оставив всего 800 патронов), оборудовали в фюзеляже дополнительные топливные баки. Самолёты несли только по четыре фугасных и зажигательных 227-килограммовых бомбы.

Для обеспечения налёта было сформировано авианосное соединение в составе авианосцев «Хорнет» и «Энтерпрайз», 4 крейсеров, 8 эсминцев и танкера.

8 апреля 1942 года, когда соединение находилось уже в 750 милях от Японии, оно было обнаружено японскими патрульными судами «Нитто-Мару» и «Нинсин-Мару». Японские моряки, прежде чем их уничтожили огнём с крейсера «Нэшвилл» и торпедоносцами с «Энтерпрайза», успели сообщить по радио о приближении американских авианосцев.

Поняв, что корабли обнаружены и всё идёт не по плану, командующий соединением вице-адмирал Уильям Хэлси принял решение начать операцию, несмотря на сильное волнение океана.

И в 8 часов 30 минут 16 перегруженных горючим «Митчеллов», тяжело поднявшись с палубы «Хорнета», взяли курс к берегам Японии. Первым взлетел подполковник Дулиттл. Экипаж капитана Йорка взлетал восьмым по счёту, в 8.35.

При встречном ветре, на предельной дальности, у пилотов бомбардировщиков было мало шансов долететь до китайского Хучжоу,

Б-25 капитана Йорка на палубе «Хорнета»

а уж тем более вернуться к своим кораблям. Они это прекрасно понимали, но тем не менее вели машины к намеченным целям. Подойдя на малых высотах к столице и другим городам, не замеченные радарами и постами наблюдения экипажи сбросили бомбы на Токио, Йокогаму, Йокосуку, Кобе, Осаку и Нагою. Под огнём зенитной артиллерии и атаками истребителей американские пилоты сумели поразить намеченные цели и невредимыми вырваться из пределов Японии. Скорость и внезапность нападения сделали своё дело.

Экипажи «Митчеллов» после сброса бомб разными курсами летели к берегам Китая.

Но ни один из 16 бомбардировщиков до запасного аэродрома Хучжоу не долетел. Одни самолёты, выработав горючее, упали в море, другие разбились при вынужденных посадках. Экипажи выбросились с парашютами над оккупированной японцами территорией. Восемь лётчиков попали в плен к японцам, один экипаж погиб при вынужденной посадке, но большая часть пилотов (в том числе и Джим Дулиттл) сумели выйти к китайским партизанам и впоследствии вернулись в США, встреченные как национальные герои. Подполковник Дулиттл получил чин сразу бригадного генерала. Все участники рейда были награждены высшими наградами США.

Рейд на Токио имел не столько военное, сколько политическое значение, показав японцам, что их острова находятся в досягаемости и что возмездие за Пёрл-Харбор неминуемо. Император Хирохито был в ярости – самолёты пролетели прямо над его дворцом.

Ответные меры японской армии не заставили себя ждать – карательные рейды прошли по китайским городам и деревням, где были замечены американцы. Людей безжалостно казнили за найденный американский сувенир – пуговицу, значок или шарф. Целые деревни, заподозренные в содействии американцам, стирались с лица земли. В общей сложности погибло около 250 тысяч китайцев.

И только членов экипажа «Митчелла» № 40-2242 ждала другая судьба. Их одиссея началась с того момента, когда капитан Эдвард

Йорк, посмотрев на указатель топлива, крикнул своему штурману-бомбардиру лейтенанту Херндону: «Ну что, ты сделал курс на Россию, Нолан?» — и повернул на Владивосток.

Шестнадцатый бомбардировщик

Капитан Йорк волновался не зря. Сбросив бомбы на фабрику, электростанцию и железнодорожный узел, он сразу посмотрел на указатель топлива. Обнаружив, что самолёт израсходовал 98 галлонов бензина (вместо расчётных 75), он понял, что до Китая им уже не долететь – точка возврата пройдена. Теперь курс «Митчелла» лежал в Россию, и это было для экипажа, как потом оказалось, путешествие в один конец.

Но Йорк, видимо, рассчитывал дозаправиться на аэродроме союзников и продолжить путь на Хучжоу. На девятом часу полёта, около 17 часов вечера, пилоты заметили береговую черту. Самолёт снизился до высоты тысячи метров и появился в районе бухты Валентина, между мысами Зелёный и Овсеенко, недалеко от города Находки.

Уже через 12 минут он был обнаружен постом воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС) № 7516 19-го отдельного полка ПВО Тихоокеанского флота в районе мыса Сысоева. Однако особого беспокойства это не вызвало, поскольку в условиях облачности его приняли за двухмоторный Як-4 или бомбардировщик Пе-2. Оперативному дежурному не доложили, и зенитчики 5-го запасного авиаполка и лётчики 39-го отдельного истребительного авиаполка, соответственно, должным образом не среагировали. Самолёт ещё дважды обнаруживался постами ВНОС, но боевая тревога в частях не объявлялась. Прозевали его и зенитчики 140-й батареи 63-го зенитно-артиллерийского дивизиона, хотя он в течение двух минут был в зоне действия их орудий.

В противном случае судьба экипажа была бы печальной.

Тем временем «Митчелл» в 17.22, пролетев на бреющем полёте между двумя сопками, появился в долине реки Сучан, на подходах к аэродрому Унаши, где был наконец замечен парой истребителей И-15 лейтенанта Лугового и сержанта Зиновьева, совершавших тренировочный полёт. Лейтенант Луговой, начав преследование, занял положение для атаки в ожидании дальнейших действий нарушителя.

Капитан Йорк, видя, что истребители огня не открывают, принял это за разрешение сесть и пошёл на посадку. В 17.25 «Митчелл», после девятичасового полёта, буквально на последних каплях бензина, сел на взлётно-посадочную полосу аэродрома Унаши, где базировался 39-й отдельный истребительный авиаполк.

Самолёт зарулил на дальнюю стоянку, стрелок на радостях дал длинную пулемётную очередь из «браунингов» по деревянным пристрелочным щитам – импровизированный салют по случаю благополучного прибытия.

Сбежавшиеся офицеры и краснофлотцы увидели, как из самолёта, окрашенного в непривычный оливковый цвет, с большими белыми звёздами, вылезают смертельно уставшие лётчики в неизвестной форме.

Так капитан Эдвард Йорк, второй пилот 1-й лейтенант Роберт Эмменс, штурман 2-й лейтенант Нолан Херндон, бортмеханик штаб-сержант Теодор Лебэн и стрелок капрал Дэвид Пол ступили на советскую землю. Отсюда начался их долгий, полный приключений, путь домой.

Никто из наших не говорил по-английски, прилетевшие не говорили по-русски, но лётчики всего мира всегда могут найти общий язык. А когда выяснилось, что американцы участвовали в налёте на Японию, то их очень зауважали. Пригласили в лётную столовую, накрыли столы и отметили благополучный прилёт к союзникам как положено. Наутро у американцев с непривычки болели головы.

Днём их опросила комиссия штаба ВВС ТОФ, которая выяснила, что американцы целенаправленно сели (как они считали) под Владивостоком и рассчитывали после дозаправки продолжить полёт в Чанчунь.

А у командования ВВС Тихоокеанского флота и Дальневосточного округа началась другая головная боль. Американцы, конечно, союзники в войне с Гитлером, но у нас с Японией договор о нейтралитете. Миллионная Квантунская армия стоит у границ СССР, готовая при первой возможности ударить в спину сражающейся стране. А тут такой инцидент. Если японцы узнают, что американский бомбардировщик, к тому же участвовавший в нашумевшем налёте на Токио, приземлился в СССР и не был интернирован, не миновать дипломатического скандала с далеко идущими последствиями. Спокойствие на Дальнем Востоке позволяло Сталину в начальный период войны снимать оттуда сибирские и дальневосточные дивизии и направлять их на фронт.

Поэтому вечером за американцами прилетели сотрудники НКВД и вывезли их в Хабаровск, где начальник штаба ДВО их допросил и принял решение об интернировании. Самолёт остался в Унашах, личные вещи американцам привезли в Хабаровск. Там их разместили в доме, находящемся в 5 километрах от города, где они пребывали несколько дней под охраной. Затем американцев посадили в поезд и в сопровождении трёх офицеров отправили в Центральную Россию – в город Пензу.

Отсюда и начались, в обстановке особой секретности, их скитания по городам и весям Союза, длившиеся долгих 14 месяцев.

На фото из фондов ЦВМА — «Митчелл» на аэродроме Унаши

23 апреля 1942 года американский военный атташе адмирал В. Стэндли был на приёме у Сталина для выяснения судьбы экипажа, где ему была разъяснена ситуация с интернированием и высказано неудовольствие в связи с несанкционированной посадкой. Адмирал навестил в лагере под Пензой членов экипажа Б-25 и остался вполне доволен их содержанием. Страдали они только от невозможности продолжать боевые действия.

Подержав лётчиков некоторое время под Пензой, 15 августа 1942 года их перевезли в затерянный в лесах городок Оханск Пермской (тогда Молотовской) области.

Там они провели целых семь месяцев. Но Америка о них не забыла. 11 сентября в Оханск прибыла целая делегация, в которой вместе с послом были три американских генерала (в том числе и генерал-майор Ф. Брэдли, занимавшийся вопросами перегона боевых самолётов с Аляски по трассе «Алсиб») и немалое количество советских генералов и офицеров. Пилотам привезли письма от родных и подарки с родины. Йорку вручили знаки различия майора.

Но пилотов угнетало вынужденное бездействие — в то время, когда их товарищи воевали на всех фронтах от Алеутских островов до Африки.

Эдвард Йорк 7 января 1943 года даже направил начальнику Генерального штаба РККА генерал-полковнику А. Василевскому письмо, в котором, в частности, писал: «Чем дольше мы сидим здесь, бездеятельно следя за борьбой, тем больше в каждом из нас, пяти интернированных здесь, растёт чувство бесполезности в нашей общей борьбе… Я обращаюсь к вашему чувству реальности. Не думаете ли вы, что при подобных обстоятельствах японцы за бомбёжку советской территории держали бы под стражей германский экипаж, сделавший посадку в Японии?»

На входящем документе заместитель начальника Генштаба РККА генерал-майор Боков наложил визу: «К сведению. Боков».

Сейчас неизвестно, попало ли это письмо на стол Верховного (на что рассчитывал Йорк), однако вскоре, по личной просьбе президента Рузвельта, Сталиным было отдано распоряжение начать «репатриацию». Разумеется, в обстановке секретности, чтобы не узнала японская разведка. Это была целая спецоперация нашей контрразведки.

Побег «под колпаком»

В начале марта 1943 года американский посол добился от наркома иностранных дел СССР Вячеслава Молотова разрешения на посещение Оханска врачом посольства США, чтобы освидетельствовать состояние здоровья лётчиков. Экипаж, удручённый вынужденным бездействием, уже собрался было с наступлением ледохода бежать вниз по Каме в направлении к южной границе СССР, откуда (из Ирана) уже велись поставки боевой техники по ленд-лизу и где имелся британский военный персонал.

Но отчаявшихся лётчиков ждало приятное известие, которое им доставили два офицера, прибывших из Москвы. В ответ на письмо Йорка Василевскому последовало распоряжение о переводе экипажа в район с тёплым климатом с предоставлением работы по специальности.

Американцев, переодетых для пущей конспирации в красноармейскую форму, перевезли в Молотов (Пермь), затем самолётом доставили в Чкалов (Оренбург), а оттуда поездом — в Ташкент.

Дальше в дело включилась контрразведка. Майор В. Боярский, начальник отделения центрального аппарата НКВД, получил задание провести секретную операцию по доставке экипажа в Иран, имитировав побег. Таково было личное указание Сталина.

По легенде, Боярский являлся «майором Александром Якименко», после госпиталя возвращавшимся из Ташкента в свою часть в Ашхабаде. Он ехал в поезде, в двухместном купе, куда был «случайно» подсажен майор Йорк. Последний к тому времени уже бегло говорил по-русски, что существенно облегчало общение — в придачу к двум бутылкам водки, имевшимся у Боярского. Так что время в пути экипаж и контрразведчик проводили с пользой.

7 апреля 1943 года поезд прибыл в Ашхабад, где американцев разместили в особняке в центре города и предоставили работу в местном аэропорту.

А Боярский занялся подготовкой к переходу границы. При этом всё должно было быть обставлено так, чтобы американцы поверили в то, что побег через границу они организовали сами.

Для этого в 20 километрах к юго-востоку от Ашхабада погранич-

никами была оборудована ложная контрольно-следовая полоса. К американцам подослали «контрабандиста», который за 250 долларов согласился перебросить их на грузовике под тентом через границу. И вот в ночь на 11 мая 1943 года «побег» состоялся.

Боярский после вспоминал: «Надо было видеть, как при лунном свете, озираясь и припадая на колени, чтобы пролезть под проволочными заграждениями русских, американцы удирали на свободу».

Дальше на «попутной» машине американцы добрались в Мешхед, где обратились в британское консульство. Вице-консул Хэдоу доставил их в британскую зону оккупации, откуда они добрались до пакистанского города Кветта. Там американский военный самолёт доставил их в Карачи, а далее экипаж кружным путём, в обстановке полной секретности, через Ближний Восток, Северную Африку и Южную Атлантику был доставлен в Майами. После короткого отдыха лётчики прибыли в Вашингтон, где были приняты президентом Рузвельтом. Так закончился их героический полёт длиной в 14 месяцев.

Судьба самолета

15 самолётов группы Дулиттла погибли при разных обстоятельствах, и только у одного «Митчелла» № 40-2242 была другая судьба.

Американцы долгое время считали, что самолёт капитана Йорка сел на аэродром Приморское, откуда его перегнали в Москву и использовали на фронте, где он, вероятно, и сгинул в пучине войны.

Американский военный историк Бессет писал в одном из своих писем:

«Если бы удалось найти этот самолёт в исправном состоянии где-нибудь в России, то он представлял бы собой огромную историческую ценность. Но и любая достоверная информация о его судьбе не только была бы очень ценной, но и представляла бы собой выдающийся вклад в раскрытие этой неразгаданной тайны в истории американской и российской авиации. Поэтому мы с благодарностью рассмотрели бы любую информацию по этому поводу либо ссылку на источник информации, чтобы окончательно решить вопрос о том, что же случилось с бомбардировщиком Б-25 «Дулиттл», серийный номер 40-2242. Искренне, майор ВВС США (в отставке) Г. Роберт Бессет».

Некоторые российские авторы считали, что самолёт был доставлен в Москву, изучен в НИИ ВВС и разобран на части, послужившие образцом для создания нашего бомбардировщика Ту-4. Кто-то из авторов полагал, что бомбардировщик после перегона в Москву использовался 65-м авиаполком особого назначения, куда направлялись все интернированные и трофейные самолёты.

Однако на самом деле судьба исторического самолёта сложилась по-другому.

Через три дня после посадки «Митчелла» на советский аэродром в Унаши прибыли неразговорчивые лётчики в армейской форме и перегнали его, после короткого облётывания, в другую часть, на аэродром Семёновка. Так он дальше и кочевал по приморским аэродромам.

В июле 1943 года самолёт числился за 52-м бомбардировочным авиаполком (аэродром Николаевка). Сохранились данные, что к полётам на самолете North American NA-40 (так «Митчелл» официально назывался в заводских документах фирмы) был допущен начальник лётной инспекции ВВС Тихоокеанского флота майор Медведев.

К октябрю 1945 года самолёт выполнил 33 полёта, налетав 107 часов. Последний полёт на нём совершил экипаж 50-го отдельного разведывательного авиаполка ТОФ (аэродром Новороссия-Западная) осенью 1949 года.

Были отмечены его продольная неустойчивость и трудная управляемость. После этого он уже не летал. Особого интереса в техническом отношении самолёт не представлял — по ленд-лизу в СССР шли «Митчеллы» более поздних модификаций. Кроме того, самолёт был предельно облегчён перед рейдом за счёт радиоаппаратуры и прицельного оборудования, которое и представляло интерес для специалистов. Его отогнали на дальнюю стоянку и стали постепенно разбирать на запчасти (полк был вооружён американскими самолётами А-20 Ж «Бостон»). К концу 1950 года от него мало что осталось. Так закончил свой боевой путь исторический самолёт, единственный уцелевший бомбардировщик группы Дулиттла. Сейчас бы ему цены не было!

Последователи Йорка

История экипажа капитана Йорка благополучно закончилась. Но не закончилась война на севере Тихого океана. В июне 1942 года самолёты с японских авианосцев бомбили американский порт Датч-Харбор на Алеутах, а 6–7 июня десанты японской морской пехоты захватили острова Атту, Кыска и Шемоа в западной части Алеутских островов.

Американцы не могли с этим примириться и в свою очередь стремились отсечь японцев от путей снабжения с баз на Северных Курилах. 26 марта 1943 года в районе Командорских островов состоялось крупное морское сражение, в ходе которого американцы перекрыли японским конвоям путь к островам. В мае 1943 года американцам в результате ожесточённых боев удалось освободить острова Атту и

Кыска и создать там военно-воздушную базу, откуда бомбардировщики совершали налёты на Северные Курилы. Однако до цели было около 750 миль, и в случае повреждения двигателей у самолётов было мало шансов вернуться на базу. Поэтому американским командованием было принято решение — в случае невозможности возвращения на Алеуты садиться на Камчатке, ориентируясь по советским радиомаякам.

Экипаж Б-25 на палубе «Хорнета» перед вылетом. Первый ряд: капитан Эдвард Йорк, первый лейтенант Роберт Эмменс. Второй ряд, слева направо: второй лейтенант штурман Нолан Херндон, бортмеханик штаб-сержант Теодор Лебэн, стрелок капрал Дэвид Пол.

Уже 11 августа 1943 года подбитый американский тяжёлый бомбардировщик Б-24 «Либерейтор» лейтенанта Джеймса Поттенджера пошёл на вынужденную посадку в устье реки Авача, в 25 милях севернее Петропавловска. При посадке сорвавшимся с креплений крупнокалиберным пулемётом было травмировано несколько членов экипажа. Похоронив в посёлке Елизово умершего от тяжёлого ранения стрелка Томаса Ринга, экипаж, в обстановке строжайшей секретности, гидросамолётом был отправлен в Хабаровск, затем кружными путями – в Ташкент, где в районе деревни Вревская для американцев был устроен лагерь. Высочайший уровень секретности был необходим во избежание утечки информации к японцам — в таком случае нейтралитет СССР был бы под угрозой. Хотя это был странный нейтралитет. Ведь японцы топили наши транспортные суда с грузами ленд-лиза, а их сухопутные войска и ВВС постоянно провоцировали ситуацию на границе.

Спустя месяц, 12 сентября 1943 года, в камчатском Елизово сели сразу семь американских бомбардировщиков, повреждённых при налёте на остров Шумшу, – пять Б-25 «Митчелл» и два Б-24 «Либерейтор». Не обошлось и без эксцессов – несколько самолётов были обстреляны с советских боевых кораблей, стоявших в Авачинской бухте. А наши И-16 отогнали преследовавшие американцев японские истребители. На Камчатке была нервозная обстановка: на аэродроме сидят

американские бомбардировщики, только что нанёсшие удар по Шумшу и Парамуширу, и никто не мог дать гарантию, что японцы не нанесут ответный удар по Петропавловску. Однако на этот раз обошлось.

Экипажи бомбардировщиков, после оказания медицинской помощи, 3 октября 1943 года отправили гидросамолётами в Хабаровск, оттуда самолётами – в Ташкент. Таким образом, в деревне Вревская оказался 61 американец. В США они попали тоже через Иран. Дома у них сразу же взяли подписку о неразглашении тайны.

В июне – июле 1944 года на Камчатке сели пять истребителей-бомбардировщиков PV-1 Ventura ВМС США, тоже взлетевших с Атту. Их экипажи через Оху были направлены в Хабаровск и далее по уже отработанному маршруту.

Следующую, четвёртую группу американцев составили экипажи трёх флотских «Вентур», подбитых в августе.

Пятая группа, в которую вошли экипажи двух подбитых «Вентур», Б-24 и Б-25, отправлялась уже через Магадан, по воздушной трассе «Алсиб». Всех американцев переправили в США через Тегеран.

Следующие американцы, попавшие на Камчатскую землю, были из экипажей двух «Либерейторов» и «Вентуры», причём один экипаж сел в море на песчаную отмель, а другой выбросился с парашютами над морем. 21 января 1945 года недалеко от маяка на мысе Лопатка приземлились на парашютах в снег члены экипажа подбитой «Вентуры» под командованием Джона Пауэрса. Они оказались последними, кто вошёл в состав группы лётчиков, отправленных в США уже после окончания войны с Германией.

С окончанием войны в Европе война Америки с Японией продолжалась. На юге десанты американской морской пехоты выбивали японские войска с тихоокеанских островов, приближаясь к границам Японии. Американская авиация и корабли продолжали налёты на Курильские острова.

11 мая 1945 года в Елизово сели подбитые Б-24 и Б-25. В экипаже «Митчелла» был убитый сержант Пол Вачик. Его похоронили в Елизово, рядом с Томасом Рингом. 16 и 20 мая сели ещё Б-24 и Б-25.

10 июня в Елизово сел Б-25 с убитым стрелком сержантом Мэтью Глодеком. Кладбище пополнилось третьей могилой. Следующие экипажи двух «Митчеллов» попали на Камчатку 17 июля без самолётов, прыгнув с парашютами.

Последняя партия интернированных американцев (52 человека) была отправлена 28 июля на двух транспортных самолётах через Якутск и Новосибирск. В августе 1945 года они прибыли в Тегеран, таиться было уже незачем: СССР к тому времени вступил в войну с Японией.

Судьбы «камчатских» самолетов

Всего на Камчатку за время войны попали при вынужденных посадках и были интернированы 244 американских лётчика на 32 повреждённых в разной степени самолётах, среди которых было 9 тяжёлых бомбардировщиков Консолидейтед Б-24 «Либерейтор», 12 средних бомбардировщиков Норт Америкен Б-25 «Митчелл» и 11 ударных самолётов ВМС Локхид ПВ-1 «Вентура» и ПВ-2 «Гарпун».

После обследования пригодные к полётам самолёты были отремонтированы и использовались по назначению 128-й смешанной авиадивизией. Два «Митчелла» и пять «Вентур» нашли применение в учебных целях и для патрулирования границ. Тяжёлый бомбардировщик Б-24Д № 42-63782 был передан в Управление ВВС Дальневосточного фронта. Остальные самолёты были либо сданы в металлолом, либо пошли на запчасти.

Многим американским самолётам не повезло: они упали в море либо в труднодоступные дебри Камчатки. Так, советской зенитной артиллерией был сбит американский бомбардировщик летом 1944 года возле Петропавловска (у посёлка Англичанка), другой – 10 июня 1945 года у мыса Лопатка. Они упали в море, экипажи погибли. Некоторые самолёты сбивались с курса и пропадали без вести, их обломки (иногда вместе с останками экипажей) до сих пор находят поисковики. В 2000 году группа американских исследователей во главе с историком Ральфом Уэттерханом нашла на склоне одного из камчатских вулканов фюзеляж «Вентуры» с останками экипажа. По номеру 34641 установили, что это был самолёт лейтенанта У. Уитмана, пропавший без вести 23 марта 1944 года. Останки погибших наконец обрели покой.

В интернете периодически сообщается о новых находках на Камчатке и Курилах.

Во время бомбёжек Японии с баз на Гуаме взлетали американские стратегические бомбардировщики Боинг Б-29 «Флаинг Суперфортресс» (летающая сверхкрепость). Три подбитых самолёта сели на аэродроме Угловая под Владивостоком, один упал в тайге в Хабаровском крае. Их судьба не менее интересна.

По следам пропавших «крепостей»

До конца войны на Дальнем Востоке американские стратегические бомбардировщики Б-29 «Флаинг Суперфортресс» наносили массированные удары по промышленным центрам и военным объектам Японских островов. Некоторые из них, повреждённые огнём японской зенитной артиллерии или истребителей-перехватчиков, шли на

вынужденную посадку и пересекали границу СССР. Достоверно известно о четырёх самолётах этого типа и дальнейшей судьбе их экипажей.

Первым в списке оказался самолёт Б-29 № 42-6256, принадлежавший 771-й эскадрилье 462-й бомбардировочной группы ВВС США, с надписью «Рэмп Трэмп» на фюзеляже. Он был подбит японской зенитной артиллерией при бомбёжке города Аньшаня в Маньчжурии 29 июля 1944 года. Командир, капитан Говард Джарелл, трезво оценив ситуацию с повреждённым двигателем, решил садиться в СССР. На границе Б-29 был перехвачен советскими истребителями и приведён на аэродром ВВС ТОФ Центральная Угловая под Владивостоком. Следуя инструкции, пилоты разбили секретное оборудование в кабине и совершили посадку. Экипаж, по уже проторённому Йорком пути, отправился под Ташкент, бомбардировщик остался на аэродроме.

Надо сказать, что самолётов подобного типа в Красной Армии просто не существовало – союзники дважды категорически отказали Сталину в просьбе о поставке тяжёлых бомбардировщиков, крайне необходимых дальней авиации СССР для бомбардировок Германии. Советские четырёхмоторные самолеты Пе-8 выпускались десятками, тогда как потребность в них исчислялась сотнями. Поэтому исправный экземпляр новейшего стратегического бомбардировщика оказался весьма кстати.

Второй самолет Б-29 № 42-9329 из 395-й эскадрильи 40-й бомбардировочной группы был подбит во время налёта на сталелитейные заводы города Явато 20 августа 1944 года. Командир Роберт Мак-Глинн направил свою машину в сторону Советского Союза. После того как бомбардировщик перелетел реку Амур, экипаж выпрыгнул с парашютами. Самолёт разбился в районе Хабаровска, лётчики были интернированы.

В ноябре 1944 года на Центральной Угловой приземлились сразу два Б-29.

Один из них (№ 42-6365), носивший название «Генерал Х. Арнольд спешиел», под командованием капитана У. Прайса, потрёпанный тайфуном, потерял ориентировку и был направлен на советский радиомаяк. Приземлился буквально на последних каплях горючего.

Четвёртая «летающая сверхкрепость» — Б-29 № 42-6358 с названием «Динг Хао» (командир лейтенант Микиш) — была повреждена истребителями в бою над городом Омуру. Бомбардировщик на трёх двигателях дошёл до приморского побережья, откуда советские истребители довели его на аэродром. Экипажи обоих самолётов были интернированы и направлены в лагерь под Ташкентом.

Таким образом, на территории советского Дальнего Востока на аэродромах морской авиации оказались три исправных стратегических

бомбардировщика с современной навигационной аппаратурой и новейшими техническими разработками. Такой шанс упустить было нельзя, и нарком ВМФ СССР адмирал Н.Г. Кузнецов приказал начать изучение конструкции Б-29 и обучение пилотов. Для этого на ТОФ были командированы специалисты НИИ ВВС (в частности, полковник С. Рейдель), инженеры и лётчики, имевшие навыки управления американскими самолётами. На бомбардировщики нанесли красные звезды и бортовые номера, в январе 1945 года начались полёты с аэродрома Романовка. Наконец лётчики получили достаточные навыки управления «сверхкрепостями», и было решено начать их перегон в Москву. Первым на аэродром ВМФ в Измайлово приземлился Б-29 № 365 (бывший «Генерал Арнольд»), затем — «Динг Хао», и в июле совершил посадку «Рэмп Трэмп», после чего бомбардировщики перелетели на аэродром в Щёлково, обладавший более длинной взлётно-посадочной полосой.

Самолёт Б-29 № 256 «Рэмп Трэмп» (название так и не смыли с фюзеляжа) по просьбе командующего дальней авиацией маршала Голованова перегнали на аэродром Балбасово под Оршей. Там в то время располагался 890-й дальнебомбардировочный авиаполк, целиком укомплектованный восстановленными после вынужденных посадок на занятой советскими войсками территории американскими бомбардировщиками Б-17 «Флаинг Фортресс», Б-24 «Либерейтор» и Б-25 «Митчелл». Там самолёт интенсивно использовался для обучения пилотов и в качестве летающей лаборатории для новых двигателей самолёта Б-4 (так в КБ А. Н. Туполева планировалось назвать проектируемый по заданию Сталина самолёт-аналог).

А оставшиеся два самолета ждала другая судьба. «Генерал Арнольд» перегнали на Центральный аэродром, где разобрали на части для разработки эскизов и рабочих чертежей, затем перевезли по частям в Казань на завод № 22. Там часть узлов и агрегатов использовали для постройки пассажирского варианта Б-4, получившего наименование Ту-70. Причём в ход пошли даже детали разбившегося под Хабаровском самолёта Мак-Глинна.

Самолёт Б-29 № 358 «Динг Хао» был сохранён в качестве эталона и больше не летал.

Дольше всех продержался «Рэмп Трэмп». До 1949 года его использовали для испытания ракетных самолётов на аэродроме Тёплый Стан, затем передали в ЛИИ, и, ещё немного полетав, он был сдан на слом.

Так закончилась история интернированных самолётов Б-29, ставших прототипами советского стратегического бомбардировщика Ту-4, который серийно строился начиная с 1947 года и прослужил в ВВС СССР до середины 60-х годов, став основой советской стратегической

авиации. А в ВВС КНР модернизированные Ту-4, оснащённые турбовинтовыми двигателями от Ан-12, дожили до 70-х годов.

Но в истории с другими интернированными самолётами всё оказалось не так просто и ясно.

Загадочная миссия экипажа Йорка

Однако вернёмся к началу повествования, к тому моменту, когда капитан Йорк, убедившись, что топлива до Китая недостаточно, взял курс на Владивосток.

И точно вышел на аэродром ВМФ Унаши, а отнюдь не на первую попавшуюся ровную площадку (как часто поступали лётчики в критической ситуации на незнакомой местности), где вполне благополучно приземлился.

Сразу возникают вопросы.

— У Йорка расход горючего превысил расчётный уровень. Но почему? Ведь самолёт был технически исправен и двигатели перед полётом тщательно проверялись, машины были новые, специально подготовленные для длительного перелёта. Двигатели Райт «Циклон» были серийными, надёжными, достаточно отработанными в эксплуатации. Из 24 «Митчеллов» отобрали 16 лучших по техническому состоянию машин, с лучшими пилотами.

— При бомбардировке Токио и последующем полёте над Японией в самолёт не было попаданий, а, следовательно, и повреждений двигателей и приборного оборудования, могущих повлиять на расход горючего.

— Метеоусловия были неблагоприятными — над морем и побережьем стояла сильная облачность, и визуально, не имея карт местности, точно выйти на аэродром очень сложно. Оставались радиомаяки, частоты которых ещё нужно было знать.

— Пилоты перед рейдом были предупреждены командованием о нежелании советской стороны принимать у себя на аэродромах повреждённые американские боевые самолёты в условиях действия Пакта о нейтралитете с Японией, заключённого 13 апреля 1941 года. Была ещё и реальная опасность быть сбитым советской зенитной артиллерией или атакой истребителей при нахождении над территорией Приморья.

Да и сама посадка «Митчелла» на советский аэродром после бомбардировки Токио ставила под угрозу состояние зыбкого нейтралитета, вызвав непредсказуемые последствия: Япония могла признать это поводом для начала конфликта на Дальнем Востоке и тем самым осложнить ход войны в Европе. Тем более что 1942 год был для Красной Армии

годом поражений и громадных потерь, а переломная Сталинградская битва, после которой Япония и Турция отказались от своего участия в войне, ещё не состоялась.

Тем не менее самолёт никто не сбил, и он благополучно приземлился на территории СССР. И с самолётом, и с лётчиками обошлись в соответствии с нормами международного права. Прецедент был создан…

Все стороны этого прецедента неоднократно изучались историками России и Америки.

Российский историк А.Х. Паперно, посвятившая немало времени архивным поискам и детальным описаниям инцидентов с американскими самолётами и ленд-лизовским поставкам через Дальний Восток, приводит цитату из письма американского историка Стефена Л. Леа Велла от 7 декабря 1994 года:

«В результате анализа материалов наших архивов я открыл, что капитан Йорк мог иметь приказ военных стратегов США сесть в Приморском крае и заявить о нехватке горючего для достижения намеченного места назначения в Китае.

Это могло быть секретное поручение, известное только ему и никому другому из членов экипажа. Целью такого поручения могла быть оценка пригодности советских военных аэродромов для возможных операций американских тяжёлых четырёхмоторных бомбардировщиков против Японии. Американские власти запрашивали такую информацию через советское посольство в Вашингтоне в течение 1941 и начала 1942 года, но Сталин каждый раз отказывал».

Настойчивость американцев Леа Велл объясняет тем, что они готовились к совместным с СССР военным действиям против Японии. (Разумеется, пойти на такой шаг и открыть второй фронт на Дальнем Востоке Советский Союз в то тяжёлое время не мог – это явилось бы самоубийством для страны).

Подтверждением этой версии явилось и признание Нолана Херндона, бывшего штурманом экипажа, сделанное им в 2007 году. Он уверен, что это была секретная миссия – прощупать русских как союзников, столкнуть их с японцами и получить базы у Владивостока. В доказательство он приводит факты, свидетельствующие о том, что карбюраторы моторов «Митчелла» были специально отрегулированы так, чтобы расход горючего был больше, чем у других самолётов, примерно на 15 галлонов в час, что и послужило причиной ухода в Россию: туда было ближе, чем в Китай.

Кроме того, их самолёт был добавлен в отряд буквально в последнюю минуту по личному указанию Д. Дулиттла, а командир экипажа Эдвард Йорк и второй пилот Ричард Эмменс тренировались отдельно от остальных пилотов отряда.

И Йорк, и Эмменс (как считает Херндон) имели сверхсекретное задание, подробностей которого они никогда не разглашали, и тайну эту унесли с собой в могилу. Тем более что впоследствии оба продолжали службу в разведке. Жена Йорка входила в близкое окружение президента Рузвельта.

По мнению Херндона, задание было дано лично Рузвельтом с целью проверить возможность посадки американских самолётов в Приморье и, что немаловажно, реакцию русских и японцев на это событие.

И эта цель была успешно достигнута: самолёт не сбили, с экипажем обошлись хорошо, и японцы на Россию напасть не рискнули. В результате подбитые американцы на протяжении войны садились на Дальнем Востоке, и 250 человек получили возможность спасти свои жизни.

Останки «Митчелла» № 40-2242 ушли в переплавку в 60-х годах прошлого века. А из членов экипажа на сегодняшний день жив только самый молодой участник рейда – стрелок Дэвид Пол. Они были солдатами Второй мировой войны, честно выполняли приказ своего командования, рискуя жизнью, и действовали в интересах своей страны. Вряд ли кто в наше время, осмысливая историю по-новому, без идеологических штампов прошлого, сможет их осудить.

Судьбы пилотов экипажа Йорка и участников рейда Дулиттла после войны сложились вполне благополучно. Их чествовали как национальных героев, в США рейду на Токио было посвящено множество книг, все события были выяснены буквально до минут. Второй пилот Р.Д. Эмменс написал книгу «Гость Кремля», где описал все приключения экипажа. В интернете есть множество англоязычных сайтов с подробностями рейда.

У нас же это факт малоизвестен, и только благодаря историкам-энтузиастам А.Х. Паперно, профессору В. Рощупкину, Ю. Уфимцеву, пробивавшим годами броню военных и других государственных архивов, удалось узнать подробности. Перечень сайтов интернета, рассмотренных в процессе изучения вопроса, не привожу сознательно, дабы не утомлять читателя.

Морская смекалка.

В далеком сейчас 1990 году, во время эритрейско-эфиопской войны, неожиданно для себя в центр боевых действий попала наша военно-морская база на острове Нокра (архипелаг Дахлак в Красном море).

База, а правильнее выразиться 933-й пункт материально-технического обеспечения (ПМТО), была предназначена для обслуживания действий кораблей и подводных лодок 8-й оперативной эскадры Индийского океана. Личный состав базы состоял из ремонтников и снабженцев Тихоокеанскогофлота, охраняемых батальонной тактической группой морской пехоты на десантном корабле. Остров не имел каких-либо укреплений, ведь никто даже и не думал, что придется с кем-то воевать на суше.Тем более,что кто-то осмелится связываться с СССР.

Ситуация для наших моряков осложнилась, когда на архипелаг, после взятия эритрейцами порта Массауа, стали прибывать остатки разбитых и деморализованных частей эфиопской армии и корабли ВМФ Эфиопии. Это сразу поставило под угрозу нападения и наших моряков.

Остров стал подвергаться обстрелам из реактивных установок «Град» и набегам скоростных катеров эритрейского «москитного» флота, вооруженных крупнокалиберными пулеметами «Браунинг», безоткатными орудиями и трубами от установок «Град». Катера имели стеклопластиковый корпус и мощные моторы «Ямаха», их было трудно обнаружить и еще труднее в них попасть.

База постоянно нуждалась в пресной воде, горючем, продовольствии и боеприпасах, тем более, что снабжение эфиопских войск и кораблей велось и с наших складов. Единственный путь подвоза - морем, через узкий пролив Массауа – Южный, контролируемый эритрейскими катерами и береговой артиллерией.

Поэтому все грузы доставлялись конвоями транспортных судов и танкеров, охраняемых боевыми кораблями, практически постоянно подвергавшихся обстрелам с берега или нападениям катеров. Причем директива Москвы предписывала открывать только ответный огонь, что ставило наших моряков в неравные условия. А бои на море между эфиопскими сторожевыми кораблями и эритрейскими катерами и шли нешуточные, обе стороны несли серьезные потери.

В 1990 году кораблями эскорта на базе были артиллерийский катер АК-312 Керченско - Феодосийской бригады ОВР Черноморского флота и морской тральщик «Разведчик», тоже черноморский.

Эти небольшие корабли были вооружены только 30-мм пушками АК-230,25-мм зенитными автоматами 2М-3М и дополнительными крупнокалиберными пулеметами ДШК и «Утес». Были и штатные

торпеды, реактивные бомбометы и глубинные бомбы, непригодные для борьбы с малоразмерными скоростными катерами, ведущими партизанскую войну.Более крупные корабли командование посылать не считало нужным,да и кораблей с мощным артиллерийским вооружением на флотах уже не оставалось,а использовать противокорабельные ракеты на такую мелочь было нецелесообразно.

Никакой броневой защитой эскортные корабли не обладали, попадание крупнокалиберной пули «Браунинга» с близкого расстояния прошивало борт насквозь, поэтому основной задачей было огнем артиллерии и пулеметов не допустить катера противника на расстояние действенного огня. Импровизированная защита в виде мешков с песком делалась только вокруг пулеметных точек. Причем для обеспечения кругового обстрела на АК-312 убрали даже спасательные шлюпки - в случае гибели корабля спастись в море, кишащем акулами, было бы невозможно.

Да и на острове надо было, что-то делать для защиты людей от снарядов. Каменистый грунт был настолько твердым, что даже попадание снаряда от «Града» делало в нем только небольшую выбоину. Поэтому импровизированные укрытия для людей и боевой техники делали из камней и даже металлических бочек, залитых цементом. Пришлось делать и бомбоубежище и запасной подземный КП. Все моряки базы были вооружены стрелковым оружием и расписаны по боевым постам. Остров был готов к нападению с моря. Только долго ли могли четыре сотни моряков продержаться против нескольких дивизий эритрейских войск, только что разгромивших регулярную эфиопскую армию и уже тренировавшихся в высадке десанта.Тем более,что это была не наша война! Однако дрались отважно, проявляя храбрость и умение...

Однажды морякам АК-312 пришлось применить всю свою смекалку и сноровку, чтобы отбить нападение катеров противника. Необходимо было доставить группу демобилизованных моряков и морских пехотинцев с острова на госпитальное судно «Енисей», идущее в Севастополь и взять оттуда очередную смену. Артиллерийский катер выбрали не от хорошей жизни - других подходящих быстроходных кораблей просто не было. Вся надежда была на скорость (АК -312 мог дать 35 узлов), пушки и темную, штормовую ночь.

И вот перегруженный катер, с погашенными ходовыми огнями, выскользнув из узкого прохода, скрылся в чернильном мраке тропической ночи, и только кильватерный след предательски белел за кормой.

В проливе Массауа-Южный волнение моря достигло трех баллов, пришлось сбавить ход. И в это время радиометрист засек скоростные

цели, охватывающие корабль с кормы. Это были шесть эритрейских катеров, внезапно отрывших пулеметный огонь по АК-312. Ответным огнем из кормового орудия и пулеметов один катер был уничтожен, однако остальные не отставали.

И тут командир катера, капитан-лейтенант Николай Белый, решился на импровизацию – приказал сбросить глубинные бомбы по курсу катеров. Бомбы, рассчитанные на потопление подводных лодок, рванули под катерами, разнеся в куски один и отбив охоту от преследования у других.

Это был первый в истории всех флотов мира случай применения глубинных бомб против надводных кораблей! АК-312 благополучно доставил моряков на «Енисей» и вернулся обратно, отбив еще одну атаку и потопив артиллерийским огнем еще один эритрейский катер.

Этот бой 27 мая 1990 года вошел в историю советского флота, как один из примеров мужества и смекалки наших военных моряков.

Но на этом нападения на конвои не кончились, наоборот их активность возросла. Нужно было принимать какие-то радикальные, нестандартные меры, и в штабе 8-й оперативной эскадры придумали один, доселе не применявшийся, прием.

По воспоминаниям вице-адмирала Ю.Г. Михайлова, бывшего в то время начальником тыла 8-й ОПЭСК:

«На МТЩ «Разведчик» посадили группу минеров под руководством капитана 1-ранга В. Каюрова. Тральщик замыкал караван. На нем кипела работа - минеры снаряжали и готовили к сбросу на воду большую мину, рассчитанную на взрыв в гуще преследовавших катеров. После выхода из бухты темной ночью, радиометристы тральщика доложили, что наблюдают 15 малых целей, которые начинают с кормовых углов с нами сближаться. Дождавшись момента, когда они сгруппировались, мина была сброшена с тральщика.

По истечении расчетного времени раздался оглушительный взрыв, кормовой сектор вспыхнул ярким светом, и наступила тишина.

Радиометристы наблюдали несколько неподвижных целей и несколько целей, уходящих в сторону берега. Конвой беспрепятственно проследовал в Аден.

В результате взрыва из 15 преследовавших нас катеров девять было выведено из строя, при этом 5 из них утонули, еще 4 катера были подобраны эфиопским сторожевиком и отбуксированы на базу.О судьбе уцелевших эритрейских катерников можно было не спрашивать-обе стороны пленных не брали.

После этого эритрейские сепаратисты передали предложение, чтобы наши караваны ходили только днем и они не будут их обстрели-

вать. Предложение было принято». Правда, взамен стали интенсивно обстреливать остров артиллерией с полуострова Бури. Наши отвечали реактивными снарядами «Градов» и противокорабельными ракетами П-15. Свое слово эритрейцы все же нарушили, огонь по конвоям потом шел и днем. Пришлось ставить дымовые завесы.

Так морская смекалка и нетрадиционное мышление позволили продержаться на острове Нокра до получения приказа из Москвы об эвакуации базы. Без потерь!

Трагедия шхуны Унго.

ГС-34 («Унго»)

Впервые я услышал об этой истории еще во время службы на флоте. Морское посыльное судно «Моржовец», куда я был временно прикомандирован в качестве врача, вышло из Владивостока в Тихий океан для обеспечения пилотируемых полетов с Байконура по программе «Эллипс» (была такая при СССР). Точка нашей плановой дислокации находилась где-то в районе атолла Уэйк, так что топать было весьма прилично. Кратчайший курс для выхода в Тихий океан лежал через японский Сангарский пролив.

Экипаж «Моржовца» был военным, командир – капитан-лейтенант. Сам пароход был из крупной серии гидрографических судов

польской постройки. Кстати, с великолепными мореходными качествами, резво бегал и хорошо «отыгрывался» на волне. Такие до сих пор еще сохранились в российском флоте.

Как только мы подошли к японским терводам, сразу в воздухе появился патрульный самолет Р-2 «Нептун», и, посвистывая турбовинтовыми движками, начал облет судна. А через пару часов на горизонте замаячила черная точка, постепенно принявшая очертания японского эсминца УРО «Амацукадзе». Затем он зашел нам с кормы и пристроился параллельным курсом в паре кабельтовых. Агрессивных намерений не выказывал, но вид баковых 127-мм орудий особого оптимизма не внушал.

Во время обеда в кают-компании командир БЧ-5, кивнув на видневшийся по левому борту серый силуэт эсминца, сказал: - А вот шарахнул бы он сейчас по нам парой снарядов - и все, пошли бы рыб кормить.

– Да ну, не война ведь, – степенно ответил старпом, – да и оружия у нас нет и флаг не военный.

– А ты что, про «Унго» забыл? Там тоже флаг не военный висел – вмешался в разговор штурман (тоже капитан-лейтенант, но уже в годах).

– Вы бы, товарищи офицеры, поосторожней про «Унго»-то, – заметил командир, – а то наших гражданских товарищей до смерти напугаете, а нам еще месяц в походе быть. Вдруг, понимаешь, духом ослабнут.

Вечером я зашел в каюту штурмана и спросил про «Унго». Тот немного помялся, но все же вкратце рассказал, что это было советское гидрографическое судно, которое в конце 50-х обстреляли корейцы. Погибло несколько человек. Дело мутное, засекреченное и распространяться об этом особо не стоит. На сем мы и расстались.

После было не особенно приятно созерцать из иллюминатора орудия «Амацукадзе», который сопровождал нас до конца пролива.

Духом, мы, конечно, не ослабли и в походе работали как надо. На обратном пути нас тоже сопровождал эсминец «Аянами» и самолет береговой охраны. А вот с тех пор загадочное слово «Унго» засело в памяти-до поры до времени.

Недавно, перечитывая очередные материалы для статей про Корейскую войну, я снова наткнулся с интернете на это слово. И начал поиски… Материала нашлось немного, но главное удалось выяснить о той давней трагедии.

Итак, вернемся в декабрь 1959 г., когда разведывательный корабль

ТОФ «ГС-34» имевший для прикрытия статус гидрографического судна и наименование «Унго» под командованием капитан-лейтенанта Козьмина Александра Борисовича находился в походе в Японском море у восточного побережья Кореи в Восточно-Корейском заливе.

В этот раз корабль выполнял обычный разведывательный поход, осуществляя разведывательное обеспечение безопасности возвращения репатриантов из Японии в Северную Корею. Вечером 28 декабря, штормило, была малая видимость. В 19 часов погода улучшилась. Командир БЧ-1 Э. Щукин по приказанию командира корабля чаще стал определять местоположение корабля. Быстро темнело, на корабле усилили визуальное наблюдение, неслась вахта на постах радио - и радиотехнической разведки. С целью обеспечения скрытности ведения разведки активная радиолокационная станция не выключалась. Корабль находился в районе 39° 07' с.ш. и 128° 35' в.д. До северокорейского берега было 30 миль, а до побережья Южной Корен и того больше 36 миль (ширина территориальных вод КНДР равна 12 миль, Южной Кореи - 3 мили). Вдруг по правому борту «Унго» в небо взвились ракеты, и почти в то же мгновение огненная трасса прочертила небо, устремляясь к кораблю. Командир корабля был твердо уверен в месте своего корабля и в том, что корабль не нарушил территориальные воды иностранного государства, а, следовательно, этот залп не мог носить даже предупредительный характер.

«ГС-34», не имея на борту вооружения, вынужден был отвернуть на 90° и начать отходить еще дальше от берега. На корабле включили один из прожекторов и рулевой-сигнальщик матрос Г. Копанев, пользуясь международным сводом сигналов, начал непрерывно подавать сигнал в сторону берега: «Чем вызван обстрел?» Прошло несколько напряженных минут, как вдруг наши моряки увидели силуэты трех кораблей без ходовых огней и каких-либо других опознавательных знаков. Корабли быстро приближались к «ГС-34». Один из них шел прямо на судно и через несколько минут был опознан как малый противолодочный корабль - «большой охотник». Командир «ГС-34» приказал направить один из прожекторов на гидрографический флаг СССР, развевавшийся над разведывательным кораблем (под этим флагом с 3 августа 1959 г. ходили РК ТОФ), а вторым прожектором, вахту на котором нес А. Шестернин - освещать приближающийся к нему иностранный корабль. В 20.40 28 декабря «большой охотник» приблизился к «ГС-34» на дистанцию 45-50 кабельтовых и без каких-либо предупреждений дал по безоружному «ГС-34» четыре очереди из 40-мм автоматических установок. Дистанция между кораблями в этот момент была настолько мала, что не разглядеть на «ГС-34» гидрогра-

фический флаг СССР было невозможно. После этого катер отвернул и ушел в темноту. В результате огня был разбит компас, повреждена радиоантенна, повреждена шлюпка, труба и корпус корабля, разбит спасательный плотик, один из снарядов попал в носовой кубрик.

«ГС-34» уменьшил ход и лег в дрейф, катер вновь приблизился к кораблю и открыл огонь. Снаряды рвались на палубе, один снаряд попал в ходовую рубку, командира корабля отбросило взрывной волной, а помощник командира корабля капитан-лейтенант А.П. Новомодный и рулевой-сигнальщик Ю. Федоров были ранены. Снаряды продолжали поражать корабль.

В момент взрыва снаряда в рубке рулевой-сигнальщик матрос А.С. Кажаев, стоявший вахту на руле, успел броситься в ту сторону, где находился командир, и заслонил его своим телом. Матрос был убит наповал, получив прямое попадание снаряда в живот. Тяжелые ранения получили сигнальщик В. Казанцев и рулевой А. Белкин, но ни тот, ни другой не покинули свои посты. Все это время раненый сигнальщик Г. Копанев продолжал освещать флаг своего корабля, когда «охотник» вновь близко подошел, наши моряки разглядели его номер «205» и корейский литер.

Катер, подержав луч прожектора на советском флаге, неторопливо ушел в сторону и скрылся в темноте. Ушли во тьму и два других корабля, лежавшие в дрейфе поодаль. Во время обстрела весь экипаж держался храбро. Никто не покинул своих постов, радист поддерживал непрерывную связь с Владивостоком, а в машинной команде, где в это время было особенно тяжело нести вахту, не зная, что происходит наверху и что угрожает кораблю, ни один из мотористов ни на минуту не покинул своего поста.

В район инцидента вылетели самолеты Ил-28, по тревоге из ВМБ Стрелок был послан дежурный эсминец, который принял на борт тело убитого матроса А.С. Кажаева и раненых моряков для доставки их в военно-морской госпиталь. «ГС-34» («Унго») был взят на буксир и доставлен в базу. Погибший матрос был похоронен на Морском кладбище во Владивостоке.

По этому инциденту была направлена нота протеста МИД СССР правительству Южной Кореи. ТАСС заявил что впредь при подобных акциях суда «пираты» будут уничтожаться. Южнокорейские власти заявили о своей непричастности к инциденту и были готовы предоставить кинодокументы, зафиксировавшие нападение катеров Северной Кореи на советское судно.

Позже, по уточненным данным, было установлено, что кораблем-пиратом был северокорейский малый противолодочный корабль «№ 205» типа «БО-1», полученный от СССР в начале 50-х годов (быв-

ший американский типа SC-1,вооружение -1х40-мм орудие и 3х20-мм зенитных автомата). В советской печати о причастности к инциденту кораблей КНДР нигде не писалось. Кроме опубликованной в газетах 31 декабря 1959г. ноты протеста об этом инциденте было несколько публикаций, 31 декабря 1959 г. в газете «Советский флот» и в журнале «Советский моряк» № 2 за январь 1959 г., но и там вся вина возлагалась на Южную Корею.

В дальнейшем отремонтированный корабль «ГС-34» еще в течение 13 лет до 1972 г. нес боевую службу. Командир корабля Козьмин Александр Борисович в 1960 г. получил под свое командование разведывательный корабль «Измеритель», затем с 1971 г. - «Забайкалье». Служил старшим офицером в разведуправлении ТОФ и в 1982 г. закончил службу в звании капитана 1 ранга на должности заместителя начальника школы мичманов-техников ВМФ в Киеве. Жил в Киеве и умер в 2001 г.

Инцидент был замят и не сказался на наших тогдашних отношениях с КНДР. Надо сказать, что в то время из-за не урегулированных с мировыми странами и соседями вопросов о ширине территориальных вод власти КНДР нервно реагировали на любое, как им казалось нарушение их границ.

Тем более, что северокорейские ВМС не всегда придерживались общепринятых правил поведения военных судов в море, так как имели приказ применять оружие против «чужих кораблей», действуя по принципу «сначала стреляй, а потом разбирайся». Это и привело к тому, что они буквально расстреляли безоружное советское судно.

Разведывательный корабль «ГС-34» - («Унго»), тип- шхуна, построен в 1954г. на верфях Штральзунда (ГДР) в составе крупной серии судов для рыболовного флота (как СРТ-4197). 9 мая 1955 г. на шхуне был поднят государственный флаг СССР и присвоено наименование «Унго».

В 1955 г. судно Северным морским путем перешло на Тихий океан и вошло в состав ТОФ как посыльное. С 1956 г. шхуна отнесена к подклассу посыльных судов и получила наименование «ГС-34» (позже Лоц-75), а наименование «Унго» оставлено как легендное. В 1957 г. было отнесено к кораблям 3 ранга специального назначения. Судно (под разными наименованиями) оставалось в строю 38-й бригады ОСНАЗ ТОФ до 1972 г. и в 1973 г. было списано и сдано на слом. Судно принимало участие в слежении за ядерными испытаниями на атолле Бикини и Кваджалейн.

Я, в ходе своей флотской службы, много встречал однотипных

с «Унго» судов. Это были и рыбацкие траулеры и транспортные и разведывательные корабли. Один был даже вооружен по типу малого противолодочного корабля и часто торчал в качестве брандвахты на выходе из бухты Золотой Рог. Но вообразить себя на месте маленького безоружного кораблика, безнаказанного расстреливаемого в ночи у чужих берегов - выше моего понимания.

И в этом свете героизм наших моряков, не дрогнувших под снарядами на безоружном судне - пример поведения в чрезвычайной ситуации. Правда и матросы тогда были другие - из довоенного поколения.

Использованные материалы – Г. Халилецкий. «Подвиг моряков-разведчиков бригады разведывательных кораблей».

Бой в нейтральных водах.

1952 год. Разгар Корейской войны. Но боевые действия шли не только на Корейском полуострове. Американские боевые корабли постоянно находились в Японском море, крейсировали в нейтральных водах близ побережья Приморья, американские боевые и разведывательные самолеты постоянно летали вдоль границ, нередко прорываясь вглубь территории, и тогда в воздухе шли настоящие бои, в которых потери несли обе стороны. Последние исследования сделанные на основании ряда рассекреченных документов той поры, дают основание сказать, что в корейской войне принимали участие и летчики морской авиации Тихоокеанского флота, причем не только в небе Кореи, но и в боях по защите воздушных рубежей советского Приморья. В боях в небе Кореи, а также над водами Желтого и Японского морей, в том числе и в районе Владивостока, погибло 13 морских летчиков.

13 июня в 1952 г. над Японским морем близ советских берегов исчез РБ-29. После этого Посольство США в Москве направило запрос о наличии в СССР каких-либо сведений о пропавшем самолете, но не получило ответа. Развивать эту щекотливую тему правительство США не стало, родственникам сообщили, что самолет пропал без вести. Позднее стало известно, что он был сбит над советскими территориальными водами - в 180 километрах южнее Владивостока советским истребителем МИГ-15.

В этом же году американцы потеряли еще один РБ-29 вместе с экипажем,сбитый 7 октября в районе Курильских островов. Бом-

бардировщики были сбиты огнем истребителей МиГ-15, причем первыми всегда огонь из крупнокалиберных пулеметов открывали американские бортстрелки - нашим самолетам предписывалось стрелять только в пределах своей территории и в ответ.

А 18 ноября 1952 г. в районе мыса Гамова на Дальнем Востоке произошел воздушный бой между американскими палубными истребителями с авианосцев ВМС США, находившемся в 100 км от советского побережья, и советскими истребителями МИГ-15 5-го Военно-морского флота (позднее ТОФ) ВМФ СССР.

18 ноября 1952 г. в штабе флота была получена информация, что недалеко от наших берегов в нейтральных водах Японского моря появились американские авианосцы «Принстон» CV-37 и «Орискани» CV-34 с кораблями сопровождения, составлявших авиационное ударное соединении, держащее курс к границе наших территориальных вод. Затем флотскими РЛС в 14.17 была обнаружена группа самолётов, летящих по направлению к границе.

В 14.38 эта группа самолётов начала движение курсом на север в сторону нашей территории. Для их перехвата с аэродрома Унаши (в 5километрах от Находки) вылетела четверка истребителей МиГ-15 781 истребительного авиационного полка 165 истребительной авиадивизии ВВС ТОФ. Самолеты пилотировали командир звена капитан Н.М. Беляков, старшие лейтенанты Б.В.Пушкарёв, А.И. Вандаев и В.И. Пахомкин.

Несмотря на более чем шестидесятилетний срок, прошедший со дня этого инцидента подробности боя до сих пор не известны.

Существуют параллельно две официальные версии тех лет – советская и американская.

В донесении штаба ТОФ в Москву говорилось:

«В 14 часов 17 минут была обнаружена группа неизвестных самолетов южнее мыса Гамова. В 14 часов 38 минут эта группа самолетов начала движение курсом на север в сторону нашей территории.

В 14 часов 48 минут командир авиазвена капитан Беляков доложил с воздуха, что два самолета заходят в хвост и что вступает с ними в бой. После этого связь с истребителями прекратилась.

Как установлено, воздушный бой произошел на высоте 6 тыс. метров над морем в 30-35 км от побережья мыса Гамова и в 10-15км от нашей морской границы.

Из четырех истребителей на аэродром возвратился один, который во время боя оторвался от своих самолетов. Другой, вследствие

отказа двигателя упал в море в районе мыса Льва и в воздушном бою не участвовал. Летчик погиб. Остальные два самолета предположительно сбиты американцами».

Американская версия столкновения несколько отличается от нашей:

«Утром 18 ноября 1952 года операторы РЛС крейсера «Helena» засекли большое количество высокоскоростных целей, приближающихся с севера. В 13 часов 29 минут было определено от 16 до 20 самолётов, шедших с севера.

В 13.36 лейтенант Е. Рейс Уильяме, командир 2-го звена, доложил, что видит семь МиГов. Ему поступило указание: набрать высоту и следовать курсом на северо-восток. Поднявшись на высоту, командир звена F-9 заметил четыре самолёта противника, направляющихся в сторону авианосца. МиГи открыли огонь. Командир звена направил свой самолёт в середину строя противника и тоже открыл огонь. Один из МиГов задымился и вошёл в штопор.

Все семь МиГов вступили в бой. И два американца были отсечены от основных сил. Третий начал подъем для помощи своим товарищам, однако не успел: был повреждён лейтенантом Роулэндсом. Лётчик Уильямс видел, как с подбитого МиГа выбросился лётчик с парашютом, о чем незамедлительно сообщил на базу.Лейтенант Уильяме повернул на базу. Но при подходе к основным силам его самолёт был ошибочно обстрелян своим эсминцем.

Результаты боя следует признать успешными, так как в недавнем воздушном бою сбиты дваМиГа и один повреждён».

(Неясно, откуда взялось такое количество МиГов).

Четыре палубных истребителя F-9F USN VF-781 произвели взлёт с авианосца «Орискани» и по наведению с самолёта ДРЛО AD-3W «Скайрейдер» вышли на перехват четырех неопознаных целей. Неопознаные самолёты сближались с кораблями 77-го оперативного соединения, в результате чего был сделан вывод об их враждебных намерениях. Идентифицировав противника, как истребители МиГ-15, лётчики F-9F-5 осуществили превентивную атаку и подбили один самолёт. К этому времени в бой включились еще 4 «Пантеры» и 4 истребителя «Бэнши»F2F2 из VF-11. .В завязавшемся бою ещё два МиГа были сбиты».

По мнению некоторых морских летчиков, в т.ч. командира эскадрильи 781 иап В. Чувалаева, наши американских самолётов просто не видели и нападения не предполагали. Летели в правом пеленге: ведущий – ведомый, ведущий – ведомый. Когда оказались

вблизи авианосца, командир звена Беляков дал команду: подойти поплотнее, мол, покажем американцам, как умеем ходить строем. А американцы ждали, реактивные самолёты F-9 «Пантера», осуществлявшие прикрытие авианосца и которых наши самолёты в облаках не заметили, в 14.48 пошли в атаку. Американцы застали наших летчиков врасплох.

Те толком и сообразить не сумели, что произошло, даже выстроиться для боя не успели, когда всё уже было кончено.

Из четырёх истребителей на аэродром возвратился один – Пушкарёв, который во время боя оторвался от своих самолётов.

Другой с повреждениями, с пустыми баками упал в море в районе мыса Льва в 600 метрах от береговой черты, лётчик ст.лейтенант Пахомкин погиб, он вместе с самолётом был обнаружен в марте 1953 г. с воздуха. А два наших самолёта были быстро сбиты «Пантерами».

Сразу после боя командующий истребительным корпусом генерал Мироненко в район боя направил весь 781 истребительный авиаполк, но авианосец, не дожидаясь ответа, дал полный ход. Останься он на месте - события приняли бы другой оборот с далеко идущими непредсказуемыми последствиями для обеих сторон.

Видимо, картина того боя выглядела так. Первым был подбит самолет старшего лейтенанта Пахомкина В.И. Летчик вышел из боя и пытался дотянуть до аэродрома, но самолет упал в море и пилот погиб. В результате еще два МиГ-15 летчиков капитана Белякова Н.М. и старшего лейтенанта Вандаева А.И. были сбиты, поскольку советским летчикам было запрещено открывать огонь вне зоны боевых действий, летчики – погибли. На аэродром вернулся только старший лейтенант Пушкарев Б.В.

С американской стороны был поврежден один истребитель F9F«Пантера», благополучно совершивший посадку на «Принстон». Самолет командира звена «Пантер» при подходе к основным силам, был ошибочно обстрелян с эсминца, повреждений не имел.

Какие выводы можно сделать на основе имеющейся открытой информации:

- Четверка МиГов поднялась по тревоге по приказу командования на перехват неприятельских самолетов, двигавшихся из нейтральных вод в направлении советской границы.
- Сбитые МиГ-15 принадлежали авиации ВМС СССР и несли советские опознавательные знаки, таким образом, на высо-

те 8 тысяч метров над морем в 10-15километрах от нашей морской границы, в нейтральных водах были уничтожены машины стороны, формально не принимающей участие в Корейском конфликте.

- Советские лётчики погибли в заранее устроенной ловушке, не приняв боевой порядок и не имея возможности перестроения во время скоротечного боя с превосходящими силами противника. Это был фактически хладнокровный расстрел. Возможно и месть американцев за сбитые бомбардировщики. Оба МиГа были позднее обнаружены и подняты возле о.Фуругельма. Тела пилотов не обнаружены.

По данным США во время разведывательных полетов возле СССР в 1950-1970г. были сбиты 252 американских летчика. Из них 24 погибли, 9 остались в живых и 136 пропали без вести.

Список потерь 781 иап в бою 18.11.1952 г.

1. Беляков Николай Михайлович, 1922 года рождения, Калининская область, Лихославский район, деревня Бухолово. Капитан, 781-й истребительный авиационный полк ВВС ТОФ. Погиб 18 ноября 1952 г. в воздушном бою над заливом Петра Великого, Японское море.

2. Вандаев Александр Иванович, 1923 года рождения, Туркменская ССР, г. Чарджоу. Старший лейтенант, 781 истребительный авиационный полк ВВС ТОФ. Погиб 18 ноября 1952 г. в воздушном бою над заливом Петра Великого, Японское море.

3. Пахомкин Владимир Иванович, 1923 года рождения, Воронежская область, Умедский район, село Светчиновка. Старший лейтенант, 781-й истребительный авиационный полк ВВС ТОФ. Погиб 18 ноября 1952 г. Похоронен на кладбище в селе Унаши Буденовского района Приморского края (с. «Золотая долина» Партизанского района).

Старший лейтенант 781 иап ВВС ТОФ Пушкарев Борис Владимирович погиб в воздушном бою с «Сейбрами» в Корее 5 июня 1953 года. Похоронен в Порт-Артуре.

(Материалы статьи взяты с разных интернет-сайтов)

Падение пилота Шульца.

Во время своих многочисленных командировок по северу области приходилось встречаться с разными интересными людьми. Это и геологи, летчики, старатели, охотники и прочий люд, чья жизнь разительно отличается от размеренной и спокойной городской жизни.

Масса всяких приключений и баек, где действительность причудливо переплеталась с вымыслом и невинными розыгрышами была выслушана в самых разных компаниях и при разных ситуациях.

Однажды, будучи в командировке в одном из самых северных районов области, пришлось слегка задержаться. Слегка - это в пределах недели. Дело в том, что заход на местный аэродром, находящийся в долине, предполагал прохождение самолета по посадочной глиссаде между двумя высокими сопками (как, впрочем, и взлет тоже). Метель и туман, три дня назад плотно залегший между сопками, надежно перекрывали воздушный путь в областной центр. Сухопутное путешествие по кочковатым зимникам на «уазике» в пределах 600 км также не предвещало ничего хорошего.

Разумнее было просто сидеть и ждать погоду, не делая никаких рискованных поползновений. Ибо Севера зимой ошибок не прощают! Наглядным примером тому являлся остов Ан-2, валявшийся на вершине левой сопки уже лет десять.

Молодые и горячие пилоты тогда рискнули взлететь в туман - и проиграли. Самолет зацепился шасси за верхушки сосен, и, пропахав борозду в молодом сосняке, уткнулся покореженным винтом в песчаный бугор. Никто не погиб, но пострадали изрядно. Самолет оставили на месте, сняв все, что можно было унести на себе - никакой возможности стащить его с сопки просто не существовало - тайга и бездорожье! Так и остался лежать памятником безрассудству! Через год примерно там же в проливной дождь упал вертолет Ми-1, так не найденный до сих пор-видимо ушел под оползень.

В общем, пришлось мне тогда «пурговать» в переполненной командировочным людом маленькой поселковой гостинице. Тут были и старатели, и сплошь бородатые геологи, пара чиновников среднего ранга, вроде меня, и экипаж нашего рейсового самолета Л-410 ,заметенного снегом возле здания аэропорта.

Разумеется, единственным приемлемым развлечением мужиков явилось потребление «огненной воды», (регулярно доставляемой аборигенами), да беседы в компаниях «по интересам».

Геологи, объединившись со старателями, шумно обсуждали перспективы золотых россыпей на своем специфическом жаргоне. Периодически, сквозь шум застолья соседних номеров пробивались их коронные фразы – «фарт», «шлих» и знаменитое - «братва, батистовые портянки носить будем и крем-брюле кушать!». Пару раз дело доходило и до легкого мордобития. В общем, мужики веселились, как умели, особо не заморачиваясь интеллектуальными изысками и заумными беседами о политике.

У нас в комнате было несколько по-другому. Пилоты оказались ребятами тертыми, налетавшими немало по северным маршрутам, спиртное потребляли весьма умеренно, налегая на закуски и более склонялись ко всякого рода байкам. А баек и анекдотов они знали неимоверное количество. Узнав, что я из моряков, сразу признали за своего. Очень интересными оказались их истории из жизни летного отряда, рассказанные со своеобразным чувством юмора.

Особенно анекдотично в их рассказах выглядели истории о вертолетчиках, их негласных конкурентах. Ну, примерно, как флотские штурманы прикалываются над механиками. Наиболее у них в ходу изречение, приписываемое Петру I: «Штурмана народ хамский, до баб и зелья весьма охочий. Слова путнего не скажут, но драку завсегда учинят. Однако по знанию зело хитрых навигацких наук на ассамблеи допущены быть могут!». Поскольку штурмана в экипаже «Элки» не положено, никого эта цитата не обидела.

Командир Леша рассказал историю про знаменитого вертолетчика Шульца, который «славно разложил свою вертушку» прямо на перроне аэропорта.

Миша Шульц,к тому времени опытный уже пилот, летал командиром на Ми-2. В отряде доживал свои последние месяцы перед списанием старенький вертолет Ми-1,на котором изредка летали по мелким заданиям, особенно в зону БАМа. У Миши был самый большой налет на этом типе вертолета, и он часто его пилотировал - нравилось ему летать одному и испытывал он к старенькому «мишке» ностальгические чувства - начинал на нем после училища.

Вот однажды и полетел Миша на задание в зону БАМа - возить по трассе начальство. Сел на дозаправку на одном из новых аэродромов с хорошей бетонной полосой. Пока вертолет заправлялся, на посадку зашел рейсовый Як-40 на Тынду., пассажиры вышли в здание-переждать, пилоты встретились у диспетчера, перекинулись с Мишей парой словечек и анекдотов, попили кофейку и двинули «по аппаратам».

Миша, помахивая модным тогда болгарским кейсом с документами, важно прошел мимо небольшой стайки пассажиров, выстроившихся перед трапом «Яка» на посадку, выхватывая наметанным взглядом симпатичных девушек. Затем сел в кабину, пристегнулся и включил зажигание. Движок взревел, плюнул черным дымом и мерно загудел. Миша добавил обороты на винты, довел мощность до взлетной, и начал подъем. Вертолет, как обычно, резво рванул вверх, на высоте 25 метров Миша перешел в горизонтальный полет. И тут двигатель неожиданно хлопнул и «обрезал»! Наглухо! Вертолет некоторое время летел по инерции, затем начал резво «сыпаться» вниз на авторотации. Миша успел только инстинктивно перекрыть топливный кран и выключить зажигание, как вертолет гулко шлепнулся на все три точки о бетонку. Космонавты это, кажется, называют «баллистическим спуском».

Миша застыл в шоковом оцепенении. Вертолет, возмущенный столь бесцеремонным обращением недолго покачался на амортизаторах, затем, крякнув всеми своими шпангоутами и стрингерами, начал степенно, по-стариковски, заваливаться на левый борт на лопнувшую стойку шасси и, наконец, ломая лопасти винта, с хрустом грохнулся о бетон.

Все это происходило на глазах ошеломленных пассажиров Як-40, потерявших дар речи от страха и ожидавших взрыва или пожара.

Однако развернувшаяся на их глазах картина, не оправдала их ожиданий.

Ни дыма, ни пламени, ни луж крови. В борту вертолета со скрипом открылась зеленая дверца, оттуда степенно, задом, вылез бледный как смерть Миша, аккуратно снял гарнитуру с наушниками, надел аэрофлотовскую фуражку, ребром ладони проверил, правильно ли сидит герб. Затем Шульц так же внешне абсолютно спокойно вытащил из вертолета свой дипломат, снял барограф (тогда «черных ящиков» еще не было) и, отряхнув форму, размеренным шагом направился мимо остолбеневших пассажиров в сторону диспетчерской. Проходя мимо двух мужиков он неожиданно им подмигнул и сказал: «Мужики, кому колеса на тачки нужны? Бери, пока дают!»

Пассажиры, выйдя из состояния ступора, толпой, обгоняя друг друга, кинулись в здание аэровокзала - сдавать билеты. В этот злополучный день рейс на Тынду ушел почти пустым. Такое вот неизгладимое впечатление произвело падение Шульца!

Миша дошел до диспетчерской, без сил сел на стул и тут его, наконец, затрясло… Это был уже настоящий посттравматический шок!

На следующий день прилетела комиссия. Вертолет осмотрели, причину так толком не установили, решили что старенький движок АИ-26В отказал от усталости металла. Ввиду возраста восстановлению вертолет не подлежал, его оттащили на край аэропорта, где потом потихоньку и разобрали. А из колес аэродромные умельцы действительно сделали трехколесную тачку, разное имущество возить. Вины Шульца в аварии комиссия не усмотрела, однако Миша еще долго отписывался.

Вообще Шульц имел среди вертолетчиков на Дальнем Востоке славу, сопоставимую с известностью Чкалова. Он действительно сливался с машиной, чувствовал в воздухе ее малейшие нюансы. Виртуозно пилотировал Ми-2 и был настоящим профессионалом своего дела. О некоторых его чудачествах ходили легенды.

К примеру, летом Миша летал в борцовских трусах и черных очках – каплях. На вертолете он обычно снимал левый блистер и на лету выставлял ногу в набегающий поток-охлаждался. Из-за этого дополнительного выступа летящий вертолет выглядел несколько экстравагантно, что однажды было замечено при посадке отрядным начальством и некстати подвернувшимся инспектором. Шульц, внимательно садящий вертолет на свое место, не сразу разглядел блистающих шевронами и кокардами отцов-командиров, разместившихся с пивком в салоне ремонтировавшегося Ми-8, однако среагировал молниеносно и адекватно.

Вертолет изящным боковым скольжением ушел в сторону, сделал круг и мягко приземлился на положенное место бетонки. Разумеется, к моменту приземления Миша был полностью одет и блистер уже находился на штатном месте. Затем, честно глядя в глаза командиру отряда, сказал, что им всем померещилось. На том и сошлись, понятливо переглянувшись-мало ли что от пивка померещится!

Однажды Миша на спор прокрутился на вертолете Ми-2 вокруг «колдуна» (полосатого конуса на шесте, указывающего ветер), поставив ногу на его верхушку. Вертолетная общественность была потрясена. И пилотажем и потерей проспоренного ящика коньяка. Шульц еще не однажды доказывал свое летное мастерство и одно время его даже прочили в сборную СССР по вертолетному спорту. Помешала лишь нелепая случайность…

Вадик, второй пилот «элки», тоже вспомнил историю из своей жизни. Они со стюардессой Ларисой только поженились. Жили тогда в аэропортовской общаге, общая кухня одна на этаж. Вадим летал тогда на Ан-2 местных линий и возвращался домой поздно.

Однажды, вернувшись затемно, голодный и злой, не раздеваясь, пробежал на кухню, откуда доносился аппетитный запах варящихся макарон. На их плитке стояла кипящая кастрюля, откуда уже лезли разбухшие макароны. Ларисы рядом не было.

– Ну, тут я со злости и материться начал. Я, значит, тут упираюсь, деньги в семью зарабатываю, из полетов не вылезаю, а любимая жена мне одни голые макароны варит! Да еще и дома ее нет! Ну, думаю, я с ней щас разберусь…

– Взял кастрюлю, стал воду сливать в раковину. Тут кастрюля из рук выскальзывает и - бух на пол. Макароны - часть в раковину, часть по кафелю разлетелись. Я их собираю с пола, запихиваю с матами обратно в кастрюлю Потом из раковины собрал и тоже в кастрюлю … Залил водой и снова на плитку поставил, кучку, которые почище в тарелку положил и ем потихоньку.

– Тут сразу так обидно стало, аж слезы появились. Придется мне грязные макароны есть, полы-то на кухне никто давно не мыл, да и раковины чистотой отродясь не блистали.

И тут в дверях моя красавица появляется. Чуть не с плачем:

– Вадик!!Да ты что же, родной, сухими макаронами-то давишься! Я ведь тебе борща горяченького только что в комнату отнесла, шалью накрыла. Да в магазин за майонезом сбегала, да кое-что для мамы купила. Мама ночным поездом приезжает, так я ей тут макароны поставила!

– Тут у меня на душе и отлегло! Борщец-то я обожаю. А маме и макароны сойдут, тем более теща меня не особо-то и жалует! Лариске я, конечно, ничего не сказал, расстроится еще. А теща макароны за милую душу уплела и тоже без претензий! Правду ей говорить я, конечно, не стал-со свету сживет.

– Ну, теперь, Митрофаныч, твоя очередь байки рассказывать!

– Ну, ладно! Был у нас на танкере молодой штурманец, четвертый помощник капитана, Андреем звали. Шебутной такой, постоянно во всякие истории влипал. Стояли мы тогда в Севастополе, готовились к выходу на операцию по разминированию Красного моря. Не сами, конечно, разминировали-а так, на обеспечение нашей эскадры горючим, водой и боеприпасами. Поставили нас в арсенале Сухарной балки, что возле Инкермана. До города далековато-только на рейсовом катере. Увольнения с борта было мало,но уж если попадали в город, то оттягивались по-полной. Однако службу знали-к отбою уже на борту. И вот однажды Андрей не появился к отбою. Народ забеспокоился-мало ли что могло случиться. Катеров больше не было, последний пришел полтора часа назад. Особо бес-

покоился начальник радиостанции, стоявший вахтенным помощником-Андрей утром должен был его менять. Нервничал, бродил по палубе и пирсу.

И вот в час ночи слышит - со стороны бухты какие-то подозрительные звуки доносятся. Стоят с вахтенным матросом, смотрят-к пирсу подплывает некое плавсредство, откуда доносится мычание,пение и что-то похожее на маты. Подбежали, вытащили…

Оказалось, что это наш штурманец Андрюха, весь в мазуте, полуголый, приплыл на толстой доске прямо к пирсу. Замерз, конечно до синевы…

Ну ребята его, конечно, сразу в сауну, отогрели. Меня разбудили, ему спиртяги налил из своих запасов. Андрюха отогрелся, рассказал, что опоздал на рейсовый катер. Кое-как нашел такси и рванул к месту стоянки парохода. А мы-то на другой стороне бухты, а бухта метров 800 в этом месте.

Посмотрел он на огни родного танкера, оторвал толстую доску от какого-то забора, разделся, принял «на грудь» полбутылки водки, прихваченной для друзей, привязал одежку к доске и бесстрашно пустился в плавание. А был хоть и август. но вода-то в бухте не очень теплая. Да и течением сносило... Ну, тут Андрюха решил - помирать так с музыкой. Запел «Варяга» и отчаянно заработал ногами. Бог милостив - вынесло его прямо к борту!

Утром пришедший в себя Андрюха заступил на вахту. Капитан его, соответственно, крепко поимел. И поделом! Однако в кают-компании танкера отнеслись к этому поступку со сдержанным одобрением. А что особенного, загулял моряк, однако несмотря ни на что вернулся на корабль вовремя. Значит помнил о своем долге и достойно вышел из ситуации. Потом мы еще насколько лет ходили вместе. Приключений за ним водилось немало. Однако по службе на две ступени поднялся. Ушел с флота, когда страна разваливаться начала. Сейчас в бизнесе, пчеловодством занимается. Живет в Подмосковье, трое детей, солидный человек... По интернету до сих пор переписываемся! Такая вот история…

Поговорили мы еще с летунами, да и улеглись заполночь.

Утром с аэропорта позвонили, что погода будет летная, полосу начали чистить от снега и вылет состоится. Мы быстро выписались с гостиницы и на аэродром. Погода отличная, движки на «элке» прогрели - и домой. Больше я с ребятами не встречался, но истории эти запомнил отлично.

Прощание с флотом

Медные горнов звуки
Несутся над бухтой Улисс,
Матросов проворные руки
Флаги спускают вниз.

Лучи заходящего солнца
Бросают косую тень
Недвижны судов форштевни
Закончен рабочий день.

На опустевшем пирсе
Стою - чемодан у ног.
Простите меня, ребята–
Я просто уже не смог.

Скрылись за мысом мачты,
Растаял знакомый дымок,
Бухту покинул танкер
Курсом на Ближний Восток.

Лежит в чемодане тельняшка
В кармане - на поезд билет.
На танкере «Колечицкий»
Меня уже в списках нет.

Горда печальная песня
Над гладью залива плывет.
Курс мой лежит в неизвестность
Прощай, вспомогательный флот

Больше не держат швартовы,
К морю возврата уж нет
И жизнь разделил на две части
Белый кильватерный след!