



Станислав Митрофанович Сахончик родился в 1949 в семье военнослужащих в городе Кирове. С детства интересовался военной историей. Закончил мединститут, а после срочной службы в войсках ПВО в Приморье — Владивостокский мединститут, работал ассистентом. Провёл шесть лет в качестве судового врача на танкерах 31-й бригады судов обеспечения Тихоокеанского флота. Участвовал в разминировании Красного моря в 1984. Ныне — эксперт-эколог, живёт в Благовещенске. Писать и публиковаться в областных

СМИ начал в 2004 году. Дважды занимал первое место в конкурсах среди непрофессиональных писателей области, печатался в журнале «Новости российского судостроения», выпустил три книги рассказов о морской службе. Основная тематика — военная история, сатирическая и юмористическая проза на военную тему. Член содружества военных писателей «Покровский и братья».

Военно-исторические очерки

Одна атака генерала Фынь По

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

Для китайцев Вторая мировая война началась намного раньше, чем для Европы, а именно с нападения японцев на китайских солдат на мосту Лугоуцяо близ Пекина 7 июля 1937 года. Дальше завязались ожесточённые бои с большими потерями в людях и технике с обеих сторон. Японские войска, благодаря преимуществу в технической оснащённости и обученности частей, теснили китайцев на всех фронтах. Руководство Гоминьдана обратилось к правительству СССР с просьбой об оказании помощи.

И она была немедленно оказана: в Китай через границу потоком пошли боевая техника, стрелковое вооружение, а главное — военные советники и добровольцы. Были среди них и лётчики, помогавшие

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

Среди лётчиков, направленных в Китай в ноябре 1937 года, было также подразделение из 150 человек (31 пилот, 31 штурман, бортовые стрелки и авиатехники) под командованием капитана Фёдора Польшина на новейших тогда скоростных бомбардировщиках Туполева СБ-2.

Для конспирации китайцы стали называть Фёдора Польшина «генералом Фынь По», а на фюзеляжи и крылья самолётов нанесли бело-голубые опознавательные знаки ВВС Гоминьдана.

Это подразделение сразу же включилось в боевую работу. К тому времени японская авиация уже понесла большие потери в технике, и Япония была вынуждена закупать самолёты и боеприпасы в странах Европы. Из-за активных действий китайской авиации свою базу снабжения, на которой кон-

центрировались авиатехника, вооружение и громадные запасы горючего, японцы оборудовали на острове Формоза (Тайвань), откуда они перелетали в Шанхай.

Получив такие сведения от китайской разведки, полковник Павел Рычагов, командовавший советской авиагруппой в Китае, принял решение о проведении операции по разгрому базы. Подготовка проводилась в обстановке строжайшей секретности. 22 февраля 1938 года группу капитана Польшина перебросили на аэродром Наньчан, находившийся наиболее близко к Формозе. Лётчики до последнего думали, что идёт подготовка к празднику 23 февраля. Поздно вечером Польшин поставил лётному составу боевую задачу — налёт на аэродром возле города Тайбэя. Вылет на рассвете, курс — по кратчайшему расстоянию, через горы и море. Время полёта — почти восемь часов, на высоте 4–5 тысяч метров, без кислородных масок, на тысячу километров, то есть почти на предельную дальность скоростного бомбардировщика СБ-2. Малейшая неисправность любого самолёта влекла за собой катастрофу, — хорошо, что техника была ещё относительно мало изношена.

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

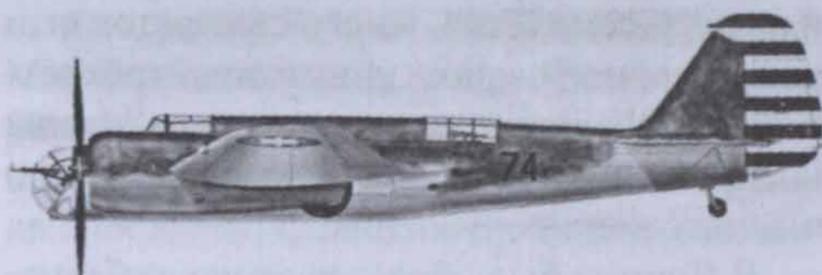
28 бомбардировщиков взлетели с аэродрома Наньчан, выстроились в колонну и взяли курс на Формозу. Летели на большой высоте, в разрежённом воздухе, почти без наземных ориентиров. Погода была на удивление ясной, и бомбардировщики благополучно долетели до пролива. Дальше — над морем, без ориентиров, только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

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



Герой Советского Союза
Фёдор Петрович
Польшин

Бомбардировщик СБ-2
с опознавательными
знаками
ВВС Гоминьдана



Японцы не ждали налёта: они знали о недостаточном радиусе действия китайских бомбардировщиков и не предполагали такой дерзости. Зенитная артиллерия не находилась в боевой готовности, на аэродроме шла обычная работа — собирали и облётывали прибывшие морем в ящиках самолёты, заправляли и ремонтировали технику. Готовые самолёты были выстроены линейкой в два ряда. Громадные склады и ангары, хорошо видимые сверху, тянулись на километры.

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

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

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

На аэродроме Ханькоу царил ликование — китайцы из сообщений радио узна-

ли об успешной бомбёжке. На торжество прибыла даже Сун Мэйлин — жена президента Чан Кайши, в то время являвшаяся неофициальным шефом китайской авиации. Был дан званый ужин, китайцы испекли специальный торт, на котором было по-русски написано: «В честь РККА. Лётчикам-добровольцам».

Результаты бомбардировки ещё уточнялись, но предварительные итоги были уже ясны — уничтожены десятки готовых к вылету самолётов, много самолётов сгорело в контейнерах, уничтожен трёхлетний запас авиационного горючего, склады боеприпасов и запасных частей. Погибло и много военнотружущих.

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

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 Вла-

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

Советские лётчики-добровольцы на этой войне совершили ещё немало подвигов, но рамки статьи не дают возможности об этом рассказать. В память о них в городе Ухань сооружён обелиск, в музее авиации города Ханькоу есть стенд, рассказывающий об этой знаменитой атаке на Формозу.

Портрет генерала Фынь По есть в китайских учебниках истории и сегодня. Китайцы об этом помнят, а вот у нас вряд ли кто знает о той войне, за исключением профессиональных историков и энтузиастов-одиночек. Да и писали об этом у нас очень мало, а мемуары участников давно стали библиографической редкостью.

дивостока, селся 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, Йокогамы, 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 все-

го 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, 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 радарными 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 да запасного аэродрома Хучжоу не долетел. Одни самолёты, выработав горючее, упали в море, другие разбились при вы-

нужденных 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 эки-

пажа, 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.



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.

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.

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 недовольство 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, бездейственно 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» посажен 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 пограничниками 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 САМОЛЁТА

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 бомбар-



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

дировщиком 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 Шемоя 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.

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 круглыми 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 нервная 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 РV-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 «Либереиторов» 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 Пауэrsa. 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» САМОЛЁТОВ

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 «Либереитор», 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 сверх-

крепость). 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 самолёты Пе-8 выпускались десятками, тогда как потребность в них исчислялась сотнями. Поэтому исправный экземпляр новейшего стра-

тегического бомбардировщика оказался весьма кстати.

Второй самолёт Б-29 № 42-9329 из 395-й эскадрильи 40-й бомбардировочной группы был подбит во время налёта на сталелитейные заводы города Ямато 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, потрепанный 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 Омур. 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



Самолёт Б-29 «Рэмп Трэмп» на аэродроме Центральная Угловая

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-лизом 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».

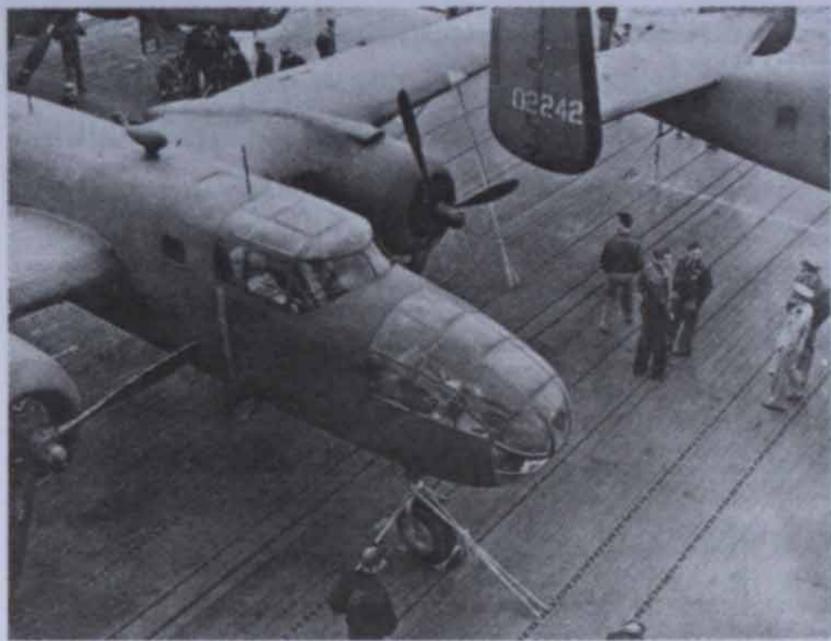
Настойчивость американцев Леа Велл объясняет тем, что они готовились к совместным с СССР военным действиям против Японии. (Разумеется, пойти на такой шаг и открыть второй фронт на Дальнем Востоке Советский Союз в то тяжёлое время не мог — это явилось бы самоубийством для страны).

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 само-



Б-25 капитана Йорка на палубе «Хорнета»

лётов 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 рей-

да — 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.

Камчатский инцидент 1945 года

Работая над материалами к «Одиссее капитана Йорка», я столкнулся с упоминаемым у нескольких авторов случаем обстрела неизвестными самолётами без опознавательных знаков двух наших пограничных катеров на Камчатке в августе 1945 года. При этом были повреждены катера, убиты и ранены моряки-пограничники, которым всё же удалось сбить один из нападавших самолётов. Разумеется, пройти мимо такого факта было просто невозможно, и я начал поиск в интернете и библиотеках.

И вот что удалось выяснить...

Прежде всего, надо понять напряжённую обстановку, сложившуюся на море в

том районе с 1941 года. Это непрерывные провокации со стороны японских кораблей и самолётов, обстрелы, потопления и задержания торговых судов. Японские боевые корабли нагло вели себя в Охотском море и на его побережье, японские суда под их прикрытием браконьерствовали в наших водах, высаживали на берег разведгруппы.

Противодействовать им было сложно: крупные боевые корабли Тихоокеанского флота в тех местах практически отсутствовали, пограничные и сторожевые катера не могли противостоять японцам в открытом бою, к тому же мешал пресловутый нейтралитет, который строжайше было запрещено нарушать.

Ситуация изменилась только к августу 1945 года, когда по ленд-лизу поступило большое соединение ударных кораблей и катеров. Но это же обстоятельство внесло в службу камчатских кораблей и катеров сложности с техническим обеспечением флота. Все ресурсы в первую очередь направлялись на фронт, пограничники снабжались «по остаточному принципу». Но никто не роптал, понимая, что именно на Западе решаются судьбы страны и всего мира. В этих невероятно сложных условиях успешно нести службу по охране государственной границы морякам-пограничникам помогал их высокий профессионализм — экипажи кораблей и катеров состояли из краснофлотцев, призванных ещё в довоенный период, некоторые служили уже по 11 лет.

Вот только один из многочисленных эпизодов их службы.

Однажды летом 1942 года пограничный катер, отправив очередную задержанную японскую браконьерскую шхуну в Петропавловск, зашёл в устье реки Жупанова, чтобы пополнить запас пресной воды. А когда решил вернуться в море, то оказалось, что выход из реки преграждают два японских эсминца. Командир катера в сложившейся ситуации предпочёл вернуться на прежнюю стоянку вверх по реке, куда японские корабли, обладающие большей осадкой, пройти не могли. Ещё несколько часов находились эсминцы возле устья Жупанова. Наш катер сумел покинуть реку лишь после того, как японцы ушли, — никаких шансов у катера типа МО-4, вооружённого 45-миллиметровыми пушками и крупнокалиберными пулемётами, в бою с эсминцами просто не было.

С перенесением боевых действий в северный район Тихого океана активизировались и США. Успешно проведя десантную операцию по освобождению Алеутских островов, американцы оборудовали там военно-воздушную и военноморскую базы, с которых вели активную борьбу с японским судоходством и наносили интенсивные бомбовые удары по японским войскам и укреплениям на Курилах.

В ходе боевых действий доставалось и нашим торговым судам, перевозившим грузы по ленд-лизу. Сейчас трудно сказать, умышленно это происходило или по ошибке.

Так, грузовой пароход «Джурма» 7 июня 1942 года в Тихом океане, в районе Датч-Харбора, получил повреждения в результате пулемётно-пушечного обстрела группой американских самолётов: снарядами и пулями пробило обшивку надводной части борта, загорелась цистерна с нефтью, и возник пожар на ботдеке. Было ранено 13 членов команды.

Грузовой пароход «Одесса» 3 октября 1943 года в Тихом океане, на переходе из Акутана в Петропавловск-Камчатский, в 300 милях от последнего повреждён в результате попадания торпеды, выпущенной американской подводной лодкой, — очевидно, S-46 (в результате взрыва образовалась пробоина в левом борту в районе трюма № 5).

Танкер «Эмба» 14 октября 1944 года в Первом Курильском проливе повреждён в результате атаки одиночного американского самолёта (от взрыва авиационной бомбы в борту ниже ватерлинии образовалась пробоина, через которую внутрь корпуса стала поступать вода, возник крен, имелись пулевые пробоины), ранено два члена команды.

Нервозная обстановка нередко приводила к инцидентам с взаимными обстрелами кораблей и самолётов, когда невозможно было разобрать, кто перед тобой.

К тому же, видимо, американские моряки и лётчики руководствовались принципами «Топи их всех» и «Прав тот, кто стреляет первым». Памятуя о союзных отношениях СССР и США, американцы позволяли себе весьма вольно пользоваться воздушным пространством в районе ведения боевых действий, часто пролетая над кораблями и военными базами ТОФ. Говоря об этом, не следует забывать, что американские лётчики, скорее всего, не задумывались о нюансах большой политики, полагая, что фронтовое братство превыше всего.

Но политическому и военному руководству США уже стали нужны поводы для

конфликтов, и долго искать их не пришлось. Так, с мая по сентябрь 1945 года зафиксировано 27 подобных фактов с участием 86 самолётов различных типов, в основном В-24 «Либереитор» и В-25 «Митчелл». (Напомним, что первые повреждённые в боях американские самолёты стали садиться на Камчатку с 1943 года).

Уже 20 мая 1945 года зенитной артиллерией Тихоокеанского флота в районе Камчатки были обстреляны два В-24 «Либереитор» ВВС США. Подобный же инцидент произошёл в том же районе 11 июля 1945 года с американским Р-38 «Лайтнинг». Правда, в обоих случаях огонь вёлся не на поражение, так что самолёты США не пострадали.

Вот как этот бой описывается в газете «Граница России. Северо-Восток» (№ 5 от 9 февраля 2010 года):

«Пограничные сторожевые катера “морские охотники” ПК-7 и ПК-10 22-го дивизиона сторожевых катеров из состава сил ордена Ленина 60-го (Камчатского) морского пограничного отряда Приморского пограничного округа готовились совершить переход из Петропавловска-Камчатского в Усть-Большерецк. Ранним утром 6 августа 1945 года на ПК-10 поднялся старший перехода командир дивизиона капитан третьего ранга Никифор Игнатьевич Бойко. Выслушав доклады, он дал команду экипажам сниматься с якорей.

Предстояло обогнуть мыс Лопатка — южную оконечность Камчатки, которая почти упиралась в пока ещё принадлежащий японцам остров Шумшу. Здесь несли службу японские надводные корабли и субмарины, в воздухе барражировали их самолёты. Правда, летом 1945 года весь флот и значительную часть авиации японцы с Северных Курил перебросили на юг, где они вели тяжёлые бои с американцами. И тем не менее опасность обстрела и нападения с воздуха для пограничных катеров сохранялась.

Уже на переходе радист головного катера главный старшина Чебунин принял радиограмму, переданную с мыса Лопатка. Дислоцированная там 1116-я батарея ПВО флота сообщала, что над ней в се-

верном направлении прошли два самолёта. Зенитчики не стали по ним открывать огонь. Машины по типам наблюдатели классифицировали как американские, — следовательно, союзники.

На катерах самолёты заметили спустя 12 минут. Встреча состоялась в районе Гаврюшкина камня. Первым шёл двухмоторный средний бомбардировщик. За ним следовала тяжёлая четырёхмоторная машина. Оба самолёта, выкрашенные в тёмно-зелёный цвет, опознавательных знаков не имели. На катерах сыграли боевую тревогу. Опыт контактов с японцами заставлял готовиться при встречах с соседями к большим неприятностям. Вот и в то августовское утро мирно разойтись не удалось.

Первым на высоте около ста метров на боевой курс лёг средний бомбардировщик. До последнего момента пограничники, занявшие боевые посты, надеялись, что лётчики пролетят мимо, потому и сами не торопились открывать огонь.

Самолёт открыл огонь первым. Пули и снаряды вздыбили воду у левого борта “десятки”, которая шла головной. Сразу был убит капитан третьего ранга Бойко, находившийся на ПК-10.

“По бомбардировщикам открыли огонь из всех видов оружия. Самолёты сделали шесть заходов”, — напишет на следующий день в донесении начальнику войск Приморского погранокруга НКВД СССР генералу П. И. Зырянову начальник Камчатского пограничного отряда полковник Ф. С. Трушин.

...Тяжёлый бомбардировщик вслед за первой машиной тоже лёг на боевой курс. Ощетинившиеся огнём “морские охотники” не позволили штурману самолёта хорошо прицелиться. Три бомбы легли в стороне от катеров, четвёртая вошла в море в нескольких метрах от “десятки”, накрыв катер стеной воды и осколков. Пулемёты и пушки бомбардировщиков вели плотный огонь. Уже в первые минуты боя катера получили многочисленные пробоины, в том числе ниже ватерлинии, потеряли ход, остались без радиостанций, повреждённых осколками и пулями. Под палубой ПК-7 вспыхнул пожар. Спас “морской охотник”



Пограничные катера Камчатки, 1946 г.

старшина группы мотористов мичман Золотов. Он, спустившись в объятый пламенем отсек, закрыл дверь переборки и палубный люк. Огонь, лишённый доступа воздуха, погас. Краснофлотец Дубровный и боцман мичман Чебунин заделали пробоины в катере, расположенные ниже ватерлинии, через которые хлестала вода.

На ПК-10 загорелась ходовая рубка. Пожар потушили старшина второй статьи Клименко и краснофлотец Голодушкин. На катере осколком срезало гафель с ходовым военно-морским пограничным флагом. Краснофлотец Бессонов, рискуя жизнью, поднял вымпел на кормовом флагштоке. Тем временем вода затопила носовое моторное отделение. «Охотнику» только благодаря чуду, а также мастерству и мужеству экипажа удавалось держаться на плаву. Бой длился 27 минут и завершился в 9 часов 59 минут.

«На ПК-7 тяжело ранены 4 человека, легко — 7 человек, в том числе командир катера Овсянников Василий Федорович. На ПК-10 убито 7 человек, тяжело ранено два человека, в том числе командир катера старший лейтенант Мореловцев С. В., легко ранен один человек. Личный состав утверждает, что на последнем заходе один из самолётов был подбит, задымил и пошёл на снижение в районе мыса Инканюш вглубь полуострова», — завершит донесение во Владивосток полковник Ф. С. Трушин.

Подбить двухмоторную машину удалось командиру кормового орудия ПК-7 старшине второй статьи Макарову и установщику прицела старшему краснофлотцу Хмелевскому. На следующий день лётчики пограничного авиаполка сделали попытку обнаружить с воздуха упавшую машину. Поиски завершились безрезультатно.

Катера, устранив повреждения, направились обратно в Петропавловск. Погибших и умерших от ран моряков похоронили на территории погранотряда».

Скромный памятник и сейчас находится там, за ним бережно ухаживает нынешнее поколение морских пограничников. Справа на панели памятника — мозаичное панно с тремя скорбящими сослуживцами, а слева — бетонная плита, на которой на бронзовой табличке высечено:

«Моряки-пограничники, погибшие в боях при охране государственной границы 6 августа 1945 года:
Бойко Никифор Игнатьевич кап. 3 ранга 1915 г.
Гаврилкин Сергей Федорович ст. 2 ст. 1919 г.
Андрианов Михаил Николаевич ст. 2 ст. 1918 г.
Тихонов Петр Яковлевич ст. 2 ст. 1917 г.
Крашенинников Василий Иванович ст. красн. 1919 г.
Зимирев Андрей Иванович ст. красн. 1922 г.
Дубровный Алексей Петрович ст. красн. 1921 г.
Калякин Василий Иванович красн. 1924 г.»

Ещё трое краснофлотцев пропали без вести (видимо, убитыми упали за борт во время боя). А через два дня СССР объявил войну Японии, и начались активные боевые действия.

Но при подробном рассмотрении материалов этого инцидента не всё оказалось так просто.

Героизм советских моряков-пограничников, проявленный в этом коротком бою, бесспорен. Учитывая то обстоятельство, что по опыту Второй мировой войны на море такие схватки с катерами, как правило, заканчивались победой авиации. Морские штурмовики союзников могли создать настоящий шквал пулемётно-пушечного огня, сметавший с палуб всё живое.

К тому же советские катера типа МО предназначались для выполнения в основном сторожевых, противолодочных и конвойных функций, а 45-миллиметровые полуавтоматические пушки с одиночным заряданием и ручной подачей снарядов в борьбе со скоростными воздушными целями были малоэффективны. Тем не менее морякам удалось успешно отбиться огнём из пулемётов ДШК, хотя и не без потерь.

А вот вопрос, кто же напал на наших пограничников, долгое время оставался неизвестным. Это и понятно: через два дня СССР вступил в войну с Японией, и началась крупномасштабная и кровопролитная десантная операция по освобождению Курильских островов и Южного Сахалина от японских войск, на фоне которой это событие просто оказалось малым и незначительным эпизодом. Пограничные катера тоже активно участвовали в десантах, часть их них погибли и получили повреждения.

Тем не менее вопрос, чьи самолёты «без опознавательных знаков» атаковали наши корабли, до сих пор оставался загадкой для многих людей, интересующихся историей той войны.

В ряде СМИ (даже камчатских) встречались сведения, что оба катера были потоплены неизвестными самолётами. Некоторые очевидцы того боя (!) из числа моряков считали, что их в течение получаса обстреливали японские истребители. Это можно было бы объяснить, если речь шла о мотористах из БЧ-5, находившихся внутри корпуса.

По другим сведениям, налёт на катера совершили два двухмоторных бомбардировщика В-25 «Митчелл». Этот тип средних бомбардировщиков чаще всего принимал участие в налётах на Северные Курилы (тогда откуда взялись данные о четырёхмоторных самолётах?).

Кроме того, в бомбо-штурмовых ударах по Курилам участвовали и двухмоторные флотские самолёты PV-1 «Вентура», и армейские четырёхмоторные тяжёлые бомбардировщики В-24 «Либерейтор».

Японская авиация на Курилах была представлена в основном самолётами-торпедоносцами на Шумшу (12) и истребителями (18) на Парамушире (их остатки до сих пор находят поисковики). Остальные исправные ударные самолёты были переброшены на южное направление, где американцы уже вели упорные бои за Окинаву. Тем более что эти немногочисленные истребители были задействованы в борьбе с налётами американской авиации и охотиться за катерами в советских терри-

ториальных водах вряд ли могли — они хорошо ориентировались на местности и разбирались в типах советских кораблей. Да и войны с СССР ещё не было.

Утверждение о том, что самолёты не имели опознавательных знаков, тоже вряд ли убедительно. Во время войны такие вещи просто не проходят — все самолёты воюющих сторон всегда несут на себе опознавательные знаки ВВС своего государства, номера, буквенные и цифровые коды, хорошо различимые с земли, чтобы исключить обстрел со стороны своих войск.

Можно предположить, что это были американские самолёты, летавшие на бомбёжку островных укреплений и кораблей на Шумшу и по ошибке обстрелявшие наши катера, потому что с высоты полёта трудно определить их принадлежность. Но говорить об этом в то время не сочли нужным — мы были союзниками. Тем более что факты обстрелов американцами советских войск по ошибке уже имели место в Европе.

Ответ на эту загадку нашёлся на одном их форумов. Как и в большинстве других случаев, ответ пришёл из-за границы.

В сообщении старшего историка базы ВВС США Элмендорф российскому историку К.Б. Стрельбицкому были представлены копии разборов полётов четырёх самолётов военно-морской авиации США PB4Y-2 Privateer на Северные Курильские острова, датируемые 5 августа. Между Алеутами и Камчаткой — 21 час разницы во времени, поэтому полёт датируется «вчерашним» днём. Два первых самолёта (позывные — flight Able, бортовые номера — 86V и 92V), пилотируемые лейтенантами Мойером (Moyer) и Хофмайером (Hofmeier), вылетели с базы на острове Шемоа около 8 утра алеутского времени (5 утра 6 августа по Камчатке) и около 12 (алеутское время) начали снижение у берегов Камчатки.

Оба лейтенанта только что переучились на этот новый тип самолёта и никогда не летали в данном регионе. Плюс это было первое боевое задание их только что сформированного подразделения VPB-120 (бомбёжка целей на Курилах). Всего за 5 дней до этого их часть в полном составе пере-



Самолет РВ4У «Приватир» из той же эскадрильи на базе Шемоа

летела на Шемоа с тренировочной базы на острове Видби в штате Вашингтон.

Несмотря на 2500 часов лётного стажа у одного из пилотов и 3100 часов у второго, похоже, что в то утро они «промахнулись» и оказались километров на 50 севернее, чем планировали, — во всяком случае, так написано в послеполётном рапорте.

(В районе острова Уташуд их заметили советские пограничники, опознали как самолёты В-24 «Либереитор», о факте нарушения воздушного пространства СССР было доложено по начальству).

Около 12.20 (9.20 по камчатскому времени) первый самолёт с лейтенантом Мойером за штурвалом обнаружил 2 корабля возле берега Камчатки у острова Гаврюшкин Камень, и (полагая, что он находится у восточного берега Парамушира) с ходу атаковал их. Вскоре к нему присоединился и самолёт лейтенанта Хофмейера, однако на втором заходе стрелок разглядел советские флаги, и командир отозвал атаку, после чего они улетели продолжать задание по облёту Шумшу и Парамушира.

В общей сложности самолёты сделали 7 заходов на цель и выпустили около 5000 (!) патронов из пулемётов 50 калибра (12,7 мм) по нашим кораблям. Несмотря на ответный огонь, сами не получили ни царапины. Поскольку на американских самолётах при открытии огня автоматически включались фотоаппараты, сразу после возвращения был подтверждён факт ошибочной атаки. Неясно, дошло ли дело до межгосударственных нот, но высшее начальство американского Тихоокеанского флота участвовало в разборе про-

исшествия. В ходе него выяснилось, что лейтенант Мойер не только не знал своего точного местоположения, но и грубо нарушил инструкцию по опознанию кораблей (он должен был сделать опознавательный проход над целью, прежде чем открывать огонь на поражение).

Таким образом, из-за навигационной ошибки и нарушения инструкции произошёл бой, погибли люди. В западных армиях такие случаи носят название «дружественный огонь».

Осталось неясным, что за самолёт был сбит и вообще имел ли место такой факт. Тем более что в том направлении сбитого двухмоторного самолёта обнаружено не было.

Правда, в 60-х годах на Камчатке около вулкана Мутновский геологи действительно нашли место катастрофы американского бомбардировщика РВ-1 «Вентура»(б/н 31), не дотянувшего до Петропавловска после повреждений во время бомбёжки Шумшу. Но это был самолёт лейтенанта У. Уитмана, пропавший без вести 23 марта 1944 года.

Других сбитых американских самолётов в тот день не было зафиксировано. Возможно, самолёты уходили на форсаже, оставляя за собой дымный след, что могло быть ошибочно признано за факт попадания.

РВ4У-2 «Приватир» был морским патрульным самолётом, выполненным на базе бомбардировщика В-24 «Либереитор». Он имел мощное вооружение из 12 крупнокалиберных пулемётов «Браунинг» М2 и бомбовую нагрузку 5806 кг. Основное назначение — борьба с кораблями и подводными лодками. Это был очень опасный противник. Тем больше слава наших моряков-пограничников, на маленьких деревянных катерах выдержавших этот неравный бой.

Вот такая оказалась правда этого инцидента. Но нарушения американцами наших границ продолжались и впоследствии. После капитуляции Японии и до конца 1950 года произошло не менее 46 нарушений с участием 63 машин. При этом только с 27 июня по 16 июля 1950 года отмечено 15 нарушений.