

1. Временный боевой устав морских сил РККА 1937 г. Л.; М. : Госвоениздат НКО СССР, 1937. С. 27.
2. Кулаков А. А., Шталь В. А. Военная метеорология. Воениздат, 1940. С. 8.
3. ОЦВМА. Ф. 129. Д. 26770. Л. 213.
4. Там же.
5. Там же. Л. 62.
6. История Второй мировой войны 1939–1945. М. : Воениздат, 1980. Т. 11. С. 290.
7. ОЦВМА. Ф. 129. Д. 26770. Л. 99.
8. Переписка Председателя Совета министров СССР с президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Т. 2. М., 1957. С. 263–267.
9. Там же. С. 266.
10. ЦВМА. Инв. № 2309. С. 143.
11. Там же.
12. Временное наставление по ведению морских операций 1940 г. М. : Государственное военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1940. С. 46.
13. Наставление по боевой деятельности штабов соединений ВМФ 1940 г. М. ; Л. : Государственное военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1940. С. 36.
14. ЦВМА. Инв. № 2309. С. 143.
15. ЦАМО. Ф. 234. Оп. 310120. Д. 2. Л. 12.
16. Там же. Д. 10. Л. 26.
17. ОЦВМА. Ф. 129. Д. 26770. Л. 72.
18. Там же. Ф. 291. Д. 24362. Л. 326.
19. Там же. Ф. 129. Д. 26770. Л. 75.
20. ЦВМА. Инв. № 2309. С. 103–104.
21. ОЦВМА. Ф. 129. Д. 26770. Л. 209.
22. ЦВМА. Инв. № 2309. С. 93–107.
23. ОЦВМА. Ф. 129. Д. 26772. Л. 194–197.

Б. Б. Ильченко **«ДРУЖЕСТВЕННЫЙ» ОГОНЬ В ТИХОМ ОКЕАНЕ**

Огонь по своим (или «дружественный» огонь) – военный термин, обозначающий ошибочную атаку, произведенную военнослужащим или подразделением на подразделение своих войск (сил) или войск (сил) союзника. Явление огня по своим является неотъемлемой чертой любой войны. Главными его причинами являются:

Ошибка идентификации – от незнания точного местоположения частей союзников; часто вызвана «туманом войны», то есть отсутствием полной и достоверной информации о местоположении своих и вражеских подразделений. Усугубляется неразличимостью или отсутствием опознавательных знаков, особенно в условиях плохой погоды или ночью, а также неадекватной связью с дружественными частями. Огонь по своим, вызванный поспешностью решений или некомпетентностью приказов, также порой попадает в эту категорию. Поэтому сама концепция «тумана войны» подвергается серьезной критике, так как может служить удобным извинением за плохую планировку операции, ненадежные разведывательные данные и некомпетентное командование.

Ошибка позиционирования – при потере ориентации на местности и незнании собственного местоположения. Также связана с неточностью оружия, плохим состоянием боеприпасов, или неудачным прицеливанием. По мере увеличения точности оружия и систем прицеливания и наведения количество таких инцидентов снижается, но даже новейшие технологии и развитие средств опознавания «свой-чужой» не способны полностью решить данную проблему.

Ряд факторов может усугубить вероятность дружественного огня. Плохая обозреваемость поля боя, незнакомая местность, погодные условия и боевой стресс – особенно, если уже произошел обмен огнем, – безусловно будут в числе ведущих. Точная навигация и дисциплина ведения огня приобретают особую важность для избежания трагических ошибок.

Вне зависимости от ситуации огонь по своим всегда крайне негативно сказывается на моральном состоянии личного состава.

Попытки предотвращения дружественного огня главным образом сводятся к идентифика-

ции и разбору причин каждого инцидента, выработку тактики их предотвращения, использование точных технологий позиционирования и тренировку личного состава. Тем не менее, проблема огня по своим не может быть решена полностью и в обозримом будущем из-за «человеческого фактора», «тумана войны» и неизбежного износа или отказа оружия и техники (1).

Взаимоотношения сторон в войне на северном Тихом океане в 1941–1945 гг. в большой степени были необычными. С одной стороны, СССР и США были союзниками, и больше половины грузов в рамках программы Ленд-лиз пришло в Советский Союз именно тихоокеанским путем. С другой стороны, советско-японский пакт нейтралитета исключал военное сотрудничество между США и СССР. Советский Союз по условиям этого договора должен был оставаться нейтральной стороной в войне между Японией и США. Американские самолеты, оказавшиеся в воздушном пространстве СССР, должны были рассматриваться как нарушители, а их экипажи подлежали интернированию до конца войны. (Советская сторона организовала тайную эвакуацию более 240 американских летчиков из лагеря для интернированных под Ташкентом через границу Ирана в английскую зону его оккупации, откуда они были переправлены в США.) (2, 3). При этом американским военным летчикам, работавшим в регионе, предписывалось прилагать все усилия по обеспечению безопасности транспортных кораблей, следовавших с грузами из США на советский Дальний Восток. Инструкции для летчиков 4-го Флотского Авиакрыла ВМФ США (Fleet Air Wing Four) были весьма однозначными: если нужно было выбирать между атакой на японскую военную цель и охраной советского судна, выбор был в пользу грузов для Советов (4). К сожалению, и эта часть войны не стала исключением в отношении случаев огня по своим, о которых и пойдет речь в данной статье.

7 июня 1942 г.

Советский транспорт «Джурма» был обстрелян истребителями P-38 из 54-й Эскадрильи Воздушного Корпуса армии США в районе Датч-Харбора (Аляска). Судно следовало курсом из Ситэтла во Владивосток с шестью тоннами взрывчатки и четырьмя тоннами детонаторов на борту. Третьего июня радист «Джурмы» получил радиogramму о бомбардировке Датч-Харбора японцами с предупреждением всем судам не заходить в район порта. Утром 7 июня капитан Н. И. Трутенко послал запрос военной администрации порта и получил разрешение на заход. Примерно в 20 милях от Датч-Харбора корабль был атакован «Лайтнингами», которые в течение сорока минут поливали судно огнем крупнокалиберных пулеметов, несмотря на то, что, согласно воспоминаниям свидетелей (5), на гафеле развевался Государственный флаг СССР, а на бортах была нанесена советская маркировка. На безоружном судне была объявлена боевая тревога, но не всем членам экипажа удалось укрыться от пуль. 13 человек получили ранения разной тяжести. В порт была послана аварийная радиogramма, но самолеты удалились только после того, как расстреляли большинство своего боезапаса. Впоследствии летчики оправдывались, что видели над судном японский флаг. Очень похоже, что в пылу событий после бомбардировки Датч-Харбора любой корабль для них казался вражеским.

Командир 11-й Воздушной армии генерал майор Уильям Батлер (William Butler) писал начальнику штаба Воздушного Корпуса армии США генералу Генри Арнольду (Henry «Har» Arnold) 16 июня:

«В эскадрилии несколько дней царило настоящее сумасшествие, летчики преследовали и врагов и друзей. Наши самолеты случайно обстреляли русский транспорт, полагая, что он идет под японским флагом. К счастью, никто не пострадал. Один из пилотов забыл поставить пулеметы на предохранитель, и при посадке в Оттер Пойнте нечаянно дал очередь вдоль полосы».

Батлер не договаривает в письме начальству о тринадцати советских раненых, многим из которых была оказана помощь в госпитале Датч-Харбора.

На фото «Джурмы», сделанном в 1944 г., я не могу разобрать идентифицирующей надписи «USSR» и советского флага в белом прямоугольнике. Может, в 1942 г. судно выглядело по-другому?

17 июля 1942 г.

Американская патрульная «Каталина» обнаружила и атаковала глубинными бомбами японскую подводную лодку (ПЛ), которая в надводном положении обстреливала советское грузовое судно. ПЛ погрузилась при приближении самолета, и определить результат атаки было невозможно. Похоже, что «Каталина» заметила советский корабль одновременно с подводной лодкой и смогла атаковать японцев практически в момент подачи сигнала SOS. Координаты событий – 54-35N, 160-15W (6).

В этом случае союзники действительно подсобили дружественным (без кавычек) огнем! Пока

что мне не удалось установить название советского судна, но, возможно, это был пароход «Уэлен».

После реокупации Атту американская авиация оказалась в досягаемости полета до Северных Курил и Камчатки. Вскоре такая возможность была проверена на практике. В начале июня 1943 г. лейтенант Оливер Гленн из патрульной эскадрильи VP-61 решил попробовать слетать с базы в Каско Коув (Casco Cove) на Атту до Петропавловска. Он проинформировал командира своей эскадрильи, который, хотя и отказался дать официальное «добро», не сказал и «нет», и порекомендовал взять на борт фотографа. «Каталина» Гленна долетела до окрестностей советского порта без происшествий. Впервые за несколько месяцев, проведенных на Алеутах, авиаторы увидели настоящие деревья, дома и улицы. Два стареньких И-16 были подняты на перехват «Каталины». Однако убедившись, что непрошенные гости не причиняют вреда, «ишачки» улетели, а летающая лодка еще некоторое время проследовала вдоль побережья, после чего легла на обратный курс.

Советские власти не придали факту нарушения своего воздушного пространства большого значения, во всяком случае никаких официальных заявлений не было доведено до внимания летчиков.

Командир эскадрильи VP-45 лейтенант-коммодор Карл Амме (Carl Amme) вскоре сам решил «попытать счастья» над советской территорией. Во время очередного патрульного полета с Атту он пролетел вблизи северной оконечности Командорских островов, где заметил признаки активного строительства. На следующий день он отправил «Каталину» лейтенанта Ститцела (Stitzel) на воздушную разведку стройки. Ститзел добросовестно выполнил задание и вернулся на базу с массой фотоснимков Командорских островов прекрасного качества. Когда снимки попали на стол командующего четвертого флотского Авиакрыла коммодору (Fleet Airwing Four) Лесли Гересу (Leslie Gehres), тот просто взорвался от негодования и приказал Амме наказать Ститцела за вторжение в воздушное пространство нейтрального государства. Амме воздержался от дисциплинарных мер, но хорошо усвоил, чем чреваты полеты над советской территорией. Видимо, поэтому, спустя всего несколько недель, он не стал испрашивать разрешения коммодора на эвакуацию своего экипажа, севшего на вынужденную посадку на Саранном озере на о. Беринга (7).

24 июля 1943 г.

«Каталина» 44V BuNo 08071 из VP-61 выполняла патрулирование сектора Берингова моря севернее Командорских островов. Приблизительно в пяти милях от советского берега давление масла в левом двигателе начало падать до критических значений. Пилот лейтенант Вилбур Веймайер (Wilbur J. Wehmeier) решил приводниться в заливе вблизи с. Никольского для выяснения поломки. При снижении самолет был обстрелян из пулемета с советского берега. Огонь пулемета пробил топливные баки в правом крыле и заглушил правый двигатель. На максимальных оборотах левого мотора, в котором оставалось всего около 8 галлонов масла, пилот развернул машину в направлении моря, но не мог удержаться выше 60 м. Веймайер сбросил в море бомбы и некритическое оснащение кабины. За борт полетел бомбовый прицел и все секретное радиооборудование. Правый двигатель не работал, а зафлюгировать его пропеллер не удавалось. Аварийная посадка была неизбежной. Веймайер оценил свои шансы и опять развернул машину в сторону берега. Он посадил «Каталину» на Саранном озере, в глубине северной оконечности о. Беринга в момент, когда индикатор уровня масла упал до нуля. На Атту ушла радиограмма с координатами аварийной посадки. Выжимая последние обороты из перегретого двигателя, Веймайер отплыл к середине озера, подальше от берегов. В 14:54 по Алеутскому времени «Каталина» 73V младшего лейтенанта Иванса (Evans) из VP-45 вылетела на выручку. Комэск Амме не просто не сообщил Гересу об инциденте, но и приказал Ивансу поддерживать радиомолчание на протяжении полета. Более того, дежурному офицеру-связисту было приказано симитировать перебой с радиосвязью на это время (7). В 17:45 Иванс приводнился рядом с машиной Веймайера, чей экипаж за неполные три часа ожидания демонтировал и сложил в мешки все, что можно было эвакуировать с самолета. После перемещения людей и имущества в самолет Иванса, борт 44 был расстрелян из пулеметов и затоплен перед носом у подоспевшего советского патруля. Иванс с экипажем Веймайера вернулись на базу в 21:25. В объяснительном рапорте Веймайер написал, что решение затопить самолет он принял по двум причинам: во избежание международного конфликта в случае обнаружения японцами американского самолета на советской территории и потому, что попав под обстрел на поражение, он засомневался, в чьих руках находится остров (6).

В тот же день другая «Каталина», 64V, пролетая над Командорами была обстреляна с земли. В свете этих инцидентов командир 4-го Авиакрыла коммодор Лесли Герес приказал всем эскадрильям держаться подальше от советского воздушного пространства (6).

1 октября 1943 г.

«Каталина» 76V из VP-45, пилотируемая младшим лейтенантом Карпенером, обнаружила рыболовное судно в открытом море, координаты 54-32' СШ, 163-25' ВД. При сближении по самолету был открыт огонь. Карпенер в ответ обстрелял корабль из пулеметов, в результате чего моряки скрылись под верхней палубой. Флаг на мачте судна был описан, как «красные серп и молот на белом полотнище». После обстрела над судном был поднят идентификационный флаговый код (6).

«Идентификация кораблей с самолета никогда не была абсолютной. Советские суда должны были иметь надпись "USSR" большими буквами на обоих бортах. Также они были обязаны отвечать на наши кодированные запросы оговоренным миганием прожектора. Однажды тройка В-24 обнаружила транспорт, похожий на "Либерти", но без опознавательной маркировки и без флага на мачте. На радио запрос ответа не последовало. Покружив некоторое время вокруг, бомбардировщики обстреляли судно из 12,7 мм пулеметов, вызвав пожар на борту. Возможно, вспомнив истории и фотографии об обезглавленных японцами летчиках союзников, они обстреляли и спущенные на воду шлюпки, чего, конечно, делать не следовало ни при каких обстоятельствах. Тем не менее, и это можно понять. После обстрела бомбардировщики улетели, не проследив, что стало с командой судна. А через два дня в расположение нашей эскадрильи прибыли представители Госдепартамента со строгими лекциями по идентификации судов и защите наших "нейтральных друзей-русских". После их отъезда нас загрузили фильмами и слайдовыми презентациями о типах вражеских военных и грузовых судов. Такая смена темы после надоевших всем постоянных лекций по обледенению самолета и профилактике венерических болезней была весьма кстати, но мы всё равно не могли понять, каким образом нам на Алеутах может пригодиться знание профилей немецких и итальянских военных кораблей» (8).

«Много раз наши патрульные самолеты встречали грузовые корабли, направлявшиеся в советские порты. Чтобы удостовериться, что это корабль союзников, мы были обязаны дать определенный запрос и получить кодовый ответ с судна. Экипажи получали новые идентификационные коды ежедневно; корабли должны были отвечать на наши запросы миганием сигнального прожектора. При моей первой встрече с русским судном мне пришлось кружиться над ним довольно долго, так как моряки ответили только на шестой наш запрос. Другие летчики тоже жаловались на замедленные или неправильные ответы от русских. При этом по нам никогда не стреляли. Один из экипажей, правда, потеряв терпение от отсутствия ответа на свои повторные запросы, дал очередь из пулемета вперед по ходу судна, и тут же получил правильный ответ» (9).

27 августа 1944 г.

Лейтенант Прайс (Price), из патрульно-бомбардировочной эскадрильи VB-136, пилотирувавший самолет PV-1 «Ventura», бортовой номер 76, полагая, что он находится у берега о. Онекотан, атаковал 400-футовый танкер, следовавший северным курсом на расстоянии 10 миль от берега со скоростью 10 узлов. Атака произошла между 10:30 и 11:05 по алеутскому времени, что соответствует 07:30-08:05 28 августа по камчатскому времени, заход был сделан со стороны солнца, курс 270*, скорость 240 узлов, высота между 50 и 100 футов. Бомбы были сброшены с интервалом в 100 футов. На первой (зажигательной) бомбе не сработал взрыватель, вторая (общего назначения) не отделилась от держателя, и только третья, зажигательная, попала в центральную часть судна, от чего начался пожар, который наблюдался с самолета на протяжении 30 мин, пока танкер не скрылся из вида. Летчик и члены экипажа утверждали, что видели японский флаг, нарисованный на борту судна и поднятый над надстройкой. Последующий разбор фотографий и анализ полета подтвердил, что атака произошла у берега Камчатки, в 30–40 милях севернее оконечности м. Лопатка. Такое заключение было сделано на основе 1) анализа фотографий побережья, сделанных во время боевого захода, 2) времени возвращения самолета на базу (на час быстрее ожидаемого от полета к Онекотану и назад) и количества оставшегося топлива по возвращении (10).

Как выяснилось в тот же день, танкер был советским. Турбинный танкер «Эмба» проекта Т2-SE-A1, построенный в Портленде в мае 1944 г. и переданный в состав ДВГМП 28 июня, возвращался в Портленд из Владивостока. В тот раз, помимо авиационного топлива, в СССР на его борту было доставлено 6 торпедных катеров, разгруженных в Петропавловске-Камчатском (11). В результате атаки двое советских матросов были ранены – один смертельно. Его тело было предано морю в бух. Ахонтен (ныне – бух. Русская). Танкер остался на ходу и завершил переход в Портленд (Орегон), где и был отремонтирован (12).

В советской исторической литературе этот инцидент был ошибочно датирован 14 октября

1944 г., а местом атаки был указан Первый Курильский пролив (13). Только недавно, благодаря совместным усилиям форумчан tsushima.su (14), а также публикации John Bruning в его блоге (12), эту ошибку удалось исправить.

10 июня 1945 г. (камчатское время).

Восьмерка американских бомбардировщиков В-25 из 77-й бомбардировочной эскадры вылетела с о. Ату на бомбежку целей на о. Алаид (Атласова). Эта операция была задумана для отвлечения внимания японцев от подхода американских кораблей к южной оконечности Парамушира для артиллерийского обстрела. Первую четверку В-25 вел лейтенант Эдвард Ирвинг (Edward Irving). Видимость в тот день была настолько плохой, что практически весь полет от Алеутских островов проходил на «бреюющей» высоте. Местами летчики догадывались о позиции самолетов из своей четверки, только глядя на волны, создаваемые пропеллерами соседних машин. Возможно, именно для того, чтобы иметь хоть какую-то визуальную «привязку» по пути на цель, Ирвинг «срезал угол» и провел самолеты в 20 м над оконечностью м. Лопатка, нарушив советскую воздушную границу. На возражения командира от одного из ведомых экипажей Роберта Тэлли (Robert Talley), Ирвинг дал приказ поддерживать радиомолчание. Тэлли вспоминает, что он приказал своему экипажу не открывать огня ни при каких обстоятельствах. Стрельбы с земли не было. На обратном пути бомбардировщики были атакованы японскими истребителями с Шумшу и, уходя от огня, опять попали в советское воздушное пространство (3, 15).

Тэлли пишет, что в тот момент ему показалось, что он видел трассирующую очередь из одного из пулеметов машины Ирвинга в сторону земли. Сказал ли тот своему экипажу, что они находятся над территорией СССР? Американцы и раньше кратковременно залетали в советское воздушное пространство (9) и даже ошибочно сбросили несколько бомб над Лопаткой (16). В тех случаях советские зенитчики давали предупреждающие выстрелы, а когда бомбардировщики атаковали японские истребители, они стреляли сзади по курсу американцев, чтобы отогнать преследователей. Однако в этот раз снаряд зенитчиков нашел свою цель, попав в центральный бензобак самолета Ирвинга (В-25J, No 44-29148). Тот взорвался в воздухе на высоте около 30 м. Все шестеро членов экипажа погибли и позже были захоронены советскими солдатами в братской могиле. В 1949 или 1950 г. тела были эксгумированы, перенесены в цинковые гробы и переданы представителям американских ВМС во Владивостоке.

6 августа 1945 г.

С базы на Медвежьем озере на патрулирование морской границы вышли пограничные катера ПК-7 и ПК-10. В районе о. Гаврюшкин Камень они были атакованы 2 самолетами и приняли встречный бой. В том бою погибли 11 советских моряков, многие из которых были знакомыми или друзьями моего деда. Историю про этот инцидент я слышал с детства и от деда, и от отца с его братьями, которые повторяли рассказы выживших моряков. По их версии, корабли были атакованы японскими истребителями. А некоторое время назад я прочитал в Интернете о том, что атаковавшие самолеты были не то американскими, не то и вовсе без опознавательных знаков. Собственно, это и послужило толчком для более глубокого анализа инцидента.

В процессе поиска информации мне довелось познакомиться и завязать переписку с несколькими историками, исследователями и авторами книг по истории войны на северном Тихом океане. Джо Орт (Joe Ort), старший историк аляскинской базы ВВС США Элмендорф, что рядом с Анкориджем, любезно предоставил мне документы, пролившие свет на случившееся (4).

5 августа 1945 г. Около 8 утра алеутского времени (5 утра 6 августа на Камчатке) 4 самолета военно-морской авиации США РВ4У-2 «Privateer» вылетели с базы на о. Шемья на бомбардировку целей на Северных Курильских островах. Между Алеутами и Камчаткой 21 ч разницы во времени, поэтому в американских документах полет датируется «вчерашним» днем. Два первых самолета (позывные-flight Able, бортовые номера – 86V и 92V), пилотируемые лейтенантами Maurice Nouer и Norman Hofheimer, через 3 часа полета по приборам начали снижение у берегов Камчатки. Оба лейтенанта только что переучились на этот новый тип самолета. Навигационный радар LORAN и радиокompас ведущего самолета не работали. Плюс, это было первое боевое задание только что сформированной эскадры VPB-120, то есть никто из летчиков не имел опыта полетов в этом регионе. Всего за 5 дней до описываемых событий VPB-120 в полном составе перелетела на Шемью с тренировочной базы на о. Видби (Whidbey Island) в штате Вашингтон. Несмотря на солидный летный стаж обоих пилотов тем утром они «промахнулись» и оказались на 50 км севернее, чем планирова-

ли, – во всяком случае, согласно их полетному рапорту. В районе о. Уташуд, а потом м. Лопатка их дважды заметили советские пограничники.

Около 12:20 (9:20 по камчатскому времени) лейтенант Nouer за штурвалом ведущего самолета обнаружил 2 корабля возле берега Камчатки и, полагая, что он находится у восточного берега Парамушира, сходу атаковал их. Вскоре к нему присоединился и самолет лейтенанта Hofheimer, однако на втором заходе его стрелок разглядел советские флаги и отозвал атаку. После этого оба самолета развернулись на продолжение облета восточных берегов Шумшу и Парамушира. В общей сложности американцы сделали 7 заходов на корабли пограничников и выпустили около 5 000 (!) выстрелов из пулеметов 50 калибра (12,7 мм). Несмотря на ответный огонь корабельных пулеметов самолеты не получили ни царапины. Поскольку атакуемые корабли были сфотографированы с самолетов, сразу же после возвращения был подтвержден факт «огня по своим». Не знаю, дошло ли дело до межгосударственных нот, но высшее начальство американского Тихоокеанского флота было вовлечено в разбор происшествия, что подтверждается копиями радиограмм, разосланных во все флотские боевые части. Лейтенант Nouer не только не знал своего точного местоположения, но и грубо нарушил инструкцию по опознанию кораблей (он должен был сделать опознавательный облет цели, прежде чем открывать огонь).

По воспоминаниям ветерана эскадрильи VPB-120 Эла Саутвика (Al Southwick), инцидент был немедленно доведен до внимания всех летчиков, но его разбор совпал по времени с атомной бомбардировкой Хиросимы. Эмоции от ощущения скорого конца войны переполняли всех, и на этом фоне факт ошибочной атаки ушел на второй план (17).

Бумажник старшины 2-й статьи Сергея Гаврилкина, пробитый пулей, несколько дней находился в доме моего деда, потом его передали семье погибшего.

Погибшие моряки были похоронены в братской могиле на территории базы 2-го дивизиона пограничных катеров 60-го ордена Ленина морского пограничного отряда Приморского округа Пограничных войск НКВД СССР в бух. Солёное Озеро в Петропавловске-Камчатском. Имя капитана 3-го ранга Н. И. Бойко с 1968 г. носит бывшая ул. Солёное Озеро.

Так как на памятнике перечислены имена только 8 из 11 погибших, то можно предположить, что их тела не были доставлены на базу в Солёное Озеро, а в ходе боя просто упали за борт и, согласно официальной формулировке, были «преданы морю».

Почему выжившие моряки настаивали, что самолеты были японскими? Думаю, они просто не хотели поверить, что американцы могли совершить такую ошибку. В то время жители Камчатки своими глазами видели огромные объемы американской военной и гуманитарной помощи, многим довелось пообщаться и искренне подружиться с американцами. Никто тогда и подумать не мог, что всего через год-другой взаимоотношения между нашими странами поменяют полярность.

За время войны 7 советских кораблей со 145 членами экипажа и пассажирами были по ошибке затоплены американскими подводными лодками:

- 1 мая 1942 г. – «Ангарстрой», Восточно-Китайское море, SS-210 Grenadier;
- 16 и 17 февраля 1943 г. – «Кола» и «Ильмень», Тихий океан, SS-276 Sawfish;
- 9 июля 1943 г. – сейнер N 20, Японское море, SS-178 Permit;
- 3 марта 1944 г. – «Белоруссия», Охотское море, SS-381 Sand Lance;
- 6 июля 1944 г. – «Обь», Охотское море, SS-281 Sunfish;
- 13 июня 1945 г. – «Трансбалт», Японское море, SS-411 Spadefish.

Следует отметить, что все эти атаки были совершены ночью или в условиях плохой видимости.

4 октября 1943 г. на подходе к бух. Ахотген на Камчатке подводной лодкой S-44 был торпедирован сухогруз «Одесса» класса «Либерти». Судно с большой пробоиной в борту было отбуксировано и отремонтировано на Петропавловском судоремонтном заводе. Сама S-44 вскоре после этого затонула (была потоплена японцами?) неподалеку от Парамушира. Последний раз «Одессу» можно было увидеть в 2003 г. во Владивостокском заливе Золотой Рог перед списанием на слом (18, 19).

1. [Фотодокументы]: [Электронный ресурс]: <http://www.norpacwar.com/#/c1232>
2. *Otis Hays*, «Home From Siberia: The Secret Odysseys of Interned American Airmen in World War II», Williams-Ford Texas A&M University Military History Series, 1990.
3. *Ralph Wetterhahn*. The Last Flight of Bomber 31. Da Capo Press, 2006.
4. Архивы Fleet Air Wing Four.

5. Руднев Г. А. На морских дорогах войны. Владивосток, 1995. 427 с.
6. Архивы VP-45.
7. John Haile Cloe. The Aleutian Warriors (Pictorial Histories Publishing Co., June 1992) / пер. автора.
8. Из книги воспоминаний пилота VB-136 и VPB-139 Турка Орра «Как это было» (Turk Orr, «How It Was», Reminiscences of a Navy Pilot in the Aleutians) / пер. автора.
9. Lewis «Pat» Patteson, пилот VB-135, из личной переписки с автором, 2015.
10. Архивы VB-136.
11. Витер И., Верецага Е. Укрепление Дальнего Востока во Второй мировой войне [Электронный ресурс]: http://www.kamlib.ru/library.php?page=res6_kur7
12. [Электронный ресурс]: <http://theamericanwarrior.com/2014/12/01/the-day-the-u-s-navy-bombed-a-russian-tanker/>
13. Стрельбицкий К. Б. Август 1945: Советско-японская война на море – цена Победы (Справочник по потерям советского, японского и маньчжурского флотов в ходе боевых действий на Тихом океане и в бассейне Амура 9 августа – 3 сентября 1945 года). Львов, 1996. 56 с.
14. [Электронный ресурс]: <http://tsushima.su/forums/viewtopic.php?id=8632&p=1>
15. Архивы 77th Bomber Squadron
16. «Ole» Naugen, «Patwing Four Airdales, 1941–1945», March 2000.
17. Albert Southwick, пилот VPB-120: [из личной переписки с автором], 2013.
18. Паперно А. Неизвестная Вторая мировая война в северной части Тихого океана [Электронный ресурс]: http://www.kscnet.ru/ivs/bibl/paperno/for_65_rus.htm
19. Paperno A. The Unknown World War Two in the Northern Pacific [Электронный ресурс]: <http://lend-lease.airforce.ru/english/articles/paperno/index.htm>

Эту статью, приуроченную к 70-летию Великой Победы, автор посвящает памяти своего деда Бориса Яковлевича Ильченко, участника Курильского десанта и боев за о. Шумиу.

Автор выражает благодарность за помощь в написании статьи Джо Орру, Михаилу Глазкову и Илье Гринбергу.

А. В. Калинина ДЕТИ И ВОЙНА: ДОКУМЕНТЫ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ

*Зарыты в нашу память на века
И даты, и события, и лица,
А память, как колодец, глубока –
Попробуй заглянуть – наверняка
Лицо – и то – неясно отразится.*
В. Высоцкий (2, с. 81)

В моём распоряжении оказался любопытный документ – записная книжка с карандашными записями расходов продуктов питания и меню кухни детских яслей порта за сентябрь 1943 г. (Приложение). Чем же кормили малышей военной поры в детских яслях? Обратимся к документу (ежедневные меню приводятся за подписью врача и повара. – А. К.).

- 3 сентября 1943 года – 134 чел.
Завтрак: какао, хлеб, каша манная.
Обед: суп рисовый мясной, 2-е гречневая каша, чай, варенье, каша манная.
Ужин: сало жареное, чай, варенье, каша манная.
- 4 сентября 1943 года – 134 чел.
Завтрак: хлеб, кофе с маслом, каша манная.
Обед: суп рассольник мясной, 2-е блины с маслом, каша манная, чай, варенье.
Ужин: каша манная.
- 6 сентября 1943 года – 134 чел.
Завтрак: каша гречневая с мясом, каша манная, чай.

- Обед: суп лапша яичная, 2-е манные котлеты, чай, варенье, каша манная.
Ужин: какао, хлеб с маслом, каша манная.
Поносик – рисовый отвар
7 сентября 1943 года – 131 чел.
Завтрак: пончики, чай, каша манная.
Обед: суп мясной гречневый, блины с маслом, чай, варенье, каша манная.
Ужин: хлеб с вареньем, чай, каша манная.
8 сентября 1943 года – 131 чел.
Завтрак: каша пшенная с маслом, каша манная.
Обед: щи, 2-е мясные тефтели [плохо читаемое слово], чай, варенье, каша манная.
Ужин: кофе, хлеб с маслом, каша манная.
9 сентября 1943 года – 132 чел.
Завтрак: какао, хлеб с маслом, каша манная.
Обед: суп рисовый мясной, мясная солянка, чай, варенье.
Ужин: каша пшено, каша манная.
10 сентября 1943 года – 134 чел.
Завтрак: чай, хлеб с маслом, каша манная.
Обед: суп мясной, каша гречневая мясная, чай, варенье, каша манная.
Ужин: хлеб, икра, чай, каша манная.
11 сентября 1943 года – 132 чел.
Завтрак: каша пшенная, каша манная.
Обед: щи, блины с маслом, чай, варенье, каша манная.
Ужин: кофе, хлеб, каша манная.
12 сентября 1943 года – 40 чел.
Завтрак: каша манная.
Обед: суп гречневый, 2-е солянка с мясом, чай, варенье.
Ужин: сало жареное, чай, конфеты.
13 сентября 1943 года – 134 чел.
Завтрак: каша пшенная, каша манная.
Обед: щи, блины, чай, варенье.
Ужин: чай, конфеты, каша манная.
14 сентября 1943 года – 134 чел.
Завтрак: пончики, чай, каша манная.
Обед: суп гречневый, солянка мясная, чай, варенье, каша манная.
Ужин: каша манная.
15 сентября 1943 года – 134 чел.
Завтрак: хлеб, масло, какао, каша манная.
Обед: суп рисовый мясной, пирожки с капустой, чай, варенье.
Ужин: хлеб с икрой, чай, каша манная.
- 16 сентября 1943 года
Завтрак: отварной картофель, сельдь, сладкий чай.
Обед: щи, мясные котлеты, чай, варенье.
Ужин: каша пшенная.
- 17 сентября 1943 года
Завтрак: какао, хлеб, каша манная.
Обед: молочная лапша, голубцы, чай, варенье, каша манная.
Ужин: булочка, чай, каша пшенная.
- 18 сентября 1943 года
Завтрак: какао, хлеб с маслом, каша манная.
Обед: щи мясные, пшенный пудинг, чай, варенье, каша манная.
Ужин: каша пшенная, солянка мясная.
- 19 сентября 1943 года
Завтрак: какао, хлеб с маслом, каша манная.
Обед: щи мясные, каша манная, чай, варенье.
Ужин: хлеб, чай, конфеты, каша манная.
- 20 сентября 1943 года – 132 чел.