

## Белые пятна Корейской войны

*Станислав Митрофанович Сахончик, г. Благовещенск*

За 60 лет, прошедших со дня окончания Корейской войны, многие стороны ее непростой истории до сих пор остаются неизвестными российскому читателю. Именно российскому, потому что до самого последнего времени ее участники жили «под подпиской», строжайше запрещено было фотографировать и что-либо писать в письмах с войны. Да и собственно участие в войне отрицалось, маскировалось в документах записью «служебная командировка», ко многим документам в архивах же сих пор нет свободного доступа.

Зато на Западе в странах, принимавших участие в войне (США, Англии, Австралии и др.) и входивших в т.н. «Силы ООН», действия своих летчиков, моряков, танкистов и пехотинцев оценены по достоинству. Правда заодно создано и немало богато иллюстрированных мифов о знаменитых американских и британских асах, пачками сбивавших корейские МиГи и сотнями уничтожавших северокорейские танки.

Все это существенно мешает нынешним российским историкам в правдивом описании подвигов советских людей, принимавших участие в этой, малоизвестной у нас войне.

Только в последнее время, после появления мемуаров знаменитых летчиков И. Кожедуба, Е. Пепеляева, Сулягина и других асов корейской войны, и благодаря самоотверженной работе энтузиастов-историков, таких как И. Сейдов, А. Розин, Россия узнала о своих, доселе неизвестных героях.

И, тем не менее, последнее слово в истории участия советских людей в Корейской войне еще не сказано. Не открыты для изучения архивы Министерства обороны, наглухо засекречены данные об участии нашей бомбардировочной авиации и авиации ВМФ в той войне и только воспоминания еще живых участников позволят скупо пролить свет на эти вопросы.

А вопросов, даже при поверхностном изучении имеющихся открытых материалов о той войне, возникало достаточно много. В частности о том, как северокорейскому ВМФ, насчитывающему с десятков катеров и шхун, удавалось так удачно минировать подходы к южнокорейским портам, и прибрежные коммуникации. На постав-

ленных морских минах подорвалось несколько американских и южнокорейских боевых кораблей и множество транспортных судов.

Какими силами велась морская и воздушная разведка в тылах южнокорейских войск, учитывая полное господство в воздухе Кореи американской авиации и флота при отсутствии дальних бомбардировщиков и подготовленных пилотов в составе северокорейской авиации.

На эти вопросы частично нашелся ответ в книге известного историка авиации И.А. Сейдова «Ночные сражения в корейском небе», недавно вышедшей в издательстве «Русские витязи» тиражом всего в 750 экземпляров.

В частности, в обеспечение минирования акваторий портов и коммуникаций снабжения войск ООН большой вклад был внесен советскими самолетами А-20Ж «Бостон» из 36-го минно-торпедного авиаполка (МТАП), базировавшимися на аэродроме Тученцзы в Порт-Артуре. Вылеты производились, как правило, ночью. Приводятся косвенные данные и об участии в разведывательных операциях самолетов 52-го гвардейского ТБАП.

Кроме того, самолеты из 36-го МТАП проводили воздушную разведку Желтого моря, нередко залетая на территории Кореи. Видимо не все полеты ограничивались только разведкой. Так, по данным американцев, 7.06.1951 г. «одиночный бомбардировщик атаковал позиции войск ООН у Чхорвона, сбросив 5 бомб на штаб. После обстрела зенитками скрылся на сопредельной территории». При этом известно, что своей бомбардировочной авиацией Северная Корея в то время не располагала. По свидетельству бывшего штурмана бомбардировщика А-20 «Бостон» Саблина их экипажу, как и другим, часто приходилось летать на ночные бомбардировки объектов на побережье Кореи и вступать в бои с перехватчиками.

Разумеется, это были очень рискованные вылеты и далеко не все экипажи возвращались на родной аэродром перехваченные американскими ночными истребителями. «Пропал без вести» — такое известие получали родные и близкие, даже не зная долгие годы, даже приблизительно, где и при каких обстоятельствах они погибли. На выставленных советскими самолетами и корейскими судами минах подорвались американские эсминцы «Уок», «Эрнест Г. Смолл», «Бартон», и несколько других кораблей и транспортных судов. Конвои судов обеспечения и боевых кораблей уже не рисковали приблизиться к объектам побережья, не проведя предварительно траления фарватеров

В марте 1950 г. в Китай прибыла специальная группа на бомбардировщиках ИЛ-28 из состава 132-й БАД под командование Героя Советского Союза майора Н.А. Арсеньева. Группа состояла из двух эскадрилий. С началом активных боевых действий экипажи Илов из этой группы стали активно привлекаться к разведывательным полетам над территорией Южной Кореи. Естественно, что самолеты несли китайские опознавательные знаки, а летчиков переодели в китайскую форму. По утверждению участника этих событий П. А. Шпака летчики его подразделения осуществляли разведку и наблюдение за кораблями ВМС США и их союзников и портов базирования в Южной Корее. Он рассказал, что в одном из вылетов он был сбит, но смог совершить вынужденную посадку в Северной Корее. Это был 13-й вылет (и не верь после этого приметам!) его экипажа в составе штурмана А. С. Пащенко и стрелка-радиста С. С. Бочарова. Интересно и то, что из них 12 были разведывательными полетами в ночные и утренние часы и 1 боевой с бомбометанием цели в Южной Корее! По его словам их сбил реактивный истребитель – по всей видимости, F-80 или вероятней всего палубный F9F "Пантера", так как выход на цель наши летчики осуществляли со стороны моря, туда же и уходили. Его рассказу можно было и не поверить, тем более что даты он не помнит, но в его архиве оказалась справка медкомиссии, в которой говорится, что "старший лейтенант Шпак П.А. с 31.07.50 г. по 2.10.50 г. проходил лечение в госпитале (в\ч 08722)", таким образом можно утверждать, что факт сбития имел место где-то 30-31 июля 1950 г.

По словам Шпака, их авиагруппа была в Китае до конца боевых действий, после чего сдала самолеты союзнику и убыла в Союз. За все время потери составили 2 самолета Ил-28 и один экипаж (потерян был где-то в 1952-53 гг.). Вначале 1953 г. пропал без вести экипаж самолета Ил-28 подполковника А.И. Фокина, вылетевший на разведку погоды в Желтом море, поиски следов крушения успехов не имели.

Совершенно неизвестными широкому кругу читателей до последнего времени оставались факты участия советских стратегических бомбардировщиков Ту-4 в Корейской войне в качестве разведчиков и ночных бомбардировщиков. Летали они, разумеется, ночами и без опознавательных знаков.

Причем один из них был сбит над корейской территорией, только одному члену экипажа, стрелку-радисту сержанту Е.Е. Лазгину удалось спастись. Ему повезло вдвойне, поскольку он попал в руки пар-

тизан, переправивших его к северокорейцам. Он долго лечился в госпитале в Москве, потом был награжден орденом Красной Звезды.

Американцами 2 июля 1950 г. был даже зафиксирован дневной пролет Ту-4 в сопровождении двух Ла-11 без опознавательных знаков над Сеулом. И еще почти полгода после окончания войны советские и американские самолеты следили друг другом на сопредельных территориях. А один из американских перехватчиков «Скайнайт» из VMF- 513 в районе 38-й параллели даже по ошибке устроил воздушное «ночное шоу» с высшим пилотажем перед одним из наших Ту-4, приняв его из-за идентичного силуэта за В-29 «Суперфортресс». За что своим начальником, полковником Коннором, был наказан двухнедельным изучением справочника по самолетам.

Все данные об участии Ту-4 и Ил-28 в Корейской войне были получены автором книги от непосредственных участников. На запрос в архив МО в Подольске, был получен ответ «Официально факт применения СССР в Корее бомбардировщиков Ту-4 не подтверждается, исторический формуляр 598 УТБАП ДА на данный момент засекречен». Белые пятна в истории Корейской войны будут разгадываться еще долго.



*Бомбардировщики-торпедоносцы А-20 Ж "Бостон"  
на аэродроме Порт-Артура*

## Морская смекалка

*Станислав Митрофанович Сахончик, г. Благовещенск*

В далеком сейчас 1990 г., во время эритрейско-эфиопской войны, неожиданно для себя в центр боевых действий попала наша военноморская 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 Тихоокеанского флота, 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 г. 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, кишасщем 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. Артиллерий-

ский 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, решил 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 г. 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, приём.

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 затонули, 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 обстреливать. 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!



*МТЩ «Разведчик» (ныне корабль ВМС Украины «Черкаси»)*

Цена  
70 руб. 00 коп.