

*06 августа 2016 года, Краснодар*

*Составитель макета и литературная обработка текста –*

*Б. Шадрина.*

*Использован иллюстрационный материал из личного архива*

*В. Макаренко.*

## **Огненный рейс капитана Г.И. Киреева**

*Сахончик Станислав Митрофанович,*

*г. Благовещенск*

Почти каждый, прибывший поездом во Владивосток, взглянув на гавань, невольно останавливает свой взгляд на красивом, белоснежном судне с красными крестами, стоящем в одном ряду среди серых грозных силуэтов боевых кораблей. Это госпитальное судно 31-й бригады судов обеспечения Тихоокеанского флота «Иртыш», которым до последнего времени командовал самый заслуженный капитан вспомогательного флота ТОФ Геннадий Иванович Киреев, которому в этом году исполнилось 76 лет.

Его морская служба началась с 1951 г., на капитанский мостик кабельного судна КС-7 он встал в 27 лет, на его счету множество дальних походов и боевых служб в самых разных районах Мирового океана.



*Геннадий  
Иванович Киреев*

Капитаном БМТ «Алатырь» он принимал участие в обеспечении советского боевого флота во время эфиопско–сомалийской войны в 1977–1978 гг. Тогда транспортные суда ходили конвоями, соблюдая светомаскировку, иногда под артиллерийским обстрелом, эвакуировали жителей из окруженных портов Асэб и Массауа, маневрируя между разрывами снарядов. На танкере, груженном соляром и авиационным керосином, ежеминутно рискуя жизнью экипажа.

Это требовало напряжения всех сил, незаурядной человеческой воли, и жесткости.

И он всегда справлялся. Лишь один раз сердце подвело старого моряка – когда пришлось буксировать на металлолом авианосный крейсер «Новороссийск», некогда красу и гордость Тихоокеанского флота, корабль, не прослуживший и трети своего срока. Он, как живой, сопротивлялся буксирам, рыскал на курсе, будто не хотел покидать Родину.

Но наиболее драматический из эпизодов службы Геннадия Ивановича был связан с БМТ «Владимир Колечицкий», капитаном которого он стал в 1985 г.

В ноябре 1985 г. танкер вышел из Владивостока на боевую службу в Красное море и 13 января 1986 г. с десятью тысячами тонн горючего в танках и тридцатью тоннами бензина в трюме и на верхней палубе и в соответствии с приказом стал «на бочку» на рейде порта Аден, столицы Южного Йемена. Никто из моряков и в страшном сне не мог предполагать, что случится потом.

А в Адене в это время произошел военный переворот, и развернулись активные боевые действия между армией, авиацией и флотом, стоящими на разных политических позициях.

Причиной послужило то, что генсек ЦК Йеменской социалистической партии Али Насер Мухаммед прямо на заседании политбюро убил нескольких своих политических оппонентов.

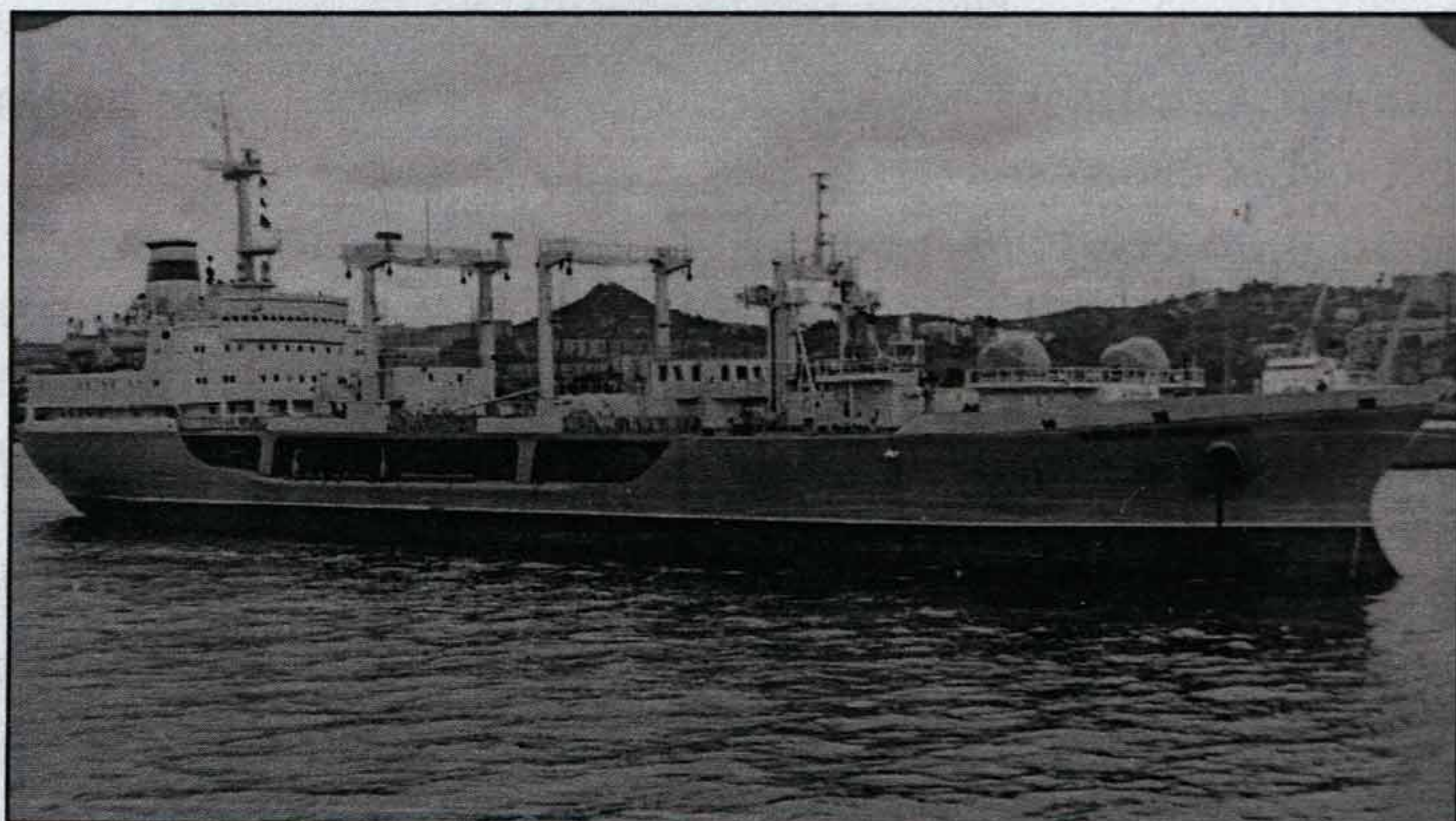
В городе и на его подступах шли ожесточенные бои – ракетные катера обстреливали президентский дворец, им отвечали танки и артиллерия, в воздухе носились боевые самолеты, свистели снаряды, рвались ракеты. Город горел, снаряды в очередной раз попали в известную башню «Литтл Бен», навсегда остановив башенные часы. В городе и окрестностях действовали две танковых дивизии, мотопехотные бригады на автомашинах и бронетранспортерах подходили к городу из разных гарнизонов и с ходу вступали в бой. Танковыми частями командовал полковник Фаттах Исмаил.

Флот и береговые части под командованием Насера Мухаммеда сражались на другой стороне. А йеменский флот в то время представлял немалую силу – 22 корабля, дивизион ракетных катеров, 2 танковых роты и бригада морской пехоты. Крупнокалиберные береговые батареи, установленные еще англичанами, развернув башни, били своими тяжелыми снарядами по танкам. Аэродром Адена переходил из рук в руки. По низколетящим самолетам была зенитная артиллерия кораблей и ПЗРК «Стрела», небо было покрыто черными шапками разрывов и трассами автоматических пушек. В первый же день было сбито 3 самолета.

Стоявший неподалеку от «Колечицкого» йеменский средний десантный корабль вел интенсивный огонь по самолетам и подбил один. В ответ СДК был атакован штурмовиками Су-7Б и потоплен ракетами.

«Колечицкий», пришвартованный к «бочке», в узкой аденской бухте попал под перекрестный огонь с обоих берегов. Правда, обе враждующие стороны опасались попасть в танкер, прекрасно понимали, что его взрыв снес бы половину аденского порта, а горящее топливо уничтожило бы корабли в бухте и на рейде.

Однако это не мешало танкам стрелять по противнику почти между мачт «Колечицкого». В один из танков попал ответный крупнокалиберный снаряд береговой батареи, взорвался боекомплект и башня, кувыряясь, пролетела над мостиком танкера и упала в море. В бухте перекрещивались огненные трассы зенитных «шилок», вставали разрывы реактивных снарядов установок «Град», горели и взрывались суда, совсем рядом тонул йеменский десантный корабль. Это был настоящий ад – на улицах горели десятки танков и бронетранспортеров.



*БМТ «Владимир Колечицкий»*

В бой были вынужденно втянуты даже советские специалисты. Двое рабочих и мичман, специалисты по ремонту орудий Владивостокского завода «Звезда», под обстрелом выкатили из мастерских в районе таможни на прямую наводку 100-мм противотанковую пушку (по другим данным наши использовали английское орудие береговой батареи) и подбили 6 танков и 4 БТРа.

Может быть, и не тех, кого надо, но разбираться было некогда – танки шли и стреляли по ним, иначе погибли бы сами.

В городе во время переворота только по официальным данным погибло двадцать две тысячи человек. Больницы были переполнены ранеными, морги – убитыми. Тысячи людей, бросив все, уходили из горящего города. Беженцы скопились на таможенном терминале, пытаясь покинуть город на мелких судах, и гибли там от огня. Боевые корабли советской и английской эскадр стояли на дальнем рейде, пока не вмешиваясь в ситуацию. На рейде стояли и советские торговые и рыболовные суда «Павел Антокольский» и «Зоя Космодемьянская». В ролкер «Смоленск» попал снаряд и ранил второго механика.

Три долгих дня танкер «Колечицкий» находился в центре боя, осуществляя радиосвязь с посольством (растерянный посол СССР в Адене без санкции Москвы не давал разрешения на выход), пока капитан на свой страх и риск не принял решение самостоятельно уходить из порта – 30 тонн бензина на верхней палубе могли взорваться в любой момент от случайной пули или осколка. Но как это сделать?

Под бортом судна от огня танков прятались йеменские ракетные катера, командиры которых предупредили, что будут стрелять по нему, если танкер уйдет, лишив их прикрытия. Кроме того, 160-метровый танкер ограничен для самостоятельного, без буксиров, маневрирования в портах в силу своих конструктивных особенностей. С одним винтом во всех флотах мира это считается практически невозможным (многие опытные капитаны в это после не могли даже поверить).

Но капитан Киреев ушел из бухты ночью, спасая судно и экипаж, обрубив швартовы и невероятным маневром, буквально «на пятке» развернувшись без буксиров. Второй помощник Вячеслав Чуприн и матрос Ю. Голубчук, прикрываясь фальшбортом от пуль, ползком подобрались к кнехту и разрезали толстые швартовные тросы. Моряки смертельно рисковали. Спасло от огня снайперов и то, что танкер был построен по военному проекту, с частично бронированной рубкой и бронестеклами, поскольку огонь велся в основном по капитан-

скому мостику с большого расстояния. А что чувствовал экипаж, находясь под огнем в состоянии неопределенности, — догадаться нетрудно.

Маневрируя реверсом машины (10 секунд — «полный назад», 10 секунд — «полный вперед») в свете пожаров (маяки были подбиты), капитан Киреев с трудом вывел танкер в море.

После выхода в море начальник радиостанции Владимир Анищенко восстановил связь с эскадрой и Москвой (антенна была перебита). На запрос Москвы, что же происходит в Адене, капитан просто выставил трубку в иллюминатор радиорубки — грохот боя говорил сам за себя.

Лично министр обороны СССР по прямой связи поставил задачу капитану Кирееву найти дрейфовавшие в море без горючего катера с нашими военными советниками, покинувшими свои части, и вернуть их на берег.

И он их нашел — двух генералов и пятьдесят семь полковников и подполковников, и высадил обратно на берег — выполнять свой воинский долг, как надлежит советским офицерам. Но кто может упрекнуть их, попавших в гражданскую междуусобицу, в которой брат шел на брата, а недавние сослуживцы безжалостно истребляли друг друга?! Это была не их война.

Еще одна группа советников во главе с капитаном 1 ранга А.С. Мироновым и йеменскими офицерами, вынужденная выбирать на свой страх и риск, захватила лоцманский катер и вышла в море под огнем и практически без горючего. Они были на волосок от гибели, когда катер нашел советский военный корабль.

Затем танкер еще неделю (так и не разгрузившись) спасал беженцев и раненых, забирая их из района нефтезавода. В эвакуации участвовали корабли советской 8-й оперативной эскадры (морской тральщик «Запал», плавбаза подводных лодок «Волга», БДК-101) и английские корабли (эсминец D-87 «Ньюкасл», фрегат F-60 «Юпитер», океанографическое судно A-144 «Гидра» и королевская яхта НМУ «Британия»).

Моряки под пулями и танковыми снарядами на спасательных шлюпках и рабочих катерах перевезли на корабли и суда почти шесть тысяч человек. Людей, в основном женщин и детей, увозили на другую сторону Аденского пролива — в порт Джибути, находящийся в десяти часах хода. Оттуда советских граждан самолетами вывозили в Ташкент. Спасли и персонал болгарского посольства. На танкере были задействованы все шлюпки и 2 катера.

Начальник радиостанции «Колечицкого» В. Анищенко, самостоятельно установив по радио наличие советских специалистов— нефтяников, забытых в районе Мукаллы, информировал об этом капитана, и еще около 100 человек было спасено моряками танкера.

Геннадий Иванович вспоминал, как одна из шлюпок с «Британии» взлетела на воздух от прямого попадания снаряда, погибли и моряки и беженцы. Потом погибла еще одна шлюпка с королевской яхты. Корабли вели ответный артиллерийский огонь, на берегу стеной стояли разрывы, стелился дым от горящих танков. Кирееву не впервой бывать под огнем — на танкере «Алатырь» в схожих обстоятельствах, он эвакуировал жителей Массауа и ходил в конвоях, да и «Колечицкий» в эфиопско—сомалийскую войну под обстрелом не раз буксировал эсминец «Веский», (на котором отказал главный двигатель) на огневые позиции и вывозил беженцев.

За этот подвиг капитан Киреев был представлен к званию Героя Советского Союза, но получить заслуженную награду не довелось.

В результате никаких наград и поощрений Геннадий Иванович и другие моряки танкера не получили (хотя 16 человек были им представлены к орденам и 22 к медалям). И участником боевых действий он (как, впрочем, и все моряки вспомогательного флота) до сих пор так и не считается. Только йеменское правительство наградило капитана медалью «За боевые заслуги».

А вот военные советники, ушедшие из своих частей во время переворота и сбежавшие на портовых пассажирских катерах в море — те свои боевые награды, говорят, получили. Ну что ж, они люди военные и в Министерстве обороны насчет этого позаботились. Там это дело поставлено на должном уровне. Как говорится, никто не забыт...

Да и, наверное, не из—за наград капитан Киреев ходит в море — это его призвание, его жизнь, вся без остатка отданная родному флоту. Хотя и честно заслуженных орденов и медалей на его кителе вполне достаточно. Ведь одних только рейсов продолжительностью больше года у него за двадцать. Он командовал и крупнейшим на российском флоте океанским буксиром—спасателем «Фотий Крылов» — снимал с рифов и мелей суда в Атлантике и Средиземном море, тушил пожары.

Сорок пять лет Геннадий Иванович на капитанском мостике — это говорит лучше всяких слов. Его высочайший профессионализм, честность и ответственность востребованы на Тихоокеанском флоте, он до сих пор нередко выходит в море капитаном—наставником на ответственные задания командования.

Большой морской танкер «Владимир Колечицкий» списан в 2012 г. и находится в отстое на 7-пирсе бухты Абрек.

Я сам три года прослужил на этом танкере и ушел с флота как раз перед тем самым рейсом. Но там, в огне Адена, были мои друзья, люди, которых я отлично знал, с кем вместе были пройдены тысячи миль. Многие из них до сих пор служат на флоте, и я считаю своим долгом, как могу, рассказывать об их нелегкой и опасной службе.

## Жаркий июль 1953-го

*Сахончик Станислав Митрофанович,  
г. Благовещенск*

Ровно 60 лет тому назад закончилась Корейская война, начавшаяся с локального конфликта и чуть не превратившаяся в третью мировую. На земле, на море и в воздухе шли жестокие бои, гибли тысячи людей. И хотя формально воевала Северная Корея с Южной, фактически это было противостояние СССР и КНР против США. Наконец, в июле 1953 г. в Паньмыньчжоне было заключено долгожданное перемирие и война начала затихать, хотя и не сразу – слишком сильным было взаимное ожесточение. На китайских аэродромах еще полгода оставались наши летчики на МиГ-15 и военные специалисты в сухопутных частях НОА Китая. Была реальная возможность реванша американских и южнокорейских войск.

Но целью этого рассказа являются всего два эпизода июля 1953 г., показывающие всю остроту положения.

Утром 27 июля 1953 г. на аэродроме Тученцзы советской военно-морской базы в Порт-Артуре готовился к вылету военно-транспортный самолет Ил-12 593 отряда 5-го ВМФ. Это был один из новейших по тем временам транспортных самолётов, в полку их было всего лишь два. Командиром экипажа был капитан Д. А. Глиняный, опытный лётчик военно-транспортной авиации. Второй пилот – старший лейтенант И. М. Игнаткин, в состав экипажа входили также капитаны: И. В. Мулин; В. А. Тарасов; старшина Н. Г. Коновалов; старший сержант Н. А. Быленок.

Экипажу поставили задачу доставить на аэродром Южная Угловая (близ Владивостока) трёх офицеров-медиков 27-й лаборатории

авиационной медицины ВВС 5-го ВМФ и двенадцать офицеров и сержантов, следовавших в отпуск и командировки.

Погода была хорошая, да и маршрут, которым они проходили уже не один десяток раз, знаком и облетан ими давно, и никаких особых сюрпризов не предвещал.



*Маршрут полёта советского самолёта Ил-12, 27 июля 1953 г.*

После небольшой задержки – ждали припозднившегося пассажира – Ил-12 развернулся, и, пробежав по бетонке, взмыл вверх. Но приземлиться во Владивостоке ему уже было не суждено.

Через два с половиной часа, в 12.28, когда Ил-12 находился ещё на китайской территории в 110 км от корейской границы, недалеко от городка Хуадянь, из облаков появились сразу четыре американских истребителя F-86 «Сейбр» и начали в упор расстреливать безоружный самолет... Обломки сбитого «Ил-12», который еще в воздухе развалился на две части, рухнули в горы.

Когда их нашли, стояла страшная жара, и то, что осталось от людей, захоронили в Порт-Артуре. Только в декабре того же года останки кремировали и перевезли во Владивосток. Тогда и появился в тихом Жариковском скверике на остановке «Дальзаводская» скромный памятник самолету Ил-12, ставшему одной из последних жертв корейской войны.

Именно в этот день, 27 июля 1953 года, в Паньмыньчжоне было заключено долгожданное перемирие. За несколько часов до подписания Паньмыньчжонского договора в воздушное пространство Кореи и Китая вторглись военные самолеты США! Более 70 из них появились в районе, где пролегла воздушная трасса Владивосток – Порт-Артур.

По заявлению китайского руководства в этом провокационном акте, принимали участие 53 группы (всего 324 самолёта!), следовавшие различными маршрутами.

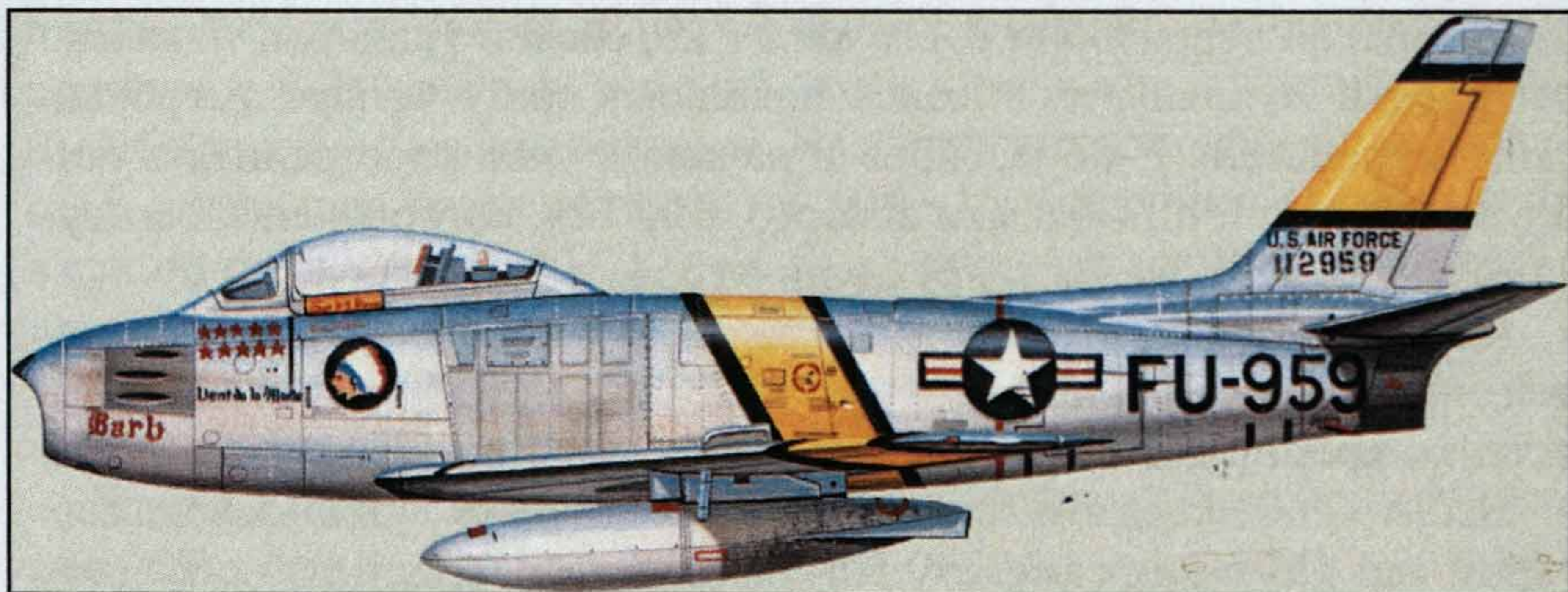


Об одной из групп появилась следующая информация: "Четыре военных самолёта F-86 вторглись на китайскую территорию через район Линьцзян в 11ч 19 мин и затем взяли курс на юг в 11 ч 22 мин".

Так на пути Ил-12 оказалась группа F-86, принадлежавших 335 эскадрилье 4-го истребительного авиакрыла ВВС США. Ведущим группы был капитан Р. Парр, известный ас, его ведомым старший лейтенант Э. Скаффи.

Вот как описывал этот эпизод капитан американских ВВС Ральф Парр (личный номер АО 823933) в рапорте на имя вышестоящего командования: «...Я осуществлял полет на истребителе-разведчике с бортовым номером 959 по «оранжевой» степени боеготовности. В 12 ч 30 мин. обнаружил самолет противника, когда он был под моим самолетом. Совершив два захода с целью опознания, я увидел на самолете «Ил-12» большие красные звезды. Во время третьего захода я открыл огонь. Оба двигателя самолета противника загорелись, а затем он взорвался...».

Доклад его ведомого тоже не отличался подробностями: "Мы обнаружили самолёт противника, летящий над Северной Кореей курсом на Восток. После двух опознавательных заходов мы убедились в том, что неопознанный самолёт является самолётом противника".



*Самолёт F-86F капитана Р. Парри*

Американские пилоты в своих рапортах скромно умолчали, что это был безоружный пассажирский самолет. Почему летчики ВВС США после объявления мира на Корейском полуострове атаковали советский самолет, да еще и над китайской территорией, в рапортах также не объясняется.

Обращает внимание попытка сместить на юг место преступления, а три захода потребовались, чтобы получить разрешение на уничто-

жение самолёта. Американские летчики оказались едины в другом: в советском самолёте они видели противника, хотя в состоянии войны СССР и США не находились, а совсем недавно были союзниками. Тем более, что воздушная война с американцами велась на самолетах МиГ-15 с опознавательными знаками Северной Кореи, а не СССР.



*Воздушный пират Ральф С. Парр и его самолет F-86 «Сейбр»*

Выписка из акта расследования обстоятельств гибели самолета Ил-12:

«Пассажирский самолет Ил-12, принадлежащий Советскому Союзу, вылетел с аэродрома Тученцзы 27 июля 1953 г. в 8 час. 47 мин. по пекинскому [110] времени по маршруту Порт-Артур — Владивосток, пролегающему над территорией КНР, имея на борту 6 человек экипажа и 14 пассажиров, следовавших в отпуск, в командировки и возвращавшихся из командировок. Получаемые с борта самолета радиogramмы свидетельствовали о нормальном течении полета по перелетной трассе. В 11 час. 15 мин. с борта самолета получена последняя радиogramма, сообщавшая о месте самолета и погоде по маршруту, после чего связь прекратилась.

В 11 час. 16 мин. станции ВНОС отметили самолет Ил-12, следовавший по перелетной трассе, над пунктом Хуадянь, а в 11 час. 18 мин. в этом же районе обнаружили две группы самолетов типа P-86, по 4 самолета в каждой группе, следовавшие на север.

В 11 час. 26 мин. над пунктом Хуан–Гоу произошла встреча самолета Ил–12 с одной из групп Р–86 в составе 4–х самолетов, после чего радиолокационные станции самолет Ил–12 не отмечали.

По показаниям местных жителей, между 11 и 12 часами дня 27 июля они слышали необычный звук самолетов и стрельбу в воздухе, затем последовал взрыв. После взрыва они видели падающий горящий большой самолет, от которого в воздухе отделялись предметы. На месте падения Ил–12 обнаружено: на кабине и фюзеляже 19 пробоин от крупнокалиберного пулемета; у 6 трупов из двадцати имеются следы пулевых ранений.

...Все собранные материалы подтверждают, что самолет Ил–12 был атакован в 11 час. 26 мин., сбит и упал в 4–х километрах от деревни Маоэрошань, провинция Гиринь». – ЦВМА. Ф. 2. Оп. 032858. Д. 260. Л. 12–14.

В ответ на ноту МИД СССР, правительство США признало факт уничтожения советского самолёта и во избежание международного осуждения в ноте от 1 августа посчитало необходимым заявить, что инцидент якобы произошёл над корейской территорией в 8 милях к югу от пограничной реки Ялуцзян.

Вместе с самолётом Ил–12 безвременно прервалась жизнь 21 человека, тела которых обнаружили на месте катастрофы. В пересечённой местности, покрытой кустарником, их останки разыскали с трудом. Не всё ещё удалось выяснить, на некоторые вопросы нет ответа до настоящего времени.

В документах Центрального военно–морского архива содержатся данные о наличии на борту самолёта 20 человек, фамилии которых известны. Такое же количество показано на цоколе памятника, во Владивостоке. Но оказалось, что найдено 21 тело. Кто этот неизвестный? Возможно, экипаж посадил его, не показав в полетном листе, а возможно фамилия замалчивается.

Напомним фамилии погибших:

командированные и следовавшие в отпуск военнослужащие 1744 отдельной дальнеразведывательной эскадрильи капитан А. Д. Волошин; старшие лейтенанты А. Н. Лазарев; С. С. Недогин; Н. С. Назаров; В. С. Сатинов; В. В. Жигулин; сержанты Е. И. Козлов; Н. Г. Галеев.

Лётчики и штурманы 1534 минно–торпедного полка старшие лейтенанты Я. И. Леках; П. М. Тернов; лейтенант В. А. Тарасов.

Врачи–специалисты 27 лаборатории авиационной медицины (ЛАМ) подполковники медицинской службы В. С. Ларионов; И. Г. Субботовский; майор медицинской службы В. И. Дробницкий.

Кроме перечисленных фамилий на памятнике имеется текст, следу-

ющего содержания: "Здесь погребены жертвы разбойничьего нападения американских воздушных пиратов на советский пассажирский самолёт Ил-12. 27 июля 1953 г. Вечная им память безвинно погибшим!"»

Руководство СССР предъявило американской стороне счёт за ущерб, нанесённый стране в результате гибели людей и потери самолёта. Он оказался весьма скромным и составлял 7 445 800 руб. В эту сумму вошли единовременные пособия семьям погибших – 420 тыс. рублей, пенсии детям и престарелым родителям погибших – 5 670 тыс. рублей, расходы на стоимость самолёта, захоронения др. Судя по всему, компенсационных выплат родные и близкие не получили.

После того, как в обломках Ила нашли штурманскую планшетку со списком пассажиров, стало ясно, что один пассажир на самолет не успел. Поругался с женой и опоздал к вылету. Был и еще один, чудом спасшийся – матрос, которого сняли с того самого рейса, чтобы освободить место для торопившегося во Владивосток офицера.

Обстоятельства гибели самолета до сих пор не вполне ясны. В рапорте командира звена американских истребителей капитана Ральфа С. Парра, написанном вскоре после «боя» с безоружным самолетом, говорится, что Ил-12 был сбит... над Северной Кореей. Именно такой версии придерживалась вначале американская сторона. Однако после того как на плоскогорье между китайскими городами Хуадянь и Дуньхуа, куда упал Ил, советскими военными была привезена группа представителей ООН, от той версии американцам пришлось отказаться.

Более того – проведенное тогда же расследование (большая часть материалов которого, до сих закрыто) показало, что еще за час-два до появления советского самолета китайские крестьяне видели несколько упорно круживших над полями «Сейбров». Словно кого-то ждали. Значит, Ил-12 не был простой жертвой решивших поразвлечься воздушных пиратов? Тем более, в последний день корейской войны.

Правда, есть предположение, что янки охотились за представителями нашего высшего военного командования, которое, якобы, должно было лететь из Порт-Артура во Владивосток. Трудно представить, что американские пилоты могли решиться на далекий полет наугад, не зная, попадется им здесь что-нибудь или нет.

Значит, наш самолет ждали? Или – ждали не его, а кого-то еще?

У одного из погибших членов экипажа Ил-12, штурмана Ивана Мулина, осталось трое детей. Несколько лет спустя (как рассказала дочь Мулина Л. И. Проскурина), к ее маме пришел военный, отказавшийся назвать себя, и рассказал, что будто бы по тому же маршруту и в то же самое время должен был лететь другой Ил-12, с выс-

шим командным составом ТОФ на борту. Американцы предполагали, что в этот день на Ил-12 будут вывозить в СССР командный состав наших ВМС с Ляодунского полуострова. И действительно, в тот день в Порт-Артуре проводилась партийная конференция базы ВМС. Присутствовало все партийное начальство ТОФ. После окончания этой партийной конференции они должны были лететь на этом Ил-12 во Владивосток.

Получилось так, что партийная конференция затянулась, а самолету было дано ограниченное время для полета, и вместо начальства на нем отправили членов медкомиссии флота. Американцы, видимо, узнали о вылете нашего начальства, но не знали, что в последний момент произошли изменения с пассажирами этого рейса. Как бы там ни было, но данный поступок американских летчиков и командования не делает им чести и ложится черным пятном на все ВВС 5-й воздушной армии США в Корее.

И, якобы, когда советской разведке стало известно, что американцы знают о готовящемся полете, рейс штабного самолета отменили. А чтобы не подставлять ценный источник информации, выпустили ничего не подозревавший гражданский самолет...

По другой версии, американцы ждали маршала Малиновского, который должен был возвращаться во Владивосток из Порт-Артура. Кстати, практика исподтишка подкарауливать и сбивать самолеты с высшим военным руководством враждебных стран существовала у американцев достаточно давно – еще в 40-х годах, где-то ближе к концу Второй мировой, американская разведка расшифровала японские военные шифротелеграммы. В итоге, выяснив график передвижения главнокомандующего флота Японии адмирала Ямамото, американские истребители «Лайтнинг» Р-38 сбивли его самолет вместе с самим главкомом.

Спустя 42 часа после того, как в небе над Китаем был сбит истребителем ВВС США советский самолет, произошел новый инцидент....

В 6 ч. 44 мин. 29 июля 1953 г. в 130 милях к югу от мыса Гамова радиолокационными станциями Тихоокеанского флота была обнаружена неизвестная воздушная цель, следовавшая курсом на Владивосток.

По тревоге на перехват самолета-нарушителя с аэродрома истребительно-авиационного полка в Николаевке тотчас были подняты в воздух два дежурных истребителя «МиГ-15» гвардии капитана Александра Рыбакова и гвардии старшего лейтенанта Юрия Яблоновского из 88 гвиап ВВС. Тем временем РЛС флота в 7 ч 01 мин. зафиксировали, что он вошел в воздушное пространство над нашими

территориальными водами залива Петра Великого и продолжает полет в направлении острова Аскольд на высоте 10 тыс. м.

В 7 ч 11 мин. командир авиазвена А. Рыбаков на расстоянии 10 км к югу от острова Аскольд обнаружил большой четырехмоторный самолет-нарушитель, оказавшийся бомбардировщиком «РБ-50» с красными полосами на киле и опознавательными знаками ВВС США.

Как свидетельствовал впоследствии Рыбаков: «...Об этом я доложил на землю и, убедившись по показаниям приборов, что нарушитель находится над территориальными водами СССР, стал приближаться к нему с целью показать, что он нарушил воздушное пространство Советского Союза и должен его покинуть. В момент выполнения этого маневра я почувствовал два сильнейших удара по корпусу и крылу своего самолета, после чего кабина разгерметизировалась. «МиГ» стал плохо управляться. Ведомый доложил, что самолет-нарушитель открыл по нам огонь. В ответ с близкого расстояния я дал две очереди из пушек. То же сделал и ведомый по моему приказу. Сразу же после этого самолет-нарушитель с резким креном через крыло ушел вниз и скрылся в сплошной облачности...».

В 7 ч 16 мин.— через 15 минут после вторжения в советское воздушное пространство — «РБ-50» ВВС США с высоты 7 тыс. м рухнул в воду, в 8 милях к югу от острова Аскольд, где на глубине примерно 3 тыс. м его обломки покоятся до сих пор...

Советские истребители не имели возможности точно засечь место падения сбитого американского бомбардировщика — самолет гвардии капитана Рыбакова, получивший повреждения, плохо управлялся, и «МиГи» по прямой направились после боя на аэродром, где самолет Рыбакова произвел аварийную посадку. Оба летчика были награждены орденами Красного знамени.

Вскоре через службу радиоперехвата в штабе ТОФ узнали, что с одного из японских аэродромов к месту воздушной схватки вылетели 4 американских самолета из спасательной эскадрильи, которые доложили на авиабазу, что из-за густого тумана над морем в районе Владивостока и над местом падения «РБ-50», осмотр водной акватории и поиск членов его экипажа затрудняется.

Вечером 29 июля адмирал флота Н.Г. Кузнецов докладывал военному руководству страны: «Совершенно секретно. Министру обороны Союза ССР маршалу Советского Союза тов. Булганину Н.А. В дополнение к донесению о сбитии американского самолета «Б-50», нарушившего территориальные воды 29 июля в районе Владивостока, докладываю. По данным радиоразведки ТОФ, командующий

военно–морскими силами США на Дальнем Востоке адмирал Кларк отдал распоряжение выслать корабли в район 55 км к юго–востоку от острова Аскольд для поиска, не вернувшегося на аэродром самолета».



*Сбитый 29 июля 1953 г. над Японским морем американский самолёт «РБ–50».*

Вылетавший в район предполагаемой гибели самолета «Б–50» американский самолет «СБ–29» в 20 ч 00 мин. 29 июля сообщил на авиабазу об обнаружении им обломков самолета «Б–50», спасательной шлюпки и 7 человек, плавающих около этой шлюпки.

Двум американским эсминцам и крейсеру в сопровождении эсминца было дано указание американским командованием, следовать в район 55 км к юго–востоку от острова Аскольд для поиска обнаруженных самолетом спасательной шлюпки и людей с самолета «Б–50».

С 4 часов утра 30 июля корабли ВМС США – крейсер и 4 эсминца – приступили к поиску самолета. Через некоторое время два американских эсминца перехватили советский рыболовный траулер № 423, ловивший рыбу в 45 км к югу от мыса Поворотного. Спустив катер, на борт к рыбакам прибыли американские и японские офицеры, пытавшиеся получить какие–либо сведения, касающиеся самолета ВВС США «Б–50», однако из–за отсутствия переводчика разгово-

ра не получилось. Осмотрев траулер и убедившись, что на нем нет ни спасшихся пилотов, ни обломков самолета, непрошенные гости покинули судно.

В 6 часов утра служба радиоперехвата ТОФ поймала «радио» с американского крейсера, участвовавшего в поисково-спасательной операции, где сообщалось вышестоящему командованию, что эсминец «Пикинг» подобрал из воды второго пилота капитана Джона Роче. Позднее останки еще двух членов экипажа капитана Стенли О, Келли и старшины Френсиса Брауна обнаружили у побережья Японии.

После того как американцы потеряли у о-ва Аскольд свой «Б-50», они получили повод и большой козырь против иска СССР, с помощью которого решили его отклонить. Янки на весь мир стали доказывать, что воздушными пиратами как раз являются русские, загубившие их самолет и его безвинный экипаж. США утверждали, что «Б-50» не нарушал воздушного пространства СССР и даже близко не подходил к 12-мильной зоне. А русские умышленно уничтожили «Б-50» в качестве мести за сбитый истребителями ВВС США советский «Ил-12» над Китаем.

Помня об иске СССР к США за гибель «Ил-12», эксперты ЦРУ в своем докладе предлагали своему правительству: «...Советский Союз вновь будет обращаться в Международный суд. Но необходимо поставить наши условия и потребовать, чтобы в суд на рассмотрение были переданы и наши дела – иски к русским по поводу гибели «Б-50». И если такое решение будет принято, то ответственность Советов будет значительно превосходить их иск против нас».

В конце концов, в силу ряда причин громких международных судебных процессов по фактам уничтожения советского и американского самолетов так и не произошло. А все документы по этим инцидентам, и та и другая стороны надолго упрятали под грифом «Совершенно секретно».

В отличие от нашего государства, которое испокон веку цинично и равнодушно относится к памяти воинов, павших в различных войнах и военных конфликтах, американцы трепетно и уважительно относятся к своим погибшим солдатам. Вот и судьба пилотов сбитого над Аскольдом «РБ-50» их волнует все прошедшие с того времени годы. Ведь предпринятые ими усиленные поиски своих товарищей летом 1953г. так и не увенчались успехом.

В 90-х годах минувшего столетия, когда было объявлено, что холодной войне пришел конец, и обе стороны стали приоткрывать секретные архивы с делами давно минувших дней, американцы с надеж-



дой ринулись искать следы своих пропавших соотечественников. Кое-что им удалось отыскать, в том числе и по судьбе некоторых своих летчиков с самолетов-нарушителей, уничтоженных над территорией СССР. Однако следов экипажа «РБ-50», сбитого в июле 1953 г., в архивах не обнаружилось. Так, во всяком случае, им было заявлено российской стороной.

Несколько лет назад представители американо-российской совместной комиссии по делам военнопленных и пропавших без вести посетили Владивосток. По поручению правительства США они обратились к командующему ТОФ с просьбой оказать содействие в поиске обломков самолета «РБ-50» у острова Аскольд, на что были готовы выделить средства. Командование ТОФ откликнулось на просьбу, создав оперативную группу по координации сил флота в поиске «РБ-50». Однако флотские специалисты, выставили такой счет, что американцы, пообещав подумать над этими цифрами, больше за помощью к флоту не обращались. И останки бомбардировщика ВВС США «РБ-50» и его пилотов так и остались лежать на дне залива Петра Великого в 55 км к юго-востоку от острова Аскольд.

Там остались тела майора Френсиса Техеды, капитанов Джеймса Кита, Френка Байера, Уоррена Сэндерсона, Роберта Сталнэйкера, Джона Уорда, Ллойда Уиггинса, Эдмунда Чиза, штаб-сержанта Дональда Габры, рядового 1 класса Роланда Гуле, рядовых 2 класса Эрла Редлейка, Чарльза Рассела, Джеймса Вудса.

Эпилог.

Всего два эпизода одного месяца 1953 года, две трагедии. Но они характеризуют накал взаимной ненависти, накопившейся за время Корейской войны. Ведь это был не первый и не последний случай, когда на Дальнем Востоке советские самолеты вступали в бой с американскими самолетами-нарушителями. Остатки этих самолетов поисковики до сих пор находят в глухих местах приморской тайги. И работа российско-американской комиссии еще не закончена.

В воинской части, где служили члены экипажа погибшего Ил-12, в то время говорили, что американец не вторгнулся в советское воздушное пространство, его просто уничтожили над нейтральными водами. Око за око. Кто знает...

### **Использованные материалы:**

Е. Шолох (газета «Владивосток», 2.04.1997 г.)

Б. Шадрин (из материалов американо-российской комиссии).