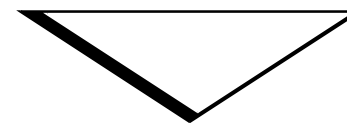


## ПРЕДИСЛОВИЕ



### **Внимание оптовых покупателей!**

Книги различных жанров  
можно приобрести по адресу:  
129348 Москва, ул. Красной сосны, 24,  
издательство «Вече».  
Телефоны: 188-88-02, 188-16-50, 182-40-74;  
т/факс: 188-89-59, 188-00-73.  
E-mail: [veche@mail.sitek.net](mailto:veche@mail.sitek.net)

Последнее десятилетие явило читателям много открытий. Раскрытые (частично!) архивы выплеснули на не подготовленных, в общем-то, к такому количеству новой и главным образом негативной информации людей тысячи страниц ранее засекреченных историй. В этой книге есть несколько таких сюжетов, что, не исключено, они повергнут слабонервных читателей в состояние шока. Речь идет о ладожской трагедии октября 1941 года, когда в течение нескольких часов в результате крушения баржи, заполненной курсантами с семьями, погибло больше людей, чем на знаменитом «Титанике»...

Так же малоизвестна печальная судьба наших теплоходов, затонувших под бомбежками на Черном море в первые месяцы войны, — «Ленин», «Сванетия», «Армения». Материалы об этих трагедиях — непонятно почему — находились до недавнего времени за семью печатями в областных и центральных архивах.

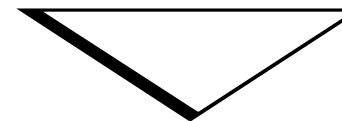
Судьбы двух знаменитых людей, искалеченных не столько войной, сколько бездушием и жестокостью послевоенных советских чиновников, также предстанут перед читателями на страницах этой книги. Речь идет об А. Маринеско и П. Грищенко, отважных подводниках, отправивших на дно Балтийского моря красу и цвет германского флота.

Словом, читатель найдет здесь много малоизвестных фактов из истории морских катастроф как времен Первой и Второй мировых войн, так и Русско-японской войны и послевоенного времени.

Остается назвать авторов, принявших участие в написании этой книги: О. Бар-Бирюков, Ж. Блон, Л. Вяткин, В. Городецкий, М. Курушин, В. Сидоренко, С. Соловьев, В. Солонцов, П. Траннуа, И. Черкасов, А. Шаров, В. Шитин, Ханучо Найто.

*Н. Непомнящий*

## СОТВОРИВШИЙ ЦУСИМУ (ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ АДМИРАЛА ТОГО)



Вот иллюстрированное приложение французской газеты от 21 февраля 1904 года. На первой странице заголовок: «8 февраля 1904 года. Начало военных действий между Россией и Японией. Нападение японских миноносцев на русскую эскадру в Порт-Артуре». На рисунке массивные русские броненосцы обшаривают волнующееся море лучами прожекторов, а рядом по волнам носятся крошечные японские миноносцы. Борт одного из кораблей царя озарен яркой вспышкой взрыва. Живописная картинка ненамного отличается от того, что произошло в действительности.

Японские миноносцы смогли под покровом темноты приблизиться к русским кораблям без всякого труда. Это не очень трудно было сделать: война между Россией и Японией официально не была объявлена, и русские не ждали нападения и не были готовы к нему. Около полуночи миноносцы выпустили свои торпеды и повредили три крупных корабля русской эскадры: броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан» и крейсер «Паллада». Война началась без предварительного предупреждения, без оформления состояния войны.

К моменту, когда новость достигла Европы, Япония уже около четырех месяцев считала войну неизбежной. Во всяком случае 17 октября 1903 года Того, приглашенный морским министром адмиралом Ямамото на совещание, услышал, что «по всей вероятности скоро начнется война». Адмирал Ито, начальник главного штаба флота, присутствовал при этой встрече. Ямамото познакомил Того с общим планом военных действий, разработанным императорским Ге-

неральным штабом, и планом штаба флота. В заключение он добавил:

— Я с удовлетворением вам объявляю, что вам доверено командование флотом.

Того молча склонился в поклоне.

Подготовка флота началась немедленно. Боевые корабли были организованы в три эскадры. Две первые эскадры составили основную ударную силу и были названы Объединенной эскадрой. 28 декабря Того официально принял командование этой Объединенной эскадрой, с общим руководством над всеми морскими силами. Он поднял свой вымпел на броненосце «Микаса».

Естественно, морской министр и начальник штаба флота попросили его подумать и о флагманских офицерах, с которыми он хотел бы пойти в бой. На размышления ему дали несколько дней.

— Я уже подумал, — ответил Того. — Вот список.

С именами офицеров из этого списка мы еще познакомимся. Теперь надо только отметить: выбор оказался настолько правильным, что почти все эти офицеры останутся на своих постах до конца войны. Историки потом напишут, что японский флот имел в своем распоряжении не только выдающегося адмирала, но еще нескольких офицеров, способных немедленно заменить Того. Возможно, и так. Это означает только, что с момента вступления в должность Того он проявил одно из необходимых качеств командующего — знание людей.

Японские агенты были повсюду: в Порт-Артуре, во Владивостоке, по всей Маньчжурии. Они добрались до самого Санкт-Петербурга, до Балтийского и Черного морей. Из Европы постоянно приходили сведения о политической и военной обстановке: «Общественное мнение в России продолжает почти безразлично относиться к событиям на Дальнем Востоке и даже не одобряет активизацию политики правительства там», о смехотворно низких темпах строительства на русских верфях, о недостаточной обученности российских моряков. Токио был в курсе почти ежедневного состояния и перемещений русского флота. В Порт-Артуре находилась разнокалиберная эскадра в составе семи броненосцев четырех совершенно различных типов; двенадцати крейсеров, из которых только два были однотипными; двадцати пяти миноносцев семи различных серий.

«Новые корабли, построенные на русских верфях, не развивают заложенную в проекты скорость, — читал Того в донесениях агентов. — Броненосный крейсер «Рюрик» не может дать больше 15 узлов при длительном ходе по причине изношенности котлов. Броненосец «Севастополь» развивает скорость не более 14 узлов. В настоящее время на кораблях приступили к всеобщей проверке состояния машин, после обнаружения дефектов изготовления; запасные детали для замены должны еще только прибыть из России. Броненосец «Цесаревич» заменяет механизмы подачи из погребов 305-мм снарядов. Получили подтверждение сведения, что радиус действия 12 контрминоносцев водоизмещением 220 тонн менее 100 миль... Работы по углублению акватории порта Порт-Артура, что должно позволить выходить эскадре в море при отливах, еще и не начинались. Эскадра изготавливается к походу не менее чем за 24 часа. Один только китайский док немного расширен, но и он может принимать корабли водоизмещением не более 6000 тонн...».

Вселяли ли эти сообщения оптимизм? Оптимизм и пессимизм — это слова, которые не имели для Того смысла. Впервые в своей истории Япония готовилась к нападению на западную державу. Хотя и ослабленный невниманием высших политических властей, общим посредственным уровнем своего командования, тайным саботажем революционеров, русский флот, ведущий свою историю от Петра Первого, все же являлся третьим в мире — по крайней мере по тоннажу — после английского и французского. Это единственный факт, который принимал в расчет Того.

Того предстояло противостоять врагу с оружием, которое дорого стоило японскому народу, и так не очень богатому. Ничего нельзя было упустить. Вымпел Того трепетал на мачте самого совершенного корабля своего времени, броненосца «Микаса». 15 300 тонн, скорость почти 19 узлов, четыре 305-мм орудия плюс четырнадцать 152-мм, артиллерия и броня превосходят по своим показателям самые последние британские броненосцы. Броненосные крейсера адмирала Камимурэ считались одними из лучших в своем классе. Все корабли недавней постройки и имеют преимущество над европейскими в артиллерии, торпедном вооружении, паровых машинах и беспроводном телеграфе. Из всех добытых разведывательных данных следовало, что японские пушки стре-

ляли, по крайней мере, на 15–20% дальше русских того же калибра. Что касается экипажей, мы это уже знаем. Японские матросы показали себя под снежными зарядами Вэйхай-вэя и в тропической парилке острова Формоза. Длительность службы добровольцев, которые составляли большинство на флоте, составляла 8 лет.

Январь 1904 года. Почти сотня военных кораблей собралась на базе в Сасебо. Угольные бункеры и пороховые погреба заполнены, военное снабжение поддерживается на должном уровне. Флот готов выйти в море по первому сигналу. С палубы броненосца «Микаса» Того каждый день рассматривает эту армаду, за которую он несет полную ответственность. Имеет смысл сейчас, чтобы правильно оценить дальнейшие действия Того, кратко рассмотреть условия, в которых он должен был руководить доверенным ему оружием.

Во-первых, японскому флоту необходимо было нанести русскому флоту удар до того, как тот сконцентрирует свои силы, и такой удар, чтобы последующая переброска японской армии на континент не встречала сопротивления. Иначе победа невозможна. Во-вторых, преимущество должно было быть достигнуто с минимальными потерями. В самом деле, русская Тихоокеанская эскадра могла быть спасена, усилена, заменена кораблями, посланными из Европы. Если Японии не удалось бы уничтожить русскую эскадру, ее флот был бы сам серьезно ослаблен, как он смог бы поддерживать другие сражения? Корабли, собранные под командованием Того, представляли собой кровь Японии, условие ее национального существования. Погибни флот — в одном сражении или в нескольких, — Япония окажется в Азии такой же слабой страной, как Корея, такой же беззащитной перед иностранным вмешательством. Такова была ставка в игре, где главным козырем Японии был Того.

Мы знаем исход той партии, при которой будем присутствовать. Мы знаем, что Того оправдывает в конце концов надежды Японии. Но не без потерь. Не без отступлений и колебаний, не без чувствительных ударов. Ему пришлось преодолеть множество препятствий и, вероятно, победить трудности, которые он в самом себе встречал, как человек, родившийся в средневековье и перескочивший сразу в двадцатый век. Признаюсь, эта борьба с самим собой, часто невидимая, и привлекла меня к фигуре этого человека.

В начале 1904 года Того было пятьдесят шесть лет. Начало его карьеры уходило во времена, когда еще не было императорского флота, его действия поворачивали Историю, его невозмутимость и хладнокровие уже вошли в легенды.

Британский военный корреспондент Сеппингс Райт, получивший от Морского министерства разрешение провести несколько дней на борту броненосца «Микаса», писал: «У адмирала приветливое лицо с морщинами на лбу, свидетельствующими о привычке к размышлениям... Это могло быть лицо ученого, но что-то в его выражении впечатляло. Черные глаза сверкают, как у всех японцев, а мелкие морщинки в уголках выдают привычку к юмору. Тонкий, немного опущенный нос, твердо очерченный рот, нижняя губа немного выдвинута вперед. Голова крупная, правильной формы, волосы тонкие, очень коротко подстриженные. Аккуратная, слегка седеющая бородка окаймляет лицо. Над верхней губой тонкие черные усики». Добавим к этому описанию один штрих, который, как мы увидим, станет знаменательным: в январе 1904 года волосы у Того были еще черными.

6 февраля 1904 года около двух часов ночи в темноте порта Сасебо белый огонь вдруг замигал на мачте броненосца «Микаса»: «Адмирал всем... Адмирал всем...». На всех кораблях вахтенные сигнальщики бросились записывать сообщение. Командиры кораблей объединенной третьей эскадры, так же как командующие других флотилий, срочно вызывались на борт флагмана. Через несколько секунд десяток зеленых огоньков потянулся к броненосцу.

Того в адмиральском салоне стоял за своим столом. На столе стоял самбо, нелакированный поднос, используемый в самых торжественных церемониях. На подносе находились не чайные чашки, но только один предмет — короткий остро заточенный меч, клинок которого блестел в лучах лампы. Последнее оружие. Им самурай убивает себя, если терпит поражение в бою.

Того обвел взглядом всех собравшихся. Офицеры неподвижно стояли перед ним. Того начал говорить:

— Мы утром выходим в море, и над кораблями нашего врага развевается русский флаг.

Затем, после короткой паузы, прочел приказ императора армии и флоту от 5 февраля 1904 года:

«Выражая наше глубокое желание сохранить мир на Дальнем Востоке, мы поручили нашему правительству вступить в переговоры с Россией о ситуации в Китае и Корее. Но теперь мы вынуждены признать, что русское правительство не показывает искреннего желания поддержать наши мирные усилия. Целостность территории Китая и Кореи прямо затрагивает интересы независимости и защиты нашей Империи. Мы отдали распоряжение нашему правительству прервать переговоры с Россией и решили действовать свободно, чтобы спасти нашу независимость. Мы рассчитываем на вашу преданность и на ваш боевой дух в исполнении нашего решения и в поддержании чести Империи».

Потом Того прочитал другой документ, свой приказ номер один:

«Все корабли эскадры выходят в море в девять часов утра и направляются в Желтое море, чтобы атаковать эскадры врага, находящиеся в Порт-Артуре и Чемульпо. Контр-адмирал Уриу со второй эскадрой, усиленной броненосным крейсером «Асама» и 9-й и 14-й миноносными флотилиями, нанесет удар по кораблям врага, стоящим в Чемульпо, и будет прикрывать там же высадку войск, 1-я и 3-я эскадры вместе с остальными миноносцами возьмут курс прямо на Порт-Артур. Миноносцы пойдут первыми и нападут на русскую эскадру ночью 8 февраля. Основные силы эскадры нанесут удар на следующий день. От исхода этой войны зависит судьба нашей Родины».

В назначенный час императорский флот снялся с якоря и вышел в море. Сначала отправились миноносцы, пробираясь к выходу мимо дымящих трубами броненосцев и крейсеров. Яркое светило солнце, легкий ветерок гнал по небу белые облака. Когда миноносцы проплывали мимо «Микасы», до собравшихся на набережных зрителей донесли разносшиеся над водой слабые, как голос ребенка, еле различимые, но ритмичные возгласы: моряки флагманского броненосца приветствовали своих товарищей с миноносцев, которым предстояло первыми вступить в бой. Первая, вторая, третья, четвертая флотилии. Сразу за ними четыре крейсера адмирала Дева выстроились в кильватерном строю: «Ситозе», «Тарасого», «Кассаги», «Йосино», затем три вспомогательных крейсера и следом за ними броненосные крейсера Камимуры: «Изума», «Азума», «Якумо», «Токива», «Ивате» и в центре

эскадры, как грозный лев, «Микаса». Толпа на берегу видела на его мачте адмиральский флаг, красный диск солнца на белом фоне с чертой над ним. За флагманом потянулись остальные броненосцы: «Асахи», «Фудзи», «Ясима», «Сикисима», «Мацусе». Легкие крейсера адмирала Уриу и броненосный крейсер «Асама» составляли арьергард: «Нанива», «Акаси», «Такасию», «Нитака», «Асама». Замыкали строй три транспорта с войсками. Их палубы были усеяны точками голов солдат. Зрелище было впечатляющим.

На следующий день вечером эскадра бросила якорь у острова Ронд, в 44 милях восточнее Порт-Артура. Крейсера адмирала Дева прочесали Желтое море, не заметив ни одного русского вымпела. Транспорты с войсками в сопровождении крейсеров адмирала Уриу направились к Чемульпо. По последним сведениям, в этом корейском порту находились два военных русских корабля. Адмирал Уриу получил приказ их уничтожить.

На мачте «Микасы» взвился сигнал: «Всем командирам миноносцев прибыть на борт флагманского корабля».

Когда все собрались, капитан-лейтенант Синамура, начальник штаба, провел их в адмиральский салон. Того пригласил вошедших сесть вокруг круглого стола и сам сел вместе с ними. На одной стене висела большая карта всего Желтого моря, на противоположной — крупномасштабная карта Порт-Артура, его порта и рейда. Копии этой карты получили командиры первой, второй и третьей миноносных флотилий, командиры четвертой и пятой флотилий получили карты порта Дальний.

— Господа, — обратился Того к офицерам, — вы сегодня ночью в реальных условиях в Порт-Артуре и Дальнем покажете, чему научились за многие месяцы тренировок.

Офицеры, собравшиеся вокруг Того, были молоды. Того проинструктировал их. Он указал места стоянок русских кораблей, уточнив, что эти сведения можно считать верными: они только что были переданы офицером японского Генерального штаба, который действовал в самой крепости. Ни одна деталь не была упущена.

Затем Того в нескольких словах напомнил о необходимых мерах по маскировке при приближении к порту: огни должны быть притушены, топки отрегулированы так, чтобы из труб не сыпались искры, максимальную скорость развить

только в момент атаки. Тактические детали операции были оставлены на усмотрение командиров флотилий. Пунктом сбора после операции был назначен Чемульпо.

— Позвольте мне в заключение вам напомнить, — закончил инструктаж Того, — что атака должна быть проведена с максимальной энергичностью. Это война, и только тот, кто действует решительно, может рассчитывать на успех. Наша задача проста, господа, и я прошу вас только показать себя достойными доверия, которое на вас возложено и за которое я несу ответственность перед его величеством императором.

Того поднялся, и все поднялись вслед за ним. Офицеры подумали, что собрание закончилось. Но в этот момент появился вестовой адмирала с подносом, на котором стояли бокалы с шампанским. Того произнес тост за успех операции и за счастливое возвращение участников. Прощаясь, он пожал руку каждому офицеру.

Было еще светло, дул легкий северо-западный бриз. «Микаса» поднял сигнал: «Вперед в атаку, согласно принятому плану. Желаю успеха». С миноносца, на котором находился командир 1-й флотилии, самый старший по званию, ответил: «Ручаюсь за успех». Одна за другой флотилии исчезли в наступающих сумерках.

Через некоторое время снялась с якоря вся эскадра и взяла курс на Порт-Артур. В 1 ч 30 мин. начальник штаба доложил Того, что далеко впереди замечены отблески света в темном небе, вероятно, отражение прожекторных лучей: миноносцы начали атаку.

В общем плане были намечены три операции: высадка войск в Чемульпо; минные атаки в Порт-Артуре и Дальнем; уничтожение артиллерийским огнем основной эскадры русских кораблей в Порт-Артуре. Третью часть плана представим кратким хронологическим обзором.

Рассвет 9 февраля: приказ всем броненосцам и броненосным крейсерам поднять пары и приготовиться к атаке. Приказ контр-адмиралу Дева выдвинуться вперед с целью оттянуть в зону недосягаемости береговых батарей русских фортов встреченные корабли противника.

9 ч 45 мин. Появились крейсера, возвращавшиеся с задания. Дева доложил по семафору: большая часть русского флота стоит на внешнем рейде; крейсера приблизились к ним на расстояние 7000 метров, русские огонь не открывали.

Похоже, многие вражеские корабли получили повреждения в результате ночной атаки миноносцев. Дева передал: «Я считаю, что ситуация благоприятствует немедленной атаке». Приказ Того: «Строй кильватерный. Пять броненосцев впереди, вслед за ними броненосные крейсера Камимур. Потом легкие крейсера Дева».

11 ч 20 мин. В прямой видимости русский флот на рейде в полном беспорядке. В спешке готовится к выходу в море. Сигнал с «Микасы»: «Атакую главные силы врага». На мачту взлетел боевой флаг.

11 ч 26 мин. Сигнал на мачте «Микасы»: «Победа или поражение зависят от этого первого сражения. Каждому драться со всей силой».

11 ч 55 мин. Смена курса. Эскадра поворачивает на запад, чтобы пройти вдоль Порт-Артура. Почти сразу «Микаса» открывает огонь с дистанции 8500 метров. Наблюдаются попадания на перестраивающихся в боевой порядок русских кораблей и на берегу. Русские корабли и береговые форты открывают ответный огонь. Сражение началось. Русская эскадра — шесть броненосцев, семь крейсеров — выстраивается в кильватерную колонну в восточном направлении. Бой происходит на контркурсах. Дистанция между противниками сокращается до 5000 метров. В «Микасу» падают три снаряда, один из которых разрывается у передней мачты, результат: семь раненых. Сбит флаг на мачте, но скоро заменен. Попадания также в «Фудзи», «Сикисиму», «Хацусе».

12 ч 20 мин. 1-я эскадра (броненосцы) отворачивает на 90 градусов влево, т.е. берет курс на юг. 2-я эскадра (крейсера Камимур) ведет артиллерийскую дуэль с врагом.

12 ч 26 мин. 2-я эскадра, в свою очередь, поворачивает на юг. Противник, воспользовавшись выполнением маневра, усиливает огонь. Попадания в «Асиму», «Якумо», «Ивате». Крейсера Дева обмениваются ударами с противником. Три корабля задеты вражескими снарядами.

12 ч 37 мин. Сигнал Того адмиралу Дева: «Выйти из боя». Японский флот прекращает сражение.

Такой результат, вернее отсутствие результата, вызывает общее разочарование. Никто ничего не понимает. Многим в тот момент показалось, что Того оказался не на высоте поставленной перед ним задачи.

Чтобы внести ясность, дадим очевидное объяснение последнему сигналу Того: японский флот прекратил сражение, потому что русская эскадра не вышла в открытое море. Она осталась под прикрытием крепостных орудий фортов Порт-Артура.

После всего, что предшествовало бою, — концентрация японского флота, атака миноносцев, решительный сигнал: «Победа или поражение зависят от первого сражения...» — это простое объяснение, которое дают нам большинство морских экспертов, нас не удовлетворяет. Остается впечатление, что Того не выполнил свою задачу.

Десятки специалистов рассматривали и анализировали эту первую операцию у Порт-Артура. Из их заключений вышло, что выполнение плана атаки Того не могло привести к успеху, потому что он был слишком медлительным. Положение, доложенное Дева, было действительно очень благоприятным для японской стороны, если бы им воспользовались немедленно. Русские корабли не были готовы к выходу в море, на них еще не подняли пары, Того стрелял бы по неподвижным целям, перекрывавшим друг друга, практически по неспособному отвечать противнику. Оставались форты. Того пришлось бы терпеть огонь только орудий фортов, а не одновременно фортов и флота.

На самом деле форты не стреляли. В 9 часов утра они еще не были готовы! Их орудия не были установлены на место, снаряды не были подвезены. Но это станет известно гораздо позже. Японские агенты, которые добыли столько превосходной информации, не смогли проникнуть на форты. Эта совершенная неподготовленность русских к бою утром 8 марта была главной удачей Того, но он этого не знал и, конечно, не мог подобного вообразить. Нет таких командующих, которые разрабатывали бы свои планы в расчете на военную небрежность противника такого масштаба, — и Того меньше всего подходит для этого. Для Того все русские пушки были готовы открыть огонь, все подходы к порту заминированы. Он считал себя ответственным за порученную ему морскую мощь Японии, иными словами, за само будущее нации. И он решил, что этим сокровищем нельзя было рисковать зря. Если бы Того рискнул, отправившись к Порт-Артуру одновременно с крейсерами Дева, он бы одержал решающую победу. Впрочем, можно

вечно спорить, прав был он или не прав, отказавшись от такого риска.

В действительности получилось следующее: к одиннадцати часам русские форты уже были готовы к стрельбе, а русская эскадра развела пары. Без преувеличения можно сказать, что Того показал себя в тот момент мудрым командующим, не попытавшись искупить ошибку своей медлительности в начале операции другой ошибкой, упрямо оставаясь под гораздо более сильным огнем. Отдавать приказ об отходе, конечно, не очень-то приятно, тем более прошла только семьдесят одна минута после пресловутого сигнала: «Победа или поражение...» Но главнокомандующий должен ставить стратегические или тактические интересы выше собственно-го самолюбия.

Эскадра взяла курс на Чемульпо. Практически мощь императорского флота осталась нетронутой. Потери составили четыре человека убитыми и около шестидесяти ранеными. Уже на обратном пути Того получил по радио доклад от адмирала Уриу о результатах операции 4-й эскадры в Чемульпо: два русских корабля — крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» — были потоплены в соответствии с приказом, без малейших потерь с японской стороны. Детали стали известны после прибытия эскадры в Чемульпо. Застигнутые врасплох появлением превосходящих японских сил, русские моряки героически приняли бой, выйдя им навстречу. После почти часового сражения, в котором «Варяг» получил серьезные повреждения, оба корабля вынуждены были вернуться в порт и были там затоплены. Японские войска беспрепятственно высадились на берег.

К месту встречи подошли и пять миноносных флотилий, накануне ночью совершивших нападение на Порт-Артур. Многие миноносцы были повреждены.

Через некоторое время разведка донесла Того о русских потерях. Два броненосца, «Цесаревич» и «Ретвизан», и крейсер «Паллада» были повреждены во время атаки миноносцев. В артиллерийской дуэли двух эскадр крейсера «Новик», «Аскольд», «Баян» и «Диана» получили более или менее серьезные повреждения. Броненосец «Полтава» столкнулся с «Севастополем», который получил пробоину выше ватерлинии.

В итоге, хотя этот план уничтожения русской Тихоокеанской эскадры удался далеко не в полном объеме, русский

флот был все же ослаблен и некоторое время не мог противостоять японскому флоту в Желтом море. Чемульпо, удобная база на Корейском полуострове, был занят.

12-го Того получил телеграмму с поздравлениями от микадо. Того в ответной телеграмме обещал, что будут приложены все силы, чтобы завоевать Желтое море и, таким образом, выполнить волю императора.

Японская разведка продолжала передавать свои доклады. Нападение на флот в Порт-Артуре вызвало у русских нечто вроде нервного шока. Местное корейское население покидало город. Офицеры и чиновники отправляли свои семьи в Россию. Толпы людей осадили железнодорожный вокзал, поезда брались штурмом. Разрыв телеграфного кабеля между Порт-Артуром и Чифу, лишивший крепость сведений об общем состоянии дел на Дальнем Востоке, произвел не меньший моральный эффект, чем артиллерийская бомбардировка. Наземные части, охранявшие побережье, плохо различавшие силуэты своих и чужих кораблей, почти непрерывно поднимали своими сообщениями тревогу, а то и обстреливали свои корабли, что еще больше усиливало нервозность.

Самая интересная новость и наименее приятная, которую Того узнал в эти дни, пришла из Санкт-Петербурга через Токио: «Получают подтверждение сведения, что значительные морские силы будут собраны в России и посланы для усиления русской эскадры в Порт-Артуре».

Вторая атака миноносцев, поддержанных крейсерами Дева, также оказалась далека от успеха из-за снежной метели. Результат на этот раз был вообще нулевым. Стало ясно, что русские решили сохранить свои корабли под прикрытием фортов. Время начинало работать на них.

Того несколько дней совещался со своим начальником штаба Симамурой. Симamura предложил план: затопить на выходе из порта Порт-Артура, даже только на внешнем рейде, несколько торговых судов, груженных камнями, цементом и другими негорючими материалами.

Если бы операция удалась, Желтое море оказалось бы свободным. Транспорты с войсками могли спокойно передвигаться, не требуя сопровождения военных кораблей. А в это время флот мог заняться чем-нибудь другим. Чем? Это секрет Того. Во всяком случае, приказ был доведен до заин-

тересованных лиц 15 февраля: «Проведение операции назначено на 3 ч 30 мин. в 4-й день после выхода эскадры в море. Все вражеские корабли, которые попытаются помешать этому, должны быть уничтожены. К каждому торговому судну, назначенному для затопления, прикрепляется миноносец, чтобы снять экипаж». Все считали, что экипажи судов обречены и почти не имеют шансов выйти живыми из этой переделки. Поэтому требовались добровольцы.

На эскадре вызвалось в двадцать раз больше желающих, чем было нужно. Были отобраны 77 человек. Того пригласил офицеров на обед и произнес торжественный тост. 22 февраля в 16 часов началась операция.

Солнце садилось. В спокойной воде пять тяжело груженных пароходов медленно разворачивались и выходили в море. Играла музыка корабельных оркестров, экипажи военных кораблей выстроились на палубах, и над бухтой разносилось «ура».

24 февраля Того выслушал рапорт Дева, который наблюдал за ходом операции. Только двум судам удалось затонуть около входа в порт, два других были выброшены на скалы, пятое вернулось невредимым. Попытка закупорить порт провалилась. Через некоторое время стало известно, что экипажи транспортов выполняли свое задание героически под бешеным огнем русских пушек и пулеметов, в ослепляющих лучах прожекторов. Миноносцы бросались в атаку, пытаясь отвлечь внимание русских на себя. Из 77 добровольцев погибли 10. Но военный результат операции мог быть выражен только цифрой ноль.

Лучшим доказательством тому стало сообщение Дева, что он видит три вражеских корабля: два легких крейсера, «Аскольд» и «Новик», и броненосный крейсер «Баян», которым, по-видимому, ничто не помешало выйти в море. Дева, предупредив Того по радио, поспешил к ним навстречу, Того, в свою очередь, направился туда же. Слишком поздно. Русские снова укрылись под защитой фортов.

На максимальной дальности своих орудий — 18 000 метров — японские броненосцы и броненосные крейсера открыли ураганный огонь через Золотую гору по порту, кораблям и городу. Двадцать пять минут не смолкали пушки Того. Но русский флот так и не вышел из Порт-Артура.

Незадолго до конца февраля Того получил от шпионов другую интересную информацию: «В военных флотских кру-



гах Порт-Артура много говорят о скором прибытии адмирала Макарова. На его приезд возлагаются большие надежды».

Макаров для Того был примером.

Оба адмирала были примерно одного возраста, но русский начинал свою морскую карьеру уже взрослым человеком. В Русско-турецкую войну он отличился, проникнув ночью в Батумский порт и потопив торпедами множество турецких кораблей. Макаров придумал кессоны, позволявшие ремонтировать подводные части судов, не заводя их в док, и пластыри для заделывания пробоин в бою. Ему принадлежит идея ледокола. Его перу принадлежали работы по океанографии, морскому делу, артиллерии, кораблестроению, тактике.

С самого начала войны, когда завязалась борьба за Порт-Артур, Тихоокеанской эскадрой командовал неспособный Старк, а Макаров оставался в Кронштадте. Наконец русские власти это поняли, и теперь Макаров направлялся в Порт-Артур.

Новость была официально подтверждена и русскими властями в Порт-Артуре, которые не могли скрыть своей радости. Корреспонденты западных агентств начали склонять в своих сообщениях имена Макарова и Того. В английских и американских газетах появились заголовки вроде следующей: «Сенсационная дуэль: белый адмирал против желтого!»

Того молчал. Он отправил Камимуру с несколькими броненосными крейсерами к Владивостоку, чтобы противодействовать русским крейсерам, которые начали совершать рейды в Корейский пролив. Он также начал патрулировать крейсерами самую узкую часть морского театра военных действий, расположенную между островами Джеймса Холла и оконечностью полуострова Шаньдун.

Макаров прибыл в Порт-Артур 8 марта. Западные корреспонденты отправляли в редакции своих газет репортажи, напоминая спортивные комментарии. Кто из противников нанесет первый удар? Ждать ответа долго не пришлось. 9 марта Того предпринял четвертую атаку на Порт-Артур.

Как обычно, первыми начали миноносцы. Но на этот раз они встретились с противником, не успев даже приблизиться к порту: адмирал Макаров выслал в море патруль из своих миноносцев. Началась жаркая схватка на дистанции 200–300 метров, корабли дрались почти борт к борту. Бой не

принес решающего результата ни одной из сторон. Русская эскадра в море так и не вышла.

На следующий день, 10 марта, произошло еще одно столкновение, с другим исходом. Русский миноносец «Стерегущий» был застигнут в море и атакован 3-й японской миноносной флотилией. Он сражался до конца, пока его машины не были разбиты, а экипаж не погиб. Японцы взяли полуразрушенный корабль на буксир и хотели захватить его в качестве военного трофея. Но два оставшихся в живых русских моряка закрылись в машинном отделении. Увидев, что их корабль попал в плен, они открыли кингстоны, жертвуя своей жизнью. Миноносец затонул.

Развернувшуюся в море драму видели из Порт-Артура. Чтобы спасти «Стерегущий» или отомстить за него, в море вышел сначала крейсер «Новик», а чуть погодя и «Аскольд». Андреевский крест с голубой лентой, флаг Макарова, развевался на мачте «Новика». Макаров перешел на корабль, который был первым готов выйти в море.

Но боя не вышло. «Новик» и «Аскольд», преследуя японские миноносцы, вошли в зону огня основных сил эскадры Того. Чтобы не жертвовать напрасно двумя крейсерами, надо было разворачиваться и уходить обратно. Макаров так и поспешил.

Однако его выход произвел впечатление, и не только на русскую эскадру. Японцы находили, что он вел себя по-самурайски.

Едва Макаров под возгласы «ура» и аплодисменты вошел в порт, как шум приветствий заглушили разрывы японских снарядов. Японские корабли стреляли через полуостров Ляотешань. Было время отлива. Русские корабли, запертые, как в садке, не могли выйти в море. Батарей фортов из-за большой дистанции или закрытые горами не могли отвечать на огонь.

Того и об этом подумал, он предусмотрел эти обстоятельства. Каждый день он организовывал и улучшал этот способ ведения боевых действий, к которым он был, в некотором смысле, вынужден прибегнуть. Ему надо было проводить перегруппировки эскадр, отслеживать повреждения на кораблях, отправлять аварийные корабли в ремонт на заводы, следить за наличием боеприпасов и других видов довольствия, в общем, вести всю интендантскую работу, одно-

временно поддерживая высокий моральный и боевой дух и экономя силы. Императорскому флоту не нужен был Макаров, который бы возвращал ему активность и уверенность. Ему нужен был человек, который должен был его держать в готовности все двадцать четыре часа в сутки и в момент, когда Макаров попытается — а что он попытается, было очевидно! — вырваться из Порт-Артура, смог принять правильное решение. Того как раз и был именно таким человеком.

На суше продолжалась зимняя кампания. Нельзя сказать, что русские были плохими солдатами. Обороняясь, они показывали себя с самой лучшей стороны. Но если русские войска в окопах смогли отбить все прямые атаки противника, то они оказались очень маломаневренными и вынуждены были отступать всякий раз, как японцы выполняли обходные маневры. Эта неспособность вести маневренную войну была следствием в основном чрезмерной привязанности русского штаба к железной дороге. И не стратегия здесь причиной, а соображения комфорта. В начале войны адмирал Алексеев, русский наместник царя на Дальнем Востоке и главнокомандующий морскими и сухопутными силами, имел в своем распоряжении специальный поезд, в котором были и вагон-салон, и вагон-ресторан, и спальный вагон. Кроме того, в его штабе была целая толпа штабных офицеров. Когда этот «спецпоезд» перемещался, перед ним шел еще один: губернатор опасался мин, нападения и диверсий. Адмирал Алексеев к тому же ненавидел путешествовать по ночам, а вставал он очень поздно, поэтому всю ночь и большую часть утра его поезд стоял на какой-нибудь станции или на вокзале. Он также не любил, когда его сон тревожили свистки и гыхтенье паровозов. И, как только он ложился спать, в округе прекращалось всякое движение поездов.

Когда на место Алексеева был назначен генерал Куропаткин, он первым делом изъявил желание иметь в своем распоряжении специальный поезд. Его начальник штаба захотел иметь свой. Их примеру последовали командиры армейских корпусов. А так как каждый генерал старался как можно реже покидать это комфортабельное обиталище, они делали все, чтобы операции их войск проходили вдоль железных дорог. Отсюда очевидная стратегическая и тактическая инертность русской армии в Маньчжурии.

На море Того оставался на чеку и продолжал бомбардировать Порт-Артур с максимальной дистанции через сопки полуострова. Один из крейсеров, подойдя к порту, корректировал огонь. Но адмирал Макаров разгадал этот маневр. Он установил на вершине сопки наблюдательный пост и стал отвечать огнем корабельной артиллерии по японским броненосцам.

22 марта броненосцы «Петропавловск», «Севастополь», «Победа» и «Пересвет» вышли из порта. Того сразу же послал им навстречу крейсера Дева, пытаясь выманить их в открытое море. Напрасно. Четыре русских корабля оставались около берега, под защитой фортов. Но на следующий день Того стало известно, что адмирал Макаров воспользовался этим коротким выходом в море для тренировки эскадры. Шпионы также донесли, что механизмы пушек на русских броненосцах прошли модернизацию и дальность стрельбы их увеличилась. Последнее было важным фактом. Он означал, что Макаров серьезно готовился к очной встрече в море и артиллерийской дуэли. Когда? Этого узнать не удалось. Того решил не ждать, удовлетворяясь бомбардировками издали Порт-Артура, а предпринять еще одну попытку запереть вход в порт.

Добровольцев нашлось не меньше, чем в первый раз. В том числе все, кто вернулся живым после первой попытки. Того выбрал из них только офицеров, их опыт мог пригодиться. Он отказался подвергать матросов второй раз той же смертельной опасности. Эта атака была седьмой операцией против Порт-Артура. Она также провалилась. Несмотря на беспримерный героизм экипажей пароходов и миноносцев, несмотря на их решимость пожертвовать собой, сравнимую с камикадзе Второй мировой войны, вход в Порт-Артур остался свободным.

На следующий день Того отправил в Генеральный штаб длинную телеграмму. Те, кто не смог прочитать ее, подумали, что это подробный отчет и что Того впредь откажется от попыток повторять эту операцию. Но его начальник штаба Симamura и офицеры-шифровальщики знали, что Того, доложив о результатах, просил направить в его распоряжение еще большее число судов, предназначенных для затопления перед входом в порт. «Пока готовится новая попытка, — писал он, — прошу откомандировать в мое распоряжение капи-

тана второго ранга Ода». Капитан второго ранга Ода был лучшим специалистом японского флота по минному делу.

Как только прибыл Ода, Того закрылся с ним и Симамурой в своей каюте. Начальник штаба развернул на столе карту.

— Вот, — сказал Того, — довольно точная схема расположения фарватеров перед Порт-Артуром. Они были отмечены во время выходов русских кораблей. Надо их забросать минами. После операции мы попытаемся выманить русскую эскадру в море. Вы видите какие-нибудь трудности?

— Никаких, адмирал, — ответил Ода.

Постановка мин началась поздним вечером 12 апреля. Ночь была темная, шел дождь со снегом. С парохода «Кориу Мару» под руководством капитана Ода сбрасывались в воду мины. Плохая видимость одновременно благоприятствовала операции, скрывая японцев от наблюдателей, но и мешала определить точное положение судна. К счастью, силуэты сопровождавших минный заградитель миноносцев были замечены с берега, и русские зажгли прожектора. Их лучи не смогли пробить густое покрывало непогоды, но светящиеся пятна помогли сориентироваться. 13 апреля в 6 ч 25 мин. на стол Того легла радиограмма от Ода: «Приказ выполнен в соответствии с планом».

13 апреля, 6 ч 30 мин. Через пять минут после получения телеграммы от Ода Того выходит в море. Один из японских офицеров записал в тот день в личном дневнике: «Не знаю почему, но у меня такое чувство, что на этот раз что-то должно произойти».

Основные силы эскадры усилились двумя броненосными крейсерами, пришедшими недавно из Европы. Они получили названия старых кораблей «Нисин» и «Кассуга». Именно на старине «Кассуге» Того с триумфом вернулся с гражданской войны в Хакодате. Прошло уже тридцать пять лет. Только тридцать пять лет. Вчерашний средневековый воин завтра, возможно, померится силами с одним из лучших адмиралов мира.

8 ч 45 мин. телеграмма от Дева: «Основные силы врага вышли в море и вступили с нами в бой». Наконец-то.

Но нет. Перед очевидным превосходством японцев — шесть броненосцев, четыре броненосных крейсера и четыре крейсера против двух русских броненосцев и четырех крей-

серов — Макаров еще раз отступил под прикрытие орудий фортов. Того его не преследовал.

Он не стал этого делать еще и потому, что помнил о проведенной накануне операции по минированию проходов. С биноклем у глаз он наблюдал за эволюциями русской эскадры. Флаг Макарова был поднят на мачте «Петропавловска», который возглавлял колонну кораблей. Русская эскадра возвращалась в порт. Но нет, вот она отклонилась на восток. Макаров решил еще раз использовать выход в море — раз попытка атаковать крейсера Дева не удалась — для отработки действий кораблей в строю. На глазах противника. Почему бы и нет? Если он продержится до подхода Балтийской эскадры, русский флот будет спасен.

Но что это за облако черного дыма поднялось над «Петропавловском»?

9 ч 43 мин. Сквозь стекла бинокля Того, застывший на месте, наблюдал за одним из самых сенсационных событий войны. Дым стусился, он изменил цвет, становится желтым, затем ржавеет, и, наконец, воздух доносит глухой удар первого взрыва, затем еще один глухой удар. На корме броненосца блеснула огненная молния. Еще столб дыма. Затем все. Через две минуты «Петропавловск» исчез с поверхности моря.

На всех японских кораблях, после секундного замешательства, раздались радостные крики. Того не произнес ни слова. Он молча прошел в рубку и прочитал запись, только что сделанную начальником штаба в вахтенном журнале:

«9 ч 43 мин. «Петропавловск» подорвался на mine и затонул».

Через несколько дней стало известно, что лучший русский адмирал погиб при взрыве броненосца. Дуэль Макаров — Того закончилась.

Но «Петропавловск» не стал единственной жертвой японских мин. Через полчаса после того, как над ним сомкнулись морские волны, броненосец «Победа» наскочил на одну из них и получил серьезные повреждения. Русская эскадра поспешно и в полном беспорядке вернулась в порт. Казалось, она теперь не в состоянии выйти даже на внешний рейд.

В это время Того получил сообщение о ходе наземных операций: 1-я японская армия форсировала Ялуцзян, вошла в Маньчжурию и там ожидала подкрепления со стороны 2-й

армии, которая должна была высадиться на восточном побережье Ляодунского полуострова. Операция должна была начаться 1 мая. Адмирал Того должен был поддержать ее действиями флота. В первую очередь необходимо было подумать о противодействии возможным вылазкам русских крейсеров из Владивостока на японские морские коммуникации. Без особого энтузиазма, но и не колеблясь Того выделил часть сил, чтобы оградить себя от любых сюрпризов с этой стороны. Эскадра из броненосных крейсеров, крейсеров и две флотилии миноносцев были выделены в распоряжение Камимурэ. Господство в Желтом море должно было обеспечиваться остальными силами флота. Кроме того, была организована новая передовая база флота на островах Эллио. Для этого были проведены дноуглубительные работы, выставлены минные заграждения, построены причалы. Того знал имя человека, способного выполнить их в полном объеме и в кратчайшие сроки. «Прошу руководство по обустройству базы флота на островах Эллио поручить контр-адмиралу Миура Ко», – писал он в рапорте Генеральному штабу. «Согласны», – был ответ. «Прошу подготовить суда для новой попытки закупорить вход в Порт-Артур». Принято без споров. Это и есть командующий. По скорости принятия его предложений Генеральным штабом Того мог судить о своем личном престиже, а также о своей части ответственности. Япония верила в него безоговорочно.

30 апреля пришла еще одна новость, которую можно было ждать, которую, во всяком случае Того, ждали, но однако, превратив угрозу из предположения в факт, она по-новому осветила будущее: русский Балтийский флот был официально переименован во 2-ю Тихоокеанскую эскадру.

2 мая была предпринята третья попытка запереть ворота Порт-Артура. Она была самой массивной и, пожалуй, самой решительной и настойчивой. Двенадцать транспортов приняли в ней участие, и двенадцать были потеряны. Внезапный шквал южного ветра, вздыбив штормом море, превратил операцию в безнадежное предприятие. Спасательные шлюпки переворачивались, к убитым добавлялись утонувшие. На этот раз почти все добровольцы погибли.

Но на следующий день Того отправил в Генеральный штаб следующую телеграмму: «Выход из порта окончательно закрыт для крейсеров и крупнотоннажных кораблей». И правда,

когда японские крейсера вплотную подошли к Порт-Артуру, ни один русский корабль не вышел им навстречу. Упорство и мужество, доведенные до самопожертвования, были, кажется, вознаграждены. Это так, но совсем не в той мере, как считал Того. На самом деле ни одному из пароходов не удалось затонуть в лучшей позиции, чем самым удачливым из предыдущих. А произошло то, о чем японцы еще не знали.

Адмирал Алексеев поручил временно исполнять обязанности командующего эскадрой начальнику своего штаба контр-адмиралу Витгефту, предписав ему, «чтобы не ослабить флот, не предпринимать никаких активных действий». Того думал, и доложил об этом наверх, что русская Порт-Артурская эскадра стала наконец пленницей, и – но по другим причинам, чем те, о которых он думал, – так и было. Героизм японских добровольцев и всех японских моряков не остался бесполезным. Ничто при длительном применении не остается без результата.

Но японские боги, по-видимому, нашли в начале мая 1904 года, что такой человек, как Того, заслуживает чести встретить на своем пути максимальное число препятствий.

12 мая во время траления минных полей подорвался миноносец номер 48. Его командир и пятеро матросов погибли, остальные члены экипажа ранены. 13 мая авизо «Миако» от столкновения с миной взорвался и затонул. Вечером 14 мая в густом тумане эскадра Дева возвращалась из района Порт-Артура в новую базу на островах Эллио. Крейсер «Кассуга» врезался в «Йосино». «Йосино» набрал воды, перевернулся и затонул. После него на воде осталась одна-единственная спасательная шлюпка, в ней находились несколько моряков плюс портрет императора, который они успели спасти. Погибли 32 офицера и 287 матросов. «Кассуга», также получивший серьезные повреждения, вынужден был месяц провести в Японии на ремонте. Утром 15 мая адмирал Нассиба отправился к Порт-Артуру с отрядом из трех броненосцев: «Хацудзе», «Ясима», «Сикисима», крейсера «Кассаги» и авизо «Тацута». В 10 ч 30 мин. «Хацудзе» налетел на мину, а через несколько минут настала очередь и «Ясимы». Оба броненосца затонули, первый в 12 ч 33 мин., столкнувшись со второй миной, второй около шести часов вечера, когда его уже буксировали на базу. В итоге 492 погибших. Адмирал Нассиба, спасшийся с «Хацудзе», перешел на борт «Тацуты». В тот же

вечер в густом тумане авизо выскочил на берег пустынного островка. На следующий день поздним вечером затонул авизо «Осима», протараненный своим собратом. В 22 ч 22 мин. того же дня контрминоносец «Акацуки» подорвался на mine перед Порт-Артуром.

Восемь кораблей за шесть дней. В один день и без всякого боя японский флот потерял треть своих броненосцев.

Британские военные корреспонденты, находившиеся на борту броненосца «Микаса», внимательно наблюдали, с профессиональным любопытством и тайным сочувствием, за человеком, в руки которого Япония вложила такую мощь и возлагала столько надежд и которому предстояло отчитаться о таком замечательном разгроме. Того остался верен себе. Он упоминал о японских потерях только в приказах, предназначенных как можно быстрее их компенсировать. Возможно, именно в эти злосчастные дни он заслужил наибольшее восхищение всех окружающих его.

6 июня вице-адмирал Того узнал, что ему присвоено звание адмирала, высшее звание императорского флота. Сигнальщики «Микасы» подняли на мачте броненосца новый флаг, солнце с лучами на белом фоне и без всяких полос.

В тот же день, 6 марта, генерал Ноги высадился со своей 3-й армией на полуострове Квантун. Эта армия должна была осадить Порт-Артур. Крепость, так хорошо природой подготовленная к обороне, не могла быть взята только силами флота с моря. Надежда на то, что флот разобьет русскую эскадру в морском бою, не оправдалась. Теперь адмирал Того и генерал Ноги должны были, взаимодействуя и координируя свои усилия, создать тиски, которые раздавят Порт-Артур. Командующие встретились и разработали общий план действий.

23 июня в 4 ч 30 мин. утра японский миноносец, патрулировавший перед Порт-Артуром, просигналил Дева, который крейсировал чуть дальше в море: «Движение вражеских кораблей в порту». Дева в тот же момент отправил первую радиogramму Того, затем в 8 ч 30 мин. – вторую: «Эскадра противника выходит в море». Действительно, русская эскадра снималась с якоря. Того уже точно знал длительность этой операции в русском исполнении и, следовательно, то время, которое было в его распоряжении. Его радиопередатчики уже рассылали приказы, назначая общий сбор.

Около 11 часов русская эскадра под командованием Витгефта появилась в воротах порта. Корабли продвигались, или, скорее, ползли с невероятной медлительностью за вереницей тральщиков, проверявших фарватер на предмет наличия мин.

В 15 часов первые выстрелы указали Того, в каком направлении ему искать врага. Две японские миноносные флотилии атаковали русские тральщики, а те, в свою очередь, отвечали им огнем. Через три часа Того видел уже русскую эскадру в свой бинокль.

Впереди шел броненосец «Цесаревич» под флагом контр-адмирала Витгефта. За ним следовали броненосцы «Ретвизан», «Победа», «Пересвет», «Севастополь», «Полтава», броненосный крейсер «Баян», крейсера «Диана», «Паллада», «Аскольд». Немного правее вне строя шел «Новик» с семью контрминоносцами. С первого взгляда Того определил, что, во-первых, вход в порт совершенно не был закупорен и, во-вторых, даже получившие самые серьезные повреждения русские корабли были отремонтированы! Все были здесь. За исключением «Петропавловска». Тяжелая зимняя кампания: патрулирование под дождем и снегом, ночные наскоки миноносцев и жертвы пароходов, педантичные и дорогостоящие бомбардировки – не говоря уже о кораблях и моряках, проглоченных Желтым морем, – все, оказалось, стоило одного «Петропавловска». Это была дорогая цена.

Но не время переживать и сожалеть о прошедшем. В золотом свете начинающегося заката линия русских кораблей не спеша двигалась на юг. «Цесаревич» был уже хорошо виден впереди по правому борту, и дистанция постоянно уменьшалась.

Японский флот был ослаблен как потерями, так и отсутствием кораблей Камимурь. Против шести русских броненосцев Того мог выставить четыре, и у Японии броненосцев больше не было. Из восьми броненосных крейсеров присутствовали только три: «Асама», «Нисин», «Кассуга». Восемь легких крейсеров, ветеран флота авизо «Аяма», шесть флотилий контрминоносцев и миноносцев и, наконец, бывший китайский «Чэн Юань», вошедший в состав японского флота после взятия Вэйхайвэя. Вечер приближался, но дело было 23 июня, день был длинным, и время полнолуния. Практи-

чески ночи не было. И русская эскадра была наконец вне защиты своих фортов, вне минных полей.

Того знал, что ему предстоит через некоторое время встретиться и с Балтийским флотом русских, теперь 2-й Тихоокеанской эскадрой. Надо ли было рисковать, вступая в бой без крейсеров Камимуры? Того не колебался ни секунды. Приказы были уже отданы.

Русская эскадра шла курсом на юго-запад. Того повернул вправо, чтобы «замкнуть Т» и таким образом начать сражение в лучшем положении. Пушки были задраны вверх, готовые открыть огонь с максимальной дистанции. В абсолютной тишине, царившей на мостике «Микасы», слышны были только голоса дальномерщиков, отсчитывавших дистанцию: «15 000 метров... 14 500... 14 000 метров...» Того приказывает увеличить скорость. Через несколько секунд бой должен был начаться.

«Цесаревич» повернул вправо. На мостике «Микасы» несколько секунд никто ничего не понимал. Что означает этот маневр? Недоумение длилось недолго. Все русские корабли, вслед за своим флагманом, развернулись и направились на север, к Порт-Артуру. Витгефт отказался от сражения. В который раз Того оказался обманутым в своих ожиданиях.

А в это время войска генерала Ноги штурмовали наземные укрепления города. Русские солдаты показывали свою обычную стойкость в обороне. Однако они были выбиты с внешних позиций и отошли на вторую линию обороны.

10 августа в 6 ч 35 мин. утра Симамура вошел в кабинет Того — адмирал уже работал — с телеграммой в руках.

— Еще раз, — просто сказал начальник штаба.

Крейсер «Фусо», ретранслируя сообщение с миноносцев, патрулировавших перед Порт-Артуром, передал: «Эскадра противника выходит в море».

Того не спрашивал себя больше, выходит ли в море Витгефт сражаться или в очередной раз поманеврировать под прикрытием фортов и минных полей. Выход в море русской эскадры — концентрация японского флота, ответ должен быть автоматическим. Симамура уже знал, что делать, одного взгляда Того было достаточно, чтобы механизм завертелся.

Ни Того, ни Симамура не могли знать в тот момент, что за три дня до этого адмирал Витгефт получил от адмирала Алексеева категорические инструкции: по приказу царя Порт-

артурская эскадра должна прорваться во Владивосток, по возможности без боя.

А пока Того объявил своей эскадре общий сбор.

Было около 12 ч 30 мин., когда Того — еще раз — увидел эскадру Витгефта в свой бинокль: шесть броненосцев плюс три крейсера в кильватерной колонне и «Новик» в стороне от строя. Небо было ясным, легкий бриз дул над морем. Того приказал поднять боевой флаг и приготовиться к бою.

Русская эскадра направлялась на юго-запад с очень небольшой скоростью. Идентичность ситуации с той, что была 23 июня, была поразительной. Как и 23 июня, Камимура отсутствовал, и намечающееся сражение должно было пройти без него. Боевой строй Того, кроме «Микасы», составляли три броненосца: «Асахи», «Фудзи» и «Сикисима», и новые броненосные крейсера «Кассуга» и «Нисин». С юга к этой группе приближались на полной скорости легкие крейсера адмирала Дева во главе с еще одним броненосным крейсером, «Якумо». С севера к эскадре спешил присоединиться другой ветеран, экс-китайский «Чэн Юан».

Первым делом надо было освободить противнику дорогу, не забегать вперед, а отрезать ему пути отступления, чтобы сражение не закончилось, не начавшись, как 23 июня. Для этого Того скомандовал поворот «все вдруг» на 90 градусов, чтобы немного отойти в сторону.

Русская эскадра повернула налево. Почему? Не для того ли, чтобы опять вернуться в Порт-Артур? Новый приказ Того: «Поворот «все вдруг» на 90 градусов влево». Фронтальный строй снова становится кильватерным, «Микаса» замыкающий. 13 ч 15 мин., «Микаса» открывает огонь, подхваченный всеми кораблями эскадры. Противник отвечает. Море вспенивается фонтанами. Курс отклоняется к северо-востоку.

Враг маневрирует. Вот он поворачивает направо, вероятно для того, чтобы пройти сзади японского флота. Почти сразу же на мачте «Микасы» появляется третий сигнал: «Повернуть «все вдруг» на 180 градусов». Японская эскадра перестроилась в линию фронта, затем опять в кильватерную колонну, с «Микасой» во главе. Скорость увеличена до 17 узлов. Цель этой карусели очевидна: Того хотел сохранить положение, перпендикулярное вражеской колонне, — «замкнуть Т» — и отрезать Витгефту пути к отступлению. Время

13 ч 30 мин. Двенадцатидюймовый снаряд попадает в «Микасу», сбивает мачту, убивает 12 человек. Сражение продолжается.

Витгефт меняет курс. Он сворачивает влево. Его намерения понятны: не оставаться в невыгодной позиции — не оказаться в положении вертикальной составляющей «Т», которую противник пытается «замкнуть», — и попытаться самому пройти сзади японской боевой линии. Надо было снова реагировать на его маневр.

Того решает: «Надо развернуться». Но, если он снова делает поворот «все вдруг», чтобы не допустить увеличения дистанции, «Микаса» вновь окажется в хвосте колонны. А в эпоху артиллерийских дуэлей между броненосцами адмиралы не любили этот строй обратной кильватерной колонны, в которой флагман шел замыкающим. Место адмирала не в хвосте. Поэтому Того, вместо того чтобы поменять курс поворотом «все вдруг», приказывает повернуть последовательно. Это означает, что головной корабль выполняет заданный поворот, а следующие за ним повторяют его маневр, оставаясь в его кильватерной струе. Как гигантская змея, японская эскадра отклоняется на запад, затем на север, затем возвращается на восток. Вся эволюция занимает много времени. Когда маневр заканчивается, курсы враждебных эскадр снова параллельны и направлены на восток. Но с первого взгляда Того понимает, чего стоил ему этот маневр. Витгефт опасно ушел вперед. Он, не имея перед собой противника, устремился к выходу из Корейского пролива. Время 15 ч 30 мин.

Если Витгефту удастся вырваться, если он успеет проскочить Корейский пролив, отряду Камимуря придет конец. Его броненосные крейсера могли бы противостоять с надеждой на успех одному-двум русским броненосцам, но не шести. А потеряв крейсера Камимуря, невозможно будет достойно встретить 2-ю Тихоокеанскую эскадру.

Пропустить Витгефта во Владивосток — значит снова начинать блокаду, но теперь вдали от японских баз, вдали от уже высадившихся на берег войск, значит иметь перед собой эскадру Витгефта, усиленную кораблями, пришедшими из Европы. Если Витгефт убежит, то, вероятно, война будет проиграна.

Так мог говорить себе Того, стоя с невозмутимым видом на мостике броненосца с биноклем у глаз. В этот момент

судьба японской империи не зависела больше от Того. На мачте «Микасы» трепетал последний сигнал командующего: «Адмирал всем. Дать самую большую скорость». Судьба империи теперь в руках маленьких желтых человечков, которые бросали лопатами уголь в огнедышащие ненасытные пасти топок. Кочегарка на военном корабле того времени была адом и на средней скорости, а Того требовал выжать максимум возможного.

К счастью для японской империи, русские кочегары стояли у топок кораблей, реальная скорость которых никогда и близко не приближалась к проектной. Четырнадцать узлов — и «хоть разбейся». Японская эскадра развивала семнадцать. Отставание мало-помалу сокращалось. Но не только винты машин вращаются, Земля вращается тоже. Если Витгефт сохранил хотя бы часть дистанционного преимущества до наступления темноты, он спасен. Судьба Того сражалась одновременно с Витгефтом и солнцем.

Из всех труб валил плотный черный дым. Русские крейсера укрылись за линией своих броненосцев, Того так же поступил со своими. Бесполезно пытаться атаковать крейсерами, выполнять какие-то маневры, нельзя было терять ни секунды.

Того доставал Витгефта. Медленно, но доставал. И Витгефт скоро понял, что ускользнуть без боя не удастся. Единственным шансом для него оставалось задержать преследующего противника, нанеся ему повреждения. Поэтому в 17 ч 30 мин. он отдает приказ открыть огонь. Первым кораблем, который оказался готовым к стрельбе, была «Полтава».

Морские историки очень внимательно изучили это сражение по двум причинам. Во-первых, для обеих сторон ситуация была драматичной, ее исход мог оказаться решающим. Во-вторых, и главное, этот бой был самой яростной морской артиллерийской дуэлью из всех наблюдаемых до этого. Свидетели вспоминали, что вибрация машин чувствовалась даже на верхних палубах броненосцев; она чувствовалась сквозь почти непрерывный грохот залпов.

18 часов. Бой продолжается. Того командует под огнем, под которым до него не был ни один генерал. Он забрызган кровью — несколько офицеров и матросов были убиты в двух шагах от него, но внешне спокоен и невозмутим. Окружающие умоляли его уйти в боевую рубку под защиту бро-

ни и оттуда руководить сражением, но он отказался, сказав, что ему с мостика лучше виден ход боя.

Строй противника выдерживает японский огонь и отвечает своим. С расстояния не видно, чтобы какой-нибудь из русских кораблей был уже серьезно поврежден.

На японской эскадре серия аварий и поломок напомнила тем, кто пытался это забыть, что бой на максимальной скорости и с большой интенсивностью стрельбы является для самых лучших механизмов ужасным испытанием. Пять из шестнадцати 305-мм орудий вышло из строя, некоторые из-за попадания снарядов противника, другие по причине аварийного отказа. К счастью, японский человеческий материал сопротивлялся великолепно. Кочегары без усталости поддерживали максимальное давление в котлах, все способные стрелять орудия стреляли с максимальной скоростью.

В 18 ч 20 мин. замечено попадание в русский флагманский корабль, но ничего не изменилось. Правда, японская эскадра, включая флагманский броненосец Того, так серьезно задетый, наверное, казалась такой же свежей, как и в начале сражения.

Время 18 ч 30 мин., и ничто не позволяло предположить, что побег Витгефта к проливам мог быть остановлен до наступления ночи. Один маневр. Стоило предпочесть один маневр другому — и сражение проиграно.

18 ч 37 мин. «Цесаревич» после очередного попадания вдруг накренился и покатился по широкой дуге влево. «Ретвизан» и «Победа» последовали было за ним, потом, после короткого замешательства, вернулись на прежний курс. «Пересвет» застопорил ход. Русская эскадра сбилась в кучу. Сражение было выиграно.

Двух удачно положенных снарядов оказалось достаточно, чтобы изменить ход, может быть, самого решающего сражения Русско-японской войны.

На первый взгляд — улыбка фортуны. С самого начала войны Того не везло. В некоторые моменты неудачи отбрасывали его далеко от победы. Но, учитывая упорство Того, по закону вероятности Того должен был рано или поздно добиться цели.

Того повезло в том, что адмирал Витгефт находился точно на месте падения снаряда. После взрыва от адмирала остался только окровавленный обрубок ноги. Начальник штаба

и другие офицеры были ранены. Оставшийся в живых штурман несколько минут удерживал броненосец на курсе, пока второй снаряд — в 18 ч 37 мин. — не разорвался в боевой рубке. Все находившиеся там были убиты, ранены или задохнулись от газа. Рулевое управление и все приборы управления стрельбой были выведены из строя. «Цесаревич» вывалился из строя, и русская эскадра несколько минут была так же беспомощна, как обезглавленная утка. Несколько долгих минут прошло, пока второй помощник капитана, который находился в центральном посту, не понял, что произошло. Он поднял сигнал: «Адмирал передает командование контр-адмиралу князю Ухтомскому». Ухтомский хотел передать другим кораблям сигнал: «Следуй за мной», но обе мачты у него были сбиты, а вывешенные на поручнях мостика сигнальные флаги почти не были видны. Замешательство продолжалось. Наконец Ухтомскому удалось сообщить эскадре о гибели Витгефта. Японские броненосцы продолжали приближаться по широкой дуге, охватывая голову эскадры и отрезая ей путь вперед на восток, их огонь не ослабевал, и он отдал эскадре приказ возвращаться в Порт-Артур.

Наступали сумерки. Того своими крейсерами и броненосцами зажал противника в клещи, как это сделал когда-то адмирал Ито с китайскими кораблями. Но, как и в том случае, разбитому, но не уничтоженному противнику удалось добраться до своей базы под покровом ночи.

«Адмирал Того не стал преследовать врага и позволила русским кораблям уйти. Луч славы блеснул над полем битвы. Он его не заметил», — писал один из историков. Эти споры о стратегии интересуют нас постольку, поскольку позволяют нам представить ход мыслей Того. Сам Того никогда не комментировал это сражение. До самой своей смерти он отвечал на вопросы типа: «Почему вы сделали то-то или не сделали того-то?» лишь вежливой улыбкой. Только анализируя поведение Того, рассматривая последовательность принимаемых им решений, изучая отдаваемые приказы и записи в вахтенном журнале, мы можем догадаться о вероятных мотивах его действий. Того действительно мог броситься на обезглавленную, деморализованную русскую эскадру и нанести ей решающий удар. Его превосходство в тот момент было подавляющим, а риск минимальным. Почему он не рискнул?



Его решение вечера 10 августа 1904 года комментаторы взвешивали на одних весах с решениями самых знаменитых западных флотоводцев. Но не надо забывать, что еще не прошло и сорока лет с того момента, как западные флоты пришли наказать японцев, наказать, как белые рабовладельцы наказывают провинившегося негра. Не прошло и сорока лет, как Того сбросил свои средневековые доспехи. Императорскому флоту еще не исполнилось и тридцати лет. Кроме того, на плечах его лежала значительная часть ответственности за судьбу Японии, а сражался он с третьей по силе морской западной державой. Не только против части ее флота в виде кораблей Порт-артурской эскадры, но против всего русского флота: крейсеров Владивостока, о которых надо было помнить, против Балтийской эскадры, для встречи с которой надо было сохранить достаточно сил, материальных и людских. Того не хотел ничем рисковать без крайней необходимости.

Кажется, я чуть ли не жалею этого японского адмирала, что, по крайней мере, выглядит смешно. Не в этом моя задача. Если не касаться психологии, которая почти не принимается в расчет историками, достаточно сказать следующее.

Да, вечером 10 августа Того мог и должен был стремительно напасть и добить русскую Порт-артурскую эскадру.

Но поступать таким образом — подумаем об этом: действовать с огромными средствами современного флота — еще не присуще его терпеливому гению. Того еще не созрел для внезапных нападений или, скорее, еще не был достаточно силен для этого. Он кружил вокруг своей жертвы, обстреливая ее с дистанции, а ночью он еще раз спустил на нее свору своих миноносцев.

После гибели Витгефта «Цесаревич» доплелся до Шаньдунского полуострова, где был интернирован немцами. Крейсер «Аскольд» и один из миноносцев были интернированы в Шанхае, «Диана» в Сайгоне. «Новик», наскоро заправившись углем и совершив впечатляющий рейд вокруг Японских островов, после жестокого боя погибнет у острова Сахалин.

«Хотя большая часть вражеского флота смогла вернуться в порт, — писал Того микадо в ответ на поздравительную телеграмму флоту, — мы разработали другой план и готовы

приступить к его выполнению, чтобы победно закончить эту войну». Важно выиграть войну, а не сражение. Некоторые упреки, сделанные гению Того, происходят от желания видеть его еще более блестящим. Мне кажется, что можно только приветствовать это отсутствие суетливости. Что касается пресловутого «луча славы», блеск которого вроде бы остался не замеченным Того, так это непревзойденная глупость.

Камимура после четырех месяцев различных операций с переменным успехом против русских крейсеров Владивостока одержал решающую победу в сражении 14 августа у мыса Уруссан. Его эскадра наконец освободилась для дальнейших действий у Порт-Артура.

В Порт-Артуре наземные японские батареи начали обстреливать акваторию порта. Русские корабли вынуждены были скучиться у западного берега, спасаясь от снарядов, как прохожий прячется от дождя, прижавшись к стене здания. 16 августа в крепость прибыл парламентар от генерала Ноги и передал коменданту «предложения о сдаче на почетных условиях». Под документом стояли две подписи: Ноги и Того. «Наша армия, — говорилось в послании, — почти закончила подготовку к генеральному штурму, который намечен на ближайшие дни. Если штурм начнется, участь крепости будет предрешена...». Чтобы избежать лишнего кровопролития, тандем Ноги-Того предлагал эвакуировать мирное население, а войскам сдать на почетных условиях. Предложение было отвергнуто. Штурм начался 19 августа.

В следующие дни Ноги и Того пришлось признать, что в их ультиматуме содержалась, по крайней мере, одна неосторожная фраза: «Если штурм начнется, участь крепости будет предрешена...».

Генеральный штурм продолжался четыре дня, с привлечением всех сил и с яростной энергией. К вечеру четвертого дня японцам удалось овладеть тремя небольшими фортами, и не больше. Русские продемонстрировали в который раз исключительную стойкость в обороне. В эти дни они потеряли 4000 человек убитыми, японцы — 15 000. Ноги 24 августа писал Того: «Мы только что убедились, что даже беспримерное мужество и отвага не могут одни победить врага, который защищает до последнего человека хорошо вооруженные и укрепленные позиции. Опираясь на захваченные

нами на этом этапе форты, мы будем продвигаться дальше, занимая один за другим остальные».

Один за другим. Того не нашел бы более обнадеживающего выражения. Его кораблям, пережившим сражение 10 августа, требовалась полная ревизия, и не на временной базе, а на заводах в Японии. Предстояло встречать 2-ю Тихоокеанскую эскадру русских. Ноги это прекрасно знал. Он бы хотел, конечно, взять Порт-Артур одним ударом и освободить Того от этой заботы. Но Порт-Артур оказался упрямым.

От агентов в России поступили сведения о скором отплытии 2-й Тихоокеанской эскадры. Больше сорока кораблей должны были покинуть Либаву. Подготовка к походу велась в ускоренном темпе.

Более сорока кораблей. Глядя на список необходимых ремонтных работ, составленный по рапортам командиров кораблей, Того задумался. Посылать корабли в Японию по очереди – ему не нравилось такое решение. Он бы хотел сам отвести флот на базу, лично присматривать за ходом работ. Но для этого надо было, чтобы в Порт-Артуре не осталось русских кораблей. Но Порт-Артур держался.

К Того прибыл офицер с посланием от Ноги. Генерал сообщал, что решил начать штурм Высокой горы. Ноги все понимал и хотел всеми способами помочь своему другу Того. Накануне Того просто передал ему полученную информацию о 2-й Тихоокеанской эскадре, не добавив от себя ни слова, и Ноги отвечал ему.

Высокая гора была двусотметровой высоты сопкой. Она господствовала над всем западным бассейном бухты Порт-Артура и частью восточного. После трехдневной бомбардировки начался новый штурм. Как и предыдущий, он удался только частично. Высокая гора осталась у русских, но японцы овладели другой сопкой, Длинной горой, с которой открывался вид на часть внутреннего рейда. На вершине только что завоеванной сопки спешно устанавливались пушки и 280-мм мортиры. Да, надо было спешить. Снаряды японских мортир посыпались на русские корабли, производя серьезные разрушения, но 2-я Тихоокеанская эскадра уже вышла в море. Она не была больше гипотезой, проектом, угрозой, но уже реальностью. Сорок боевых единиц, разрезая морские волны, направлялись к Японии. А ни один корабль Того не был еще отремонтирован, и Порт-Артур все еще

держался. Шел третий день октября. Того написал Ноги, что абсолютно необходимо уничтожить русскую эскадру в Порт-Артуре в кратчайшие сроки.

Того, адмирал, писал об этом Ноги, сухопутному генералу. Редко когда в истории – может быть, никогда такого не было – флотоводец обращался с такой унижительной просьбой. Того платил сумасшедшую цену за недостаток дерзости вечером 10 августа. Но Того не был тщеславен, а Ноги был его другом.

Ответ Ноги пришел 13 октября. Подготовка к новому штурму Высокой горы еще не была закончена. Кроме того, для следующей атаки намечена другая цель.

Того отправляет к нему офицера своего штаба: абсолютно необходимо в первую очередь взять Высокую гору.

– Хорошо, – ответил Ноги. – Мы атакуем 26 ноября.

Полтора месяца. Это слишком долго. Но Того понимал, что Ноги не может начать раньше. В ожидании назначенного дня он вывел свои корабли в море на тактические маневры.

26 ноября прогремел взрыв мины под стеной одного из главных русских фортов, форта номер 2, и японская пехота устремилась в пролом. И снова она была отброшена. Пять тысяч человек сложили головы в этом бою, который оказался только отвлекающей атакой. Штурм Высокой горы начался 27 ноября. Во многих документах, описывающих эти события, и даже в японских, можно прочитать фразу: «После пяти дней яростных боев...». В самом деле невозможно описать точнее ту рукопашную, которая длилась пять дней и пять ночей.

В результате этих боев Высокая гора, ключ к Порт-Артуру, была взята.

Через час на ней была установлена японская артиллерия. Через два часа она открыла огонь по русской эскадре. Первые снаряды упали на «Полтаву». Начался пожар. Чтобы избежать взрыва, пришлось ее затопить. 6 декабря затонули «Ретвизан» и «Пересвет», 7-го настала очередь «Победы» и «Паллады». «Севастополь», отбуксированный на большой рейд 9-го, пять ночей подвергался атакам миноносцев и, дырявый, как плетеная корзинка, осевший кормой на мель, представлял собой лишь обломки. Русская эскадра наконец-то перестала существовать.

Эта победа дорого стоила не только армии. 10 октября крейсер «Акаси» подорвался на mine, осуществляя блокаду порта. 13 декабря, в полночь, другой крейсер, «Тарассаго», наскочил, в свою очередь, на мину и унес с собой на морское дно 279 моряков. Ноги передал Того свои соболезнования.

— Я надеюсь, что теперь, — написал он в заключение, — когда вражеская эскадра уничтожена, вы можете вернуться в Японию.

Того, в свою очередь, принес соболезнования генералу: во время последнего штурма крепости Ноги потерял двух сыновей.

23 ноября Того получил приказ оставить в Порт-Артуре и в прилегающих проливах достаточные силы, чтобы перехватить последние из оставшихся в живых русские корабли, а остальной флот отвести в Японию для ремонта. Порт-артурская эпопея завершилась 2 января капитуляцией русских войск.

30 декабря 1904 года Того в сопровождении адмирала Камимуря сошел с поезда на токийском вокзале. На перроне его встретил представитель императорского дома и передал ему, что император желает, чтобы он в первую очередь отправился к нему.

— Хорошо, — сказал Того.

Они пересекли холл вокзала и оказались на верхней ступеньке лестницы, ведущей на площадь. Того невольно остановился.

Перед ним, под ним простиралось море, которого он ни разу в жизни не видел. Море голов и лиц, размахивающих рук, колеблющихся флагов, подбрасываемых головных уборов. Толпа непрерывно кричала. Казалось, люди сошли с ума, увидев человека, стоявшего на лестнице вокзала в окружении офицеров. Лицо этого человека было им незнакомо. День за днем море и солнце, мороз и ветер покрыли его лицо словно бронзовой маской.

Удивленный — никто не видел до сих пор Того удивленным — Того обнажил голову в знак благодарности людям. Он снял фуражку. На секунду ураган человеческих возгласов смолк. Толпа поняла, чего стоила война Того: волосы адмирала были белы, как снег.

Сразу после приема у императора Того поехал домой, а через три дня отпуска адмирал уже вернулся к службе. Утром и вечером он отправлялся на совещание в морское министерство. Там собирались руководители других министерств и многие высокопоставленные чиновники. Речь шла о подготовке к встрече с русской 2-й Тихоокеанской эскадрой.

Сначала — как всегда с самого начала — стоял вопрос о командовании. У Того уже был свой список офицеров, которых он хотел бы видеть в своем штабе в решающем сражении. Он зачитал его. Министры переглянулись, качнули головами в знак согласия. Решено. Нет необходимости перечислять все фамилии, их более пятидесяти. Укажем только, что Дева и Уриу, получившие звания вице-адмиралов, сохранили свои посты во главе крейсерских отрядов; бывший начальник штаба Того Симамура, ставший контр-адмиралом, стал командиром дивизиона кораблей во 2-й эскадре, у Камимуря. Новым начальником штаба у Того стал контр-адмирал Като. Основное внимание на совещаниях уделялось обсуждению планов предстоящей кампании, подготовленных Того.

А в это время в морских арсеналах кипела работа. Она шла с утра до вечера при дневном свете и с вечера всю ночь при свете прожекторов. Машины, башни, орудия, навигационные и оптические приборы — все осматривалось, ремонтировалось, проверялось, настраивалось.

В морях, окружавших Японские острова, организовывались сигнальные посты, было построено множество станций беспроводного телеграфа.

«Микаса» был отремонтирован в первую очередь. Того поднялся на его борт 6 февраля, а 21-го он уже вышел в море. Дева с несколькими крейсерами был послан к южному побережью Китая. Другие корабли почти каждый день снимались с якоря и отправлялись на маневры или учебные стрельбы.

Для Того решающее сражение практически уже началось. Можно сказать, что оно началось с момента, когда он выбрал место своей передовой оперативной базы, потому что этот выбор, явившийся итогом его размышлений о стратегии предстоящего сражения, определял район концентрации японского флота начиная с февраля и до встречи с русской 2-й Тихоокеанской эскадрой.

В подобных случаях действует следующее правило: надо поставить себя на место противника, как можно точнее определить, какой информацией тот владеет, и попытаться вообразить гипотезы, которые он может построить там, где информации у него не хватает.

Какие мысли могли прийти в голову адмирала Рождественского, командующего русской эскадрой, направлявшейся к Японии?

Русский адмирал, конечно, знал, что после падения Порт-Артура ни один русский порт, кроме Владивостока, не мог принять его эскадру. Значит, во-первых, можно пойти до Владивостока и действовать в дальнейшем, используя его как оперативную базу.

Во-вторых, можно занять под базу какой-нибудь другой порт, например в Восточно- или Южно-Китайском морях. Который? Из-за японо-британского союза английские порты были для русского флота закрыты. Могла бы Франция предложить для этого свои базы или уступить их русским? Дипломатические службы ответили Того: «Нет. Франция останется строго нейтральной. А Россия, ее союзник, не станет ей выкручивать руки, опасаясь конфликта с Англией».

Китай, хотя и частично колонизированный, имел еще несколько прекрасных опорных пунктов на своем побережье. Но в Токио знали, что японо-британский союз распространялся и на случай, если Рождественский попытался бы воспользоваться китайской базой. Рождественскому это также было известно. Оставались базы на южных японских территориях: Тайване или Пескадорах. Того этот район океана знал достаточно хорошо, чтобы предположить, что его противник не найдет там достаточных удобств. Стоянок для всей эскадры там недостаточно, климат и гидрографическая обстановка тяжелые. Кроме того, весь мир знал, что эти воды были густо заминированы. Из всего сказанного вышло, что Рождественскому ничего не оставалось, как стремиться во Владивосток.

Каким путем? На карте мы видим три. Рождественский мог, обогнув Японию с востока, попытаться пройти проливом Лаперуза, между Хоккайдо и Сахалином. Этот проход узкий, легко минируемый, почти всю весну закрытый туманами, чтобы добраться до него, к тому же надо продрагаться сквозь скалистый гребень Курильской гряды. Эту гипотезу

можно смело отвергнуть. Рождественский мог пойти Цугарским проливом, между островами Хоккайдо и Хондо. Он также узкий, осложненный сильными течениями, с японскими базами по берегам, заминированный. Того отбросил и этот вариант и решил, что Рождественский возьмет курс на Корейские проливы.

Все силы были брошены на подготовку по третьему варианту. 9 апреля 1905 года пришли самые свежие сведения от разведывательных служб: накануне, 8 апреля, русская эскадра прошла Малаккским проливом мимо Сингапура. Преодолев 16 000 миль, сорок пять кораблей Рождественского вошли в Южно-Китайское море.

Когда в Санкт-Петербурге был решен вопрос об отправке эскадры на помощь Порт-Артуру, в кают-компаниях кораблей, в морских кругах, в салонах высшего общества радостно звенели бокалы. Но отвечавшие за ее подготовку специалисты чувствовали себя тревожно. Посылать только старые слабые корабли было бы безумием. А новейшие корабли, строительство которых заканчивалось, еще ни разу не выходили в море. Пять броненосцев стояли еще у заводских стенок Санкт-Петербурга и Кронштадта. Два из них были заложены в 1901 году, два в 1902-м и один в 1903 году. Работы на них шли очень медленно.

— Нужен еще по крайней мере год, чтобы их достроить, — говорили эксперты. — А когда они будут готовы, станет понятно, что они не могут совершать такие большие походы. Современные броненосцы потребляют слишком много угля.

Никакой современный боевой корабль не предназначен для путешествия из Европы в Японию.

Многое было не в порядке в царской России 1904 года. Но еще находились люди, творчески выполнявшие свою работу, особенно в области техники. На заводах ритм работ ускорился. Похоже было, что к середине сентября эскадра сможет выйти в море. Командование было доверено адмиралу Рождественскому.

Рождественский никогда не водил эскадры в бой. Это была не его вина, а промах истории. Его командование русской эскадрой во время Японо-китайской войны выразилось в сидении на совещаниях, в посещении приемов и проведении нескольких маневров. Рождественский позже побывал воен-

но-морским атташе в Лондоне и начальником Генерального штаба. Свою личную храбрость он проявил в Русско-турецкую войну: командуя маленьким миноносцем, он дерзко атаковал вражеские корабли.

14 августа Рождественский поднял свой флаг над броненосцем «Суворов» в Кронштадте. 25 августа эскадра совершила тренировочный выход в море. 11 сентября она снялась с якоря и направилась в Либаву на балтийском побережье. Во время выхода из Кронштадта броненосец «Орел» сел на мель прямо в канале, и потребовалось два дня, чтобы снять его. В начале октября флот прибыл в Ревель.

По некоторым деталям можно судить о готовности эскадры. Рождественский однажды решил провести тренировку и, наверное, остался очень недоволен, судя по приказу номер 51 по эскадре: «Сегодня в два часа утра я приказал на «Суворове» объявить минную тревогу. Через восемь минут еще никто не шевелился. Экипаж и офицеры спали, за исключением нескольких вахтенных, с трудом разлепивших глаза и не знавших, куда бежать. Ни один прожектор не был готов к работе. Никто не позаботился о боевом освещении палубы, необходимом для приведения в действие артиллерии». 11 октября эскадра вышла в море, но вынуждена была снова остановиться в Либаве до 15-го. Наконец она берет курс на Японию.

Вопрос с углем был решен в принципе. С эскадрой шли несколько транспортов с углем, а русское правительство заключило контракт с одной германской фирмой о посылке пароходов с углем в различные пункты на пути эскадры. Был также расчет на благожелательный нейтралитет Франции, которая разрешила — в принципе — русской эскадре отдыхать в ее колониальных портах.

На фоне моря русские корабли, выкрашенные в темно-серый цвет, с желтыми трубами представляли собой яркое зрелище. Это делало их силуэты видимыми издалека, а желтые трубы должны были облегчать задачу японским наводчикам и дальномерщикам, но этот промах еще не стал понятным. Семь броненосцев, включая пять новейших, составляли ядро эскадры. Теоретически боевые качества этих кораблей были превосходны, особенно что касалось скорости хода. К несчастью, этой скорости ни разу не удавалось достичь, все время что-нибудь да мешало.

Дальномеры были выбраны самые современные, такие же, которые использовались и на японских кораблях. Но, к несчастью, их только что установили, в то время как японские артиллеристы уже много месяцев работали с этими инструментами. Русские специалисты по беспроводной связи были прекрасно подготовлены и любили свое дело. Тем более были они раздосадованы, увидев, что, внезапно охваченные мелкой скарედностью и необъяснимой заботой об экономии, чиновники адмиралтейства отказались от оснащения кораблей современными станциями Маркони (используемыми японцами), а закупили аппараты, мощность которых и другие технические характеристики были гораздо ниже.

Несмотря на все перечисленное, русская эскадра представляла собой устрашающую боевую силу. Но она отправлялась в длинный тяжелый путь, и моряки, офицеры и матросы, знали об этом.

В Танжере Рождественский разделил свою эскадру на две группы. Сам он вместе с основной частью пошел вокруг Африки, другая должна была соединиться с ним у Мадагаскара, пройдя Средиземным морем и Суэцким каналом.

Путешествие проходило в тяжелейших тропических условиях. Французское правительство не разрешило перегружать уголь в своих портах, и это приходилось делать в море, на волне. Для питания экипажей корабли везли с собой живых животных. Убив и съев их, надо было переходить на солонину. Плохо накормленные люди всегда недовольны своей судьбой. Отношения между рядовыми и офицерами были натянутыми. Погода стояла хорошая, но останавливаться приходилось часто: как только на каком-нибудь корабле случалась авария. Специалисты оказались правы: военные корабли того времени не были приспособлены к длительным путешествиям.

Но эскадра упорно двигалась вперед. 19 декабря она обогнула мыс Доброй Надежды и взяла курс на Мадагаскар. 1 января она бросила якоря в заливе Св. Марии на Таматаве. В этот день генерал Стессель отправил к генералу Ноги парламентаря с предложением начать переговоры о капитуляции Порт-Артура. На эскадре Рождественского эту новость узнали через несколько дней. Она поразила всех, как удар грома в ясный день.

Вскоре подошел отряд, прошедший Суэцким каналом, а в феврале к эскадре присоединился дополнительный отряд из Ливавы. Вместе со вспомогательными судами и транспортом с углем армада насчитывала сорок кораблей. И ни одного, где бы не царил пессимизм и даже озлобление. Газеты, приходившие из России, не прибавляли оптимизма.

Было бы удивительно, если бы в этих условиях дисциплина улучшалась. То тут, то там вспыхивали полускрытые бунты, в том числе и из-за плохого питания. Через некоторое время до эскадры дошли газеты, описывавшие события 22 января 1905 года в Санкт-Петербурге. Эти сообщения имели бы меньшие последствия для морального духа экипажей, если бы эскадра смогла выйти в море и вступить в бой. Но общественное мнение в России требовало нового усиления эскадры. Адмиралу Рожественскому пришлось ждать прибытия еще одного отряда кораблей под командованием адмирала Небогатова. Это «усиление» состояло из старых, потерявших свое боевое значение кораблей.

Длительная стоянка у берегов Мадагаскара не улучшала моральный климат на кораблях. К счастью для России, японское правительство выразило протест Парижу за использование русским флотом Мадагаскара в качестве своей базы. Париж довел до сведения Санкт-Петербурга, что так дальше продолжаться не может, и Рожественский получил приказ выйти в море. Эскадра покинула порт 25 марта. Как уже говорилось, 8 апреля она прошла Малаккским проливом.

О всех трудностях, встречавшихся на пути адмирала Рожественского, Того получал исчерпывающую информацию от японских разведывательных служб. Агенты, следившие в бинокли за русскими кораблями во время их прохождения мимо Сингапура, отмечали в своих зашифрованных телеграммах несколько интересных деталей: корабли плохо держали строй; броненосцы были сильно перегружены, их броневые палубы почти скрывались под водой; и, наконец, эта почти черная окраска корпусов и чертова желтизна труб.

14 апреля Того узнал, что русская эскадра бросила якоря в порту Камрань и провела там нечто вроде маневров. 13 мая пришло сообщение, что эскадру догнал отряд адмирала Небогатова. Какими бы ни были боевые возможности этого соединения, с ним придется считаться в бою. 18 мая агент сообщил, что «большая эскадра из почти пятидесяти кораб-

лей под флагом с голубым крестом покинула бухту Ванфонг и взяла курс на север». Это было, по-видимому, последнее донесение, полученное Того.

Проводя, как обычно, сравнение соотношения сил враждующих флотов перед решающим сражением, я не хотел бы затруднять читателя утомительным перечислением. Достаточно запомнить следующее: восьми русским броненосцам Того мог противопоставить только четыре. Пять русских кораблей были современной постройки, но Того имел в своем распоряжении восемь броненосных крейсеров против трех Рожественского. У него также было некоторое преимущество в легких крейсерах и миноносцах. Если сравнивать артиллерию, то у русских было почти в два раза больше орудий главного калибра, но соотношение пушек среднего калибра и скорострельность японской артиллерии позволяли японцам обрушивать на врага в минуту почти в три раза большую массу снарядов. Японские корабли имели преимущество и в скорости. Что касается отличия не в смелости и мужестве, а в военном качестве офицеров и экипажей, об этом надо сказать несколько слов.

По обычаю, чтобы отдать последние распоряжения перед сражением, Того собрал у себя командиров кораблей и эскадр и обратился к ним со словами:

— Огромное желание Объединенной эскадры встретиться с сильным противником лицом к лицу наконец близко к удовлетворению.

Спокойный низкий голос адмирала тем более производил огромное впечатление, что его не так часто слышали. В скромном адмиральском салоне голос командующего раздавался в абсолютной тишине. «Молчаливый Того» говорил. Слова, с которыми Того обращался к своим офицерам, не были общими словами, которыми командир напутствует своих подчиненных, отправляя их в огонь. Он формулировал в них свой морской и военный опыт. Он передал в нескольких словах главное, то, что слушавшие его офицеры должны были немедленно применить на практике:

— Тот, кто нечасто принимал участие в современном морском бою, часто переоценивает силы и состояние врага. Во-первых, потому, что не может точно оценить урон, нанесенный ему нашими снарядами, в то время как свои потери чувствительны и очевидны. Увидев вражеский корабль,

пытающийся уйти из-под огня и устремившийся сквозь наши порядки, можно посчитать, что тот яростно атакует, в другом случае при сближении с кораблем, потерявшим управление и стреляющим наугад, может сложиться впечатление, что сила его огня увеличивается. Такие примеры нередки в бою. И часто в горячке боя кажется, что мы проиграли, в то время как противник на краю гибели. Когда мы даем семь шансов врагу против трех наших, на самом деле шансы равны. В морском сражении никогда нельзя думать об обороне. Решительная атака всегда лучшее средство защиты.

Поражает, когда рассматриваешь предварительные маневры и начало Цусимского сражения, планомерный, можно сказать, почти гармоничный характер хода событий. До сих пор Того шел к победе не торопясь, терпеливо, сталкиваясь с препятствиями, совершая ошибки и начиная снова, и вдруг оказалось, что обстоятельства быстро сложились с элегантностью и с великолепной предначертанностью классической трагедии.

Я думаю, мы не должны здесь заблуждаться, это только видимость. Нельзя понять Цусиму, если не рассматривать ее как конечный пункт упорной линии судьбы Того. Цусима только результат, итог всех актов воли Того. Это его шедевр. В момент, когда Того встретил своего врага, он держал в руках оружие, выкованное им самим и проверенное в самых яростных сражениях. Особенно нам интересно то, что решения японского адмирала не были применением усвоенных знаний. Это были рефлекторные действия сложившегося и уверенного в себе флотоводца. Сама реальность, казалось, внезапно склонилась перед его волей. На самом деле это вес всех предварительно собранных воедино усилий в решающий момент лег на чашу весов.

Вечером 26 мая Того находился в Масампо, у корейского берега Цусимского пролива. Там сконцентрировались основные силы его флота: 1-я эскадра в составе четырех броненосцев и двух новейших броненосных крейсеров, эскадры крейсеров адмиралов Камимуры и Уриу и большая часть миноносцев. У острова Цусима стоял другой отряд крейсеров, адмирала Катаока. Примерно в семидесяти милях южнее передовая патрульная линия, состоявшая из шести крейсеров и вспомогательных крейсеров, перегораживала про-

лив. Позади нее располагалась вторая патрульная линия, легких крейсеров Дева.

Ночь с 26 на 27 мая 1905 года была безоблачной, но туманной. Луна в своей последней четверти только что взошла. Около 2 ч 45 мин., капитан третьего ранга Наригава, командир вспомогательного крейсера «Синано Мару» внешней патрульной линии, заметил далеко впереди по курсу пароход, силуэт которого не был похож на силуэт военного корабля, но навигационные огни его не были обычными огнями торгового судна. Видимость не улучшалась, и Наригава направился к подозрительному объекту, не отрывая от глаз бинокля. В этот момент восходящая на востоке луна высветила силуэт: две трубы, три мачты, по-видимому, никаких пушек. Наригава подошел еще ближе, обогнул пароход сзади. Под навигационными огнями замигал огонек сигнального фонаря. Наригава понял, что обнаружен и у него что-то спрашивают или о чем-то сигнализируют. Но в тот же момент он понял, что только что произошла сенсационная встреча: пароход был госпитальным судном русской эскадры. А через несколько мгновений командир «Синано Мару» сквозь разрыв в туманном покрывале увидел и впечатляющий строй 2-й Тихоокеанской эскадры, изрыгавшей в небо клубы черного дыма и вспыхивавшей поверхность моря.

4 ч 45 мин. Наригава послал в эфир, наверное, самую волнующую телеграмму в своей жизни: «Вижу эскадру врага в квадрате 203. Она направляется в проход восточнее Цусимы».

В 5 ч 05 мин. Того получил сообщение, ретранслированное Такаокой. Когда его ординарец стремительно влетел в каюту и протянул ему листок бумаги, всегда невозмутимый Того не смог сдержать вздох облегчения: Рождественский появился в намеченном месте, там, где его ждали.

В свою очередь, Того продиктовал телеграмму в Токио:

«Только что поступило сообщение о появлении вражеской эскадры. Флот выходит в море, чтобы атаковать и уничтожить врага. Погода ясная, ветер свежий». С уверенным автоматизмом японский боевой механизм пришел в движение.

Не прошло и часа после получения сообщения от «Синано Мару», как «Микаса» вышел в море во главе боевого строя: «Микаса», «Сикисима», «Фудзи», «Асахи», «Кассута», «Нисин». Было 6 ч 05 мин. Никто не провожал эскадру. Бухта была пуста, только зеленые волны накатывались на берег.

В 6 ч 35 мин. «Синано Мару», первым заметивший врага, получил приказ дожидаться крейсеров, не теряя контакта с противником.

Эскадра Рождественского, оставив позади двадцать тысяч миль, устремилась к Японскому морю как к морю надежды. Японские крейсера настороженно сопровождали ее, окружив широким полукольцом. Но их беспроволочные телеграфы не молчали: «Эскадра врага в сопровождении транспортов движется двумя параллельными колоннами. В правой колонне собраны самые мощные корабли. Скорость 12 узлов, курс – северо-восток». Получив эту информацию, Того принимает решение «встретить русских в полдень около острова Окиносима главными силами и атаковать голову левой колонны».

Около 11 часов поступило сообщение, что русские броненосцы открыли огонь по крейсерам Дева. Японские корабли отошли, не отвечая, и стрельба вскоре прекратилась.

Как потом выяснилось, огонь был открыт по ошибке. На броненосце «Орел» одна из пушек выстрелила случайно, а затем начала палить и вся эскадра, решив, что это приказ адмирала. После сигнала Рождественского: «Не тратьте зря снаряды», – стрельба прекратилась. Первая стычка произвела определенный моральный эффект. Многие подумали, что бой уже произошел и враг отогнан. Рождественский поднял новый сигнал: «Курс северо-восток 23 градуса. Идти во Владивосток». По случаю годовщины коронации царя во всех кают-компаниях офицеры поднимали бокалы с шампанским за здоровье императора, императрицы и победу России.

В этот момент «Микаса» находился в 10 милях севернее Окиносимы. На японских кораблях все офицеры и матросы находились на своих боевых местах и никто не произносил ни слова. Над морем висели клочья тумана. Того приказывает идти навстречу врагу.

План Того по встрече эскадры Рождественского состоял из семи последовательных пунктов, рассчитанных на четыре дня действий от южной до северной части Японского моря. Первым пунктом шла атака миноносцев перед входом в Корейские проливы, последним – генеральное сражение перед Владивостоком. Но из-за плохой видимости и сильного волнения на море, заставивших Того отдать приказ миноносцам укрыться в бухте на острове Цусима, план начал осуществ-

ляться с третьего пункта: артиллерийской дуэли главных сил в проливе Цусима. Эскадры двигались навстречу друг другу. Того все время был в курсе местонахождения врага, в то время как Рождественский, который не отпускал от себя свои крейсера, знал только, что враг где-то на севере.

В 13 ч 15 мин. Того увидел на горизонте крейсера Дева, которые сопровождали русскую эскадру, оставаясь восточнее ее. Через некоторое время появились корабли 5-й и 6-й флотилий, двигавшиеся параллельно врагу, но впереди и западнее. Наконец Того увидел в разрывах белой туманной дымки картину, о которой он так часто думал все эти последние месяцы. Посреди зеленого пространства воды, расчерченно-го белыми полосами барашков волн, на него медленно двигались черные корпуса, желтые трубы, толстые столбы дыма, разрываемые ветром. Время 13 ч 39 мин.

Теперь счет шел на минуты и секунды. Форштевень «Микасы» мощно вспарывал море во главе японского боевого порядка, пена залетала на переднюю часть палубы, до основания 305-мм башни. На узком мостике перед передней мачтой стоял Того в окружении своих офицеров. Один из офицеров штаба предложил Того пройти в боевую бронированную рубку и руководить боем оттуда. По традиции ему каждый раз делали это предложение, и все знали, что он откажется. И на этот раз он ответил с легкой иронической усмешкой:

– Мне скоро будет шестьдесят лет, я уже пожил. Но вы молодые, вы должны позаботиться о себе. Отправляйтесь в боевую рубку.

Естественно, никто из окружения адмирала не покинул своего места. Того сказал несколько слов своему начальнику штаба, тот повторил приказ, и на мачте «Микасы» поднялся сигнал. Свежий ветер трепал сигнальные флажки:

«Судьба отечества зависит от этого единственного сражения. Пусть каждый выполнит свой долг и отдаст для этого все свои силы».

Это почти повторение фразы Нельсона перед Трафальгаром: «Англия рассчитывает, что каждый выполнит свой долг». Время 13 ч 55 мин.

Сквозь стекла своего бинокля Того видел русскую эскадру. Она шла все еще двумя колоннами, но не совсем так, как это было утром. Правая колонна, включавшая самые мощные корабли – «Суворов», «Александр III», «Бородино»,



«Орел» — выдвинулась вперед, обогнав левую, возглавляемую броненосцем «Ослябя». Потом станет известно, что таким расположением русская эскадра была обязана неосуществленному желанию Рожественского перестроить ее в линию фронта. Теперь Рожественский снова перестраивался в кильватерную колонну. Маневр еще не закончился, когда появился Того. Того также видел, и это привлекло его внимание, что курс русской эскадры отклонялся на север. Северо-восток 23 градуса. Рожественский взял курс на Владивосток. Препградить ему путь, навалиться на голову врага всеми силами, вот что надо было делать. Первоначальный план был изменен в части цели (атаковать голову левой колонны), но не в части направления движения, речь шла о нападении с запада. Курс: северо-восток 58 градусов.

В 14 ч 02 мин. дистанция до врага 13 000 метров. Того слева от противника. Пора напасть на него. Курс юго-юго-запад. Все просто и понятно, враждебные эскадры сближаются теперь с наибольшей возможной скоростью. Направления их движения параллельны, но противоположны: на северо-восток 23 градуса у русских, на юго-запад 23 градуса у японцев. Если ничего не изменится, противники пройдут мимо друг друга левыми бортами, обмениваясь пушечными ударами. Довольно классический вариант. Но, внимание! При таком раскладе первое боевое столкновение может оказаться коротким и не принести решающего успеха. После чего русским ничего не останется, как спокойно удалиться на север — в сторону Владивостока. Этого Того не желал ни в коем случае. Любой ценой нельзя было допустить повторения боя-преследования с Порт-артурской эскадрой. Рожественский не должен был уйти от сражения. Настал момент препградить дорогу Рожественскому и дать ему бой. Надо было поворачивать назад именно сейчас.

Есть два способа повернуть назад эскадре, двигающейся кильватерной колонной. Первый: поворот «все вдруг», каждый корабль поворачивается на 180 градусов в обозначенную адмиралом сторону. Маневр относительно быстрый, и корабли не закрывают друг для друга противника. После его окончания эскадра опять оказывается в кильватерном строю, но в обратном порядке, головной корабль — адмиральский — плывет последним. Но Того считал, что место адмирала во главе боевого порядка, а в бою корабли эскадры должны

лишь повторять действия флагмана. Пока адмиральский корабль идет впереди, как бы серьезны ни были на нем разрушения, сражение не проиграно. Кроме того, маневр поворотом «все вдруг» подставил бы под огонь русских броненосцев самые слабые крейсера японской эскадры. Того отбросил это решение.

Принять другое решение — развернуть эскадру последовательным поворотом всего строя значило дать сразу же Рожественскому значительное преимущество. В этом случае корабли эскадры следуют за флагманом в его кильватерной струе. То есть каждый из них начинает поворот, дойдя до той точки, где повернул вперед идущий. И это место становится той точкой, куда враг может наносить удар, не сомневаясь в успехе. Общий рисунок маневра похож на заколку для волос. Все время, пока корабль находится на задней ветке «заколки», он закрыт ее передней веткой и не может стрелять.

Того все это знал. Он знал также, что эскадра, сформированная им, обученная им, выполнит перестроение без колебаний и ошибок, под любым огнем врага. Он был уверен в хладнокровии своих моряков и надеялся на разницу в эффективности своей и русской артиллерии. Он не медля ни секунды отдал приказ: «Последовательный левый поворот на 180 градусов». Корабли эскадры подтвердили получение сигнала. «Микаса» начал отклоняться влево. Было 14 ч 05 мин. Русских этот маневр Того привел в полное замешательство. Один из русских офицеров писал в своих воспоминаниях: «Я смотрел и не мог поверить своим глазам: японцы начали последовательный поворот на левый борт... Этот маневр с математической точностью приводил каждый последующий корабль в точку, где повернул предыдущий, а оказавшись в этой точке, он на несколько секунд застыл там, значительно облегчая нашу задачу. Кроме того, хотя японская эскадра имела ход 15 узлов, этот поворот занял бы у нее не менее четверти часа. Все это время броненосцы, уже легшие на новый курс, закрывали бы видимость тем, которые шли за ними. Какое безумие! Еще минута, и мы могли столкнуться с их головным кораблем!»

Время 14 ч 08 мин. Рожественский отдает приказ открыть огонь. Дождь русской стали обрушился на японцев. Так и должно было быть. Вокруг «Микасы» море вскипело, фонта-

ны воды обрушились на адмиральский корабль, воздух наполнился громовыми раскатами залпов. Японская эскадра продолжала выполнять поворот с безукоризненной точностью. Без единого выстрела. Так прошли три минуты, которые должны были показаться Того вечностью. С 14 ч 08 мин. до 14 ч 11 мин. императорский флот представлял собой безответную мишень для русских артиллеристов.

Наконец в 14 ч 11 мин. первые японские броненосцы, закончившие разворот, открыли ответный огонь, к ним последовательно присоединялись остальные, выходящие на переднюю ветвь «заковки для волос». Огонь сосредоточился на «Суворове» и «Ослябе».

В 14 ч 20 мин. 305-мм снаряд разорвался позади командного мостика, ранив 15 офицеров, разбив компас, рядом с которым стоял Того. Того остался на месте, улыбаясь. Через несколько секунд попадание в переднюю башню, выведено из строя одно из двух орудий. Но в 14 ч 21 мин. японский маневр завершился, и без серьезных потерь. Время Рождественского прошло. Слово было за пушками Того, которые наконец могли показать все, на что способны, находясь в наилучшей тактической позиции.

Японские снаряды были впервые начинены шимзой. Они разрывали броню, как бумагу. Они взрывались при встрече с любым препятствием, была ли это стойка ограждения или броневой лист, даже от падения в море. Взрываясь, снаряды выбрасывали снопы огня, град осколков и клубы удушающего ядовитого газа. Как только японские канониры пристрелялись, положение головных русских кораблей стало ужасным.

Со своего места Того, конечно, не мог видеть разрушительное действие каждого японского снаряда. Но он видел, что темп стрельбы его кораблей был в три раза выше, чем у врага. Менее чем через полчаса после начала сражения русский огонь становится все более неточным и неэффективным. На русских кораблях были разбиты все дальнометры и прицелы. Удивляло то, что русские артиллеристы все еще каким-то образом умудрялись наводить свои орудия.

Японская эскадра сохраняла свой великолепный порядок в строю. Русские корабли сбивались в кучу. Кильватерная колонна Рождественского стибалась на восток под жестоким огнем противника, как дерево под ураганом. Того как будто почувствовал, что враг не сможет долго выдерживать этот

яростный бой, и усилил натиск, также вслед за противником изменяя свой курс и начиная неумолимо охватывать голову русской эскадры.

К 14 ч 47 мин. курс был уже восток-юго-восток, дистанция — 4000 метров. В 14 ч 50 мин. «Ослябя», охваченный огнем и окутанный клубами черного дыма, покинул строй. Через десять минут плакающий «Суворов» покати́лся из строя влево. Броненосец «Александр III», оказавшийся во главе эскадры, вдруг повернул на север — на Владивосток! — пытаясь избежать окружения и проскочить позади японского строя. Но Того был внимателен. Того чувствовал, что ключ к победе в его руках. Поворот на восемь румбов влево «все вдруг», потом еще на восемь румбов влево «все вдруг», и японская эскадра снова в боевой колонне на курсе северо-запад, в обратном порядке — но теперь это уже не имело большого значения — и преграждает путь противнику.

В 15 ч 10 мин. броненосец «Ослябя» перевернулся и затонул. Камимура продолжает двигаться на юго-восток, прикрывая маневр 1-й эскадры и сосредоточив огонь на «Алекса́ндре III». Охваченный пожаром «Алекса́ндр III» в свою очередь покинул строй, уступив свое место броненосцу «Бородино». Того снова маневром «все вдруг» вернулся на курс юго-восток, «Микаса» опять впереди и начал теснить огнем русскую эскадру.

«Суворов», вероятно потерявший управление, оказался в центре смертельной карусели, по очереди обстреливаемый эскадрами Того и Камимуры. Он стал похож на корабль-мишень для учебной стрельбы. Его разбитый остов производил страшное впечатление. Некоторые его пушки еще стреляли, хотя трудно было представить, что кто-то мог еще оставаться живым среди этой груды разорванного, скрученного железа и моря огня.

Русские снаряды все реже и реже достигали цели. Корабли сбивались в кучу, вокруг которой кружила японская эскадра. «Суворов» пять часов выдерживал огонь всей японской эскадры, отбил две атаки миноносцев и все еще оставался на плаву. На нем еще стреляла одна 75-мм пушка, последняя. Миноносный отряд капитана третьего ранга Фузимото получил приказ снова атаковать «Суворова» и потопить его. Превращенный в руины и оставшийся с одним небольшим орудием, гордый корабль показывал твердую решимость сра-

жаться до конца. Он продолжал стрелять, пока сохранял плавучесть. Наконец, в 19 ч 20 мин., после еще двух атак миноносцев, он величественно отправился на дно.

В тот же момент на борту «Бородино», который все еще вел своих боевых товарищей в направлении Владивостока, прогремел взрыв, и броненосец исчез под свинцовыми волнами. За двадцать минут до этого «Александр III» был поглощен морем, и никто на нем не спасся. Пароходы «Камчатка», «Урал» и «Русь» были расстреляны из пушек и тоже потоплены. Два плавучих госпиталя попали в плен. Третья часть плана Того была выполнена.

Наступила ночь. Волнение на море не уменьшалось, но ветер стих. Погода, казалось, благоприятствовала для запланированного четвертого акта: ночной атаки миноносцев. По всем направлениям они разбежались в поисках добычи, как стаи волков на охоте. Того приказал основным силам эскадры прекратить огонь и идти на север, назначив встречу на следующее утро у острова Мацусима.

За ночь на японских кораблях был наведен порядок, очищены палубы, артиллерийские батареи, на свежий воздух вынесли раненых, вышли подышать те, кто весь день провел в душном аду трюмов и кочегарок. Мертвым приготовили гробы. Погибших оказалось около сотни, и пятьсот тридцать раненых. Для такого яростного сражения это было не так уж и много. На броненосце «Микаса», главной цели врага, насчитали самое большое количество жертв. В него было 48 попаданий. Из всей артиллерии осталось только пять 152-мм орудий.

«Нисин», который сражался на другом конце боевого порядка, также получил самые серьезные повреждения. В броненосец «Асама» в 14 ч 27 мин. попал снаряд с «Осляби». Он вынужден был покинуть строй и оказался под сосредоточенным огнем противника, пока производился ремонт рулевого управления. Его корма на полтора метра опустилась в воду. Но в 15 ч 15 мин. он вновь занял свое место в строю. У крейсера «Кассаги» был поврежден корпус ниже ватерлинии, и он в сопровождении «Ситозе» отправился к ближайшей бухте Абурадани. На других кораблях повреждения не представляли серьезной опасности. Того знал, что он потопил три из четырех новейших русских броненосцев типа «Суворова», считавшихся в Санкт-Петербурге непобедимыми.

После захода солнца русские тоже стали подсчитывать свои потери и приводить в порядок корабли. Проявив традиционную невероятную способность к восстановлению, им удалось потушить пожары, закрыть пробоины в бортах. Приступили к лечению раненых, похоронам погибших. На русских кораблях на некоторое время надежда сменила отчаяние. Японские пушки замолчали, огни вражеской эскадры исчезли далеко позади.

Может быть, после всего этого ада удастся добраться до Владивостока. Оказаться в безопасности, найти, пусть даже на время, убежище, встретить соотечественников – предел мечтаний! Облегчение длилось не больше часа. Внезапно со всех сторон послышалось тарахтенье двигателей, визг выскакивавших их воды винтов. Миноносцы. Отчаяние снова наполнило сердца.

Командиры японских миноносцев, уже знавшие об итогах дневного сражения, сторали от нетерпения показать, в свою очередь, свою храбрость. Они злобно накинулись на уже раненую добычу. Броненосец «Наварин», получив в борт две торпеды, пошел на дно вместе со всем экипажем. Броненосец «Сысой Великий» и крейсер «Адмирал Нахимов», также поврежденные, с трудом добрались до берегов острова Цусима, где и открыли кингстоны, чтобы не попасть в плен. Не все русские корабли спокойно ждали своей участи. Наводчики с перевязанными головами и обожженными руками крутили маховики орудий, лоя в прицелы темные силуэты миноносцев. Под их снарядами два миноносца затонули, еще шесть были выведены из строя. Японские миноносцы отошли, как только небо на востоке начало сереть.

Вставало солнце. День обещал быть погожим и ясным, именно такой и нужен был японцам. Начинался пятый акт выработанной Того программы.

В 5 ч 20 мин. Того получил от Такаоки сообщение, что примерно в 60 милях к югу от эскадры замечено много столбов дыма. Через несколько минут Такаока уточнил: «Вижу четыре броненосца и два крейсера. Идут на северо-запад».

Остатки русского флота пытались прорваться во Владивосток. Того снова встал на их пути.

На этот раз все было в его руках: и скорость, и сила. Около двух часов дня показался противник. Это был старый броненосец «Николай I» с адмиральским флагом на мачте,

броненосец «Орел» и два броненосца береговой обороны «Ап-раксин» и «Сенявин». Чуть впереди и в стороне шел крейсер «Изумруд».

В 10 ч 34 мин. «Кассуга», сразу же поддержанный всеми японскими броненосцами, открыл огонь. «Изумруд» внезапно покинул русский отряд, развил полный ход и удалился на восток. Он пытался удрать. Того это видел, он видел также, что «Ситозе», устремившийся за ним, не поспевает его пере-хватить. Ну и пусть. Можно позволить мелкой добыче ускользнуть. Главное — не упустить основную. А основные силы, вернее, то, что осталось от основных сил русской эс-кадры, были перед Того. Окруженные превосходящими си-лами противника, русские корабли снова подверглись беспо-щадному истреблению.

Стрельба продолжалась уже девять минут, когда один из офицеров, стоявших рядом с Того, произнес несколько слов, среди которых промелькнуло «Николай I». Что-то происхо-дило на борту русского броненосца.

На мачте корабля боевой флаг несколько раз дернулся, затем он опустился до середины мачты. В тот же момент появился сигнал международного кода: X.G.H. — «Сдаюсь».

Того не двигался. Казалось, он оцепенел. Офицеры во-круг застыли в молчании. Они переводили взгляд с адмира-ла на русские корабли, на которье продолжали сыпаться япон-ские снаряды. У многих из них открылись рты от того, что они увидели в следующее мгновение.

На других русских кораблях почти одновременно спус-тились русские флаги. И, как только они исчезли из виду, на их место быстро поднялись другие: с восходящим солн-цем, национальным японским символом. Это было душераз-дирающее зрелище. Сердца офицеров забились чаще, ком застрял в горле, у многих на глазах появились слезы.

Того наблюдал за всем этим сухими глазами. Он молча смотрел на японские флаги над русскими кораблями. Рус-ские пушки больше не стреляли, а японские снаряды про-должали рваться на палубах кораблей.

— Адмирал, они сдаются, — произнес один из офице-ров. — Прекратить огонь?

Того молчал. Неужели он решил добить безоружного про-тивника? Секунды казались присутствующим нестерпимо длинными.

— Адмирал, они сдаются, — сказал дрожащим голосом начальник штаба. — Дух бушидо требует прекратить огонь.

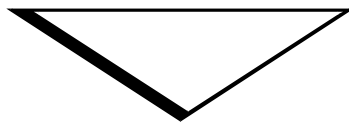
Того еще раз взглянул на сигнал на «Николае I» и япон-ские флаги на других кораблях.

— Прекратить огонь, — сказал он.

Японские корабли образовали круг вокруг поверженного врага.

Это произошло 28 мая 1905 года в 10 ч 45 мин. утра.

# КОРАБЛЬ С РУССКИМ ХАРАКТЕРОМ (УДИВИТЕЛЬНАЯ ОДИССЕЯ «РЯЗАНИ»)



Этот корабль был красив той особой красотой, которая и поныне трогает истинно морские сердца. Он давал отличный ход, которому могут позавидовать и нынешние суда, и потому при весьма солидных водоизмещении и грузоподъемности мог брать на борт не только самые разнообразные товары, но и пассажиров.

И была еще одна у этого корабля особенность, заложенная в нем с самого начала постройки на знаменитых верфях в Данциге. Он имел на палубах фундаменты, незаметные постороннему глазу. В случае военной необходимости на них без труда можно было установить восемь 105-миллиметровых орудий. Товаропассажирский пароход мгновенно превращался в полноценный вспомогательный крейсер.

— Я столь подробно рассказываю об этом обстоятельстве, потому что оно объясняет дальнейшую судьбу парохода «Рязань», вступившего после постройки в августе 1909 года в состав русского Добровольного флота, — рассказывает корреспондент «Труда» В. Городецкий. — Август вообще оказался для этого корабля необычным месяцем...

— Возникает сразу великое множество вопросов, — говорил корреспонденту заместитель директора Рязанского областного государственного архива А. Мельник. — Например, почему океанский пароход, построенный в Германии для России, носит имя сухопутного города?

Они сидели в небольшом насквозь прокуренном кабинете Андрея Николаевича. Раньше здесь находился партийный

архив. Теперь полуподвальный этаж бывшего обкома стал своего рода хранилищем истории...

Как и все подлинное, ее не всегда просто сохранить. И в этом смысле профессия архивариуса приобретает особую значимость. Правда, и архивариус, который находился перед В. Городецким, вовсе не отвечал устоявшимся представлениям о людях этой профессии. Андрею Мельнику тридцать шесть, он могуч, бородат, рост под два метра. Каждый год уезжает с подводной археологической экспедицией на Белое море, изучает окрестности Соловков, написал интереснейшую книгу о своих находках и десятки научных статей. Корявой рязанец, он с детства мечтал о море. Однако непостижимая военкоматская логика определила его в пехотинцы. Но он все равно нашел свой путь к морю.

Так вот, необычные труды молодого ученого стали известны за океаном. Андрея Мельника пригласили на заседание «крутого стола» в Смитсоновский институт в Вашингтоне. Маститые подводные археологи и морские историки США дали молодому российскому коллеге только десять минут. Однако Мельник говорил больше часа. Показывал слайды и видеопленки, а его просили продолжать. Вечером он встретился с коллегами вновь...

Именно тогда Андрей Мельник узнал о корабле «Рязань» и его необычной судьбе.

Это был немалый труд — отыскать документы, в которых сохранилось хоть косвенное упоминание об одном из пяти пароходов, созданных для Доброфлота незадолго до мировой войны. Андрей Мельник это сделал. И теперь, потягивая сигарету, извлекает уникальные рукописи и фотографии.

...Взамен потерянных в бесславной Русско-японской войне кораблей России требовался на Дальнем Востоке новый военный и торговый флот. Денег у правительства не хватало. Пустили шапку по кругу, объявив сбор пожертвований. Получилось так, что денег больше всех собрали жители Рязанской губернии. Отличились не только купцы, но и простой люд.

Рязанский губернатор уведомил городскую думу: «Пароходам Добровольного флота по установившемуся обычаю присваиваются имена городов в той последовательности, в

какой они находятся в списке пожертвований...». Высочайшим соизволением самому крупному кораблю и было присвоено имя города на Оке.

Рязанцы радовались. Они отправили на Дальний Восток уважаемую депутацию, которая привезла в дар команде корабля чудотворную икону Святого Василия Рязанского...

Карьера «Рязани» прервалась ночью 2 августа 1914 года в злополучном Цусимском проливе. С грузом рельсов, вина, цитрусовых и пассажирами судно шло из Нагасаки во Владивосток и стало первой жертвой войны на море. Идущую без огней и опознавательных знаков «Рязань» подстерег и захватил германский крейсер «Эмден». Капитан пытался спорить, доказывая, что это разбой, что корабль совершенно безоружен. Но с крейсера мрачно глядели готовые к бою орудия, война была объявлена — спорить не о чем. Команду и пассажиров высадили в корабельные шлюпки и, снабдив водой и продовольствием, посоветовали идти к недалекому берегу. На этом история парохода «Рязань» для России закончилась. Но была продолжена жизнь корабля и одной из его шлюпок.

Дело в том, что уже через несколько дней сугубо мирный пароход превратился в крейсер германского флота «Корморан». Уже через пять дней на нем было установлено мощное артиллерийское вооружение. Немцы прекрасно помнили, что за корабль они строили для России...

Здесь поверхностный наблюдатель поставил бы точку. Андрей Мельник с этого начал свой глубинный поиск. (Может быть, в профессиях историка и аквалангиста есть одно общее — стремление к максимальной глубине?..) Со страниц небольшой книги «Крейсер «Эмден» на меня смотрят словно высеченные из железа лица офицеров. Командир корабля Карл фон Мюллер. Старший помощник — автор книги — Хельмут фон Мюкке. В книге поименно названы все офицеры немецкого крейсера и многие нижние чины. И нигде пока не удалось найти ни одной фамилии тех, кто командовал «Рязанью» и плывал на ней. Это типично для десятилетий забвения русской славы и искалеченной в политических целях нашей истории.

Так вот, «Эмден» ходил на Дальнем Востоке, перехватывал торговые суда, лишая противника снабжения и связи. В помощь ему поступил и новоявленный «Корморан».

Командиру «Эмдена» на первых порах везло. Его корабль, который немцы прозвали «белым лебедем востока», разбойничал до ноября 1914 года, утопив около 20 судов, в том числе русский крейсер «Жемчуг». Но у Кокосовых островов он попался тяжелому австралийскому крейсеру «Сидней», был обстрелян и взорвался. Правда, до того полсутки отгрызался огнем...

Поскольку для Австралии в Первую мировую это была первая и, кажется, единственная победа на море, ее решили увековечить. Водолазы обнаружили на погибшем германском крейсере несколько ящиков с чилийскими долларами в монетах. Из них изготовили своеобразную медаль. На аверсе так и осталось изображение доллара, а на реверсе надпись: «Сидней» — «Эмден». 6 ноября 1914 года».

«Рязань» была отомщена таким необычным образом.

Судьбы кораблей, как и людские, сплетаются причудливо и неожиданно. Кстати, месяцем позже была поставлена точка и на судьбе бывшей «Рязани», крейсера «Корморан». Имея на хвосте пару японских крейсеров, единственный тогда корабль Германии на Тихом океане на остатках угля добрался до острова Гуам, принадлежавшего нейтральным тогда США. Уголь американцы продать «Корморану» отказались, потребовав разоружиться.

Простояв почти три года в нейтральных водах, судно нашло в них кончину. Когда американцы в 1917 году объявили наконец-то войну Германии, уже через час от бывшей «Рязани» потребовали сдаться. Командир Альберт фон Зигфрид отказался. Он затопил корабль вместе с командой. Через год американцы подняли останки погибших и похоронили их с воинскими почестями...

Казалось бы, все. Но история корабля, носившего изначально имя одного из старейших городов России, не была на том исчерпана. «Рязань» еще раз выказала свой характер. Это как-никак было русское судно, хоть и построенное в Германии. Спустя 27 лет после своей гибели «Рязань» наказала японцев, уничтоживших ее старших братьев.

Произошло вот что. Японцы, как известно, в годы Второй мировой захватили остров Гуам. В сорок третьем на его рейд проникла американская подлодка. Она обнаружила на рейде новенький японский транспорт большого водоизмещения и дала торпедный залп. «Гатаи Мару», получив огромные пробоины, попытался выброситься на берег. Но по пути к спасению напоролся сильно просевшей кормой на острый форштевень затонувшей «Рязани». Последняя пробоина оказалась для японца роковой. Он лег на дно рядом с русским пароходом. Так они и лежат в прибрежных теплых водах Гуама — два разных корабля двух разных эпох. Сейчас они объявлены памятниками военно-морской истории.

— На море каждая история всегда имеет продолжение, — говорит А. Мельник. — Австралийцы спустя десятилетия в память о победителе «Эмдена» построили новый тяжелый крейсер «Сидней». А немцы в память о героической гибели «Корморана» — «Рязани» назвали один из новых рейдеров. Во Вторую мировую оба корабля встретились в бою на Тихом океане. «Сидней» был расстрелян и пошел ко дну со всей командой. Однако, погибая, он дал залп по противнику, у которого на палубе лежали мины. Залп оказался точным...

— Такая вот история, — философски изрек Андрей Николаевич.

И все-таки история еще не вся. Когда в 1922 году Красная армия входила во Владивосток, шестеро кадетов, служивших в колчаковской армии и потому на милость победителей не рассчитывавших, решили бежать на парусной шлюпке, которая осталась во владивостокском порту после того, как на ней спаслись пассажиры и команда захваченной «Рязани». Мальчишки нашли бывалого боцмана по фамилии Карась и отправились напрямик через океан в Америку. Карась знал свое дело. Штормы пощадили утлое суденышко. Спустя три недели микро «Рязань», одолев великий Тихий океан, буднично вошла в территориальные воды Соединенных Штатов. Ее задержал эсминец береговой охраны, заподозрив, что это нарушители действовавшего тогда «сухого закона». Но на борту оказались лишь пустой бочонок из-под воды, несколько сухарей и семеро невероятно обросших обрванцев.

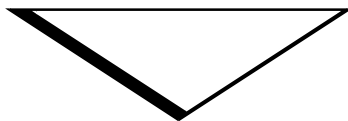
Так они и вошли в гавань Сан-Франциско, где местный миллионер очень кстати учредил громадный приз тому, кто первым на маломерном судне пересечет океан и придет в его родной город. Экипаж «Рязани» и само суденышко пронесли через весь город на руках под радостные вопли жителей, не выдавших ничего подобного. Все «рязанцы» немедленно были зачислены в почетные граждане города на берегу океана и, получив приз, стали состоятельными людьми.

Спустя несколько лет поэт-эмигрант Арсений Несмелов написал об этом поэму. Так стала известна последняя часть эпопеи.

# ПРЯМОЕ ПОПАДАНИЕ . . .

## МИМО ЦЕЛИ

( ГИБЕЛЬ «ЛУЗИТАНИИ» )



Поверхность моря в северной Атлантике была на диво спокойной для начала мая. Пассажиры роскошного британского лайнера «Лузитания» коротали время за картами, устраивали всевозможные забавы на палубах, сидели в салонах, слушали концерты, прохаживались по судну или полулежали в шезлонгах, наслаждаясь целительным морским воздухом.

Утром седьмого дня после отплытия из Нью-Йорка «Лузитания» угодила в полосу рваного тумана близ южного побережья Ирландии, и капитан Уильям Тернер приказал снизить скорость хода с 21 до 18, а временами — и до 15 узлов, и в промежутки с 8 до 11 утра ежеминутно включать гудок. А к полудню туман рассеялся, и после обеда многие пассажиры вышли на палубу погреться на солнышке и полюбоваться изумрудной зеленью ирландских берегов.

Но изрядная часть пассажиров была охвачена сомнениями и плохо скрытой тревогой: ведь шла война, а судно приближалось к британским прибрежным водам. Тремя месяцами ранее, 4 февраля 1915 года, бившаяся не на жизнь, а на смерть Германия объявила эти воды зоной военных действий, и командиры немецких подводных лодок получили приказ уничтожать в ее пределах все торговые суда неприятеля. К концу апреля «волчьих стаи» Германии успели потопить общим счетом 66 британских грузовых судов.

Во время плаванья боцман и палубные матросы «Лузитании» ежедневно осматривали спасательные шлюпки, показывали пассажирам, как садиться в них и пристегиваться ремнями безопасности. А когда один встревоженный пасса-

жир спросил капитана Тернера, достаточны ли эти меры предосторожности, шкипер ответил:

— «Лузитания» слишком ходкая. За ней не утнаться даже торпеде.

Как водится, лодку выдал перископ. В десять минут третьего двое прогуливавшихся по палубе пассажиров заметили его, а потом разглядели под водой темную тень корпуса и боевой рубки.

— Смотрите, подлодка! — закричал один из них.

— Боже, мы пропали! — воскликнул второй.

В тот же миг впередсмотрящий правого борта, восемнадцатилетний матрос по имени Лесли Мортон увидел метрах в четырехстах вырвавшийся на поверхность громадный воздушный пузырь и белую пенную дорожку, которая тянулась напрямик к борту «Лузитании». Схватив рупор, он повернулся к капитанскому мостику и закричал:

— По правому борту — торпеда!

Снаряд угодил почти точно в середину корпуса, чуть ближе к носу. Пробоина была на три с лишним метра ниже ватерлинии. Вслед за резким хлопком первого взрыва тотчас раздался еще один, гораздо более громкий. Сквозь трубы и вентиляционные отдушины наружу вырвались столбы дыма, пара, угольной пыли, фонтаны воды и обломков. Тяжело накренившись на правый борт, «Лузитания» стала погружаться и спустя 18 минут скрылась под водой. С тонущего корабля спаслись 761 пассажир и член команды. Владычица Атлантики унесла в пучину 1198 человек, могилой которым стало морское дно близ берегов Ирландии.

Нападение подлодки на безоружный пассажирский пароход тотчас подняло огромную волну негодования по всему миру, и особенно в нейтральной Америке, которая оплакивала 128 своих канувших в бездну граждан.

«Ни один акт пиратства в истории не сравнится бессмысленностью и жестокостью с потоплением «Лузитании», — писала луйсвиллская «Курир джорнел». «Наверное, немцы потеряли разум», — вторила ей ричмондская «Таймс диспетч».

Спустя 3 дня, 10 мая, правительство Германии направило в Вашингтон ноту с «глубочайшими соболезнованиями» по поводу гибели американцев. Однако все бремя вины за это немцы возложили на Великобританию, заявив, что были вынуждены принять ответные меры, поскольку-де Британия бло-



кировала германские порты, перекрыв поставки сырья и продовольствия в воюющую страну. Более того, по утверждению Берлина, на борту «Лузитании» было 5450 ящиков боеприпасов и иных военных грузов, что никак не соответствовало статусу безобидного пассажирского судна. «Германия имеет полное право срывать поставки контрабанды в стан союзников, — писал государственный секретарь Уильям Дженнингс Брайан президенту США Вудро Вильсону. — И если судно перевозит контрабандный груз, нельзя надеяться, что присутствие на борту пассажиров уберезет его от нападения».

В грузовой декларации «Лузитании» ни о каких боеприпасах, разумеется, не упоминалось; о них было сказано лишь в транспортной накладной, подписанной на пятые сутки после выхода судна из порта. Пассажиры «Лузитании» играли со смертью, и никто не мог отрицать, что их должным образом предупредили об опасности. 1 мая германское правительство поместило в утренних нью-йоркских газетах объявление, в котором напоминало путешественникам, что все суда, несущие британский флаг, могут быть потоплены в зоне военных действий близ Британских островов. Зловещее предостережение было обнародовано в день отплытия «Лузитании», но лишь несколько пассажиров вернули свои билеты в кассы пароходства.

30 апреля немецкая подводная лодка U-20 под командованием тридцатилетнего флотского лейтенанта Вальтера Швигера покинула военно-морскую базу в Эмдене и вышла в Северное море в составе соединения из трех субмарин. Все они получили приказ искать и уничтожать военные корабли неприятеля, транспорты с войсками и торговые суда в прилегающих к Британским островам водах. Согласно предписанию, Швигер должен был бороздить Ирландское море на подступах к Ливерпулю — порту, в который направлялась вышедшая из Нью-Йорка сутки спустя «Лузитания». Обогнув с севера Шотландию и с запада — Ирландию, 5 мая U-20 достигла закрепленного за ней района. В тот же день Швигер потопил у южного побережья Ирландии шхуну, а 6 мая — два крупных парохода.

Встревоженное адмиралтейство послало капитану Тернеру радиограмму, предупреждая его, что «Лузитания» вот-вот войдет в воды, где действуют германские подводные лодки. Это была первая из четырех отправленных «Лузитании» ра-

диограмм, причем одну депешу адмиралтейство передавало без изменений шесть раз кряду, и Тернер получил ее вечером 6-го и утром 7 мая. Но ни в одном радиосообщении не говорилось, что U-20 уже потопила несколько судов.

Когда Германия объявила британские воды зоной военных действий, адмиралтейство, в свою очередь, издало особые правила судоходства в этом районе, и Тернер, подобно другим капитанам, был обязан руководствоваться ими. Один из пунктов этих правил гласил, что на фарватере суда должны идти полным ходом и зигзагообразным курсом. В роковое утро 7 мая «Лузитания» шла в 12 милях от ирландского побережья и в 140 — от южного берега Англии, причем курс был почти идеально прямой. Из-за тумана, а также для того, чтобы подойти к Ливерпулю попозже и поймать приливное течение, которое облегчило бы вход в гавань, капитан снизил скорость судна до 18 узлов. Если бы Тернер шел зигзагом со скоростью 25 узлов, «Лузитании» ничего не стоило разминуться с U-20.

На подходе к порту Тернера должен был встречать корабль сопровождения — эсминец, развивающий скорость 35 узлов и способный уничтожить любую подлодку или отогнать ее прочь от пассажирского лайнера. Однако адмиралтейство сочло, что эсминцы должны сопровождать транспортные порты с войсками во Францию и Средиземное море, и могло выслать навстречу приближавшейся к ирландским берегам «Лузитании» только старенький крейсер «Юнона», от которого было мало проку, поскольку, даже изрядно поднатурившись, крейсер едва-едва развивал 18 узлов и вдобавок не имел на борту глубоководных бомб — главного средства уничтожения подводных лодок. Вполне вероятно, что для быстрой «Лузитании» древняя посудина была бы скорее обузой, чем подмогой, и только еще больше замедлила продвижение лайнера.

Получив сигнал бедствия с торпедированной «Лузитании», вице-адмирал Чарльз Коук тотчас приказал отправить к пароходу все имевшиеся в его распоряжении спасательные плавсредства, в том числе и переоборудованные рыболовецкие траулеры. Покинув близлежащий порт Куинстаун, эта горе-армада спустя два с лишним часа добралась до места трагедии, но сумела спасти лишь нескольких плававших в воде людей да отбуксировать в порт немногочисленные шлюп-

ки, которые удалось спустить с борта тонущей «Лузитании». Поскольку «Юнона» не могла утнаться даже за траулерами, крейсер с полпути отозвали обратно, правда, лишь после того, как пришло сообщение, что маленькие суденышки не нуждаются в помощи плавучей крепости. Оно и к лучшему: немецкие подлодки, вероятно, еще не покинули район, и неповоротливая «Юнона» могла стать для них весьма соблазнительной мишенью. Разумеется, Коук не знал о том, что у Швигера осталась всего одна торпеда и он без промедления убрался восвояси, взяв курс на базу.

Все немецкие военные моряки единодушно считали деяние Швигера подвигом и огромной удачей, но, несмотря на это, в Берлине молодого лейтенанта ждал ледяной прием. Мировое общественное мнение было возмущено, и германское правительство подверглось суровому бичеванию. После войны в Германии вышел в свет личный дневник лейтенанта Швигера (вероятно, изрядно отредактированный), в котором моряк писал, что понятия не имел, какое судно он атаковал, и увидел начертанное на борту название, лишь когда «Лузитания» уже почти полностью скрылась под водой. Однако позволим себе усомниться в этом. Ведь спустя 4 месяца, несмотря на изданный к тому времени строжайший приказ не нападать на пассажирские суда, Швигер потопил еще один британский лайнер, «Геспериен», убив на этот раз 32 человека. На допросе он заявил, будто бы принял «Геспериен» за легкий крейсер. Но, когда лейтенанта спросили, понимает ли он всю тяжесть своей ошибки и терзается ли муками совести, ответом было твердое «нет». Швигер погиб в сентябре 1917 года, успев потопить множество британских судов общим водоизмещением 190 тысяч тонн и получить высшие награды германского военного флота.

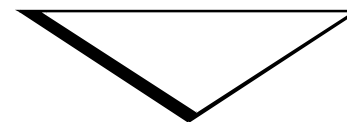
В ноябре 1914 года правительство США так и не заявило протест в связи с британской блокадой немецких портов, но зато мгновенно и весьма враждебно откликнулось на объявление британских прибрежных вод зоной военных действий. Президент Вильсон пригрозил привлечь Германию «к ответу по всей строгости» в случае, если ее подводные лодки станут топить американские суда или губить граждан США. Америка была готова «предпринять любые шаги, необходимые для обеспечения безопасности граждан и достоинства Соединенных Штатов».

Кое для кого (включая и тех американцев, которые поплыли на «Лузитании» невзирая на предостережение германских властей) заявление президента означало, что флаг их страны защищает всех граждан США на всем пространстве Мирового океана независимо от того, какой стране принадлежит судно, на котором они плывут. Но некоторые другие люди (в том числе и высокопоставленные правительственные чиновники Великобритании) восприняли это заявление как знак готовности Вильсона примкнуть к союзным державам в том случае, если по вине немецких подводников будут гибнуть граждане США. И это, по мнению британского историка Коллина Симпсона, стало главной причиной трагедии, разыгравшейся 7 мая 1915 года у ирландских берегов. Симпсон считает, что великолепный лайнер с мирными людьми на борту пошел ко дну в результате заговора британских и американских чиновников, которые намеренно спровоцировали германских подводников на потопление «Лузитании» и, следовательно, несут равную с ними ответственность за страшную гибель почти тысячи двухсот человек.

Думается, такая точка зрения вполне правомерна. В самом деле, возникают многочисленные вопросы, ответить на которые совершенно невозможно, если оставаться в рамках здравого смысла или ни в коем случае не допускать возможности существования предательского заговора. Вот эти вопросы. Почему в грузовой декларации «Лузитании» не были указаны боеприпасы? Могла ли единственная торпеда потопить такой исполинский лайнер? Возможно, «Лузитания» затонула потому, что в ее трюме взорвались эти самые пресловутые боеприпасы? Почему адмиралтейство не выслало навстречу входящему в опасные воды пассажирскому лайнеру ни единого корабля, способного обеспечить сохранность людей и судна? Мог ли капитан Тернер получить тайный приказ пренебречь мерами безопасности и забыть об особых правилах судоходства в зоне военных действий? Почему на «Лузитанию» не сообщили, что лодка U-20 совсем недавно потопила несколько британских судов? И, наконец, что имел в виду лорд Мерси, председатель британской следственной комиссии, когда заявил, что гибель «Лузитании» и связанные с ней события являют собой образчик «чертовски грязного дела»?

Вопреки надеждам, которые, возможно, питали чиновники на обоих берегах Атлантики, трагедия не привела к вступлению США в Первую мировую войну, и в этом смысле торпедный удар лейтенанта Швигера не достиг цели. Америка присоединилась к своим европейским союзникам лишь в апреле 1917 года, когда германское правительство окончательно закрыло глаза на возобновившиеся бесчинства своих подводников. Надо сказать, что военная интервенция США в значительной степени ускорила окончательный разгром германских армий и флота.

## НЕРАЗГАДАННЫЙ ВЗРЫВ (ГИБЕЛЬ ЛИНКОРА «ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ»)



В октябре 1916 года Россия, находившаяся в состоянии войны с Германией, Австро-Венгрией, Болгарией и Турцией, была потрясена известием о гибели в Севастопольской гавани своего новейшего линейного корабля — «Императрица Мария», подорванного и затонувшего там вместе с сотнями моряков его экипажа. До сих пор подлинная первопричина этой катастрофы не установлена.

НАША СПРАВКА. Линкор «Императрица Мария» — первый из серии в четыре единицы «русских дредноутов». Дредноут — обобщенное название типа новых линейных кораблей, появившихся в начале нашего века, с мощным артиллерийским вооружением и сильным бронированием, пришедших на смену эскадренным броненосцам, основы тогдашних военных флотов. Назван по имени первого из таких кораблей — английского линкора «Дредноут» («Неустрасимый»), построенного в 1906 году. Дредноуты заложены по проектам известных корабельных инженеров А.Н. Крылова и И.Г. Бубнова перед войной 1914–1918 гг. на Черноморских верфях в Николаеве, первый вступил в строй флота в июле 1915 года. Вторым там же был построен линкор «Императрица Екатерина Великая», третьим — «Император Александр III». Оба они тоже вошли в состав Российского Черноморского флота. Постройка четвертого корабля — «Император Николай II» не была завершена.

Одновременно с ними были заложены и построены на Балтийских судостроительных заводах и вошли в состав

Российского Балтийского флота однотипные (они были лишь немного короче и шире) линейные корабли — «Петропавловск», «Гангут», «Полтава» и «Севастополь».

Водоизмещение новых русских линкоров доходило до 24 000 т, длина — 168 м, ширина — 27 м, осадка 8 м. Мощность паровых турбин (новинки тогдашнего судостроения!) — 26 500 л. с., скорость хода — до 23 узлов. Вооружение: артиллерия главного калибра — двенадцать 305-мм орудий в четырех линейно расположенных трехорудийных башнях; противоминного калибра — двадцать 130-мм казематных пушек (на балтийских линкорах — шестнадцать 120-мм пушек) в бортовых бронированных казематах — плутонгах; зенитного калибра 75-мм и четыре 47-мм скорострельных палубных орудия. Четыре подводных торпедных аппарата. Бронирование палуб, бортов, артиллерийских башен главного калибра, казематов орудий противоминного калибра, боевой рубки — до 280-мм. Корабль мог брать на борт два гидросамолета. Экипаж линкора составлял 1220 человек.

Из редких и скурых публикаций того времени, обусловленных военной порой, а потом — гражданской войной и последующим «смутным временем», и малочисленных воспоминаний участников и очевидцев катастрофы, изданных в основном за рубежом, складывается следующая картина происходивших событий.

Утро 20 октября (7 октября по старому стилю) 1916 года начиналось в городе-крепости Севастополе, раскинушемся на прибрежных холмах вокруг бухт обширной и глубоководной одноименной гавани, где у причалов и на якорных бочках внутренних рейдов стояли различные боевые корабли и вспомогательные суда, как обычно. С доносившейся до улиц города разноголосицы звучных корабельных сигналов, оповещавших их экипажи о побудке, подававшихся тогда на русском военном флоте по судовому распорядку вахтенными горнистами в пять часов, протяжные мелодии корабельных рожков (горнов) тут же подхватывались резкими трелями и свистом морских боцманских дудок дежурных кондукторов и репетовались зычными командами дневальных. По ним моряки пробуждались ото сна и начинали свой очередной день флотской службы.

Такой традиционный для русских военных моряков утренний ритуал (также как и схожий с ним вечерний — со спуском флага при заходе солнца) исполнялся на флоте неукошительно, несмотря на особенность тогдашнего военного положения, связанного с продолжавшимися уже более двух лет боевыми действиями на Черном море. В ходе них Российский Черноморский флот, которым командовал адмирал А.А. Эбергард, обеспечивал там должный операционный режим в интересах армии, сражавшейся на прилегавших к морю двух южных фронтах. На Севастополь — главную базу Черноморского флота, постоянно базировались главные корабельные силы, тогда состоявшие из семи уже устаревших тихоходных, додредноутного типа линкоров и еще более старых броненосцев, трех крейсеров, четырех миноносцев и 14 эскадренных миноносцев-эсминцев. К ним с недавнего времени добавились два новейших линейных корабля, значительно усилившие его состав, — «Императрица Мария» и «Императрица Екатерина Великая». С их появлением общий баланс военно-морских сил на Черном море между Россией и противостоявшей ей Турцией изменился в пользу первой. Несмотря на то, что и турецкий флот тоже в самом начале войны был пополнен двумя полученными от Германии вместе с экипажами новыми крупными, а главное, быстроходными боевыми кораблями — тяжелым крейсером «Гебен» (переименованным в «Явуз Султан Селим»), водоизмещением в 23 000 т, с мощной крупнокалиберной и дальнобойной артиллерией, и легким крейсером «Бреслау» (получившим название «Мидилли») ставшими основой турецкой эскадры. Эти корабли не раз вступали в перестрелки с превосходившими их по численности русскими кораблями, в ходе которых не раз получали боевые повреждения. Но, пользуясь своим преимуществом в скорости, всегда уходили от преследования...

Теперь — с появлением русских новых линкоров — ни «Гебен», ни «Бреслау» не могли больше безнаказанно совершать набеги в территориальные воды и производить дерзкие артиллерийские обстрелы российского черноморского побережья и его портовых городов, в том числе и Севастополя, многие жители которого и в мирное, и особенно в военное время были так или иначе связаны с флотом и поэтому, пробуждаясь по утрам одновременно с ним, днем тоже со-

вместно решали многие свои повседневные дела в обычном ритме портового города. Среди больших кораблей, стоявших на якорях и бочках в черте Большого Севастопольского внутреннего рейда, но дальше других от входа в гавань, выделялись своими размерами и мощностью вооружения два недавно вошедших в строй флота линейных корабля. В то утро 7 октября лишь на одном из них — «Императрице Марии», накануне возвратившемся с моря в базу после многодневного плавания, в отличие от всех других, стоявших в гавани кораблей, в обычное время не раздались сигналы побудки. Ибо командир линкора капитан 1 ранга Кузнецов распорядился перенести ее на час позже, чтобы дать отдохнуть экипажу после напряженнейших авральных работ (начатых вскоре после захода в базу, продолжавшихся весь день и законченных далеко за полночь) по перегрузке на корабль тысячи тонн каменного угля сразу с двух барж, доставивших его — затаренный в мешки для ручной переноски — с помощью буксиров к борту линкора. Тем самым он выполнил старое флотское правило: после возвращения с моря сразу же восполнить израсходованные в ходе плавания корабельные запасы топлива, на котором работали 20 мощных линкорных водотрубных паровых котлов, размещенных в пяти котельных отделениях.

Примерно в 6 часов 15 минут утра жители прибрежной части Севастополя и экипажи кораблей, стоявших у пирсов, причалов и на якорях в Северной и Южной бухтах услышали громоподобный звук мощного взрыва, донесшегося с той ее стороны, где стояли новые линкоры. И сразу же над носовой частью «Императрицы Марии» поднялся высоко вверх зловещий черный шлейф дыма. С находившихся поблизости линкоров «Екатерина Великая» и «Евстафий» было видно, что на том месте корпуса, где у «Императрицы Марии» находились носовая артиллерийская башня главного калибра, фок-мачта с боевой рубкой и передняя дымовая труба, образовалась огромная дымящаяся впадина. Края ее почти доходили до поверхности воды и были охвачены пламенем, вскоре перекинувшимся на краску надстроек и парусиновые покрытия шкафута и юта, а по ним и в места, где размещались казематы орудий противоминного калибра. После этого последовала целая серия новых взрывов, поднявшая в воздух огненные сполохи множества пылавших лент зарядного по-

роха. Сигнальщикам соседних кораблей с высоты мостиков мачт было видно, как по верхней палубе горевшего линкора металась обожженная и охваченная огнем люди, пытавшиеся его потушить, а в разных ее местах лежали погибшие и шевелились раненые. А вокруг линкора в воде плавали сброшенные туда взрывной волной, моряки.

О случившемся на «Императрице Марии» доложили командующему Черноморским флотом вице-адмиралу А.В. Колчаку (недавно принявшему эту должность после перевода летом 1916 года в Петроград адмирала Эбергарда, ставшего членом Государственного совета). Комфлотом приказал базовым судам и соседним кораблям оказать помощь подорванному линкору. А находившийся неподалеку от него на якорных бочках второй новый линкор «Екатерина Великая» отбуксировать подальше от опасного места. Для этого к нему были посланы портовые буксиры, а к «Императрице Марии» — пожарные катера. К ней же с «Евстафия», «Екатерины» и других кораблей, стоявших поблизости, направились моторные и гребные баркасы и шлюпки для спасения тех, кто оказался за бортом, в воде, местами охваченной пламенем из-за разлившейся по ее поверхности нефти. . .

Вскоре на «Императрицу Марию», на которой продолжались взрывы меньшей силы, находившуюся на ровном киле с большим дифферентом на нос, прибыл на катере командующий флотом. Но его короткое присутствие на борту уже ничем не могло помочь горевшему, обесточенному, кренившемуся на правый борт кораблю, и он, забрав с собой несколько раненых, сошел с него. После очередного, но особенно мощного взрыва аварийный линкор — при резко возросшем дифференте на нос — стал стремительно заваливаться на правый борт, потом лег на него и, резко повернувшись вверх килем, быстро ушел под воду. При этом уцелевшие почти тысячетонные артиллерийские башни главного калибра сорвались с барбетов и затонули. Все случившееся заняло менее часа. . .

А вот как происходили трагические события на борту линкора по рассказам его спасшихся моряков.

Примерно через четверть часа после передвинутой на час побудки, когда большинство экипажа собралось в корме корабля (что и спасло многих) на церковной палубе для молитвы, матросы, находившиеся возле первой (носовой) башни

главного калибра, услышали внутри не какое-то шипение. А потом увидели клубы дыма с языками огня, вырывавшиеся из амбразур башни, горловин люков и вентиляционных головок, расположенных около нее. О чем немедленно доложили по команде. На линкоре была объявлена пожарная тревога, и моряки, разнеся пожарные рукава к башне, стали заливать водой ее подбашенное отделение. В это время корпус корабля задрожал, и в его передней части раздался страшный взрыв. От сильнейшей встряски многие моряки, даже находившиеся в кормовой части линкора, не удержались на ногах. А те, что выбежали на верхнюю палубу, увидели в носовой части линкора столб пламени, а потом черный дым, взметнувшийся выше грот-мачты. . . Когда дым, рассекаемый фейерверком разлетавшихся горевших пороховых лент, несколько рассеяло ветром, стала видна жуткая картина разрушений: взрывом вырвало участок верхней палубы позади первой башни главного калибра вместе с фок-мачтой, надстройками и носовой трубой, на месте которых образовался огромный провал. По краям него торчали листы покореженного металла, а из глубокой впадины выбивалось пламя и валил густой черный дым. Вокруг на палубе лежало множество изуродованных взрывом и опаленных огнем тел и останков моряков. Стонали и взывали о помощи раненые, обожженные и те, что оказались за бортом. Во всех внутренних помещениях корабля погасло электроосвещение, остановились работавшие механизмы, перестали подавать воду пожарные насосы. Выскочившие из своих кают, находившихся в основном в корме, полураздетые офицеры линкора (среди которых были командир и старпом — капитан 2 ранга Гордыский, приказавшие открыть кингстоны и затопить артиллерийские погреба остальных башен главного калибра) пытались организовать тушение многочисленных очагов пожара с помощью подручных средств — сбивая огонь чехлами из брезента, парусиной, шинелями и бушлатами моряков. А потом и противопожарными средствами малочисленных подошедших портовых буксиров и катеров. Но это мало помогало. Ведь горящие ленты зарядного пороха разносились по кораблю продолжавшимися взрывами и ветром повсюду, вызывая все новые и новые очаги пожаров. . . Падая в воду, они еще и поджигали вытекающую из разрушенных отсеков линкора нефть. Чтобы хоть как-то сбить пламя, бушевавшее в

разных местах корабля, его развернули подошедшим буксиром лагом (бортом) к ветру. К 7 часам пожары стали немного стихать и появилась надежда, что поврежденный корабль уцелеет — он имел лишь небольшой крен на правый борт и дифферент на нос. Но тут раздался еще один, более сильный, чем предшествовавшие, взрыв, и носовая часть линкора стала быстро оседать в воду, одновременно сильно кренясь на правый борт. Находившиеся на его верхней палубе и на бортах моряки экипажа стали прыгать в воду и плыть к окружившим линкор плавсредствам, а некоторые — к ближайшему берегу бухты и к Госпитальной пристани. . . Когда носовые, а потом и бортовые портики плутонгов 130-мм орудий ушли под воду, то она хлынула через них внутрь корабля. И тогда, приняв много забортной воды и потеряв остойчивость, он лег на правый борт. Пробыв в таком положении несколько мгновений, линкор перевернулся днищем вверх, обнажив гребные винты, и вскоре затонул.

По официальным сообщениям, вместе с кораблем погибли инженер-механик Игнатьев, два кондуктора (старшины) и 149 человек нижних чинов (многих офицеров и сверхсрочников спасло то, что они находились в береговом увольнении до утреннего подъема флага). Позже скончались в госпиталях от ранений и ожогов еще 64 моряка. Десятки людей стали калеками, получив ранения и ожоги. . .

На следующий день после катастрофы поездом из Петрограда в Севастополь выехали две назначенные высочайшим повелением царя специальные комиссии — «Верховная следственная» и «Техническая следственная», объединенные под председательством адмирала Н. М. Яковлева (члена Адмиралтейского совета, бывшего командира тихоокеанского эскадренного броненосца «Петропавловск», подорвавшегося на японских минах в 1904 году). Одним из членов технической комиссии был назначен генерал по поручениям при морском министре А. Н. Крылов, академик, выдающийся корабельный инженер, проектировавший и участвовавший в строительстве «Императрицы Марии».

За полторы недели работы комиссии в Севастополе перед ней прошли все оставшиеся в живых офицеры, кондукторы «Императрицы Марии», очевидцы с других кораблей и матросы, давшие показания об обстоятельствах катастрофы. В итоге расследования было установлено, что «причиной взрыва

послужил пожар, возникший в носовом зарядном арт. погребе линкора, в результате возгорания картузного 305-мм порохового заряда, повлекшего за собой взрыв нескольких сот зарядов и снарядов главного калибра, находившихся в носовых погребах. Что, в свою очередь, привело к пожарам и взрывам боеприпасов, хранившихся в погребах и кранцах первых выстрелов 130-мм орудий противоминного калибра и боевых зарядных отделений торпед. В результате — была разрушена значительная часть корпуса, в том числе и борт. Забортная вода стала заливать его внутренние помещения, вызвав крен и дифферент на нос. А после экстренного затопления остальных арт. погребов главного калибра (что полагалось делать при возникновении пожаров и угрозе взрыва боеприпасов. — О.Б.) ситуация привела к тому, что корабль, имея большие разрушения носовых палуб и водонепроницаемых переборок, потерял остойчивость, перевернулся и затонул.

Предотвратить гибель линкора после повреждения наружного борта, выравнивая крен и дифферент затоплением других отсеков, было невозможно...».

Рассмотрев возможные причины возникновения пожара в артиллерийском погребе, комиссия остановилась на трех наиболее вероятных: самовозгорание пороха заряда, небрежность в обращении с огнем или самим порохом и «злой умысел».

В заключении комиссии говорилось, что «прийти к точному доказательно обоснованному выводу не представляется возможным, приходится лишь оценивать вероятность этих предположений...».

Самовозгорание пороха и небрежность в обращении с огнем и порохом были признаны маловероятными. В то же время отмечалось, что «на линкоре «Императрица Мария» имелись существенные отступления от уставных требований в отношении доступа в артиллерийские погреба». В частности — многие люки в башнях не имели замков. Во время стоянки в Севастополе на линкоре работали представители различных заводов, причем количество их доходило до 150 человек ежедневно. Работы велись и в зарядном погребе 1-й башни — их выполняли 4 человека. Пофамильная проверка мастеровых не проводилась — лишь отмечалось их общее количество... Поэтому комиссия не исключала возможности

«злого умысла». Более того, отметив плохую организацию службы на линкоре, она указала на сравнительно легкую возможность его проведения...

В ноябре 1916 года совершенно секретный доклад комиссии лег на стол морского министра адмирала И. К. Григоровича, который выводы из него доложил царю. А потом — в связи с революционными событиями последующих лет — все эти документы перекечевали в архив. Тем не менее уже к концу 1916 года по проекту А. Н. Крылова и под руководством севастопольского корабельного инженера Сиденснера были начаты работы по подъему «Императрицы Марии», успешно завершённые в 1917 году. А после выгрузки с корабля оставшихся боеприпасов он был отведен в док, где и оставался — вверх килем — до 1923 года. Потом его вывели из дока, перевернули и поставили на мель у входа в гавань, где он и простоял до 1926 года, когда его снова ввели в док и разобрали на металл (уцелевшие при взрывах, сорвавшиеся при перевороте в воду три бронированные башни с 305-мм орудиями линкора были подняты со дна бухты и установлены на берегу для прикрытия со стороны моря Главной базы Черноморского флота; они сыграли важную роль в ходе героической обороны Севастополя в 1941–1942 гг.).

Участь остальных новых черноморских линкоров оказалась не лучшей. «Императрица Екатерина Великая», во время революции переименованная в «Свободную Россию», была нерасчетливо затоплена большевиками в глубоководной Цемесской бухте в 1918 году после заключения Брестского мира с Германией. «Императора Александра III», ставшего «Волей», а потом «Генералом Алексеевым», белые вместе с многими другими кораблями ЧФ увели в эмиграцию в Бизерту, где он через несколько лет стоянки у причала превратился в ржавую посудину... Корпус последнего недостроенного линкора «Император Николай II», получившего новое название «Демократия», был разделан на металл на заводе в Николаеве.

Дальнейшим расследованием с целью выявить подлинную причину пожара в артиллерийском погребе «Императрицы Марии» новые власти в стране заниматься не стали. И вся эта темная история как бы канула в лету, правда найдя некоторое отражение в творчестве отдельных советских писателей. Уже после Великой Отечественной войны

один из них — А. Елкин через свои контакты с органами безопасности сумел выявить и обнародовать некоторые сведения о работе в Николаеве с 1907 года (в т. ч. на судостроительном заводе, строившем русские линкоры) группы немецких шпионов во главе с резидентом Верманом. Это вскрылось органами ОГПУ еще в начале тридцатых годов, когда ее члены (в частности, городской голова Николаева Матвеев, инженеры верфи Шеффер, Линке, Феоктистов и другие, а также ранее обучавшийся в Германии электротехник Стибнев; последние два явились непосредственными исполнителями акции) были арестованы и, по словам Елкина, в ходе следствия дали показания об участии в подрыве «Императрицы Марии». За что Феоктистову и Стибневу Верманом было обещано по 80 тысяч рублей золотом каждому после окончания боевых действий... Сам же Верман, по этим сведениям, был награжден за подрыв «Императрицы Марии» Железным крестом. Но наших чекистов тогда такие дела — дореволюционной давности — мало интересовали, они рассматривались не более чем исторически любопытная «фактура». И поэтому информация о подрыве «Императрицы Марии» не получила должной разработки.

Не так давно сотрудники Центра общественных связей и Центрального архива ФСБ России А. Черепков и А. Шишкин в своей публикации в «Морском сборнике» документально подтвердили многозначительный факт разоблачения в 1933 году в Николаеве глубоко законспирированной группы разведчиков и диверсантов, возглавлявшейся немцем В. Верманом, работавшей там с предвоенных времен и «ориентированной» на местные судостроительные заводы. Правда, они не нашли в обнаруженных ими архивных документах конкретных доказательств ее участия в подрыве «Императрицы Марии» (что неудивительно, ибо основное внимание следствия по этому делу занимала ее текущая — вредительская деятельность). И что самое главное — содержание протоколов допросов никак не опровергает этого!.. Во всяком случае, наивно было бы полагать, что такая шпионская группа, располагавшая большими возможностями, не могла его осуществить. Ведь вряд ли подобная компания «сидела сложа руки» во время войны...

А для Германии в то время необходимость вывода из строя новых русских линкоров на Черном море, представ-

лявших там смертельную угрозу для «Гебена» и «Бреслау», была острейшей...

К тому же есть сведения, что летом 1917 года русская агентура, работавшая в Германии, добыла и доставила в Морской штаб несколько небольших металлических трубочек. Они были направлены в лабораторию и оказались тончайше выделанными из латуни механическими взрывателями. Отпечатанные с них фотографии секретным порядком, через специальных офицеров, были разосланы в штабы союзных флотов. Тогда же выяснилось, что точно такая же трубка была найдена в матросской бескозырке в бомбовом погребе тоже таинственно взорвавшегося в августе 1915 года от возникновения пожара (но не затонувшего) итальянского дредноута «Леонардо да Винчи». (Его модернизированный перед Второй мировой войной однотипный собрат — «Джулио Чезаре», переданный в 1949 году СССР в счет послевоенных репараций и ставший там «Новороссийском», был при странных обстоятельствах подорван, а потом и затонул в Севастопольской же гавани в 1955 году.)

Пронести на «Императрицу Марию» подобную трубку и положить ее в не запиравшееся подбашенное отделение не составляло (как мы уже знаем из доклада комиссии по расследованию) особого труда — это вполне можно было сделать и «рабочим» заводов, и «кому-нибудь» при предшествовавшей взрыву перегрузке угля с барж на линкор... Тем более что известны факты тех лет о приверженности германо-австрийской разведки к диверсионным способам вывода из строя кораблей своих противников. Так, осенью 1916 года в Италии, в гавани Бриндизи, при схожих обстоятельствах погиб итальянский линейный корабль «Бенедетто Брин», унесший жизни 421 моряка из его экипажа. На этом линкоре тоже возник странный пожар в артиллерийской башне главного калибра, приведший к взрыву башни, а потом и к затоплению корабля. Впоследствии выяснилось, что причиной пожара и взрыва послужило предательство: подкупленные австрийцами матросы подложили в один из артиллерийских погребов «адскую машинку»...

Недавно удалось разыскать в архивах любопытный документ — объяснительную записку старшего помощника командира этого линкора Городьского, опубликованную за рубежом в конце двадцатых годов. В ней он, придерживаясь первой



версии, выдвинутой Верховной следственно-технической комиссией, излагает свой взгляд на причину происшедшего на линкоре взрыва, дополняющий общую картину катастрофы.

Приводим выдержки из публикации.

### **Морской журнал-ежемесячник изд. кают-компании в Праге 1939–1941 гг.**

*«Из архива Военно-морского Исторического Клуба»  
Гибель лин. кор. «Императрица Мария»\**

7/20 октября с. г. исполнилось 12 лет со дня гибели л. к. «Императрица Мария» на Большом Севастопольском рейде.

Наиболее распространенной версией было предположение, что взрыв совершен немецкими шпионами, проникшими на корабль под видом рабочих. Записка к. 1 р. Городыского дает весьма правдоподобное техническое объяснение, ценное тем, что, какова бы ни была истинная причина взрыва, все же сделанные выводы должны приниматься во внимание.

Ни совокупность изложенных к. 1 р. Городыским недостатков, ни каждый из них в отдельности не должен иметь место.

«ВЕРОЯТНЫЕ ПРИЧИНЫ 1-ГО ВЗРЫВА. 7/20 октября 1916 г., было 6 часов 10 минут утра через 10 мин. после побудки команды, взорвалась крыйт-камора 1-й башни; за этим взрывом последовало еще около 25 меньших взрывов герметических шкафов соседних 130 мм погребов и около 7 часов утра корабль, кренясь на правый борт, при очень большом дифференте на нос, перевернулся и затонул на 10 саженой глубине, погребя с собою 130 человек экипажа (из офицеров не успел выйти разводивший пары инженер-механик мичман Георгий Степанович Игнатъев). Около 350 чел. раненных и обожженных было снято с корабля, подобраны из воды или спаслись самостоятельно, плывя прямо к Морскому Госпиталю; из этих 350 чел. около 170 скончались в течение последовавших 3-х недель (большинство на 2–3 день).

\* Сохраняем орфографию, пунктуацию и стилистику документа.

Отчего же произошел первый взрыв, повлекший за собой гибель корабля? Ответа на этот вопрос я ни от кого не слышал, хотя и работали «Верховная Следственная Комиссия» и «Техническая Следственная Комиссия». Заключение этих Комиссий мне неизвестны; м. б., эти заключения и не успели сделать, т. к. вскоре грянула революция.

Однако я, «сросшийся» с кораблем больше других (он строился на моих глазах; укомплектован он был от первого до последнего человека мною; я пережил на корабле всех трех командиров его и в момент гибели не успел сойти с него, перевернулся вместе с ним и спасся лишь случайно; большинство тяжело раненных умерли почти на моих руках), не мог не производить своего собственного расследования, не мог в ближайшее после катастрофы время не сопоставить некоторых фактов из протекшей недолгой жизни корабля, чтобы попытаться ответить самому себе на вопрос: что такое и почему произошло?

И вот я отвечаю: 6 октября, накануне катастрофы, корабль вернулся из боевой операции; как обычно, тотчас по разрядке орудий, команда спешно переделалась для угольной погрузки, а комендоры разводились для приема провизии, на вахту, в караул; из-за этой спешки допускалась одна небрежность: полузаряды, вынутые из орудий, не убирались в соты, а лишь вкладывались в свои герметические кокоры.

И вот, после многих расспросов, размышлений и сопоставлений разных фактов, я пришел к убеждению, что около 6 ч. 10 мин. 7 октября пожар начался с одного из неубранных полузарядов 1-й башни; произошло же это вот как и почему: побудка 7 октября в 6 час., т. к. накануне поздно кончили погрузку угля; одновременно с побудкой ко мне постучался дежурный по артиллерии и кондуктор (он же кондуктор 1-й башни) и спросил ключ от шкафа с ключами от артиллерийских погребов (второй экземпляр — у командира); я ключ выдал и ждал сигнал «на молитву», чтобы, наскоро одевшись, выйти к команде и объявить о моем назначении командиром э. м. «Фидониси» (приказ пришел накануне вечером), о сдаче должности стар. офицера и сделать по этому поводу некоторые распоряжения.

Сигнала «на молитву» я не дождался, т. к. по моему предположению вот что произошло; дежурный по 1-й башне старший командир Воронов (погиб), получив свои ключи, спус-

тился в арт. погреб, чтобы записать температуру, и, увидев неубранные полузаряды, решил, не беспокоя «ребят», убрать их сам; по какой-то причине он уронил один из полузарядов, он начал гореть, обжег Воронова и зажег соседние заряды; дым, окрашенный парами цинка и меди (материал кокоров) повалил из вентиляторов (исследовано пальто машиниста Воскресенского, пробежавшего мимо одного такого вентилятора); дежурный по палубам кондуктор Балицкий пробил «пожарную тревогу» и приказал двум ближайшим матросам бежать доложить мне о пожаре, а сам начал разматывать шланги; все это продолжалось 2–2,5 минуты и горение, по всем правилам науки, перешло во взрыв; посланные ко мне с докладом столкнулись со мной у выхода из моей каюты, откуда я выбежал босой, успев, однако, надеть фуражку и набросить пальто, — докладывать им уже не пришлось; т. к. за несколько секунд до этого взрыв потряс корабль, свет погас и началась 50-минутная агония корабля... Протекание этой агонии, почти немедленное прибытие Командующего Флотом Колчака, отдельные самоотверженные и человеколюбивые подвиги членов экипажа мною рассказаны уже несколько раз и это не составляет цели настоящей записки.

...Мне нужно ответить на вопрос, почему уроненный Вороновым полузаряд загорелся? Ведь это не могло произойти со «здоровым» полузарядом! В том-то и дело, что благодаря фатальному «наслоению» неблагоприятных обстоятельств именно он, уроненный, мог оказаться — и оказался — настолько испорченным, что падение вывело его из состояния медленного разложения и перевело в «бурный» процесс, т. е. в горение.

Какие же неблагоприятные обстоятельства из жизни боевого корабля, могущие в той или иной степени повлиять на порчу полузаряда, можно указать определенно?

Вот они: 1) около Пасхи 1915 г. в Николаеве, когда часть боевого запаса уже была на корабле и уже работали вспомогательные механизмы, обнаружено было сильное нагревание пола кржит-камеры 1-й башни (!); причина установлена: продувание горячей воды из сепаратора в килевую балку под башню.

2) это же повторилось через год с тем же погребом (!).

Приказом по кораблю динамо №1 была исключена из обихода впредь до изменения системы продувания. После

обоих случаев заряды «на выборку» сдавались в лабораторию на исследование, которое давало вполне удовлетворительные результаты.

Но ведь могло же оказаться, что наиболее пострадавший полузаряд не попал на исследование ни в первый, ни во второй раз. И мало того, он же испытал на себе дальнейшие неблагоприятные обстоятельства. А таковыми были: 3) боевой запас не расходовался, боев не было, ибо наш «партинер» — «Гебен» всячески избегал нас, но более года корабль подолгу проводил в море с заряженными орудиями, часто под палящими лучами солнца. Не попадал ли один и тот же заряд в пушку каждый поход? Это весьма вероятно!

4) возможна не нейтральность орудийного сала; 5) замечено было несколько случаев размокания взрывателей зарядов и пороховая мякоть часто спускалась между лентами пороха. Вот я и представляю возможным, что полузаряд, предположим, уроненный Вороновым, был настолько испорченным всеми изложенными причинами, что от падения загорелся.

Пока я не имею другого убедительного объяснения причины взрыва. Изложенную сумму технических и бытовых причин считаю единственно объясняющим его.

Коротко говоря, переход к дредноуту не был достаточно хорош переварен в техническом и бытовом отношении; небывалые же условия войны обратили это «несварение» в смертельный недуг.

Примечание: Следовало бы кокоры снабдить малыми стеклянными иллюминаторами с предписанием периодического осмотра их: заряды с помутневшим стеклом должны безжалостно изгоняться с корабля хотя бы для переснаряжения на практический, «расходуемый» запас.

*Капитан 1 ранга Городьский.»*

К тому, что привел в своей записке бывший старпом «Императрицы Марии», следует отнести самым серьезным образом. Особенно к вполне реальной возможности возгорания «изношенных» полузарядов (причина №3) из-за рокового (самопроизвольного или умышленного; о последнем — ниже) совпадения обстоятельств. В частности — неоднократного извлечения их из зарядных камер 305-мм артиллерийских ору-

дий линкора — при разряжении. Ибо Городынский ясно указывает: «боевой запас не расходовался...» и не попадал ли один и тот же снаряд — при зарядании орудий, находясь в море — в пушку каждый поход?... Но действительно ли имели место разряжения орудий главного калибра «Императрицы Марии» (которые не могли не быть, хотя бы при заходах в свои порты для пополнения запасов)? И как это производилось? Городынский об этом не говорит... Но ведь известно, что при зарядании подобных крупнокалиберных орудий сначала в зарядную камеру ствола досылателем с большой силой подается (досылается) почти полутонный снаряд, который при этом намертво врезается своим медным ведущим пояском в нарезы его казенной (задней) части. Потом, вслед за зарядом, в камеру досылаются упакованные в матерчатую оболочку т. н. «картузные» полузаряды. И по правилам разрядить подобным образом заряженное крупнокалиберное орудие можно, лишь произведя из него выстрел. Теоретически же разрядить такое орудие можно — извлекая из зарядной камеры заложенные в нее полузаряды, но оставляя на месте врезанный в нарезы канала ствола снаряд, который тоже — с помощью специального приспособления — можно оттуда извлечь. Но это весьма небезопасно! Правда, на войне и не такое делается, если возникает необходимость... И если на «Императрице Марии» практиковалась разрядка заряженных орудий главного калибра при заходе в базу (снаряды и заряды которых стоили весьма дорого!), то, часто используя одни и те же полузаряды, матерчатые оболочки которых могли при этом пропитываться орудийным салом (смазкой канала ствола — причина №4 по Городыскому), вполне возможно довести их — особенно при высокой температуре окружающей среды — до опасного состояния вступлением с ним пороха в химическую реакцию и выделением эфирных паров. И при определенных условиях, например при коротком замыкании в электропроводке помещения, где заряды находятся, привести к их возгоранию и взрыву. Думается, что ответ на этот вопрос могут дать не только соответствующие архивные документы тогдашнего артиллерийского военно-морского ведомства, но и детальная проработка версии пожара в носовой башне «Императрицы Марии», вызванного умышленным замыканием (а значит, и искрением) электропроводки, с соответствующими последствиями...

Недавно упомянутые выше сотрудники ФСБ РФ в своих публикациях (основанных на выявленных ими архивных документах ОГПУ Украины за 1933–34 годы и Севастопольского жандармского управления за октябрь–ноябрь 1916 года) дополнили свое исследование причины подрыва «Императрицы Марии». Документально подтверждено, что уроженец (1883 года) города Херсона, сын выходца из Германии, пахоточника Э. Вермана — Верман Виктор Эдуардович, получивший образование в фатерланде и Швейцарии, преуспевающий делец, а потом инженер кораблестроительного завода «Руссуд», действительно являлся немецким разведчиком с дореволюционных времен (деятельность В. Вермана подробно изложена в той части архивного следственного дела ОГПУ Украины за 1933 год, которая называется «Моя шпионская деятельность в пользу Германии при царском правительстве»). На допросах он, в частности, показал: «...Шпионской работой я стал заниматься в 1908 году в Николаеве (именно с этого периода начинается осуществление новой кораблестроительной программы на юге России. — О. Б.), работая на заводе «Наваль» в отделе морских машин. Вовлечен в шпионскую деятельность я был группой немецких инженеров того отдела, состоящей из инженеров Моора и Гана». И далее: «Моор и Ган, а более всего первый, стали обрабатывать и вовлекать меня в разведывательную работу в пользу Германии...» После отъезда Гана и Моора в фатерланд «руководство» работой Вермана перешло непосредственно к германскому вице-консулу в Николаеве господину Винштайну. Верман в своих показаниях дал о нем исчерпывающие сведения: «...Я узнал, что Винштайн является офицером германской армии в чине гауптмана (капитана), что находится в России не случайно, а является резидентом германского генерального штаба и проводит большую разведывательную работу на юге России. Примерно с 1908 года Винштайн стал в Николаеве вице-консулом. Бежал в Германию за несколько дней до объявления войны — в июле 1914 года». Из-за сложившихся обстоятельств Верману было поручено взять на себя руководство всей немецкой разведсетью на юге России: в Николаеве, Одессе, Херсоне и Севастополе. Вместе со своей агентурой он вербовал там людей для разведывательной работы (на юге Украины тогда проживало много обрусевших немцев-колонистов), собирал материалы о промыш-

ленных предприятиях, данные о строившихся военных судах надводного и подводного плавания, их конструкции, вооружении, тоннаже, скорости хода и т. п. На допросах Верман рассказывал: «...Из лиц, мною лично завербованных для шпионской работы в период 1908–1914 гг., я помню следующих: Штайвеха, Блимке... Наймаера... Линке Бруно, инженера Шеффера... электрика Сгибнева» (с последним его свел в 1910 году германский консул в Николаеве Фришен, выбравший опытного электротехника Сгибнева – падкого на деньги владельца мастерской – своим наметанным глазом разведчика в качестве нужной фигуры в затевавшейся им большой игре, учитывая при этом, что и Верман, и Сгибнев знали друг друга по городскому яхт-клубу, так как оба были завзятыми яхтсменами). Все завербованные были или, как Сгибнев, стали – с 1911 года перешел в «Руссуд» на работу – сотрудниками судостроительных заводов, имевшими право прохода на строящиеся корабли. В частности, Сгибнев отвечал за работы по электрооборудованию строившихся на «Руссуде» военных кораблей, в том числе и «Императрицы Марии».

В 1933 году в ходе следствия он показал, что Вермана очень интересовала схема электрооборудования артиллерийских башен главного калибра на новых линейных кораблях типа «дредноут», особенно на первом из них, переданном флоту, – «Императрице Марии». «В период 1912–1914 гг., – рассказывал Сгибнев, – я передавал Верману различные сведения о ходе их постройки и сроках готовности отдельных отсеков – в рамках того, что мне было известно». Особый интерес немецкой разведки к электросхемам артиллерийских башен главного калибра этих линкоров становится понятен: ведь первый странный взрыв на «Императрице Марии» произошел именно под ее носовой артиллерийской башней главного калибра, все помещения которой были насыщены различным электрооборудованием...

Но вернемся к Верману. Выявленные по его делу документы ясно показывают – у Вермана концентрировалась в руках ценнейшая информация о возрастающей мощи русского военного флота на Черном море, передававшаяся Германии. Поэтому неудивительно, что после оккупации юга России немцами разведывательная деятельность Вермана была ими вознаграждена по достоинству. Из протокола его до-

проса: «В 1918 году по представлению капитан-лейтенанта Клосса я был германским командованием за самоотверженную работу и шпионскую деятельность в пользу Германии награжден Железным крестом 2-й степени». Пережив интервенцию и гражданскую войну, Верман «осел» в Николаеве. Там в 1923 году на него выходит секретарь германского консульства в Одессе, уже известный нам господин Ган, предложивший Верману продолжить работу на фатерланд, на что тот сразу же согласился. И, как показывают документы, быстро воссоздал обширную разведывательную сеть на юге Украины. Что касается взрыва на «Императрице Марии», то организация его исполнения, несмотря на депортацию Вермана в этот период, скорее всего осуществлена по его замыслу. Ведь не только в Николаеве, но и в Севастополе им была подготовлена сеть агентов. На допросах в 1933 году он так говорил об этом: «Я лично осуществлял связь с 1908 года по разведывательной работе со следующими городами... Севастополем, где разведывательной деятельностью руководил инженер-механик завода «Наваль» Визер, находившийся в Севастополе по поручению нашего завода специально для монтажа достраивавшегося в Севастополе броненосца «Златоуст». Знаю, что у Визера была там своя шпионская сеть, из состава которой я помню только конструктора адмиралтейства Карпова Ивана; с ним мне приходилось лично сталкиваться». В связи с этим возникает вопрос: не участвовали ли люди Визера (да и он сам) в работах на «Марии» в начале октября 1916 года? Ведь на ее борту тогда ежедневно находились работники судостроительных предприятий, среди которых вполне могли быть и они. Вот что об этом говорится в докладной от 14.10.16 руководителя севастопольского жандармского управления начальнику штаба Черноморского флота. В ней приводятся сведения секретных агентов жандармерии на «Императрице Марии»: «...Матросы говорят о том, что рабочие по проводке электричества, бывшие на корабле накануне взрыва до 10 часов вечера, могли что-нибудь учинить и со злым умыслом, так как рабочие при входе на корабль совершенно не осматривались и работали также без досмотра. Особенно высказывается подозрение в этом отношении на инженера той фирмы, что на Нахимовском проспекте, в д. 355, якобы накануне взрыва уехавшего из Севастополя... А взрыв мог произойти от неправильного соеди-

нения электрических проводов, так как перед пожаром на корабле погасло электричество...» (верный признак короткого замыкания в электросети! — О.Б.). О том, что постройка новейших линкоров Черноморского флота тщательно «опекалась» агентами германской военной разведки из-за беспокойства немцев по поводу усиления военного потенциала России на Черном море, свидетельствуют и другие документы. В частности, сведения закордонного агента Петроградского департамента полиции, действовавшего под псевдонимами: Александров, Ленин, Шарль (его настоящее имя — Бенициан Долин). В период с 1914 по 1917 год он, как и многие другие русские агенты политической полиции, был переориентирован на работу в области внешней контрразведки и в результате проведенных оперативных комбинаций вышел на контакт с немецкой военной разведкой. А вскоре от резидента в Берне получил предложение — организовать акцию по выводу из строя «Императрицы Марии» (это еще один довод, свидетельствующий о серьезнейших намерениях немцев использовать любые возможности для этого). Шарль сообщил об ориентировке в Петроградский департамент полиции и получил указание принять предложение с некоторыми оговорками. По возвращении в Петроград агент Долин был передан в распоряжение военных властей, проявивших полнейшее бездействие. В результате были утрачены контакты с германской разведкой, на очередную встречу с которой Шарль должен был выйти через два месяца в Стокгольме. А через некоторое время Долин-Шарль узнал из газет о взрыве и гибели «Императрицы Марии». Отправленное им в связи с этим известием письмо в департамент полиции осталось без ответа...

Следствие по делу арестованных в Николаеве немецких агентов завершилось в 1934 году. Самое тяжелое наказание понес Шеффер (был приговорен к расстрелу, но в деле отметки о приведении приговора в исполнение не имеется), Стийнев отделался тремя годами лагерей. А вот Вермана «просто» выдворили за пределы СССР... (Можно с большой долей достоверности предположить, что его обменяли на какую-либо нужную властям закордонную персону, что широко практиковалось и впоследствии.) Тем самым Вернер достиг того, чего он, судя по всему, добивался — всячески раздувая для этого свою значимость как крупного резидента

разведки, давая в ходе следствия на допросах уж очень подробные объяснения о содержании своей многолетней разведывательной работы.

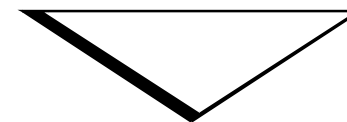
## Послесловие

Моряки, погибшие при взрыве и затоплении «Императрицы Марии», а также умершие от ожогов и ран в госпитале, были похоронены в Севастополе (в основном — на старом Михайловском кладбище). Вскоре в память о катастрофе и ее жертвах на бульваре Корабельной стороны города соорудили памятный знак — Георгиевский крест (по одним сведениям — бронзовый, по другим — каменный из местного белого инкерманского камня). Сохранившийся во время Великой Отечественной войны и простоявший там до начала 50-х годов и потом снесенный. Лет десять назад на Северной стороне Севастополя — на Братском кладбище, неподалеку от основной братской могилы моряков, погибших 29 октября 1955 года вместе с линкором «Новороссийск», появились бетонные сегменты (на флоте из таких делают так называемые «мертвые якоря» для якорных — швартовых бочек), на которых написано, что там похоронены русские моряки с линкора «Императрица Мария». До сих пор на них нет ни фамилий, ни каких-либо других сведений о количестве «похороненных» там людей...

Все это очень напоминает то, что долгие годы происходило с братскими могилами моряков «Новороссийска», которые тоже почти 40 лет оставались безымянными. Да и вообще судьбы этих двух черноморских линкоров и их экипажей во много сходны: места гибели обоих кораблей в Севастопольской гавани находятся неподалеку друг от друга. Оба они погибли в октябре, правда с разницей в 39 лет, а первопричинами стали странные взрывы. И тот, и другой линкор перед затоплением перевернулись. О них ни слова не сказано в официальных исторических справочных изданиях советской поры. В том числе и в «Военно-морском словаре», вышедшем в 1990 году. Командовали флотами и находились на борту этих кораблей и в 1916 году, и в 1955 году вице-адмиралы, недавно вступившие в свои должности. Да и подлинные первопричины их гибели до сих пор не выяснены.

Но это, судя по всему, и власть имущих, и нынешних военных моряков мало беспокоит. Хотя скорей всего ими в обоих случаях являются «злые умыслы»... А все лица, проходившие в 1933–1934 гг. по следствию, в ходе которого «всплыло» их участие в разведывательной работе в пользу Германии с 1908 и последующих годов, с явной ориентировкой в войне 1914–1916 гг. на вывод из строя линкора «Императрица Мария», в 1989 году были реабилитированы соответствующими органами нашей страны, как подпадающие под действие Указа Президиума Верховного Совета СССР от 16 января 1989 года «О дополнительных мерах по восстановлению справедливости в отношении жертв политических репрессий в период 30–40-х и начала 50-х годов». Вот так!..

## ТРАГЕДИЯ У МЫСА САРЫЧ (ГИБЕЛЬ ПАРОХОДА «ЛЕНИН»)



### Лучший на Черном море

Пароход, о котором пойдет речь, был построен перед Первой мировой войной на судостроительном заводе в Данциге и получил название «Симбирск». Это был элегантный двухтрубный красавец, вполне комфортабельный и быстроходный, имевший скорость 17 узлов при длине 94 м, ширине 12 м и осадку 5,4 м.

В годы советской власти пароход переименовали в «Ленин». В сентябре 1925 года по решению правительства, несмотря на большие трудности с продовольствием, «Ленин» доставил груз безвозмездной помощи в японский порт Нагасаки для жителей, пострадавших от землетрясения. Затем был переведен на Черное море, где и совершал свои рейсы между Одессой и Новороссийском.

В 1941 году пароход модернизировали, заново покрасили, и его капитаном стал Иван Семенович Борисенко. За рейсы с гуманитарной помощью в республиканскую Испанию в 1937 году его наградили орденом Ленина.

С началом войны в свой первый военный рейс из Одессы в Мариуполь с эвакуированными и грузом сахара пароход совершил в июле 1941 года. Обстановка на фронте резко ухудшалась. На обратном рейсе при подходе к Одессе вражеские пикирующие бомбардировщики атаковали пароход, но были отогнаны огнем крейсера «Коминтерн».

Немецкая авиация совершала по нескольку налетов на город, появились первые жертвы бомбардировок среди мирных жителей. Капитан Борисенко получил приказ от руководства Черноморского морского пароходства срочно принять груз и пассажиров и следовать вновь в Мариуполь.

На берегу погрузкой руководил представитель военно-морской комендатуры порта старший лейтенант Романов. Впоследствии на суде он показал, что пропуском на пароход служил посадочный талон, но по одному талону садились два-три взрослых пассажира. Дети в счет не шли. Много людей приходило с записками от городских и областных руководителей, военной комендатуры города Одессы. Члены экипажа размещали родных и друзей в своих каютах. Впоследствии многие из них составили печальный список пропавших без вести.

Капитан Борисенко никакого учета принятых пассажиров не вел, в результате вместо 482 пассажиров и 400 тонн груза, согласно официальному регламенту, пароход «Ленин» только одних пассажиров принял на борт около 4000 человек!

Людей было столько, что ими были забиты все салоны, столовые, коридоры, трюмы и палубы, а тут пришел еще приказ принять команду в 1200 человек необмундированных призывников. А люди все продолжали прибывать...

Боцман в очередной раз доложил, что судно перегружено, когда наконец последовала команда: «Отдать швартовы!»

### **Особый режим плавания**

С началом войны на Черном море во многих районах были выставлены оборонительные минные заграждения и был введен особый режим плавания, предусматривающий обязательную лоцманскую проводку.

Плавание осуществлялось по специальным фарватерам, которые знал ограниченный круг лиц. Маяки были переведены на «манипулируемый режим» по особому расписанию, как и все береговые навигационные огни, дабы затруднить плавание кораблям противника.

Однако единой и четкой службы обеспечения коммуникаций, которой бы подчинялись и капитаны, и лоцманы, увы, на Черном море, по крайней мере в первые месяцы войны, не было.

Пароход «Ленин» отправился в свой последний рейс 24 июля 1941 года. В 22 ч 00 мин. он медленно отвалил от

причала и вышел в море, возглавив конвой. Конвой состоял из теплохода «Ворошилов», судна «Березина», и двух шаланд, которые плелись в хвосте, все время опасаясь потерять из виду основной конвой.

Наш военно-морской флот на Черном море традиционно имел подавляющее преимущество над кораблями противника даже в количественном отношении, поэтому непонятно, почему Военный совет флота не заботился о проводке судов через «секретные фарватеры» и транспорты стали подрываться на собственных минах!

Вице-адмиралу Ф. С. Октябрьскому доложили, что только в течение одного дня подорвались на своих минах в районе Железного моря и мыса Кыз-Аул два судна, а накануне в районе Керчи — транспорт «Кола». Но почему-то флот весь 1941 год напряженно ждал высадки фантастического вражеского десанта на берег Крыма, из-за чего допускал большие тактические просчеты.

Важно, что лоцман, находившийся на пароходе «Ленин», не имел связи с оперативным дежурным флота, поэтому радиосвязь осуществлялась через военные катера и другие корабли. На переходе морем выяснилось, что у тихоходных шаланд на борту есть свой лоцман и они могут следовать к месту назначения самостоятельно.

Наконец-то «Ленин» и «Ворошилов» могли увеличить скорость и быстро скрылись за горизонтом. Однако на траверсе мыса Лукулл капитан «Ворошилова» доложил, что на теплоходе вышла из строя машина и он не может двигаться самостоятельно. Капитан Борисенко знал, что это результат поспешного и некачественного ремонта, и принял решение отбуксировать «Ворошилов» в Севастополь. Знал он и то, что «Ворошилов» так же перегружен людьми, как и его судно.

До Севастополя было рукой подать, но из-за шаланд время было упущено. В условиях войны это была непростительная ошибка, как и ошибочно было составлять конвой из столь разных судов, да еще с плохо отремонтированными машинами.

Чудом избежав налетов авиации противника, «Ленин» отбуксировал теплоход в Севастопольскую бухту (Казачью), а сам в сопровождении сторожевого катера пошел на Ялту. Но до Ялты он так и не дошел...

Капитан 2 ранга А. Е. Абаев свидетельствует: «Лощманом на пароход «Ленин» для дальнейшей проводки был назначен молодой лейтенант И. И. Свистун, недавний выпускник Ленинградского мореходного училища. Судоводитель из него мог получиться не скоро. Свистун не был готов к лощманским проводкам в мирное время, а в военное тем более». Ему вторит контр-адмирал А. Р. Азаренко: «Свистун был зачислен в состав лощманской службы перед самой войной... подготовлен не был, так как не имел практических навыков в вождении судов большого водоизмещения». А ведь «Ленину» предстояло плавание в районе минных полей!

### Последнее плавание

...Идут третьи сутки, как пароход «Ленин» отошел от одесского причала. Капитан Борисенко мрачен. Заполненный до отказа измученными и уставшими людьми, пароход ждет «добро» на выход в море. К Севастополю подошел теплоход «Грузия», вышедший из Одессы на два дня позже.

«На судне людей, как сельдей в бочке, — свидетельствует пассажирка М. А. Чазова, — на палубах вповалку мобилизованные, которые вместо подушек подкладывали пробковые спасательные пояса под голову. Кто-то узрел в этом «непорядок». На третий день все спасательные пояса собрали и заперли под огромный замок, который потом не могли сбить даже топором».

Все понимали, что пароход давно был бы в Ялте, но с полдороги его почему-то вернули в Севастополь, и он опять встал на якорь в бухте Казачьей. Моряки посчитали это за плохое предзнаменование. Тягуче и тревожно шло время...

Наконец вечером 27 июля в 19 ч. 15 мин. получили радиограмму: «Транспортам сняться и следовать в Ялту». Наконец-то!

«Ленин» и «Ворошилов» в сопровождении сторожевого катера СКА-026 вышли в море, но конвой жестко ограничен в скорости передвижения: «Ворошилов» не может дать больше 5 узлов!

Уже на следствии второй помощник капитана Г. А. Бендерский скажет: «Караван был составлен абсолютно неправильно. Такой подбор судов я считаю преступным!» Но в таком случае уместен вопрос: почему же тогда все молчали? Молчал капитан, молчали его помощники...

Наконец, нельзя не сказать еще об одной непростительной оплошности капитана Борисенко. Как потом было выяснено, в Одессе для отражения налетов противника на носу и корме было установлено два зенитных орудия. Это, как говорят моряки, «дополнительный металл» — следовательно, необходимо было «устранить девиацию», дабы сделать более точными показания компаса. Кроме того, в трюмы также был загружен металл в качестве необходимого груза (450 т), подлежащего перевозке в Мариуполь.

И наконец последнее, также немаловажное: на пароходе «Ленин» почему-то отсутствовал эхолот для замера глубины, а лаг для вычисления скорости судна был не выверен!

Итак, целый ряд упущений, ошибок плюс и преступная халатность перед тем, как на перегруженном людьми судне выйти в ночной рейс, по узкому фарватеру в окружении минных полей. При этом для охраны «Ленина», «Ворошилова» и «Грузии», где в общей сложности находились около 10 000 человек, был выделен лишь один сторожевой катер СКА-026.

Южная ночь наступает быстро. Кромешная тьма окутала «Ленина», «Грузию», «Ворошилова» и сторожевой катер, следовавших в кильватер друг другу. Слева берег только угадывается, не видно ни одного огонька (светомаскировка). Капитан Борисенко, молодой лощман Свистун и вахтенный рулевой Киселев всматриваются в темноту.

Лощман Свистун нервничает. По мере следования с берега «манипуляторная служба» по указанию оперативного дежурного должна была на короткое время зажигать условные огни. Но огня нет, и нет возможности по пеленгу уточнить курс.

Дует северный ветер, заставляя суда дрейфовать. Ему помогает течение за мысом Фиолент...

Нервничает и капитан Борисенко. В Севастополе не было никакого инструктажа должностных лиц конвоя, не было письменного предписания, не был назначен даже старший



конвоя, не были уточнены особенности плавания в этом районе и вопросы обеспечения безопасности. Кругом неразбериха. «Флотского порядка» нет и в помине!..

Приглушенно работают машины, заставляя корпус парохода слегка вибрировать. Скорость хода – минимальная. Время 23 ч 30 мин. Скоро Ялта.

## Катастрофа

В 23 ч 33 мин. сильный взрыв заставил содрогнуться весь пароход «Ленин». Рвануло между трюмами №1 и №2. Пароход начал оседать носом и крениться на правый борт. Забегали люди, раздались крики: «Тонем!»

Капитан Борисенко дал команду: «Лево руля!» и затем: «Полный вперед!» – в надежде поближе подойти к крымскому берегу.

Очевидец Колодяжная: «В момент взрыва я спала в каюте... Проснувшись, я спустилась на вторую палубу, судно стремительно валилось на правый борт. Навстречу мне с главной палубы бежали пассажиры с криками. В этот момент крен судна был примерно 15–20 гр. Я поняла, что шлюпки спустить не удастся, и побежала к себе в каюту. Взяла нагрудник (спасательный пояс), портфель с деньгами, схватила за руки мать и стала выходить. В коридоре было много воды. Крен судна увеличивался. Меня мать тащила к правому борту, а я ее к левому. В это время на меня кто-то упал, я упустила руку матери...»

Меня что-то потянуло. Я очутилась в море и увидела, что на меня валится труба. Я отплыла в сторону и все время наблюдала, как тонул пароход. Я видела, как корма парохода поднялась, винты продолжали работать. Потом он стал вертикально и быстро пошел под воду. Наступила удивительная тишина, и затем раздались крики ужаса людей, оказавшихся в воде. Я стала плыть к берегу...

Продержалась на воде часа три, потом меня подняли на борт «Грузии».

Давно замечено, что в экстремальных ситуациях, мало кому удается действовать логично, хладнокровно и целенаправленно. Охваченные паникой люди часто обрекают себя

на гибель и обрекают на гибель других. Страх перед смертью делает их «ненормальными».

Знаменитая команда: «Женщины и дети – вперед!» за всю историю катастроф на море спасла большое количество жизней.

Свидетельствует 16-летняя М. А. Чазова: «Я проснулась от крика: «Вода!» Это кричали мои соседи, семейство с двумя детьми. Я быстро вскочила, подтянулась к иллюминатору и вылезла на палубу. Затем стала просить родителей этого семейства подать мне мальчиков – я бы их вытащила... Но их мать решила вылезти первой. Полная, рыхлая женщина, ей это оказалось не под силу. Она плотно застряла в иллюминаторе, и мне невозможно было ее вытащить...»

Я выбралась на верхнюю палубу. Прыгнула в воду. Судно по инерции еще двигалось вперед и заваливалось на правый борт. Мне казалось, что оно опрокинется и ударит меня мачтой. Отталкиваясь от борта, я плыла к корме. Судно уже погружалось. Люди метались по палубам, ужасно кричали. Кто-то еще поднимал детей над водой, сам погружаясь в темную бездну. Человек, видимо не умеющий плавать, предлагал деньги за круг (весь этот кошмар мне потом снился, и я кричала во сне). Платье мне мешало – сняла. Несколько катеров прошло совсем рядом. Где-то кричали: «На катере!» Я тоже кричала. Было обидно, что нас не подобрала. Кругом ~~темь...~~».

Пароход «Ленин» погрузился в воды моря за 7–10 минут. Шедшая в кильватере «Грузия» приблизилась к месту гибели. Капитан дал команду по трансляции: «Спустить шлюпки на воду!» Не разобрав, в чем дело, люди в панике бросились к шлюпкам. Команда веслами и кулаками пыталась отбиться. «Шлюпки спускают для оказания помощи пассажирам «Ленина», – хрипела трансляция, но это мало помогало. Было упущено много драгоценного времени. Шлюпки спустили на воду лишь через 30 минут.

## Эпилог

Конечно, многие члены экипажа парохода «Ленин» вели себя самоотверженно, спасая жизни людей, но быстро затонувшее судно увлекло их на дно. Капитан Борисенко, трое его помощников и лоцман покинули судно последними. Успели спустить на воду лишь две спасательные шлюпки. «Грузии», «Ворошилову» и подоспевшим катерам удалось спасти в кипящем от людских голов море лишь около 600 человек. В основном это были те, кому достались пробковые пояса, спасательные круги и кто был в шлюпках. Те, кто не умел плавать, тонули мгновенно. Многих увлекла в пучину намокшая одежда...

11 и 12 августа 1941 года в Севастополе состоялось закрытое заседание Военного трибунала Черноморского флота в составе председательствующего бригадеюрриста Лебедева и членов трибунала Фридмана и Бондаря. О бесславной гибели «Ленина» ходило много слухов. Суд был скорый. Было выяснено, что из-за приблизительной и неточной прокладки курса «Ленин» мог «задеть» у мыса Сарыч самый край минных заграждений и подорваться. В этом узрели вину лоцмана и его неопытность. Однако было странно, что прошедший правее и мористее «Ворошилов» остался невредимым. Следовательно, «Ленин» мог напороться на плававшую мину, сорванную с минрепа. Таких мин плавало довольно много и после войны, отчего пассажирские суда по Черному морю долгое время ходили только днем.

Торпедная атака румынской подводной лодки была маловероятна. Для нее большой преградой было минное поле. К тому же такая субмарина под названием «Дельфин», по данным разведки, в это время находилась в другом районе Черного моря.

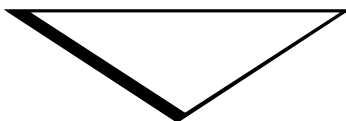
Капитан Борисенко и его помощники затруднялись назвать не только количество погибших, но и общее количество пассажиров. Было ясно, что более всего погибло детей, женщин и стариков...

Бывший лоцман лейтенант Иван Свистун был разжалован и приговорен к расстрелу. 24 августа 1941 года приговор был приведен в исполнение.

18 августа 1992 года Военный трибунал Черноморского флота под председательством полковника юстиции

А. Д. Ананьева, с участием помощника прокурора флота подполковника С. Г. Мардашина рассмотрел в судебном заседании уголовное дело по протесту в порядке надзора и определил: «Приговор Военного трибунала Черноморского флота от 12 августа 1941 года в отношении И. И. Свистуна отменить, а дело производством прекратить, за отсутствием в его действиях состава преступления».

# ГИБЕЛЬ ТЕПЛОХОДА «СВАНЕТИЯ»



## Турецкое пленение

Начало войны застало теплоход «Сванетия» в проливе Босфор, и турецкие власти сразу поспешили задержать его, дабы сразу дать почувствовать, что их «нейтралитет» во Второй мировой войне весьма относительный. Это было вопиющим нарушением международной конвенции Монтре 1936 года, и работники советского посольства в Стамбуле через дипломатические каналы под ужимки нацистских и турецких спецслужб принялись за вызволение «Сванетии» и всей команды из «турецкого плена».

«Сванетия» была построена в Дании в 1937 году по заказу для Советского Союза и предназначалась для Ближневосточной товаропассажирской линии Черноморского пароходства.

Она имела водоизмещение в 5050 т, длину 102,5 м, ширину 14,5 м, осадку 5,5 м. На теплоходе были установлены мощные дизеля по 2100 л. с., работавшие каждый на свой вал и винт, что давало возможность развивать скорость 16 узлов.

Экипаж, слаженный и дружный, состоял из 80 человек. Командовал теплоходом опытный капитан дальнего плавания Александр Беляев, немногословный суровый человек, требовательный и справедливый...

Вынужденная стоянка в Стамбуле не нарушила общего распорядка судовой жизни, о чем ежедневно и неукоснительно заботились и капитан Беляев, и его старпом.

Только однажды ритм жизни был нарушен, когда на теплоход портовой жандармерией были доставлены моряки с

буксира «Аккерман» вместе с пассажирами—военнослужащими Тендровского боевого участка.

Их буксир застиг жестокий шторм, и его на вторые сутки прибило к берегам Турции. Среди потерпевших оказалось много знакомых по Одессе и Севастополю, и их быстро распределили по удобным каютам «Сванетии». Рассказы об этом приключении и о событиях на Черном море были нескончаемые и мало утешительные. Война коснулась каждого...

После нескольких дней отдыха капитан Беляев собрал всех в салоне первого класса и объявил, что турки все время пропускают через Босфор немецкие и итальянские корабли, чем нарушают нейтралитет и о чем информирована Москва. Для несения дежурства на верхней палубе и в отдельных помещениях теплохода капитал ввел боевое дежурство, в которое включил и экипаж «Аккермана».

7 ноября 1941 года капитан Беляев объявил праздничным днем, были подняты флаги расцвечивания, по громкоговорящей связи транслировался парад войск на Красной площади и речь Сталина. С наступлением вечера «Сванетия», вся расцвеченная огнями, привлекла на берегу большую толпу турок. Столь бодрое состояние русского духа на теплоходе не прошло незамеченным для турецких и иностранных дипломатов и даже было отмечено на страницах газет.

10 ноября всех людей с «Аккермана» и часть экипажа «Сванетии» удалось переправить на родину законным порядком. На теплоходе остались только 25 человек команды. Но турецкие власти продолжали удерживать «Сванетию», несмотря на протесты капитана и советского посла в Турции, еще три месяца...

Но и у Анатолийского побережья война все время давала о себе знать. 28 ноября под охраной лидера «Ташкент» и двух эскадренных миноносцев «Способный» и «Сообразительный», в условиях плохой видимости и штормящей погоды к Босфору благополучно был проведен большой танкер «Варлаам Аванесов», который проморгали торпедоносцы и бомбардировщики люфтваффе.

Лидер и эсминцы вернулись в Севастополь, но радость успеха была недолгой. 19 декабря в нейтральных водах Эгейского моря танкер был атакован итальянской подводной лодкой и потоплен. Почти всем членам экипажа удалось спас-

тись и достичь на шлюпках и плотках турецкого берега у мыса Баба-Кале, где они были интернированы и вскоре переданы на «Сванетию», как и незадолго до этого люди с «Аккермана».

Капитан Беляев всех спасшихся с танкера поставил на довольствие, и каждому было доверено рабочее место на теплоходе. Беляев заверил, что скоро все будут на родине, и приказал «не вешать носа».

Действительно, в середине февраля турецкие власти официально оповестили капитала Беляева, что причин для удержания теплохода в турецких территориальных водах более не существует и «Сванетия» разрешено покинуть гавань Стамбула...

Беляев и штурман Г. Кухаренко так рассчитали время перехода морем, что большую часть пути теплоход прошел по Черному морю под покровом темноты и в день Красной армии 23 февраля 1942 года встал у причала порта Потти. «Турецкое пленение» кончилось.

## По законам войны

Очень скоро капитан Беляев убедился, что конвойная служба на Черноморском флоте плохо организована, отчего гибло большое количество транспортов. Военный совет флота не обеспечил должного порядка и безопасности перевозок на морских коммуникациях на Черном море, хотя было совершенно очевидно, что боевые корабли флота, несмотря на налеты немецкой авиации, удерживали превосходство.

Кроме гибели парохода «Ленин» с огромным количеством людей, теплохода «Армения», «Аджария», госпитальных судов «Абхазия», «Чехов», транспортов «Коммунист» и «Чапаев» ушли на дно и многие другие суда, о чем знали только очень немногие.

Впрочем, людскую молву не «засекретишь», и о всех трагедиях на море знали и плавсостав флота, и рыбаки, и жители приморских городов и курортов...

Капитану Беляеву было присвоено военное звание капитан-лейтенант, часть экипажа (мужчины) были мобилизованы, теплоход окрашен в защитный цвет, и на флагштоке взвился военно-морской флаг.

Кроме того, на палубе теплохода было установлено пять 45-мм полуавтоматических пушек и два крупнокалиберных пулемета ДШК. На «Сванетию» прибыл главврач 2 ранга В.А. Игин и совместно с другим коллегой В. В. Борисовским они в короткий срок переоборудовали помещения теплохода для принятия раненых и пассажиров.

После гибели «Армении» с основным составом флотских квалифицированных медработников (7 ноября 1941 года) «Сванетия» была укомплектована почти сплошь студентами старших курсов медицинских институтов, которые в условиях войны быстро обрели хорошую медицинскую сноровку и практику и неплохо справлялись со своими обязанностями.

Для «Сванетии» наступил новый период, полный тревоги и опасностей. Теплоход стал военным транспортом Черноморского флота.

29 марта 1942 года «Сванетия» в охранении лидера «Ташкент» (на котором товарищ Сталин до войны любил следовать в отпуск на Кавказ или Южный берег Крыма), а также эсминцев «Незаможник» и «Шаумян» доставила из Новороссийска в Севастополь 570 человек (две маршевые роты), 36 тонн боезапаса, 740 автоматов ППШ, 86 тонн боезапаса для авиации флота, 160 тонн взрывчатки для Приморской армии, 7 тонн детонаторов, 346 тонн продовольствия и 50 тонн фуража...

Эти данные из документа той поры красноречиво свидетельствуют, как много значил для флота и армии каждый такой рейс. Однако сохранились и другие документы, отмечающие большие недостатки и нарушения строгих указаний при конвоировании транспортов при переходе морем, в частности той же «Сванетии». Капитан Беляев, стоя на мостике с биноклем, с тревогой и досадой сказал своему старпому:

— Старшой, на каком удалении следует охраняющий нас славный лидер «Ташкент»?

— Не менее 10 кабельтовых (кабельтов равен 185 м. — С.С.).

— Между тем даже в элементарных учебниках морской тактики сказано, что дистанция при охране конвоя не должна превышать 2 кабельтовых.

Только после того, как Черноморский флот понес большие потери от налетов авиации Геринга, командующий ЧФ контр-адмирал Ф. С. Октябрьский издал запоздалый приказ:

«Корабли конвоя при движении с караваном уходят от транспортов на дистанцию до 10 кабельтовых. Предупреждаем всех командиров кораблей, что подобные действия граничат с преступлением...».

Только следуя в непосредственной близости от охраняемых судов, боевые корабли огнем зенитной артиллерии и пулеметов в состоянии создать завесу сплошного огня, через которую трудно прорваться авиации противника. Кроме того, при тактически грамотно построенном охранении субмаринам противника также трудно атаковать торпедами. Были и другие просчеты Военного совета флота, как, впрочем, и самого командующего контр-адмирала Ф.С. Октябрьского.

Даже в лаконичной и строго документальной записи в судовом журнале «Сванетия» сквозит неприкрытое недоумение в действиях командования флота и как следствие — ожидание худшего.

Так, в записи от 3 апреля 1942 года говорилось, что в 21 час 12 минут «Сванетия» отвалила от Севастопольского причала и взяла курс на Туапсе за новой партией ценного груза. Однако распоряжением командования лидер «Ташкент» в проводке транспорта «Сванетия» с ранеными и эвакуированными уже не участвует, так как главным грузом при перевозках считалась живая сила и техника. «Сванетию» в море охраняли лишь те же эсминцы: «Незаможник» и «Шаумян». Как бы мимоходом в журнале отмечено, что часом раньше из Севастополя в Новороссийск отправился другой лидер «Харьков», который хотя бы на этом участке мог обеспечить охрану транспорту. Но, как говорится, армия и флот управляются не только приказами, но и нравами начальства. А один из афоризмов Козьмы Прутков гласит, что привыкший распоряжаться судьбой других редко обладает человеколюбием, особенно в баталиях...

На сей раз «Сванетия» даже со слабым охранением благополучно достигла конечного пункта, разгрузилась и, заправившись и взяв часть нового груза, отправилась в Новороссийск. Несколько раз капитану Беляеву докладывали, что замечен самолет-разведчик противника, и он понял, что противник внимательно следит за всеми морскими коммуникациями и что рано или поздно следует ожидать массированного налета авиации. Но «Сванетия» решительно везло!

В Новороссийске в темпе и без суеты было взято на борт 191 т боезапаса, 682 т продовольствия для осажденного Севастополя и более 150 человек бойцов и командиров.

И этот переход со слабым охранением был удачным! «Сванетия» вышла из Новороссийска 14 апреля в 20.00, за полчаса до захода солнца. На сей раз конвоировали эскадренные миноносцы «Бдительный» и «Свободный» и весь груз был благополучно доставлен к месту назначения. Так скупо, но предельно точно свидетельствуют документы.

## Последний парад

Севастополь обстреливался и систематически подвергался налетам бомбардировочной авиации. Поэтому разгрузка и погрузка шли усиленными темпами в течение всего дня. Капитану Беляеву доложили, что на борт уже принято 240 человек тяжелораненых, 354 кавалериста 154-го кавполка, отправляемых в тыл для переформирования и отдыха, 50 человек эвакуированных, 10 рабочих морзавода, 65 человек военнослужащих различных рангов, в том числе были и морские летчики, следовавшие за получением новых самолетов. Всего с экипажем — более 900 человек.

Затем последовал срочный приказ из штаба Севастопольского оборонительного района к 21.00 закончить все погрузочные работы и быть готовым к выходу в Новороссийск.

Свидетельствует штурман «Сванетия» Г. Я. Кухаренко: «Когда мы прибыли на корабль, народу было так много повсюду, что вахтенной службе пришлось расчищать проход, чтобы дать возможность нам добраться до штурманской рубки: все помещения, коридоры, трапы, частично даже верхние палубы были заняты тяжелоранеными бойцами и эвакуированными. Сколько их было на борту — тысяча, а может, полторы тысячи или того больше, — никто не знал...»

В последний момент капитану Беляеву было приказано принять дополнительно еще 150 человек...

Капитан Беляев сразу побледнел и осунулся, когда узнал перед самым отплытием, что перегруженную сверх всякой меры «Сванетию» будет сопровождать лишь один эсминец «Бдительный». Капитан стал неразговорчив и раздражителен, и по выражению сосредоточенных и усталых лиц своих

многоопытных помощников видел, что и они невольно почувствовали угрозу надвигающейся катастрофы.

Первым, согласно строгому флотскому правилу, из широкой Южной бухты Севастополя вышел эсминец «Бдительный», а за ним, содрогаясь в такт работы дизелей, медленно отвалила от причала с небольшим креном и отправилась в свой последний рейс «Сванетия»...

За ночь она ушла далеко в море, достигнув широты 43 градуса, то есть оказалась на одинаковом удалении от турецкого и от родного берега, после чего развернулась и взяла курс на восток. Видимо, этот маршрут был рассчитан на то, что немецкие «рамы» (самолеты-разведчики), усиленно следящие за прибрежными коммуникациями и передвижениям военных кораблей вдоль минных полей у Кавказского побережья, а также Крыма, в нейтральных водах не смогут опознать принадлежность судна или из-за большого удаления вообще не смогут их обнаружить. Но немецкая разведка не дремала...

### **Страх лишил людей разума...**

С наступлением светлого времени суток, в 7 ч 24 мин. вахтенные доложили, что на северо-западе наблюдают самолет противника. С утра видимость была отличная, море спокойно и безмятежно, отчего тревога капитана только увеличивалась с каждым часом. Дабы не угодить под огонь эсминца, разведчик держался поодаль довольно долго. Наконец он скрылся за горизонтом.

Капитан дал отбой воздушной тревоге, но приказал усилить наблюдение по всем секторам. Рассекая форштевнем легкие волны, «Сванетия» торопилась пройти опасный участок моря.

В 14.00 на высоте 3000 метров показался первый бомбардировщик, а вскоре – восемь «Хейнкелей-111» и четыре «Юнкерса-88». Они зашли со стороны солнца и энергично атаковали теплоход. Капитан все время менял курс, описывал циркуляцию или стопорил машины, и бомбы, обдавая теплоход дождем брызг, рвались за кормой или у бортов. В первый заход насчитали 48 разрывов, и только одна «зажигалка», угодив прямо в трубу, разворотила ее и, рикошетом чиркнув по шлюпочной палубе, улетела за борт.

Зенитчики «Бдительного» и «Сванетии» стреляли неплохо, заставляя бомбардировщики и торпедоносцы сворачивать с боевого курса. Один «Юнкерс» загорелся и упал в море, а другой, видимо подбитый, стал терять высоту и скрывался...

Сделав еще несколько заходов, бомбардировщики ушли, как полагал капитан Беляев, ненадолго, дабы вернуться с новым грузом бомб до наступления темноты.

Между тем к нему стали поступать доклады о результатах налета. Из-за слабого охранения теплоход получил множество повреждений разного характера. От близких разрывов бомб в левом борту зияли пробоины, топливная магистраль повреждена, не работали компасы, лаг, телефонная связь, пожарный насос сорван с фундамента...

– Еще один такой налет, и немцы сделают из нас «дуршлаг», – хмуро сказал старпом капитану, но тот ничего не ответил. И так было ясно, что при столь отличной видимости и погоде «Сванетия» для немецких летчиков представляет почти идеальную мишень.

– Штурманец, какова скорость судна? – полуобернувшись, спросил капитан Беляев и стал смотреть в свой сильный бинокль.

– Почти шестнадцать узлов, – коротко бросил штурман Кухаренко.

– Еще шесть часов светлого времени, – негромко сказал Беляев, высказав общую беспокоящую всех мысль...

В 15 ч 55 мин. с западного сектора на горизонте показались самолеты. С каждой минутой характерный гул моторов усиливался и скоро поступил доклад:

– Сзади по правому борту девятка торпедоносцев «Хейнкель-111»!

Самолеты шли на предельно малой высоте. Разделившись на три группы, они развернулись и легли на боевой курс. Первые восемь торпед были сброшены с высоты 30–40 метров на расстоянии 6–7 кабельтовых, и стоявшие на мостике люди видели, как одна из торпед вошла в воду под тупым углом и от удара о воду взорвалась. Остальные, оставляя пузырчатый след на спокойной глади, приближались, как стая акул.

– Рулевой, правый координат! – выкрикнул Беляев, и опытный старший рулевой Куренков бешено стал вра-

шать штурвал. Все, что не было закреплено, по инерции полетело за борт. Те, кто был на палубе, хватались за поручни. Лежа в крене, «Сванетия» выписала немислимую кривую, и торпеда прошла мимо в каких-то 4–5 метрах. Куренков успел уклониться еще от четырех торпед, но все-таки две угодили в носовую часть судна. Последовало два мощнейших взрыва. Капитан Беляев успел взглянуть на часы — было 16.10. Нос «Сванетии» подпрыгнул, и почти сразу образовался дифферент на нос и крен на левый борт.

И тут началось самое страшное: паника обезумевших от страха людей! Краснофлотцы боцманской команды Данченко и Воронов сумели спустить на воду лишь две шлюпки. Неожиданно появившиеся на кренящейся палубе кавалеристы, не имевшие понятия о механике спуска шлюпок на воду, выхватили шашки и в мгновение ока перерубили первые попавшиеся на глаза блоки (лопаря), удерживающие шлюпки, и они, сорвавшись вместе с людьми, полетели за борт, переворачиваясь или разбиваясь о воду. Люди страшно кричали.

Крен судна быстро увеличивался. Зенитки продолжали вести огонь, и один из атакующих торпедоносцев, зацепив крылом воду, взорвался. Капитан Беляев дал команду в машинное отделение:

— Задний ход!

Почти сразу его швырнуло новым взрывом на шлюпочную палубу, и он потерял сознание. «Сванетия» медленно погружалась под грохот зениток и крики людей.

Свидетельствует штурман Г.Я. Кухаренко: «Через десять минут после попадания торпед вода на судне поднялась почти до штурманской рубки. Из-за большого крена стало невозможным спустить на воду шлюпки по правому борту. Люди метались, хватаясь за что попало, отчаянно крича и взывая о помощи. Особенный ужас был написан на лицах тех, кто не умел плавать...»

С помощью старшего рулевого Куренкова мы чудом отыскали среди этого орущего хаоса капитана Беляева и кавторанга Андреуса, командира санитарных транспортов, и оттащили их на спасательный плот. Потом я кинулся в рубку за корабельными документами, стреб их и оказался на правом борту, еще возвышавшемся над водой. Вокруг плавали люди на поясах, спасательных кругах с надписью и просто на раз-

личных плавающих предметах, судорожно вцепившись в них. Некоторые, продрогнув и заоченев в холодной воде, пытались взобраться обратно на тонущее судно. Дул четырехбалльный северный ветер, и вода была очень холодной... Вместе с командиром БЧ-4 Чайкиным мы бросились в воду и попытались отплыть подальше в сторону. Слышно было, как стучали крупнокалиберные пулеметы — это не прекращали вести огонь наши матросы.

Вдруг они разом смолкли. Мы обернулись. Корма «Сванетии» поднялась высоко над водой. С нее беспорядочно сыпались люди. Один из матросов у самой трубы держался за тросик гудка, как бы оповещая всех натруженным ревом о страшной гибели. Так, под крики людей и рев гудка «Сванетия» быстро стала уходить под воду, накрыв своим корпусом сразу три шлюпки. Образовалась большая воронка, и многих людей засосало под воду... На воде остались две переполненные шлюпки, плоты, доски, матрасы, чемоданы, спасательные пояса и круги, за которые держались полуобессилевшие люди... Всего сумели подобрать лишь 61 человека, в том числе и меня...».

Спасшиеся из экипажа «Сванетии» рассказали другие подробности. Поразительно, что когда взрывом весь боевой расчет орудия №2 был выброшен за борт, комендор Арсланбеков стал вести огонь с помощью санитарки Лизиченко и старшей медсестры Бердичевской. До самого момента погружения стреляло и орудие №1, и тоже с помощью медсестер Е.Г. Дорошенко и О.С. Соколовой. Все они погибли вместе со «Сванетией»...

Известно, что мужественно до последнего дыхания действовали моряки БЧ-5 (электромеханической части) «Сванетии».

После взрыва торпед мостик дал команду «полный назад», чтобы уменьшить динамический напор воды на носовую часть (это была последняя команда капитана Беляева. — С.С.). Но сильное сотрясение корпуса нарушило работу двигателей — стали греться подшипники, крышки цилиндров дали течь, и из картеров дизелей пошел дым. В машинное отделение начала поступать вода. Воентехник 1 ранга В.И. Бирюков и его зам П.П. Ананьев брезентом и одеялами пытались заделать пробоины в корпусе, пустив в дело цемент, клинья и деревянные подпорки... Из-за соленой воды

загорелся главный распределительный щит, пришлось обесточить судно. В помещениях, где сновали люди, стало темно. Моряки БЧ-5 погибли почти все, включая Бирюкова и Ананьева...

Спасшиеся рассказали, что военврачи «Сванетии» В.А. Итин, В.Б. Борисовский, А.П. Тарасенко и медсестры — недавние студентки — до последнего гудка «Сванетии» оказывали помощь раненым, надевали на обмятых страхом людей спасательные пояса, круги и выводили женщин и детей на палубу. Вот их имена: Таня Королева, Клава Калугина, Лида Барсук, Зина Демченко, Лиза Дорошенко, Ева Клычмян, Фрося Кардашева и другие. Многие погибли...

Согласно архивным документам, «Сванетия» держалась на плаву лишь 18 минут. Известны координаты ее гибели: 43 градуса 00 минут северной широты, 36 градусов 55 минут восточной долготы. Глубина 2150 метров...

Командир эскадренного миноносца «Бдительный» (фамилия пока не выяснена), начав бой с атакующими «Сванетию» и его самого самолетами противника, постепенно удалился за горизонт. Вернулся он к месту гибели теплохода лишь через два часа. С поверхности моря были подобраны только 61 человек, из которых 18 скончались от переохлаждения...

## ГИБЕЛЬ ТЕПЛОХОДА «АРМЕНИЯ»

«Армения» была спроектирована морскими инженерами Ленинградского Центрального бюро морского судостроения под руководством главного конструктора Я. Копержинского, спущена на воду в ноябре 1928 года и вошла в шестерку лучших пассажирских судов Черного моря, состоящей из «Абхазии», «Аджарии», «Украины», «Армении», «Крыма» и «Грузии».

Хотя почти все эти суда строились в Ленинграде, на Балтийском судостроительном заводе (только два последних — в Киле в Германии), политическим руководством страны было решено в названиях судов выразить нерушимую дружбу молодых советских республик, что и было начертано на высоких бортах этих красавцев, которых одесситы окрестили по своему, назвав за быстроходность «рысаками».

Что касается «Армении», то она имела дальность плавания 4600 миль, могла перевозить в классных каютах 518 пассажиров, 125 «сидячих» и 317 палубных пассажиров, а также до 1000 тонн груза, развивая при этом максимальную скорость 14,5 узла (около 27 км/ч). Все эти суда стали обслуживать «экспрессную линию» Одесса—Батуми—Одесса, исправно перевозя тысячи пассажиров вплоть до 1941 года...

### Их топили первыми

С началом Великой Отечественной войны судьба черноморских «рысаков» резко изменилась. «Армению» срочно переоборудовали в санитарно-транспортное судно: рестораны



1 и 2 класса превращены в операционные и перевязочные, курительный салон – в аптеку, в каютах установлены дополнительные подвесные койки.

Капитаном «Армении» был назначен 39-летний Владимир Яковлевич Плаушевский, старпомом – Николай Фадеевич Знаюненко. Экипаж судна состоял из 96 человек, плюс 9 врачей, 29 медсестер и 75 санитаров. Главврач железнодорожной больницы Одессы, которого многие в городе хорошо знали, Петр Андреевич Дмитриевский был назначен руководителем медперсонала в звании военврача 2 ранга...

Немногословный, выдержанный, всегда подтянутый капитан «Армении» Плаушевский быстро обрел авторитет, и все его распоряжения и команды выполнялись незамедлительно.

На бортах и на палубе ярко-красной краской были нанесены огромные кресты, хорошо видимые с воздуха. На грот-мачте был поднят большой белый флаг также с изображением международного Красного Креста. Взглянув на него, Плаушевский тихо сказал старпому:

– Не думаю, что вермахт будет неукоснительно выполнять положения Гаагской и Женевской конвенций. Немцы традиционно в войнах особым милосердием не отличались...

Его слова оказались пророческими. С первых дней войны авиация Геринга совершала налеты на госпитальные суда на Черном море. В июле 1941 года были повреждены санитарные транспорты «Котовский» и «Антон Чехов», а атакованный пикирующими бомбардировщиками «Аджаристан» («Аджария»), весь объятый пламенем, на виду у всей Одессы выбросился на мель близ Дофиновки. В августе такая же участь постигла и судно «Кубань».

Теснимая противником Красная армия в тяжелых боях несла большие потери. Раненых было очень много... Днем и ночью в любую непогоду на борту «Армении» до изнеможения трудился медперсонал. Операции, операции и бесконечные перевязки. Раненые были всюду. Особенно много было тяжелораненых. На всех палубах были слышны громкие стоны, людей мучила жажда. Многие женщины ухаживали за ранеными.

Капитан Плаушевский спал урывками, по многу часов не покидая капитанского мостика. Ему удалось совершить

пятнадцать невероятно тяжелых и опасных рейсов с ранеными защитниками Одессы и перевезти около 16 тысяч человек, которых члены экипажа размещали в своих каютах с молчаливого согласия капитана, его помощников и самого боцмана. Благодаря им были спасены многие беженцы, которых в то время звали «эвакуированными»...

Погибший во время войны летчик и писатель Сент-Экзюпери сказал: «Война это нечто такое, что может взять с лица человека столько мяса, что он навсегда будет лишен возможности улыбаться людям».

Да, в обстоятельствах гибели «Армении» много загадочного. Кроме поиска в архивах пришлось опросить и свидетелей той страшной трагедии, которых, увы, осталось очень мало!

В книге «Хроника Великой Отечественной...» говорится, что свои рейсы из Одессы «Армения», а также «Кубань» и учебное судно «Днепр», совершали в сопровождении эсминца «Беспощадный», что, несомненно, уберегало эти суда от дерзких атак немецкой авиации.

Наступление 2-й армии Манштейна на Крым было стремительным, к чему командование ЧФ и в том числе и вице-адмирал Ф.С. Октябрьский были не готовы. Все учения флота перед войной сводились к «уничтожению» крупных морских десантов и боевым походам кораблей Черноморского флота. Никому и в голову не приходило, что оборонять Севастополь придется со стороны суши...

В октябре и ноябре 1941 года всюду царила неразбериха. Из Севастополя спешно эвакуировали все, что надо и не надо. Госпитали, оборудованные в штольнях и самом городе, были забиты ранеными, но кто-то дал приказ срочно эвакуировать весь медперсонал. Пытались эвакуировать даже прекрасно оборудованный и укрепленный командный пункт флота. Только энергичное вмешательство вновь прибывшего заместителя по сухопутной обороне генерал-майора И.Е. Петрова положило конец страшной неразберихе. Успешно начала действовать легендарная 30-я батарея Георгия Александера, огромными снарядами прошивая оба борта немецких танков и разя мотопехоту шрапнелью. На подступах к Севастополю завязались ожесточенные бои...

## Трагедия на суше

Благодаря найденным документам и показаниям очевидцев, удалось восстановить многие события, предшествующие выходу «Армении» в море из Севастопольской бухты 6 ноября 1941 года.

Теплоход стоял на внутреннем рейде и спешно принимал на борт многочисленных раненых и эвакуированных граждан. Обстановка была крайне нервной. В любую минуту мог начаться налет вражеской авиации. Основная масса боевых кораблей флота по приказу Октябрьского вышла в море, включая и крейсер «Молотов», на котором была единственная на флоте корабельная радиолокационная станция «Редут-К».

Кроме «Армении» в Карантинной бухте грузился еще один бывший «рысак» — теплоход «Белосток», а у причала Морзавода грузили оборудование и людей на транспорт «Крым». Погрузка шла непрерывно днем и ночью.

Обращает на себя внимание великое множество всевозможных приказов, данных в самой категорической и устрашающей форме, в которых, в случае невыполнения, было обещание суровой кары «вплоть до расстрела». Таких приказов особенно много было после введения в Севастополь осадного положения 29 октября. И севастопольцы, и немецкое командование хорошо знали, что на подступах к городу нет частей Красной армии. Поэтому Манштейн дал приказ 54-му армейскому корпусу и мотобригаде овладеть Севастополем с ходу. Этого не произошло только потому, что командующий Приморской армией генерал-майор И.Е. Петров (потом его историки назовут «вторым Георгием Жуковым») сумел совершить многотрудный переход через горы, выйти к Севастополю, организовать крепкую оборону и спасти город. Немаловажным было и массовое проявление героизма защитниками этого «южного Кронштадта»...

Но тогда, накануне гибели, будучи на борту «Армении» и принимая доклады от помощников о ходе погрузки, капитан Плаушевский с тревогой посматривал на небо. Ему дан приказ выйти из Севастополя 6 ноября в 19 ч и следовать в Туапсе. Для сопровождения выделен только небольшой морской охотник с бортовым номером «041» под командованием старшего лейтенанта П.А. Кулашова.

Свидетельствует полковник медицинской службы М. Шапунов:

«Последовал приказ 5 ноября всем флотским медицинским организациям свернуться и эвакуироваться. Чем был вызван этот строгий приказ? Ведь оборона Севастополя только начиналась (и будет длиться 250 дней) ...».

Свидетельствует участник обороны Севастополя полковник медслужбы А.И. Власов:

«Начальник отделения Главной базы 5 ноября получил приказание... госпитали и лазареты свернуть. На «Армению» было погружено около 300 раненых, медицинский и хозяйственный персонал Севастопольского военно-морского госпиталя (крупнейшего на флоте), во главе с главврачом его, военврачом 1 ранга С.М. Каганом. Здесь же оказались начальники отделений (с медперсоналом), рентгенотехники... Здесь же разместились 2-й военно-морской и Николаевский базовый госпитали, санитарный склад №280, санитарно-эпидемиологическая лаборатория, 5-й медико-санитарный отряд, госпиталь от Ялтинского санатория. Были приняты на теплоход часть медперсонала Приморской и 51-й армий, а также эвакуированные жители Севастополя...».

Капитан Плаушевский знал, что при отсутствии охранения только темная ночь может обеспечить скрытность плавания и не даст возможности авиации противника атаковать «Армению». Каковы же были его удивление и досада, когда ему передали приказ Военного совета флота выйти из Севастополя не в вечерних сумерках, а на два часа раньше, то есть в 17 часов, в светлое время суток!

Такой приказ сулил гибель, и некоторые историки склонны были считать, что он исходил из недр абвера адмирала Канариса, от его спецслужб, занимавшихся «дезой».

Свидетельствует полковник И.М. Величенко, бывший специалистом по скрытной связи при командующем Черноморским флотом:

«В тот день по неудовлетворительно работающей проводной связи из Ялты сообщили контр-адмиралу Н.М. Кулакову, что в городе собралась большая группа руководящих работников и партактива, которых не на чем эвакуировать... выбор пал на «Армению», и она пошла к своей гибели...». Однако «Армении» удалось проскочить в Ялту.

Но вот загадка. «Армения», выйдя из Севастополя в 17 часов, ошвартовалась в Ялте только через 9 часов (?!), то есть около 2 часов ночи. Оказывается, в пути последовал новый приказ сделать заход в Балаклаву и там забрать работников НКВД, раненых и медперсонал, ибо немцы продолжают наступать.

Фактически положение не было столь угрожающим, и людей могли забрать другие суда. Капитан Плаушевский отлично понимал, что столь драгоценное ночное время сокращается неумолимо, и тем не менее не мог игнорировать новый «убийственный» приказ!

Море штормило, в небе рваная низкая облачность. «Армения», ошвартовавшись, незамедлительно принялась за погрузку людей, которых на причале собралось великое множество.

В самой Ялте неразбериха. Милиция отсутствует. По трубам в море выпустили массандровские вина. Кто-то грабит магазины и склады. Все улицы и переулки, выходящие на набережную, перегорожены брустверами, сложенными из мешков с галькой и песком, что совсем не гармонирует с вечнозелеными пальмами...

Капитану Плаушевскому доложили, что в Ялте ожидает погрузки «партактив», работники НКВД и еще одиннадцать госпиталей с ранеными.

Свидетельствует доброволец Е.С. Никулин:

«С вечера мы о теплоходе «Армения» еще ничего не знали. Ночью, часа в два нас разбудили и повели почти строем по середине улицы в порт. В порту стоял громадный теплоход.

Вся пристань и мол заполнены людьми. Мы влились в эту толпу. Посадка на теплоход шла медленно; за два часа мы с пристани продвинулись на мол. Давка неимоверная! Погрузка шла примерно с двух часов и до семи утра (то есть все столь драгоценное ночное время. — С.С.). Поперек мола стояли бойцы НКВД с винтовками и пропускали только женщин с детьми. Иногда прорывались через оцепление мужчины. Погода была ненастная, часто шел дождь. Полная луна проглядывала в разрывах черных, быстро несущихся облаков. Через мол перекачивались волны. В городе начал гореть склад горючего, и громадные черные клубы дыма ветром несло на город. Наступал рассвет...».

## Трагедия на море

Из записок адмирала Ф.С. Октябрьского: «Когда мне стало известно, что транспорт «Армения» собирается выходить из Ялты днем, я сам лично передал приказание командиру ни в коем случае из Ялты не выходить до 19.00, то есть до темноты. Мы не имели средств хорошо обеспечить прикрытие транспорта с воздуха и моря.

Связь работала надежно, командир приказание получил и, несмотря на это, вышел из Ялты. В 11.00 он был атакован самолетами-торпедоносцами и потоплен. После попадания торпеды «Армения» находилась на плаву четыре минуты».

Отсутствие документов, уничтоженных в 1949 году и позднее, бросает тень на адмирала Ф.С. Октябрьского, потому что любой историк может заподозрить, что адмирал ищет себе оправдание задним числом, спустя годы после ужасной трагедии. Однако следует признать, что он, как командующий флотом, знал оперативную обстановку на театре, знал, где находится «Армения», знал и время, когда она отвалила от причала, запруженного людьми, знал он и то, что при господстве немецкой авиации в воздухе «Армения», лишенная охранения, представляет собой идеальную мишень для торпедоносцев и пикирующих бомбардировщиков. Поэтому весьма вероятно, что приказ и даже очень строгий, «ждать ночи» он действительно передал капитану Плаушевскому, но на «Армении» произошло какое-то зловещее событие, заставившее капитана нарушить приказ Октябрьского. В этом кроется еще одна тайна гибели теплохода...

Исследуем события и вернемся назад. Достоверно известно, что первоначальный приказ капитану Плаушевскому был четко сформулирован: забрать раненых и медперсонал и из Севастополя следовать в Туапсе в ночное время суток.

Затем последовал срочный приказ, возникший под могучим прессом НКВД (как свидетельствуют полковник И.М. Величенко и Н.С. Малиновская, бывшая сотрудница Ялтинского отдела НКВД, депутат горсовета): следовать в Ялту для спасения партактива и раненых. Время выхода теплохода из Севастополя изменено на два часа.

Третий приказ, переданный капитану Плаушевскому, заставлял его, не заходя в Балаклавскую бухту, также забрать представителей местной власти и раненых. Людей грузили с рыбацких баркасов и катеров (свидетельство той же Н.С. Малиновской).

Четвертый приказ, переданный капитану «Армении» рано утром Ф.С. Октябрьским 7 ноября, предписывал покинуть Ялту не ранее 19 часов, оказался странным образом нарушен, и капитан отправился в плавание без охранения на встречу своей гибели.

Обратимся к свидетельству катерника с морского охотника МО-04 М.М. Яковлева.

«7 ноября, около 10 часов утра, в районе мыса Сарыч над нами пролетел немецкий разведчик, а через непродолжительное время над водой, на бреющем полете, едва не касаясь гребней волн (погода была штормовой, и нас болтало основательно), в наш район вышли два вражеских торпедоносца. Один из них начал делать разворот для торпедной атаки, а второй пошел в сторону Ялты. Открыть огонь мы не могли, так как крен катера достигал 45 градусов. Торпедоносец сбросил две торпеды, но промазал, и они взорвались в прибрежных камнях мыса Айя. Нас поразила сила взрыва — не видели мы до этого более мощного, и почти все разом сказали, что если второй торпедоносец достигнет «Армению», то ей несдобровать... Так оно и получилось».

После торпедирования «Армения» была на плаву четыре минуты. Спаслись лишь несколько человек, в том числе старшина Бочаров и военнослужащий И.А. Бурмистров. Видел гибель теплохода и командир морского охотника старший лейтенант П.А. Кулашов.

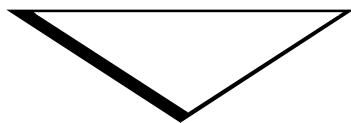
Попытка путем запросов и переписки с Одессой найти других свидетелей трагедии также не увенчалась успехом. Украина бессовестно перлюстрирует все письма, и они приходят со следами вскрытия и грязным штампом: «Письмо поступило со следами клея на конверте».

Через немецких ветеранов пытались найти экипаж торпедоносца, атаковавшего «Армению», дабы уточнить детали

и координаты гибели теплохода, так как немецкие архивы славятся большой сохранностью документов. Ответ пришел неожиданный: «Архив люфтваффе вывезен в СССР».

Имя капитана Владимира Яковлевича Плаушевского выбито на скрижалях Аллеи Славы в Одессе, близ могилы Неизвестного матроса, как и имена капитанов других «рысачков», нашедших вечный покой на дне Черного моря. Вечная им слава!

# ЛАДОЖСКАЯ ТРАГЕДИЯ



Хроника крупнейшей катастрофы, долгое время остававшейся в тени. В ней погибло столько же людей, сколько при крушении «Титаника».

## Золотой фонд флота

Ранним утром 29 августа 1941 года через станцию Мга Ленинградской области прошли последние пассажирские и грузовые поезда. В числе них проследовал и последний санитарный эшелон с ранеными.

Крупные события в Ладожском озерном районе развивались быстро. Противник захватил станцию Мга. 8 сентября пал Шлиссельбург — немцы вышли на побережье Ладожского озера, и, таким образом, замкнулось окружение Ленинграда по суше.

Как до Великой Отечественной войны, так и в ее начале Высшее военно-морское гидрографическое училище размещалось на Малоохтинском проспекте Ленинграда. В начале сентября его 5-й истребительный батальон из Ленинградской отдельной курсантской бригады ВМУЗов возвратился с фронта в опустевшее здание своего училища, из которого несколько раньше уже были эвакуированы старшие курсы, преподавательский состав и учебное оборудование.

В условиях налетов вражеской авиации и артиллерийских обстрелов Ленинграда, ставших регулярными, курсан-

ты этого батальона безуспешно пытались приступить к занятиям по учебной программе 1 курса. К тому же, когда вражеская блокада города замкнулась, курсантские подразделения стали готовить к ведению уличных боев.

В связи с этим курсанты подавали свои докладные записки с просьбой о зачислении их в штурмовые команды города.

С 8 сентября курсанты укрепляли район Малоохтинского моста через Неву, ставили «ежи», строили заграждения. А в ночное время вели охрану училища, дежурили на крышах для защиты зданий от зажигательных бомб. По плану оброну рыли траншеи во дворе училища для укрытий при налетах авиации. К этой работе были привлечены и гражданские работники картографической фабрики ВМФ, среди которых работала и Зина Симаничева, чертежница-картограф. Именно на этих работах произошло знакомство Зины и курсанта Ильи Евланова, судьбы которых скоро соединятся на Ладожском озере.

10 сентября в Смольном К.Е. Ворошилов и А.А. Жданов проводили заседание Военного совета фронта, на котором рассматривался вопрос о мерах, подлежащих выполнению в случае невозможности удержать город. При этом предусматривалось в первую очередь уничтожение крупных военных и промышленных объектов, а также и других важнейших объектов. Практически некоторые из этих мер уже готовились.

Ленинградцам был известен подвиг Бреста, где впервые в эту войну целый месяц небольшой гарнизон сковывал крупные силы противника. В эти дни стойко оборонялась Одесса, оставшаяся далеко в тылу врага. И это тоже было известно ленинградцам. В те труднейшие дни наши войска упорно отражали яростные атаки противника на Ленинград.

Для защиты Ленинграда командование использовало все возможные средства. В их числе было также новое использование «золотого фонда» военно-морского флота — курсантов, представлявших во все времена главный потенциал кадров. Из курсантов, как известно, вырастают офицеры, генералы и адмиралы.

Когда училище получило приказ Ворошилова о создании нового особого курсантского батальона и подчинении его непосредственно штабу фронта, курсанты воодушевились.

Было объявлено, что батальон будет комплектоваться исключительно из добровольцев и что личный состав батальона будет вооружен только автоматами. Курсанты охотно шли в этот батальон и ждали боевых действий.

В то же время курсанты ездили на работы в Ленинградский порт и участвовали в строительстве оборонительных рубежей.

Прорывы вражеской авиации к городу становились ежедневными. Над городом шли воздушные бои. Самолеты бомбили и сбрасывали на город множество зажигательных бомб, чтобы усиливать разрушение города пожарами и создавать непереносимые условия, сеять панику. По ночам во время воздушных тревог небо над городом всюду прочерчивалось лучами прожекторов противовоздушной обороны.

Жители города быстро научились бороться с зажигательными бомбами.

Созданная сеть дежурных групп из населения охватила все промышленные корпуса, социально-культурные учреждения и жилые дома. А вооруженные курсанты патрулировали на улицах, проверяли маскировку домов, учреждений, вылавливали диверсантов-сигнальщиков, которых стало вдруг много после бомбежки Бадаевских складов.

В один из этих дней группу курсантов из первого и второго взводов, ростом выше 180 см, в том числе Ивана Переверзева и Григория Распертова, вызвали для проведения хозяйственных работ к командиру роты майору Сергеичу. В действительности «хозяйственные» работы явились лишь маскировкой. Армейский майор без всяких вступительных объяснений приступил к занятиям с ними по установке противотанковых мин, мин-сюрпризов и способам использования различных видов взрывчатых веществ для разрушения крупных объектов. Курсантов предупредили, что разглашать эти занятия нельзя. 10 и 11 сентября были проведены практические занятия с учебными минами по правилам их установки и закладки.

А далее без объяснений 12 сентября занятия неожиданно прекратили, хотя преподаватели по практической работе с минами утверждали, что программа рассчитана по 15 сентября.

В училище к этому времени распространился слух об эвакуации курсантов в город Астрахань. Это тоже было не-

ожиданно. Зачем из них делали минеров и почему нужна была строгая секретность?

Спустя многие годы Переверзев понял, что их готовили для взрывов мостов через Неву, если бы немцам удалось к ним прорваться. Стала понятной и та задача, для которой создавался этот особый курсантский батальон. В случае прорыва противника в город батальон должен был укрепиться на Васильевском острове и держаться там до последнего человека, уничтожая противника.

Очень трудной была эта задача, потому и планировалась она именно для курсантов, как наиболее дисциплинированных и стойких бойцов.

14 сентября группа курсантов также возвратившегося с фронта 2-го истребительного батальона Высшего инженерного училища, в числе которых числился и Вадим Соловьев, ездила за продуктами в Ленинградский порт. Город казался Соловьеву опустевшим и притихшим. Казалось, он ждет — что будет дальше?

Перед бурей всегда бывает затишье. Люди понимали, что на город надвигается тяжелая страшная беда, размеров которой еще никто не мог знать. Понимали, что война вплотную придвинулась к городу, понимали, что именно эта война коснется смертью многих тысяч жителей Ленинграда.

Однако же все они жили по-военному энергично и деловито. На набережных и пирсах непрерывно шла работа, двигались люди, что-то подвозили, что-то перемещали. Матросы и командиры носили с кораблей ящики с боеприпасами, мешки с продовольствием. Знающие люди понимали, что здесь формировались подразделения морской пехоты из личного состава кораблей.

Самое сильное впечатление производили мощные громовые раскаты артиллерийских залпов главного калибра линейного корабля «Марат», открывавшего прямо из порта огонь по противнику, силы которого к исходу этого дня вышли на фронт Новый Сузи — финское Койрово — Константиновка — Горелово, Аннино — Копорское, Ропша — Глядино и развивали наступление в северном направлении.

Уже после войны, когда Вадим Соловьев служил на линейном корабле «Новороссийск», он всегда вспоминал эти залпы «Марата» по противнику каждый раз, когда артилле-

ристы «Новороссийска» начинали учебные стрельбы главным калибром.

А в те прошедшие дни участились воздушные налеты на Ленинград и его бомбардировки. Из окон Главного Адмиралтейства виделось зарево огня и дыма — это все еще горели Бадаевские склады. . .

В небе продолжались воздушные бои. Наступил режим жестокой борьбы, поэтому жители посуровели, держали напряженный трудовой ритм, без паники и с хорошей дисциплиной защищали город, памятники истории и культуры, инженерные и архитектурные сооружения, важные городские и военные коммуникации от бомбежек. И на набережных, и на площадях, в скверах, в садах густо разместились зенитные батареи. В подвалах домов оборудовали бомбоубежища.

Курсанты Военно-морского хозяйственного училища подготавливали чехол для маскировки шпиля Главного Адмиралтейства, они же заложили мешками с песком и обшили деревом памятник Петру I.

Было много воздушных тревог. Ввиду этого все курсанты 2-го истребительного батальона были озабочены безопасностью и расписаны по постам противопожарной борьбы и по охране зданий.

Георгий Сокальский был расписан в кабинете живучести кораблей, Василий Якименко — на крыше Главного Адмиралтейства со стороны Зимнего дворца. Василию и ночевать было приказано на галерее вестибюля здания. Якименко находился на крыше в тот час, когда авиация противника бомбила Бадаевские склады и когда бомба упала за Петропавловской крепостью на территории зоопарка, где, как потом говорили, осколками убило слона. В тот же день много осколков упало на крышу Адмиралтейства.

Во время ночных воздушных тревог курсанты видели много демаскирующих сигнальных ракет, указывавших противнику на расположение важных объектов. В связи с этим курсант 1 курса дизелист Завитаев спланировал собрать группу курсантов для борьбы с ракетчиками-диверсантами и обратился к командованию с этим планом, но ему было отказано с таким разъяснением, что в городе уже созданы подразделения для борьбы и они справятся с диверсантами без помощи Завитаева.

Приблизительно в конце первой декады сентября и в Высшем инженерном училище также проводилась запись в другой особый батальон, который тоже обещали вооружить автоматами и который также должен был находиться в распоряжении Ворошилова.

В те напряженные дни в особые батальоны отбирались лучшие из лучших, готовые выполнять самые трудные задания. Брали только добровольцев.

В середине сентября район Адмиралтейства подвергся артобстрелу. Одним попаданием снаряда были ранены несколько вольнонаемных работников и членов семей военнослужащих, другой снаряд разорвался на крыше западной башни непосредственно близ наблюдательного поста МПВО.

Наблюдатель курсант 1 курса Г.Д. Головченко, раненный осколком, остался на своем посту, не теряя наблюдения за районом, и сообщил на командный пункт о местах поражений. Раненный в ногу преподаватель интендант 3 ранга Панкратьев остался в строю и после перевязки, передвигаясь с помощью палки, продолжал преподавание.

Еще в первые дни войны в Военно-морской медицинской академии также приготовили бомбоубежища и щели.

Когда начались бомбежки города с воздуха, то и здесь резко ухудшились условия для нормального учебного процесса курсантов и появились неоднократные срывы занятий.

При артиллерийских обстрелах города не могло быть и не было никаких тревожных сигналов, предупреждавших население о начале обстрела. Каждый снаряд, выстреленный издалека, прилетал неожиданно как по времени, так и по месту. Когда и где взорвется снаряд — курсантам было неизвестно, как и всем остальным. В каждом случае никто не был готов к тому, чтобы заранее укрыться от снаряда. Под снаряды попадали все, кто был в радиусе взрыва.

Из-за разрушения двух жилых зданий курсанты 4 курса академии поселились на Васильевском острове в здании Оптического института. В связи с разрушениями других зданий курсанты 4 курса вынуждены были ежедневно для занятий с Васильевского острова ходить в академию, а курсанты 3 курса — из академии ходить в клиники на Васильевский остров.

Бомбардировки продолжались. Такое положение привело к отрыву до 15 процентов курсантов в качестве крышных наблюдателей, в противопожарные взводы и на усиленную

дежурную службу. Условия для академического процесса становились совершенно неблагоприятными. Было принято решение об эвакуации.

### **Трагедия начинается**

Представитель начальника ВМУЗов в Ленинграде капитан 2 ранга Кацадзе Аркадий Варфоломеевич в ночь с 15 на 16 сентября 1941 года разъяснил представителям училищ и Военно-морской медицинской академии, что принято решение на эвакуацию курсантов к местам новой дислокации. По плану, в первой группе должны быть курсанты инженерного и гидрографического училищ и группа офицеров, окончивших академию. Во второй группе – эшелон Высшего военно-морского училища. Отправка эшелонов состоялась 16 сентября с Финляндского вокзала.

Первый эшелон прибыл на станцию Ладожское озеро около 13 часов, причем поезд еще не остановился, когда на станцию был совершен очередной налет самолетов противника, сбросивших ряд бомб, не причинивших повреждений.

Для соблюдения необходимой маскировки местом сосредоточения и ожидания погрузки был выбран прибрежный лес вблизи порта Осиновец. Во второй половине дня, несмотря на пасмурную погоду и моросящий дождь, были еще три налета авиации противника.

Поскольку маскировка зелеными ветками была выполнена хорошо, самолеты противника мест скопления личного состава не обнаружили, и поэтому потерь не было.

О том, что прибыл эшелон курсантов, который надлежит переправить на другой берег, начальники эшелонов капитан-лейтенанты Кижель и Боков и военком эшелона полковой комиссар Макшанчиков доложили капитану 1 ранга Авраамову. Последний заявил, что баржа №752, с которой разгружался стрелковый батальон в полном вооружении с противотанковыми орудиями и конным составом, будет свободна часов в шестьнадцать, после чего он даст распоряжение приступить к погрузке.

Около семнадцати часов капитан 1 ранга Авраамов и военком по перевозкам батальонный комиссар Комаров приказали приступить к погрузке людей из военно-морских училищ.

К этому времени баржа уже оказалась на одну треть загружена мелкими партиями людей от различных организаций.

Здесь была группа Гидрографического управления ВМФ, был взвод Ленинградского (теперь Калининградского) военно-инженерного училища из двадцати человек в армейской форме, командиром которого был лейтенант Алексахин Александр Михайлович, была группа учеников ремесленного училища, были группы от Артиллерийского и Технического управлений ВМФ и были неорганизованные пассажиры.

В связи с этим Авраамов распорядился погрузить только половину курсантов, приблизительно 400 человек, пообещав оставшихся погрузить на другую баржу.

Капитан 1 ранга Авраамов тепло попрощался с курсантами Высшего инженерного училища, с которыми много времени проработал в училище, пожелал им хорошей учебы и успешной службы после окончания училища.

Кижель начал погрузку курсантов-гидрографов и группы выпускников академии, а курсантов Высшего инженерного училища оставил для погрузки на другую баржу.

После окончания погрузки людей на верхнюю палубу были погружены две полуторки с грузом, две легковых автомашины ЗИС-101 и «Бьюик».

Затем начали грузиться и курсанты Высшего инженерного училища. На вопрос Кижеля «почему?» капитан-лейтенант Боков ответил, что так распорядился Авраамов. Кижель задержал их погрузку до выяснения и после подтверждения Авраамова о том, что курсанты Высшего инженерного училища будут пересажены на рейде, погрузка их была проведена до конца\*.

Курсанты этого училища были погружены сначала на палубу баржи, а потом, учитывая, что это положение демаскирует, их разместили в трюме, после чего сходни были убраны и буксир потянул баржу на рейд. В этот момент Авраамов заявил, что другой баржи подано не будет и что все погруженные будут следовать через озеро в одной барже. На доклад Кижеля о чрезмерной нагрузке Авраамов и Комаров ответили, что другого выхода нет\*\*.

\* ЦВМА, Ф4, Оп. 1, Д. 1201, лл. 117–121.

\*\* Там же.



Таким образом, в одной барже оказалось более 1200 человек. Обратите внимание, почему общее число людей было столь неопределенным. Дело в том, что у командования эшелонов имелись списки людей только по своим училищам, а учета групп других организаций не производилось. Это обстоятельство будет фигурировать и при подсчете потерь.

В эти часы группа курсантов Высшего военно-морского училища в составе прежнего первого батальона отдельной курсантской бригады ВМУЗов и части курсантов и начсостава отряда, вернувшегося из Таллина, тоже прибыли на станцию Ладожское озеро под командованием комбрига Авсюкевича и стали размещаться в лесном участке.

Командованию эшелонов первой группы училищ было уже известно, что от причальной стенки баржу отведет один буксир, затем подойдет другой буксир и уже он будет тянуть баржу через озеро в Новую Ладогу.

Примерно в девятнадцать часов баржу потащил первый буксир, затем ее взял второй. И была полная уверенность, что он поведет баржу до порта Новая Ладога, чего не получилось; буксир лишь возил баржу у берега взад и вперед. На запрос о причине этого капитан буксира ответил, что он имеет распоряжение баржу доставить к другому, более мощному буксиру «Боевой», а где он, «Боевой», находится, капитан не знал.

К этому времени к борту баржи прибыл и высадился на баржу с небольшой группой командиров контр-адмирал Заостровцев Алексей Тимофеевич, чтобы попутно следовать до порта Новая Ладога.

Кижель ему доложил о беспорядочном толкании баржи по рейду в течение двух с лишним часов. Заостровцев вместе с Кижелем и Белоконовым вышли на берег, где установили отсутствие в порту буксира «Боевой» и нашли буксир «Орел», с которым и возвратились обратно.

«Орел», взяв баржу на буксир, приблизительно в двадцать три часа повел ее через Ладожское озеро.

Таким образом, из-за неразберихи с буксиром было напрасно потрачено не менее четырех часов полезного времени\*.

Перед отходом от причальной стенки Макшанчиков и Кижель спрашивали у военкома Комарова, будет ли кто-то

---

\* ЦВМА, ф4, Оп. 2, Д4, лл. 109–116.

охранять баржу в пути. Им было сообщено, что баржу будет охранять канлодка «Шексна», и это было правдой. Когда ходили в поисках буксира, то с «Шексны» шел катер и запрашивал – когда пойдет баржа, чтобы «Шексна» могла сопровождать.

На «Шексну» были приняты разные пассажиры, и она тем самым была и сама превращена в пассажирское судно. Очевидно, в силу этого факта «Шексна» ночью раз или два показалась вблизи баржи, а затем ушла вперед и поэтому в период бедствия и бомбежки с неприятельских самолетов помощи барже оказать не могла\*. Командиром этой канлодки являлся капитан-лейтенант Гладких Михаил Александрович.

Капитаном буксира «Орел» был опытный моряк Иван Дмитриевич Ерофеев, начинавший трудовую биографию с кочегара. Немало лет прошло с тех пор, когда он стал капитаном. Еще в предвоенные годы работал капитаном «Орла». Плавал на Неве, Свири, Ладожском озере, не боялся штормовой погоды. Командующий Ладожской военной флотилией вице-адмирал Чероков Виктор Сергеевич всегда считал, что Ерофеев умеет управлять пароходом в сложных погодных условиях, отлично знает Неву, Свирь, Ладожское озеро и каналы. Заботился он и о сплоченности экипажа. В Северо-Западном речном пароходстве капитан Ерофеев считался одним из лучших знатоков капитанского дела и района плаваний.

Ерофеев умел определять погоду по признакам, характерным для Ладожского озера. Это умение приходит к морякам через годы добросовестного профессионального труда.

Занимаясь подготовкой буксира в рейс, Ерофеев уже видел признаки наступления плохой погоды. Это его беспокоило, поскольку стало известно, что предстоит буксировка баржи с большой численностью людей.

В районе порта Осиновец наблюдалась переменная облачность и в течение дня с перерывами шел студень мелкий дождь. Температура воздуха опустилась до 2,5 градуса. Когда небо прояснялось, теплое осеннее солнце приятно грело землю и все живое, что попадало под его теплые лучи. Дул западный, сравнительно слабый ветер. Однако он был поры-

---

\* ЦВМА, ф4, Оп. 2, Д4, лл. 109–116.

вистым, скорость его сильно изменялась, то падала до 1 м/сек, то вдруг разгонялась до 5 м/сек. В последние дни направление ветра менялось ежедневно. К тому же по сравнению с предшествующими двумя-тремя сутками, например, 13 и 14 сентября, в воздухе похолодало в четыре раза\*.

Людам, живущим на твердой земле, работающим на заводах, на фабриках, в учреждениях, мало дела до погоды. Плохая погода доставляет им лишь неудобства да мелкие неприятности. Для капитанов же и личного состава судов, живущих и работающих на чрезвычайно зыбкой водной поверхности, независимо от того, что это: океан ли, море, озеро или река, — погода диктует условия для плавания.

Главной опасностью для судов является шторм. Если в густом тумане суда погибают, сталкиваясь одно с другим, и это происходит либо от неисправностей средств радиолокации и технических средств связи, либо от неумения капитанов и экипажей управлять движением судов, то во время шторма судьба судна зависит от его способности противостоять разрушающим силам шторма, зависит от степени живучести судна при полученных повреждениях.

В связи с этим главной задачей береговых служб и капитанов судов всегда было обеспечение безопасности плавания. Эта задача установлена веками, и капитаны это твердо знают. Величайшая ответственность ложилась на них в тех случаях, когда им поручалась перевозка людей. И это капитаны судов знали, знал все и Ерофеев, может быть, даже лучше, чем другие капитаны, в силу своего многолетнего опыта.

Ерофеев в данном случае отказывался выходить в эту ночь в рейс для переправы на восточный берег большого числа людей. Он мотивировал свой отказ приближением шторма. Но его принудили идти в рейс, и в результате этого «Орел» потянул баржу №752 с людьми в открытое озеро.

«Орел» был построен в 1904 году в Финляндии для озерных буксировок. Он имел мощность в 415 и. л. с. и длину — 30,75 м, ширину — 5,58 м, высоту — 6,5 м. При полном запасе угля в 8,5 т пароход имел осадку носа 1,80 м, кормы 2,2 м и водоизмещение приблизительно в 200 рт. Численность его команды составляла 22 человека.

---

\* Ленинградский гидрометеорологический центр, № 08–25–25/2753, 18.08.87 г.

Из участников этого рейса с курсантами жил и работал в Петрокрепости до 1990 года первый помощник механика «Орла» Алексей Иванович Дунин, а в памяти людей прочно остались имена уже давно скончавшихся Ивана Дмитриевича Ерофеева, старшего помощника капитана Василия Николаевича Ларшина, рулевого А.К. Питерского, Сергея Шульгина, механиков Смовцева, Николая Васильевича Менькова, Павла Яковлевича Петрова.

Деревянная баржа №752 ориентировочно имела водоизмещение в 750 тонн. В огромном трюме баржи не было переборок, которые разделяли бы судно на отдельные отсеки и помещения.

Поэтому автомашины, катушки с кабелем и другие крупные грузы были размещены на палубе, а малогабаритные грузы опущены в трюм до посадки людей.

Посадку людей произвели группами по их принадлежности к учебным заведениям и к управлениям ВМФ. Поэтому и в трюме люди размещались соответствующими группами.

В числе выпускников академии были и женщины в возрасте от 23 до 26 лет. При выпуске им так же, как и мужчинам, было присвоено воинское звание «старший военфельдшер» с годичной выслугой до следующего звания «военврача 3 ранга». Женщины были одеты в офицерские шинели черного сукна с нарукавными знаками отличия — серебряными галунами от шва до шва с зеленым просветом. Головным убором для них был черный берет с серебряной морской эмблемой — «крабом». Это был женский взвод, командиром которого по совместительству была Елена Петровна Травина, поскольку она одновременно и училась вместе со своими подчиненными.

Подтянутая Травина, жизнерадостная, с черными густыми волосами, карими глазами, была честной и правдивой женщиной. В 1941 году ей был 31 год. Требовательная и добрая, она сердцем понимала всю глубину ответственности за воспитание, быт и жизнь порученных ей девушек. Елена Петровна была мамой, она везла с собой восьмилетнюю дочурку Таню. По-матерински держала она своих воспитанниц тесной кучкой всегда рядом, и теперь в трюме баржи она рядышком устроила их на ночлег, а затем и сама устроилась ко сну на днище трюма, прижав к себе маленькую Танюшу.

Семейные офицеры, как могли, устроили жен и детей также на днище, используя собственные домашние вещи, взятые с собой навсегда из того, что было позволительно взять на транспорт. Это были такие вещи, которые можно было уместить в чемоданы. Конечно, для создания удобств семьям не было никаких условий. Естественно, отцы и матери отлично сознавали сложность военной обстановки, но никто не сетовал на неустроенность вынужденного путешествия. Успокаивала мысль о том, что переправа через Ладогу не займет много времени, что ночевать в таких плохих условиях предстоит лишь один раз.

В трюме было мрачно, темно, освещения не было, лишь хаотично перемещались светлячки самокруток и папирос курительщиков и ярко вспыхивали спички, зажженные для того, чтобы прикурить или осмотреться вокруг в поисках более удобного для ночлега места.

Усталые люди, плотно размещенные по всему трюму от носа до кормы, вначале коротали время негромкими разговорами. Постепенно они засыпали, устроившись кто как, и в основном улеглись непосредственно на настиле днища, подложив под голову противогаз либо чемодан. Несколько человек расположились, сидя на своих чемоданах, и в таком положении дремали. Это были молодые врачи – выпускники Военно-морской медицинской академии.

Некоторым курсантам повезло, среди них был и Вася Якименко, поскольку они уселись на мягких мешках.

Баржа, ведомая «Орлом», удалялась от западного берега и выходила, как принято говорить, в открытое море, тем более потому, что Ладожское озеро отличается от малых морей лишь тем, что в нем вода не соленая, а пресная.

Наконец в темном трюме все устроились, утомонились и пришло время безмятежного сна. Тем временем возник несильный шум ветра, под который спалось крепче. Ничто не предвещало грозных событий.

Постепенно ветер стал крепчать, усилилось волнение, и вследствие этого появилась качка. Началась пока бортовая качка, а спустя еще небольшое время появилась и килевая качка – с носа на корму и обратно.

Известно, что Ладожское озеро – крупнейшее в Европе. По средним глубинам оно превышает Азовское море в 3,6 раза, а по максимальным глубинам – в 16 раз.

Вряд ли можно было путем дооборудования придать речному варианту баржи повышенные мореходные качества, достаточные для ее безопасной эксплуатации в условиях штормовой погоды на Ладожском озере, соразмерном с морем.

До данного перехода многие пассажиры никогда не совершали морских путешествий, и на этот раз они впервые за свою жизнь были вынуждены пересекать огромную Ладогу, идя водным путем с запада на восток. Им было на барже и трудно, и боязно, а детям было страшно, их душевное смятение понять было легко.

Ко всем прочим неудобствам прибавился навозный запах от конского состава, так как уборка баржи после перевозки стрелкового батальона была сделана – под угрозой воздушных налетов – на скорую руку. В связи с этим многие пассажиры выходили ночью на палубу, чтобы «потрапезничать» и подышать свежим воздухом.

В трюме было темно. Оставив свой мешок-«кису» подвешенным к балке, обходя спящих людей, где перешагивая через них, а где и наступая на них, с немалым трудом курсант Юрий Селезнев поднялся на палубу. Здесь сразу вздохнулось легче, чем в душном трюме.

Было безлюдно и темно. Ладога уже угрожающе шумела, свистел ветер, качало. Ветер тащил Юрия за собою, принуждал крепко держаться на ногах. Селезнев долго искал место, где можно было бы укрыться от его силы. Заглянул в надстройку, но там было тесно. Наконец нашел укрытие за колесом стоящей на палубе грузовой автомашины. Юрий набросил поверх бушлата шинель и привалился к колесу.

Было за полночь. Шторм усиливался.

Особенно тяжело ощущали морскую болезнь женщины. Плохо себя чувствовали Лена Томилова, Аня Волкова, Таня Проварихина, Аня Фролова, Ира Новикова, Елена Петровна Травина с дочкой Таней, Е. Пирамидина, К. Ильина, Дися Альтман. Очень тошнило и неоднократно рвало Аню Воротилову. Спустя сорок пять лет она скажет: «Я травила по-морскому».

Выпускники академии – мужчины ободряли ослабевших женщин-коллег, уговаривали их не стесняться и «травить» на месте, не выходя на палубу. Ане Воротиловой давали таблетки аскорбиновой кислоты, но это средство ей не помогает.

Затем возник скрип корпуса. В темноте трюма послышались голоса о том, что баржа скоро развалится, что мы скоро будем тонуть. Кто-то уже ощутил наступление большой беды. Как бы в ответ на это вскоре послышался шум льющейся воды.

Это случилось примерно в 3 часа ночи. Вода поступала в трюм медленно и сначала подмочила тех, кто спал, лежа прямо на днище, отчего некоторым курсантам со сна в первый момент показалось, что они сами себя подмочили, подобно тому, как это не единожды случалось в раннем детстве. Правда, эта стеснительная версия сразу же была перечеркнута окружающей обстановкой. Спросонья кто-то возмущенно закричал: «Кто меня обоссал?» Но ему подсказали, что он подмочен забортной водой, и, сообразив в чем дело, тот стих.

Вода стала заполнять трюм все быстрее.

Усилилось беспокойство. Стали жечь спички, чтобы осветить трюм и осмотреться. Обнаружилась трещина в обшивке борта, сначала через нее вода поступала в трюм. Заделывать трещину было нечем. Попытки затолкать в трещину мягкие вещи вручную окончились безрезультатно, крепежного материала и инструментов не было.

Теперь скрипы баржи становились зловещими.

Спустя какое-то время в средней части баржи в корпусе возникла большая трещина, через которую вода стала быстро заполнять трюм. Поплыли чемоданы, ящики, другие предметы. Люди стали искать места повыше от днища — на балках, сходнях, ведущих к выходным люкам. Постепенно большинство людей скопилось именно вблизи выходных люков.

А вода прибывала, перемещаться по днищу приходилось в воде — где по пояс, где по грудь, где и вплавь, придерживаясь за детали корпуса. Баржу качало, вода в трюме от этого постоянно перемещалась и давила на людей.

Именно в этот предрассветный час у многих наступило первое ощущение тревоги. Было еще темно. Темнота усложняла и без того опасную аварийную обстановку, а в трюме она устрашала. Казалось, что спасение может быть только на палубе, и в данной ситуации все так и складывалось. Поэтому люди устремились к люкам. Естественно, были крики, усилился общий шум. Под тяжелыми волновыми ударами баржа сотрясалась.

Однако центральный люк оказался закрытым на запор с палубы, из-за чего на сходне под ним образовалась людская «пробка». Из трюма стали стучать по люку, кричали, требуя открыть его, на что с палубы отвечали, что выходить наверх нельзя, что с целью маскировки надо всем оставаться в трюме. У кого-то в трюме нашелся топор, которым стали рубить люк снизу.

Теперь уже с выходом из трюма надо было поторапливаться, поскольку любые задержки могли закончиться трагически.

Несмотря на это на палубе у люка встал лейтенант Сазонов и, размахивая наганом, кричал: «Всем оставаться в трюме, наверх никому не выходить!»

В связи с этим многие люди бросились к кормовому люку, через который другие уже выходили наверх.

Добирались туда то вплавь, то придерживаясь за укосины стрингеров и за другие детали корпусного набора.

Скоро и у кормового люка скопилось много людей и, хотя люк был сравнительно большим и снабжен широкой сходней, его пропускная способность оказалась недостаточной, она не обеспечивала быстрого и ровного выхода людей из трюма.

Кроме того, скорость выхода была ограничена румпелем руля. Румпель представлял собою брус круглого сечения диаметром около 150 см и длиной 4–5 метров.

Руль стал неуправляемым, от ударов волн румпель мотал с борта на борт, он с большой скоростью проносился на высоте приблизительно 80 см над палубой, часто доставая людей, выходящих из трюма.

Люди были сильно взволнованы опасной ситуацией в трюме, к тому же на идущих впереди напирали снизу и подгоняли криками те, которые еще оставались в трюме.

Поэтому каждый человек старался проскочить через люк побыстрее.

Не зная о том, что рядом время от времени проносится огромный тяжелый румпель, кое-кто попадал под его роковой удар — человек либо валился обратно на сходню, либо его сметало за борт, откуда возврата уже не было. Требовалось время, чтобы убрать пострадавшего со сходни, после чего опять восстанавливалось движение из трюма.

Через этот люк выходил из трюма и Жора Сокальский. Ему удалось вовремя сориентироваться в люке и ползком

уйти от удара румпеля. Румпель был окровавлен, на нем были заметны налипшие белые хлопья мозгов. От его вида мутило.

Чтобы ускорить выход из трюма, курсант Коля Тарасов, спортсмен, призер инженерного училища по классической борьбе, расположившись спиной на подпалубной балке, своими мощными ногами выдавил в палубе несколько досок. Через образовавшийся пролом выбрались на палубу многие курсанты, в том числе сам Тарасов и его товарищ Саша Дворкин.

Случайность и сообразительность помогли выйти на палубу курсанту Никольскому. В то время он был маленьким и худеньким, ростом 162 см. Работать руками и ногами, как это делали здоровые ребята, он не мог. Когда попал на сходню центрального люка, его так крепко прижали спиной к какому-то жесткому, неподвижному предмету, что хоть плачь. Предмет начал болезненно вдавливать в тело. Собрав все свои силы, Никольский развернулся лицом к этому предмету и с радостью увидел, что предметом оказался пиллерс со скобтрапом, а над ним располагался маленький квадратный лючок в палубе. Недолго думая Никольский полез по скобтрапу на палубу, а за ним последовали и другие. Впоследствии Никольский станет капитаном 1 ранга и... вырастет до 176 см.

В конце концов центральный люк все же был открыт, и через него люди пошли из трюма быстрее и организованнее. В первую очередь были выведены женщины и дети.

Когда этим ходом вышли последние, трюм был осмотрен, чтобы никто там не остался. В этом осмотре активно участвовал курсант Игорь Жуковский.

Среди последних выходил курсант Михаил Соколов, в это время воды в трюме было уже ему до подбородка. А последним вышел из трюма самый дисциплинированный Жора Ольховый, которому уровень воды закрыл грудь не смотря на его двухметровый рост.

Можно было осмотреться и оценить обстановку. Находясь в трюме, люди, конечно, понимали и ощущали, что Ладога штормит, но этого не видели. Теперь же с открытой палубы шторм был виден каждому, и эта картина сама по себе в какой-то степени уравнивала психическое состояние людей.

Озеро бушевало. Баржа оседала все глубже. Однако люди вели себя относительно спокойно, паники не было. Старались держаться группами, вели разговоры, даже шутили. Игорь Жуковский предложил своим ребятам съесть неприкосновенный двухсуточный запас, который выдавали на руки для подкрепления в тяжелых условиях.

Предложение это, естественно, понравилось. Это была группа курсантов-электриков. К ним подошел М.С. Паскевич и стал показывать свои уникальные часы. Часы похвалили, и Паскевич ушел.

До своей кончины Игорь Жуковский жалел о том, что не догадался оставить Паскевича в своей группе, ведь Паскевич не умел плавать и Игорь об этом знал, но в тот момент об этом не вспомнил, а можно было бы дать ему совет использовать хотя бы пустой чемодан в качестве спасательного круга.

Теперь внимание людей поглотила буря. Ладога ревела и свистела. Небо было закрыто темными, почти черными на горизонте облаками. За бортами, совсем близко, перекачивались и обрушивались крутые волны. Вода была темная и холодная. Казалось — попади за борт в эту темную бушующую воду и сразу же потеряешься из виду, исчезнешь, пропадаешь за высокими волнами.

Но это были еще не пиковые часы штормовой ночи. Однако уже в эти минуты одни почувствовали, а другие ясно и четко поняли, какая им грозит опасность.

Промокшие в трюме, люди расположились на палубе в основном сидя и лежа, в дальнейшем по мере оседания баржи поднимались на ноги.

Баржа оседала все глубже. Какой-то мужчина, возможно это был один из шоферов, бегал по палубе с надутой автомобильной камерой. Рядом с рубкой стоял курсант Яков Петров, родившийся в городе Ейске, весельчак, который любил шутить и смеяться, знал много русских и украинских смешных забав и развлечений. Запомнился Юра Селезнев своей крупной фигурой, выразительным лицом и огненно-рыжими волосами, делавшими его заметным среди других курсантов.

Начальник службы продовольственного снабжения интендант 3 ранга Купцов Степан Васильевич привык заботиться о личном составе. И здесь надо сказать, что воинская профессия вложила ему это качество прямо в душу. По ха-

рактеру предприимчивый и деловой, он решил действовать, чтобы не допустить всплшек паники.

Купцов собрал вокруг себя группу надежных курсантов, дал им задание присматривать и поддерживать всех, кто перестанет владеть собой. Приказал Селезневу запустить ветряк-насос, предназначенный для осушения трюма. Приказал всем вычерпывать воду из трюма любыми подручными средствами, какие найдутся.

С большим трудом Селезневу удалось пробраться к ветряку, который располагался в носовой части палубы, и вытащить стопор. Однако сильный порыв ветра тут же изломал это слабое устройство.

Шторм уже набрал большую силу. Курсанты Дворкин и Тарасов, посоветовавшись, тоже решили съесть неприкосновенный запас продовольствия, так как если придется оказаться в воде, то заправка продовольствием им не помешает.

Волны понемногу начали «слизывать» людей. Люди стали жаться друг к другу, некоторые из них привязывались к выступам на палубе. Выпускница академии стала на колени перед своим раскрытым чемоданом и начала брать из него вещи, которые хотела иметь при себе в случае, если ее смоет за борт. На ее ноги кто-то навалился, и она не могла подняться. Тогда она обратилась к Дворкину:

— Товарищ курсант! Помогите мне подняться.

Дворкин сунул руки ей под мышки и поднял ее. Она поблагодарила.

Пожилый мужчина спрашивал у них:

— Как вы думаете, придут ли к нам на помощь?

Дворкин и Тарасов обсудили вопрос — стоит ли раздеваться? Попытались получить ответ у выпускников-врачей, но у них опыта в этом деле было не больше. Поэтому они разделлись до кальсон, расшнуровали ботинки, а шинели накиннули на плечи, как бурки.

Началась борьба за обеспечение плавучести баржи.

Ее организовывали капитан-лейтенант Боков и полковой комиссар Макшанчиков, и помогали им параллельщики-дизелисты. Технических средств для спасения баржи не было. Нашлись ручная помпа и несколько ведер. Ручную помпу расположили около кормового люка, всасывающий шланг через люк опустили в трюм, а нагнетательный шланг уложили по палубе к левому борту, где с его наконечником работа-

ли один-два курсанта. На штангах помпы работали по четыре-шесть человек, работали быстро, напряженно, с остервенением.

Работающие на штангах быстро выдыхались, и их места занимала новая смена. Людей, работавших у борта, смывало за борт, на их места вставали другие.

Палубу захлестывало водой, баржу качало, помпа беспрерывно скользила и сбивала с ног, поэтому работать было трудно, то и дело сбивались с ритма.

На сходнях люков цепочками разместились курсанты с ведрами для вычерпывания воды из трюма. На барже нашлось лишь четыре ведра.

Когда курсант Шитиков выскочил на верхнюю палубу, он сразу же услышал команду «Откачивать воду!» и встал в цепочке в районе верха сходни в люк и передавал в одну сторону полное ведро, а в другую — пустое.

Вода продолжала заполнять трюм. Шитиков по-прежнему продолжал постоянно передавать ведра. Все курсанты на сходне работали необычайно напряженно. В связи с непрерывным повышением воды в трюме цепочка на сходне постепенно уплотнялась, и когда волны стали уже перекачываться по палубе, они почти все вышли из трюма.

Пытались вычерпывать воду бескоздырками. Раздавались голоса — черпать воду любыми предметами, мало-мальски пригодными для этого.

Разумеется, все эти средства не дали никакого эффекта, так как с каждой волной через люки и щели воды наливалось в трюм больше, чем ее откачивали.

Видимо, организаторы этой борьбы сами понимали тщетность усилий, но делали бесполезную работу, считая, что она сама по себе в какой-то мере дисциплинирует людей.

Наконец военком Макшанчиков приказал сбросить за борт автомашины.

Красивы были новые легковые автомашины, много блеска и никеля, многим запомнилась автомашина «бьюик» вишневого цвета. Говорили, что принадлежали они правительствам Прибалтики.

Выделялся воентехник 1 ранга Логвиненко Евгений Григорьевич, который, несмотря на очевидный трагизм обстановки, не потерял деловитости и с юмором участвовал в работе. Параллельщики-дизелисты, шутя между собой, со-

бирались после войны достать эти автомашины со дна морского в личное пользование, а сейчас, в эти минуты, споря друг с другом, каждый из них выбирал машину для себя в зависимости от понравившегося «колера».

Курсанты-гидрографы совместно с курсантами инженерного училища деловито скатили за борт легковые автомашины.

Грузовые автомашины были тяжело загружены имуществом Гидрографического управления и картфабрики. Руководили скатыванием этих машин Купцов Степан Васильевич и командир роты лейтенант Емельянов Валентин Михайлович. Активно работали курсанты Неверов, Колодяжный, Евланов, Бычков.

С грузовиками пришлось потрудиться, особенно когда надо было перекатить их через борт, устроенный по борту палубы. В связи с этим решили ручной труд заменить лошадиными силами двигателя.

Один из шоферов запустил двигатель, включил сцепление и выскочил из кабины на палубу. Грузовик своим ходом пошел к борту, как вдруг, неожиданно для всех, из-под брезента, закрывавшего груз, выскочил курсант Саша Великотный. А получилось так. Великотный схитрил, это с курсантами бывало, он не пошел в трюм, как все, а устроился на ночлег в кузове грузовика. Здесь было уютно, не толкались люди. Под шум волн спалось хорошо, сквозь сон слышал крики, слово «вода», но посчитал, что на палубе идет утренняя уборка, участвовать в которой не было никакого желания. Решил: людей много, обойдутся. Высунулся из кузова только на резкий шум двигателя.

Когда сбросили автомашины за борт, показалось, что баржа немного подвсплыла и стала легче всходить на волну. И это побудило действовать всех, кто был на барже. Сбросили все прочие грузы, выбросили личные вещи, чемоданы, вещевые мешки, ящики.

Но эта передышка была чрезвычайно кратковременной.

Управление действиями людей было возможным только в первое время. Можно было руководить выходом людей из трюма на палубу, размещением их на палубе, руководить борьбой за плавучесть, используя самые примитивные средства, освобождать палубу от грузов. Можно было успокаивать женщин, курсантов, работников гидрографии – этим занимались командиры.

Все это было возможным до момента сбрасывания рубки за борт.

Дальше стихия быстро подавила всякие попытки к управлению и обрекла людей на самостоятельные решения, оставив им лишь призрачную надежду как-то спасти жизнь себе и близким.

Люди упорно боролись против разбушевавшейся стихии. Главной заботой на палубе стало – держаться всеми силами за любой выступ, щель, предмет, друг за друга. Женщины держали себя относительно сдержанно. Одна пожилая женщина говорила, что умирать все-таки еще не хочется. Женщина с ребенком умоляла окружающих спасти ее ребенка, потому что он еще ничего не видел в жизни и должен жить, мысленно она уже готовила себя к гибели.

Женщин успокаивали офицеры. Они информировали и окружающих курсантов о том, что на помощь уже идут корабли. И действительно, вскоре на горизонте показалась канлодка.

Мужья обнимали жен, детей, стараясь их согреть. Некоторые продолжали привязываться к деталям палубы.

Когда волны стали окатывать палубу, то люди упорно сопротивлялись их напору, они крепко стояли группами, держались друг за друга, сидели группами, держались за предметы, выступы и т.д. Но каждая очередная волна все равно смывала за борт по несколько человек. Несмотря на всю трагичность этого положения, безотчетной паники все же не было.

Курсант Сокальский до сих пор помнит обстановку, когда женщин и детей, мокрых и промерзших, стали помещать в шкиперскую рубку. Незнакомый офицер, забравшись на крышу рубки, размахивал белой простыней, прикрепленной к палке, подавая сигналы находящейся недалеко канлодке. Ее трудно было заметить в сумерках утра и взбешенного моря. Но кто-то ее видел, когда баржа оказывалась на гребне волны.

Через некоторое время старший воентехник Антоненко Н.А. крикнул, что видит, как корабль идет к ним на помощь. Все стали вглядываться и с гребня волны действительно увидели корабль. Как потом стало известно, это была канлодка «Селемджа». Из своих вещей кто-то вытащил простыню и передал ее Антоненко и Логвиненко, и они тоже с крыши рубки

стали размахивать простыней, чтобы привлечь внимание канлодки.

Сильным ударом волны сбросило за борт трех человек, которые стояли рядом с Серебровским и разговаривали с ним. В их числе была женщина. Все они только один раз показались на мгновение из волн и исчезли. Сразу же все стали смещаться подальше от борта. Но теперь волны стали все чаще «слизывать» людей с палубы.

Те минуты, когда в зоне видимости появилась канлодка и стала приближаться к барже, вызвали необычайную радость, особенно у женщин и детей.

Но когда канлодка весьма близко прошла мимо баржи, а затем когда офицеры начали стрелять, чтобы привлечь внимание удалявшегося корабля, у людей возникла глубокая тревога, ставшая причиной тяжелых происшествий. Кричали женщины и дети, охваченные страхом. Командир роты электриков выхватил свой пистолет из кобуры, но ему приказали выбросить его, и он подчинился. Пистолет попал в руки бахвалистого курсанта, у которого его отобрал Игорь Жуковский, который сохранил его при себе, плавая среди волн, и выбрался с ним на буксир «Орел».

Аварийная ситуация теперь развивалась быстро. Ветер крепчал, росла волна, шторм набирал силу.

Борьба за плавучесть баржи с использованием подручных средств не могла обеспечить необходимой плавучести. Когда это стало очевидным для всех, люди перестали заниматься бесполезной тратой сил.

Баржа продолжала быстро заполняться водой и также быстро оседала. Шквальные порывы ветра срывали и уносили за борт бескозырки, шапки и другие предметы.

Наступила чрезвычайно опасная обстановка. Не скрывали своего волнения женщины, особенно матери с детьми.

Наступил такой момент, когда волны одна за другой стали обрушиваться на палубу, унося за борт в кипящие волны каждый раз большие группы людей, которые на глазах погибали.

Всем стало очевидно, что положение на барже стало катастрофическим, что гибель угрожает каждому.

Состояние тревоги теперь охватило всех. Каждый человек напряженно искал, что предпринять, чтобы остаться в живых, чтобы спасти женщин с детьми, чтобы спасти близких.

Вот почему офицеры собрали женщин с детьми, а также малолетних учеников-ремесленников в рубку, считая рубку самым надежным для них местом.

Каждый курсант и офицер, каждая женщина понимали, что плавания среди волн уже не избежать, и, чтобы по возможности облегчить себе это плавание, стали раздеваться, разуваться, освобождаться от всех личных предметов.

Раздевшись и прихватив с собою какой-нибудь деревянный брус, отдельные офицеры и курсанты сами прыгали за борт, видимо считая, что так будет надежнее, чем быть сбитым с борта и искалеченным.

Курсант Кутузов, известный пловец, решил вплавь добираться до берега, несмотря на то, что побережья не было видно. Он разделся до трусов и, придерживаясь за буксирный трос, полез в воду. Но через минуту его уже не стало.

Раздавались крики о помощи, о спасении.

Курсанты в этих условиях проявили исключительное самообладание. Находясь в опасной обстановке, они добрыми словами, а иной раз и жесткими, не совсем дозволенными словами успокаивали растерявшихся.

Капитан-лейтенант Боков и интендант 3 ранга Купцов строго и громко требовали сохранять порядок. Их личное самообладание служило хорошим примером для остальных.

Делить людей на строевые группы стало невозможным. Группы перемешались. В связи с этим и офицеры переходили с одного места на другое. В один из таких моментов смыло за борт политрука Щербо и группу курсантов. Он судорожно пытался сбросить с себя снаряжение и шинель. С криками «Спасать политрука!» за борт бросились несколько курсантов — Фаенсон, Василевич, Александров, но следующая волна накрыла их всех навсегда.

Почему-то около рубки безучастно стоял курсант Ферин, и его глаза были необычно широко раскрыты.

Плакали женщины, кричали дети.

Продолжали раздеваться, разуваться, спрашивали, что же делать дальше. Курсант Соколов остался в тельняшке и трусах.

Политрук Подкорытников пытался успокоить молодую женщину, которая полностью разделась и замерзла до синевы, она лишилась самообладания, в ее широко раскрытых глазах не было проблеска мысли. Политрук тормозил ее,



шлепал по щекам, тряс, но на все это женщина совершенно не реагировала.

Иван Переверзев и Гриша Распертов разместились где-то на средней части палубы. Качка и водяная пыль здесь ощущались меньше. В руках была банка консервов, не выбрасывать же вкусное добро! Поэтому с помощью имевшегося на всякий случай перочинного ножичка, Иван открыл банку. В ней оказалась треска в томате. Предложил Грише, который машинально проглотил кусочек, а от другого отказался, таким образом вся рыба досталась Ивану, и он съел ее с большим аппетитом.

На рассвете шторм продолжал усиливаться. Еще когда от рубки доносился голос, призывавший женщин и детей собраться около рубки, то именно в тот момент Иван и Гриша увидели симпатичную девушку в морском кителе, которая пробивалась к рубке. Девушка была выпускницей медицинской академии, ростом она была ниже среднего, с хорошо сложенной фигурой. Парни решили ей помочь, но помощь получилась неэффективной, так как впереди была плотная масса людей, да и девушка вскоре передумала продвигаться к рубке. Они остановились, познакомились, девушка назвалась Таней. В обществе этой девушки парни, естественно, подтянулись, приободрились, заговорили примерно в духе: «Да что нам шторм, и не такое видали!» Особенно она понравилась Грише. Разговаривали, шутили. Присутствие девушки сглаживало серьезность их положения.

Между тем с усилением ветра волны становились более крутыми, водяная пыль стала долетать и до них. Становилось все труднее удерживаться на палубе. Почему-то толпа людей оттесняла их к носу, где положение, казалось, становилось еще более критическим.

В это время они и Таня тоже почувствовали и осознали грозную опасность. Расшнуровали ботинки, сбросили бушлаты. Все трое взяли друг друга за руки, заверили, что если погибать — так всем вместе. Таким образом они умножили свои силы.

Послышался гул самолетов. Думали, что это наши. Оказалось, что это были два немецких разведчика, которые сделали два круга и улетели.

Когда на горизонте появился дымок корабля и когда с буксира и баржи стали подавать сигналы выстрелами, сиг-

нальными ракетами, а с рубки баржи еще и белой простыней, — это опять вселило надежду на скорую помощь.

Но потом баржа настолько осела, что ее палуба все чаще оказывалась почти на уровне воды. Ее буксировка стала для «Орла» невозможной. Переверзев видел, как с «Орла» отдали буксирный трос и «Орел» начал маневрировать вблизи баржи. Качка становилась особенно опасной, когда баржа с гребня волны кренилась на подветренную сторону, в этом случае к силе инерции качки прибавлялась еще и сдувающая сила ветра. Большие волны стали напрямую перекапывать через палубу, и потому каждая такая волна сносила за борт все больше и больше людей. Удерживаться на палубе становилось невозможным. Иван, Гриша и Таня все еще крепко держали руки друг друга. Когда волна сбила с ног Таню, парни удержали ее на руках, и не только ее, но и тех, кого навалило на них волной.

После посылки сигнала «SOS» над районом бедствия появилась вражеская авиация. Самолеты прошли на сравнительно низкой высоте, достаточной для классификации морских объектов. По самолетам открыли винтовочный огонь, винтовок было мало, рассчитывать на эффективность такого слабого огня не приходилось.

На этот раз самолеты атаковали канлодку, которая находилась в одной-двух милях от баржи.

На место катастрофы вражеские самолеты налетали неоднократно. Они «утюжили» этот участок. Налеты производились в течение всего дня. Самолеты бомбили и обстреливали целиком весь участок, не выбирая отдельных целей, поскольку было видно общее скопление обломков с людьми.

Хотя все видели надвигающуюся смертельную опасность, курсанты вели себя исключительно мужественно.

Из выпускников академии только Константин Артемович Мелик-Агамирян, прибывший в академию из Армении, сделал самое решительное действие. Он не умел плавать и, вероятно, по этой причине как-то громко, по-дикому что-то выкрикнул, потом прыгнул за борт баржи и больше не всплыл.

Самая тяжелая участь выпала на долю женщин и детей.

Выпускник академии Константин Юшков, который погибнет в утренние часы, помог Ане Воротиловой снять рюкзаки и вывел ее из трюма на палубу. Дися Альтман, Томилова Лена, Волкова Аня, Захарова Муза, Косулина Катя, Пира-

мидина Катя, Проварихина Таня, Гречишкина Таня, Фролова Аня, Новикова Ира, Ильина Лиза – все они были бледные и лежали на палубе, где недавно стояли легковые машины. Здесь же была и Елена Петровна Травина с маленькой дочкой.

Их подняли с этих мест раньше, когда начали сбрасывать за борт автомашины.

Аня Воротилова стояла одетая в шинель с противоголозом через плечо. Вдруг к ней подошел однокурсник Михаил Нилевич Ситкин и скомандовал: «Раздевайся!» Но укачавшаяся Анна стояла и ничего не слышала. Тогда Ситкин сам снял с нее противоголоз и бросил его в волны, затем снял шинель, ботинки и пытался снять с нее китель, но Анна этого не разрешила. Затем Ситкин, намереваясь прыгнуть с баржи за борт, стал звать и Анну поступить так же.

Однако Анна подумала, что нет в этой затее смысла, поскольку под ногами – палуба. Она держалась за спины товарищей.

Баржа кренилась то на левый борт, то на правый. Вдруг баржа накренилась так сильно и резко, что женщины и мужчины не удержались на палубе и опрокинулись за борт. Анна сразу же окунулась с головой, затем вынырнула и стала удерживаться на воде, поскольку умела плавать. Благодаря тому, что на ней были спортивные брюки, она могла свободно работать ногами.

Продержалась на воде примерно полчаса и сильно устала.

Несколько спасательных кругов, которые висели на стенках рубки, были давно за бортом. Больше не было никаких спасательных средств.

Около рубки находился лейтенант Емельянов с семьей. Он был племянником Емельянова Николая Алексеевича, участника трех российских революций, который в июле-августе 1917 года укрывал В. И. Ленина в Разливе. Валентин Михайлович оценил ситуацию для семьи как безнадежную. Он понял, что семью спасти не сможет, представил себе мучительную, бесполезную гибель двухлетней дочки и жены среди бушующих волн. Понял он и бессмысленность продолжения собственной жизни без любимой семьи. Отец и муж, он решил сократить мучительные переживания живых сердец. Со всей серьезностью он испросил разрешения у военкома Макшанчикова и, не дожидаясь ответа, выстрелил

в дочь, жена с ужасом взглянула на него, он выстрелил в жену и в себя. Ему никто в этом не мешал.

Волна подхватила окровавленные тела и унесла в темноту глубин.

Ни криков, ни воплей, ни причитаний не было.

Происшествие потрясло очевидцев. Люди теперь отчетливо осознали близкую для себя опасность, стали окончательно готовить себя, продумывали как вести себя за бортом.

А волны смывали все большее число людей. Даже сильные спортсмены, пловцы-разрядники погибали. Гордостью второго курса считались пловцы Сергей Додолин, Константин Кутузов, Олег Костко. Все они погибли.

У борта баржи стояли обнявшись отец и сын, инженер-капитан 2 ранга и курсант Соловьевы. Их вместе смыло волной, они и погибли тоже вместе.

Лейтенант Красной армии Алексахин Александр Михайлович старался пробраться поближе к центру палубы и вдруг попал прямо в набежавшую волну и на ее высоте оказался за бортом. Потихоньку стал подплывать к борту баржи, который был примерно на высоте одного метра, уже ухватился за борт, и тут один из тонувших оперся на него и влез на борт, а Алексахина оторвало от борта и отбросило волной на 30–40 метров. И здесь один из моряков, державшихся за доску, помог ему поймать еще доску от палубы, на конце которой Алексахин держался примерно час-полтора. Плавал Алексахин в шинели и сапогах, первое время – с автоматом. Когда оказывался на гребне волны, то видел вокруг себя вблизи и вдалеке множество голов людей, которых становилось все меньше и меньше. Видел на носу и на корме баржи небольшие группы людей.

Недалеко от него держался на воде Сергей, тоже лейтенант из его же команды. Сергей крикнул Алексахину, чтобы он передал брату, командиру взвода в их училище, о его гибели, крикнул и исчез под водой. Запомнились его руки, взметнувшиеся над водой. Алексахин был спортсменом и крепок здоровьем. Это ему хорошо помогло.

К счастью Алексахина он сам оказался на курсе «Орла». Ему бросили конец и вытащили на палубу.

Из команды Ленинградского военно-инженерного училища был спасен лишь один курсант-красноармеец.

Серое, мрачное небо, темно-свинцовые тучи, такие же серые тяжелые волны и это безлюдное море теперь пугали больше и больше.

Выпускник академии Кривошеев Василий Иванович медленно и не один раз переходил с носовой части в кормовую и обратно. Он вспоминал прочитанные книги о стихиях, о катастрофах, о людях, сумевших противостоять им. Ведь было множество таких примеров, когда, даже будучи бессильными против стихии, люди на теряли присутствия духа. Кривошеев говорил об этом окружающим людям. Это успокаивало и его, и тех людей и поддерживало в какой-то мере состояние духа.

Неожиданно около люка закричал лейтенант:

— Товарищи, товарищи, помогите! Там оказалась моя жена!

Кривошеев влез в темный трюм, перебирался с балки на балку, пока не услышал тихий стон. Ему удалось подтащить мокрую, окоченевшую молодую женщину к люку. Только периодическая дрожь, поверхностное дыхание да сердцебиение говорили о том, что она жива. Лицо было бледное, губы синие, большие глаза полузакрыты. Лейтенант взял ее на руки и отнес ближе к рубке, снял с себя шинель и накрыл вздрагивающее тело жены.

Кривошеев мучился над мыслью, как бороться за существование. Он стремился держаться за всякие прочные выступы и советовал соседям делать так же, а если собьет волна за борт, то, убеждал он их, следует цепляться за бревна, за доски.

Иногда мысль уносила его к старикам, представлялись их грусть о сыне, слезы, рыдания. Самому было грустно, но он все же верил в то, что сам он будет жить.

Кривошеев сбросил шинель, китель и ботинки. Стал снимать джемпер и верхнюю рубаху, но в этот же момент был сбит с ног и унесен за борт, быстро собрал силы и энергично вернулся на баржу.

Работники Гидрографического управления разместились в кормовой части палубы.

Зина Симаничева, чертежница, увидела здесь Муравьева — начальника граверной части. Это был высокий, стройный мужчина лет сорока с правильными чертами лица. Одетый в два пальто, необычно красный в лице, он глубоко сидел в тачке. Зина спросила:

— Что с вами?

Он ответил, что у него температура сорок градусов.

Сильный, холодный ветер пронизывал любую одежду.

Кругом — бушующие волны, земли не видно. Низко над озером неслись темные тучи. Иногда выглядывало солнышко, и тогда тяжелые волны озарялись блеском.

Люди укачались, не выспались и измучились. Стихия внушала страх. Зине почему-то не верилось, что она погибнет. Наделенная чувством юмора, она пробовала шутками подбадривать своих сотрудников. Наблюдала, как сбрасывали за борт автомашины, видела, как грузовая машина зависла задними колесами на борту и как ее общими силами столкнули с борта.

Зина имела звание мастера спорта по плаванию.

В связи с этим сотрудники говорили: «Зинка нас спасет». Зина же подумала, что с этими надеждами они ее просто утопят, и, когда узнала, что на барже находится ее знакомый курсант, начала передвигаться на носовую часть палубы, где видели этого курсанта. Передвигалась на четвереньках, иначе, она так считала, могло сдуть или смыть с палубы.

Предварительно вынув руки из рукавов пальто и застегнув его у ворота на одну пуговицу, она ползла вдоль борта, соображая, что если сдует или смочет, она легко освободится от пальто уже в воде.

Вдруг около рубки за полу пальто ее поймал начальник инженер-капитан 2 ранга Бурлаков, схватил за пальто и не отпускал. Зина стала перед ним на колени, сложила руки и, молясь, просила: «Отпустите, пожалуйста».

Вдруг баржу резко качнуло. Бурлаков непроизвольно выпустил из руки полу Зининого пальто, Зина быстро этим воспользовалась и проскочила мимо рубки вперед и здесь увидела корректора Захара Бэлка, настоящего моряка, работавшего раньше штурманом дальнего плавания.

Бэлк сидел на бухте толстого белого каната, курил свою испытанную и хорошо прокуренную трубку с мундштуком, изогнутым настолько круто, что табачная чашечка висела ниже подбородка.

Пожилый, среднего роста крепкий блондин, он задумчиво курил, когда Зина, пробираясь рядом, сказала:

— Обидно тебе, должно быть, тонуть в этом озере?

Бэлк лишь пыхнул на нее табачным дымом.

Наконец Зина увидела знакомого курсанта Илью Евланова. Илья ничего не знал о ее присутствии на барже, и встреча оказалась совершенно неожиданной, удивила и сразу же напугала его сложностью ситуации для девушки. С этого момента они теперь держались вместе. Стояли обнявшись, плечом к плечу. Илья был лицом к носу баржи, он выполнял в данном случае обязанность впередсмотрящего и поддерживал девушку за талию. Зина же была лицом к рубке и своим пальто охватывала Илью, поскольку он уже сбросил шинель.

Зине запомнилось, как волна, напоминавшая трехгранную форму, сначала покачала баржу, а вслед за этим другой водяной вал как бы с размаху треснул по стенкам рубки и снес ее с палубы.

В вое ветра раздался громкий крик отчаяния и ужаса.

Курсанты Кронберг и Хромов, прихватив с собою бревна, сами прыгнули с ними за борт.

Прыгали за борт и другие сильные мужчины, рассчитывая доплыть до невидимых берегов.

Находясь среди волн, курсанты и офицеры боролись за жизнь, за жизнь товарищей, за жизнь женщин, оказавшихся рядом. Быстро погибали те, которые не успели раздеться и разуться.

Отдельным курсантам удалось сбросить шинель, будучи уже за бортом. Курсанту Белицкому, например, поручили для охраны велосипеда с подвязанными к его раме документами, сложенными в портфеле, и оставили его вместе с велосипедом на палубе. Белицкий пристроился с велосипедом к стенке рубки с ее подветренной стороны.

В связи с холодной погодой он несколько раз заходил в рубку погреться, так как там была печка. Повторял это неоднократно. Затем каким-то внутренним чутьем Белицкий понял, что барже наступает конец, и вышел из рубки наружу опять же к велосипеду.

К этому моменту на палубе было уже много людей.

С подветренной стороны рубки он видел, как волна сорвала кусок палубы в носовой части и вместе с людьми сбросила его за борт.

А затем рубка, оторванная от палубы, столкнула его самого и еще группу людей, прятавшихся с подветренной стороны, за борт.

Белицкий погрузился в воду, уже на глубине кто-то отталкивался от него, пытаясь всплыть. Именно в эту опасную минуту и поскольку шинель он расстегнул еще на палубе Белицкому удалось под водой сбросить шинель и всплыть на поверхность, а затем прицепиться и влезть на деревянный обломок от палубы, на котором уже закрепились два человека.

Палубный настил баржи оказался хлипким, от ударов волн от настила стали отлетать доски. В это время Шитиков сбросил противогаз, в сумке которого лежали фотографии, сбросил бушлат и фланелевку. Бескозырку, казалось, унесло раньше.

Большой водяной вал изуродовал кусок палубы у Шитикова под ногами, оторвал этот кусок, и на образовавшемся плотике Шитиков внезапно оказался за бортом. Плотик получил неправильной формы, курсантов было здесь четверо, они боялись его дальнейшего разрушения или опрокидывания, поэтому находились на разных его краях. Окатывало их леденящей водой все время.

У Шитикова возникала мысль плыть на маяк острова Сухо. Если бы вода была теплая, то, вероятно, он так бы и сделал, но в тех холодных условиях на это не решился. К тому же он видел, что «Орел» уже начал подбирать людей, видел, как с его борта кидали плавающим людям бросательные концы.

Ладожское озеро не случайно называют морем — просторство озера представляет собой неограниченные просторы для бурных стихий природы.

И в самом деле, для этого озера характерны штормы. Еще с тех пор, когда началась история судоходства на Ладоге, люди знали, что это озеро грозно и коварно.

Режим волнения на озере отличается своеобразием.

В северной части озера развиваются обычно пологие волны длиной 23–25 м и высотой до 4 м. На юге волны имеют длину 15–18 м и высоту 2,5–3,5 м, но при скоростях ветра более 18 м/сек иногда развиваются волны высотой 5–6 м\*.

В годы Великой Отечественной войны самым штормовым годом на Ладоге оказался 1941 год\*\*.

\* Ленинградский гидрометеорологический центр, №08–11–14/1170 от 8.04.87 г.

\*\* Ленинградский гидрометеорологический центр, №08–25–25 от 8.10.87 г.

По данным метеостанций портов Осиновец и Новая Ладога, 17 сентября 1941 года наблюдался северо-западный ветер, температура воздуха в течение суток колебалась от +4 до +9 градусов, температура воды от +10 до +12,5. Высота волн в озере в этот период могла составлять ориентировочно 2,5–3,0 м. В последующие два дня 18 и 19 сентября ветер усиливался до 14–17 м/сек и высота волн могла быть больше\*.

17 сентября Шилову, Хорошину и Караваеву стало известно, что ночью штормом разбило буксир «Козельск» и несколько барж с продовольствием, выбросило также на берег самоходное судно «Калинин».

А днем 17 сентября Ладожское озеро показало свою грозную силу в полной мере.

Мне довелось быть одним из лучших гимнастов училища. Перед началом Великой Отечественной войны, примерно в апреле-мае 1941 года я занял первое место в соревнованиях по программам «с листа» на первенство спортивного клуба Ленинградской военно-морской базы. Подняться на крышу рубки без трапа – для меня не было вопросом. А с крыши рубки окружающая обстановка просматривалась значительно дальше. Пароход «Орел» виделся впереди темным силуэтом.

Казалось, черные тучи опустились совсем низко. Волны были высокими, шли они длинными валами. С крыши рубки виделось, как тупой нос баржи медленно, как бы с огромным трудом, поднимался на гребень вала и разбивал его верхушку, а когда нос начинал опускаться во впадину, то уже в этот момент чудилось, что баржа получила поперечный излом где-то в центральной части, так как нос баржи круто шел вниз.

В это время волна накатывалась по носу справа под острым углом.

Удары волн по корпусу сотрясали, и казалось, что баржа сталкивается с массивными таранами.

Рядом скрипела мачта. Баржа кренилась, и мне приходилось то и дело балансировать, двигаясь по крыше рубки.

---

\* Ленинградский гидрометеорологический центр, № 08–11–14/1170 от 8.04.87 г.

Для улучшения своей собственной плавучести мне пришлось швырнуть за борт вещевой мешок, я разделся, остался в тельняшке и кальсонах.

На крышу рубки влез курсант Серебровский, сел на крыше и тут же почувствовал, как рубка съезжает с баржи за борт. Палубный же настил баржи еще оставался на месте, и большинство людей на нем – тоже.

Рубку сорвало с палубы целиком и сбросило за борт.

Сильнейшее потрясение вызвали эти минуты трагедии.

Начиналась самая тяжелая ее фаза, когда шторм стал терзать баржу, выворачивая настил палубы и все, что было можно сломать и выбросить, унося с палубы людей десятками.

Оказавшись смытым с палубы вместе с другими, Сокольский ухватился за какую-то полупустую бочку и плавал среди волн, придерживаясь за нее.

Многих людей смыло с баржи мгновенно, таким образом, что в первый момент у них возникало какое-то недоумение и было как-то даже непонятно – как же это произошло?

Подобное первичное ощущение было у курсантов Ермолина, Якименко, у лейтенанта Алексашина, у курсантов Шитикова и у многих других.

Находясь на крыше рубки, я как-то не ощутил того момента, когда волновой вал оторвал рубку от палубы, и поразился тому, что рубка вдруг, ни с того ни с сего, поплыла за борт, чего никто не мог даже предполагать, и поплыла за борт ровно, даже без крена.

За бортом рубка стала быстро погружаться также почти без крена. Сначала мне пришлось так и стоять, как прежде, на ее крыше, пока сам не погрузился до пояса, и только тогда уже оттолкнулся от крыши рубки и поплыл.

Женщины и дети, размещенные в рубке, вероятно, в первый момент ее движения даже не поняли наступившей для них последней минуты, потому что внутри рубки было как-то тихо, кричали на палубе только те, кто стоял рядом с рубкой.

Рубка была оторвана, сброшена и утоплена за бортом за одну минуту, поэтому женщины в ней, по всей вероятности, в эти мгновения успели лишь прижать детей к себе, поскольку для борьбы за жизнь не было ни секунды.

Оказавшись среди волн, я поплыл в сторону от баржи, не имея под рукой никакой деревянной опоры. Держаться

около баржи показалось делом безнадежным. К тому же плавать я умел хорошо и сил было много.

В предыдущем году на Валаамских островах боевая подготовка для молодых курсантов проводилась по широкой и напряженной программе, включавшей подготовку одиночного бойца как в береговых условиях, так и на воде.

На занятиях и на учениях курсанты обливались плугом и чувствовали боль в натруженных мышцах. Многие часы они трудились и на воде, много плавали, в том числе одетые в рабочую форму, с винтовкой и с противогазом. Многие часы ходили на шестивесельных ялах, на катерах и на баркасах, на веслах и под парусами.

То была настоящая подготовка для боевых действий.

Среди волн неожиданно я увидел впереди себя курсанта Николая Бойцова, который уже был довольно далеко от баржи, держался за бревно диаметром около двадцати сантиметров и длиной четыре-пять метров. За это бревно прицепился и я. Мы держались руками за концы бревна, которое, в общем-то, оказалось вполне надежной опорой, если рассчитывать на недолгое время. Осмотрелись. Держались в основном молча. Бойцов и раньше был немногословным. Буквально поминутно вода накрывала нас, то и дело мы отряхивали воду с головы, с лица, а то и прихлебывали.

Получалось, что ты находишься то здесь, то волна отбросит тебя на двадцать-тридцать метров дальше, то высоко поднимет на гребень, то круто опустит во впадину, как в глубокий овраг, откуда тебе ничего не видно и где кипящая вода также беспрестанно хлещет в лицо, заливая и заливая без конца глаза, уши, нос.

Пожалуй, больше всего говорили о холоде. Крепко замерзли.

Часть тела ниже плеч уже окоченела и не ощущала холода, замерзли кисти рук. До сознания уже доходила догадка о том, что через короткое время можно совсем лишиться сил.

Конечно, нужна была посторонняя помощь. Но рассчитывать на помощь «Орла» стало, безусловно, рискованно, так как нас двоих с «Орла» могли и не увидеть, поскольку мы плавали довольно далеко от скопления людей и среди волн мелькали лишь две наших неприметных головы.

Получалось, что ждать буксира на этом месте нельзя. Поэтому я предложил плыть к буксиру, не считаясь со штормом. Но Бойцов от этого отказался.

Трудно сказать, сколько затрачено в одиночку времени, но мне все же удалось доплыть до «Орла». Волны беспрестанно и круто качали буксир, и было видно, что вплотную к нему подплывать опасно — могло придавить.

Пока я плыл по курсу, поддерживая скорость, чтобы не отстать, матрос с буксира кинул в мою сторону бросательный конец, который я уловил. Матрос подтянул к борту и крепкими руками помог подняться на палубу. А там, на барже светловолосый финн курсант Паттури на родном языке ругал и проклинал вражеских летчиков, облетающих баржу. Соседи с интересом слушали финские проклятия и поддерживали его гневное возмущение.

Когда за бортом оказались женщины, Паттури четыре раза прыгал в воду, подплывал к обессиленной женщине, отрывал ее от доски или бревна и, поддерживая на плаву, перетаскивал обратно на баржу, где ему помогали поднять женщину на борт.

Финн проявил редкостные доброту и мужество.

Однако и ему, сильному пловцу, при очередной попытке спасения не хватило сил. Под давлением и круговоротом волн он погиб.

Там же, где располагались гидрографы и где среди них размещался и Рыбинский, кто-то крикнул:

— Братцы! Есть поверье — бросайте деньги богу моря! Тогда спасемся!

И полетели на палубу и за борт пачки и отдельные купюры — красные, зеленые, синие.

А трагедия продолжалась.

## Подвиг «Орла»

Спасательные действия «Орла» начались на рассвете.

В 6.00 17 сентября на вахту заступил первый помощник механика Дунин Алексей Иванович.

Уже в тот час он видел факел огня на барже и предположил, что с баржи давали буксиру аварийный сигнал.

Наступал рассвет. Криков на барже не было слышно, их заглушал шторм, однако было видно, что осадка увеличилась.

С этого времени начали наблюдать за движением баржи. Об аварийном сигнале доложили контр-адмиралу Заостровцеву.

Разрушение баржи №752 произошло в районе Северной Головешки с координатами: широта 60 градусов 28 минут, долгота 31 градус 57 минут\*.

До ближайших берегов были десятки километров.

Капитан буксира Ерофеев Иван Дмитриевич рисковал судном и жизнью экипажа и пассажиров, но сделал все возможное для спасения погибающих людей. Открытым текстом в эфир был послан сигнал «SOS», сигнал о необходимости скорой помощи. Но главное состояло не в этом, а в том, чтобы спасти погибающих людей, не ожидая подхода других спасателей.

Закон моря об оказании помощи людям, терпящим бедствие, знают моряки всей планеты. Этот закон вечен.

В истории еще не известны случаи, когда судно-спасатель в подобной ситуации принялось бы спасать тех, кто находится еще на палубе аварийного судна, оставив без помощи тех, которые выброшены в бушующие волны и обречены на скорую гибель. К тому же в данном случае было ясно, что деревянная баржа полностью не затонет.

Брать людей с воды! Это решение было единственно правильным. Осуществить же его было трудно из-за исключительной сложности маневрирования малого судна в условиях 10-балльного шторма при скорости ветра в 50–60 км/час и высоте волны в 3,0–3,5 метра.

Маневрировать требовалось множество раз с поворотами на обратный курс. Причаливание к плотикам-обломкам в шторм, называемый «сильным» по любым меркам, невозможно. Более того, по правилам безопасности плавания подобные препятствия полагается обходить стороной.

Стремилась подобрать людей с воды столько, сколько получится.

Ерофеев распорядился отдать буксирный трос и развернул буксир на обратный курс, чтобы войти в зону плавающих людей.

Высокие волны вызывали крутую бортовую и килевую качку. Сразу же стало ясно, что подбирать людей будет очень

---

\* ЦАМО, Ф4, Оп. I, Д1201, лл. 117–121.

трудно и что едва ли эта работа пройдет удачно, без травмирования, без жертв. Ерофеев уверенно владел искусством судовождения, и это должно было помочь в ходе спасения.

С каждого борта и с кормы были вывалены пеньковые концы. Спасательные круги привязали на длинных концах. Связали петли для зацепления обессилевших людей. Приготовили метрштоки и отпорные крюки для сдерживания плотиков, бревен, досок.

Скорость хода уменьшили до минимальной, но с таким расчетом, чтобы сохранить управляемость.

При отключении машины на «стоп» буксир валяло с борта на борт, аналогичной качке подвергались и плотики и прочие плавучести, на которых в самых различных позах удерживались люди.

Пришвартовка плотиков к себе вообще исключалась, так как на обломках не было штормовых устройств, за что можно было бы прикрепиться тросами, и, главным образом, из-за непрерывности штормовой волны.

Снимать людей можно было либо в моменты коротких касаний с плотиками, либо с небольших расстояний при помощи различных бросательных концов, бросая их людям. Когда волна разъединяла их или, наоборот, наваливала одного на другого, буксир приходилось неоднократно повторять свой маневр до трех, четырех раз. Каждое сближение с плотиком и касание с ним таило в себе угрозу гибели людей на пороге спасения. Но общая трагичность ситуации призывала капитана рисковать.

Огромный вал не дал времени на раздумья, накрыл, схватил и понес в неизвестность, и таким именно образом курсант Николай Лазарев оказался за бортом.

Начал всплывать и почувствовал боль от ударов по голове ногами тех, кто плавал на поверхности.

Поэтому пришлось погрузиться, открыть глаза в глубине и рвануться вверх на мутное светло-зеленое пятно. Всплыл рядом с небольшим березовым поленом, пристроил его под левую руку, а правой рукой и ногами удерживал себя на поверхности.

Рядом всплыл человек и сразу же обхватил Лазарева сзади мертвой хваткой за шею. Полено не выдержало двойной нагрузки, и оба они погрузились под воду. Лазарев

начал захлебываться, когда вдруг эта хватка на шее ослабела, и Лазарев всплыл, схватился за полено и увидел искаженное ужасом лицо красноармейца, всплывшего опять рядом, — тот снова в панике бросился к Лазареву. Но Лазарев успел показать ему плавающее рядом другое полено, за которое красноармеец ухватился и затем постепенно успокоился.

Лазарев остался одетым и обутым, он успел на барже снять только шинель, поэтому за бортом ему в первое время было сравнительно тепло.

«Орел» подходил, как правило, к группе людей на плотике и, подрабатывая винтом на самый малый ход, подбирали людей. Подбирал он и тех курсантов, которые, имея запас сил, решительно плыли навстречу пароходу. В удобный момент курсант Сергей Валдохин прыгнул с баржи за борт и поплыл к «Орлу», где и был удачно подобран.

Курсант Дворкин, придерживаясь за скобу двадцатилитровой банки из-под масла и проплывая мимо курсанта Евдокимова, державшегося за доску, прокричал ему: «Привет, Андиджан!», на что последний ответил ему: «Привет!», удивившись при этом тому, куда это он — Дворкин — так устремленно плывет мимо. Оба запомнили это приветствие и спустя 45 лет рассказали друзьям. Почему Евдокимов — Андиджан? Евдокимов приехал для поступления в училище из города Андиджана. В связи с этим кто-то — теперь никто не может вспомнить кто именно — назвал его Андиджаном. Так с чьей-то легкой руки прилипла к курсанту кличка Андиджан — на всю жизнь.

Евдокимов служил на Тихоокеанском флоте, затем на Балтийском служил командиром Бу-5 легендарной подлодки С-13, экипаж которой под командованием капитана 3 ранга Александра Ивановича Маринеско за один поход в начале 1945 года потопил лайнер «Вильгельм Густлов» и крупный транспорт «Генерал Штойбен», уничтожив вместе с ними около восьми тысяч гитлеровцев.

Многие годы Евдокимов заведовал кафедрой в одном из институтов Ростова-на-Дону, где его уважительно называли Владимиром Васильевичем. А среди своих однокашников по-прежнему остался Вовкой Андиджаном.

Жизнь идет в одну ногу с любовью. А любовь всегда найдет себе пару.

Так и случилось среди курсантов выпускного курса Военно-морской медицинской академии. Когда про влюбленность Тони Белянкиной, Кати Косулиной, Нины Курицыной стало известно в женском взводе выпускного курса, то командир взвода Елена Петровна Травина одобрила серьезные намерения своих подопечных. Как мать, она понимала жизнь и по-матерински воспитывала подчиненных девушек.

Ближе к выпуску Тоня вышла замуж за однокурсника Алексея Ткаченко, Катя — за офицера Андреева из Высшего инженерного училища, Нина — за однокурсника Леву Козакевича. А однокурсник Андрей Лемешев полюбил ленинградскую девушку Тамару и также женился незадолго перед выпуском.

Все они, кроме офицера Андреева, плыли этой штормовой ночью на барже к другому берегу Ладоги. Погибли они на рассвете, когда шторм достиг неодолимой силы. Только Алексей Ткаченко остался в живых. Всеми силами он старался спасти жену, пока не обессилел, и остался в живых благодаря помощи товарищей. Жить ему было суждено тоже совсем недолго, он погиб в бою под Севастополем в 1943 году.

Еще в то время, когда мужчины сбрасывали автомашины, Елена Петровна Травина крепкими узлами привязала к себе самой восьмилетнюю Таню.

Анна Ильинична Воротилова написала потом стихотворение на их гибель.

*На этой барже была мама с дочуркой,  
Танюшеньке шел восьмой год.  
Блокадное время, не грела печурка,  
Кто же ребенка с собой не возьмет?  
Конечно, погибли дочурка и мама,  
Связавшись вдвоем они плыть не могли.  
Спасательных средств на барже не бывало.  
Нелепо и жестоко погибли они.*

Плавающие люди призывали на помощь буксирный пароход, самые голосистые кричали: «Орел!»! «Орел!»! Но и самые громкие голоса терялись в шуме шторма, и, вероятно, они не достигали ушей тех, кто управлял пароходом. Но кричать, может быть, и не надо было, потому что «Орел» напряженно занимался именно спасательной работой.



Иван Лобзенко, может быть, еще и не полностью осознал весь трагизм положения, однако инстинкт уже подсказал, что пора приготовиться к худшему. Он снял бушлат и накинул его на плечи, расшнуровал ботинки. Вдруг волна ударила в спину, свалила, накрыла валом и с невероятной силой понесла, ни на миг не выпуская на поверхность. Двигая руками, ногами, всем корпусом, Иван пытался нащупать хоть какую-нибудь опору на барже, но ничего не было, он лишь почувствовал, что движением волны его забивает в глубину уже где-то за бортом. Сил, чтобы пробиться наверх, вырваться из пучины на поверхность, не хватало, воздух уходил из легких, уже стал делать непроизвольные плотательные движения, еще задерживал вдох, но понимал, что наступают последние секунды, зашумело и сразу же застучало в висках, в глазах поплыли желтые пятна, понеслись картинка из детства, вспомнилась девушка из института. Иван перестал уже сопротивляться. Вдруг что-то жесткое ударило по ногам, по коленям, по животу, Иван невольно ухватился за этот предмет, и его, как пробку, понесло из глубины наверх, вытолкнуло на поверхность, к воздуху, только эта неожиданная случайность под водой спасла Ивану жизнь, потому что в запасе уже не оставалось ни одной секунды.

Спасательным предметом оказался довольно крупный брус круглого сечения, вытолкнутый из глубины почти вертикально вверх. С полчаса Иван продержался за этот брус, затем бросил его и вплавь подался к «Орлу». Ему удалось доплыть совсем близко, осталось метров семь-восемь, когда в этом промежутке поднялась волна и, как бы оттолкнувшись от парохода, отбросила Ивана метров на двадцать. «Орел», не сбавляя хода, прошел мимо Ивана. И тут на фоне темно-серого неба Иван увидел силуэты вражеских самолетов и понял, что «Орел» спешит уйти от места катастрофы, чтобы отвлечь самолет на себя. Потом, поблизости, Иван увидел раздетых людей, которые плавали на волнах, сидя на чем-то. Подплыл, понял, что они сидят на крупном обломке решетчатого люка и крепко за него держатся. Иван плывал некоторое время, придерживаясь за этот плотик одной рукой, устал, затем влез на плотик и сел на краешек. На плотике было трое полуодетых и один полностью обнаженный, он лежал неподвижно, тело его было покрыто пятнами то с синевой, то с желтизной, глаза – мутно-голубые, из рас-

крытого рта волны вымывали пену. Он умирал, и помочь ему было нечем. Люди молчали. Волны без устали то раскочивали, то накрывали плотик и людей массой воды, и заметно для живых они унесли неподвижное тело в глубину.

Остальные продолжали держаться. По обрывкам фраз Иван понял, что его соседями были курсанты Высшего инженерного училища.

Прошло немало времени, когда снова показался «Орел», идущий к месту катастрофы. Баржа выделялась над водой только носовой и кормовой частями, на которых сосредоточились группы людей. Затем показался силуэт еще одного корабля. Но Иван очень внимательно следил за действиями «Орла», который, подбирая людей из воды, продолжал медленно приближаться.

Другие курсанты вытащили из воды чемодан с бельями «французскими» булками и завтракали, не обращая внимания на происходящее вокруг.

Еще в начале трагедии курсант Леонид Суевалов разделся до брэк. Он всегда помнит, как с приятелем Андреем Букоемским они выкурили «по последней», когда уже стало ясно, что скоро баржа пойдет ко дну и никаких берегов не видно.

Когда средняя часть палубы была оторвана от корпуса баржи, то несколько сотен человек, расположенных на ней, сразу оказались в воде.

Сначала Суевалов погрузился метра на два среди массы других людей, а затем всплыл на поверхность. Многие плавали сначала без всякой опоры, другие держались за деревянные предметы. Слышались крики, стоны.

Суевалов пристроился к каким-то бревнам, держался за них и осматривался. Видел и некоторых знакомых, в частности видел гибель Сережи Шестакова. Шестаков тоже держался за какой-то деревянный предмет, но, видимо, так замерз, что силы его иссякли, и он, свернувшись клубком, пошел ко дну.

Увидев, что буксир движется в его сторону, а скопление людей и предметов все еще расплывается, Суевалов поплыл к буксиру.

По концам, которые сбрасывали с палубы буксира, курсанты взбирались наверх. Суевалову показалось, что он там «конкуренции» не выдержит. Поэтому он некоторое время

проплавал около носа буксира, и вдруг одна из волн приподняла его до якоря, который торчал из клюза.

Сувалов быстро уцепился за якорь и по нему взобрался до фальшборта, а здесь последнее усилие помог ему сделать паросиловик Шнайдеман, перетянувший его на палубу.

Андрей Букоемский, выкуривший с ним «последнюю», погиб.

В те минуты, когда шторм взламывал среднюю часть палубы и сбрасывал ее за борт, среди множества людей за бортом оказался и курсант Евгений Перешивайло.

Намокшая форменная одежда и обувь тянули его ко дну, ему требовались невероятные усилия, чтобы удержаться на поверхности кипящих волн. Крутая волна подняла Евгения настолько высоко, что ему стала видна группа моряков, вцепившихся под водой за какую-то притопленную плавучую конструкцию, и Евгений поплыл к ним.

Под водой он нащупал бревно и также прицепился к нему, а отдышавшись и успокоившись, по взаимному расположению людей определил, что это была рама для фиксирования автомашин на палубе баржи. Среди незнакомых моряков Евгений узнал однокурсников — ленинградца Руфима Щербакова и волжанина Николая Слепова, расположившихся на противоположной стороне рамы. Как и многие другие, они поспешили раздеться до тельняшек, в связи с этим стали быстро коченеть, глаза их тускнели, их одолевала дрема, от которой цепенели движения и мысли.

Евгений советовал им больше шевелиться, но по ходу времени эти советы курсанты воспринимать перестали. Накрыла ребят очередная волна, и их больше не стало.

Под нависшими тучами появились вражеские самолеты, они сделали несколько заходов и с брежщего полета пулеметами били по людям, плавающим среди волн.

Курсанты наблюдали, каким образом «Орел» подбирал людей, старались и к себе привлечь внимание, чтобы не пропустить его курса, махали руками, звали. В какой-то момент «Орел» стал удаляться из поля зрения. Сразу же подумалось, что он, вероятно, уже загрузился и ушел к берегам. Настроение резко упало. А холод делал свое: переохлаждение сковывало, неодолимо клонило ко сну. Именно в этом состоянии волны чаще поглощали одного человека за другим. На раме людей становилось все мень-

ше. Цепко держась за раму, Евгений разминался и стоял дрему.

Минула, казалось, целая вечность тяжелого ожидания, когда на горизонте появился дымок, потом показался силуэт приближающегося судна. Это снова был «Орел». Опять вспыхнула надежда.

И их заметили, буксир пошел прямо на них.

Оказавшись за бортом одетым по летней форме, Серебровский схватился за деревянную сходню, смытую с баржи. К нему стали подплывать другие и хвататься за сходню, ввиду этого сходня становилась ненадежной опорой, она тоннула. Тогда он уступил сходню, заметил другой плавающий деревянный предмет и перехватился за него, и так Серебровский поступил несколько раз.

Вдруг в глухом шуме шторма возник тяжелый многоголосый крик со стороны баржи.

На средней части палубы, как на главной основе баржи, находилось основное скопление людей. Людям казалось, что в этом скоплении будет надежнее. Именно здесь произошел самый страшный эпизод трагедии.

Средняя часть палубы в несколько сотен квадратных метров площади вместе с сотнями расположенных на ней людей была вся оторвана волнами от корпуса, поднята над корпусом вместе с людьми и смыта с баржи. Тут же волны стали крошить ее на мелкие части, на куски, на обломки. Все это рассыпалось за минуты. Люди пытались удержаться на обломках, не считаясь со своими травмами, с переломами, с ушибами. В разломах и вокруг обломков образовалась очень плотная масса людей, их плотность почти равнялась плотности на барже. Одни плыли, другие беспомощно барахтались, хватались за все, что попадало под руку, чтобы держаться за что-то на поверхности. Тот, кто не умел плавать, судорожно хватался за плавучий кусок, за плавающего человека, который оказался рядом. Сцепленные друг с другом погибали вдвоем-втроем, погибали быстро.

Когда волны крошили эту часть палубы, многие люди попадали вниз, под обломки со скорым смертельным исходом.

Панически кричали женщины, кричали подростки, кричали мужчины, терявшие около себя своих родных людей.

Именно в этом невообразимом и страшном людском месиве, смешанном с гулом бушующих волн и треском ломае-

мой палубы, быстро погибла большая часть мужчин, женщин и малолетних детей.

В этом скоплении были знакомые и незнакомые. В этой массе оказались и сцепленные руки Переверзева, Распертова и Тани. Волны разорвали их руки.

Теперь на барже остались лишь две группы людей: одна в носовой части палубы и вторая — в кормовой части, да еще человек, сидящий на рее мачты.

Серебровский оказался среди большой массы плавающих людей. На образовавшихся плотках и плотиках удерживались различные по численности группы людей. «Орел» упорно двигался около баржи и подбирал людей.

Мимо проплыл плот, на котором старший военфельдшер дирижировал, а группа скандировала: «Орел», иди к нам — баржа продержится!»

Серебровского ошеломила чудовищная картина. Рядом несколько человек, придерживаясь за деревянные предметы, плавали близко друг от друга. Неожиданно из-за волны выплыла маленькая девочка лет пяти. Плыла и не погружалась под воду. Шубка держала ее в вертикальном положении, ручки были опущены вниз, глаза — неподвижные, как стеклянные. Рядом плавали две женщины, они даже позвали: «Девочка, плыви к нам!» Затем одна из них подтянула девочку к себе и с ужасом вскрикнула: девочка — мертвая!

А волны без конца швыряли людей, то накрывая и замуравывая их в глубину, то выталкивая их на поверхность. Погибли и эти женщины.

Серебровского забросило в какую-то другую сторону.

Люди напряженно ожидали помощи. Взоры их были прикованы к маневрам буксира. Силы иссякали с каждой минутой.

Обстановка среди волн была чрезвычайно быстротечна. Достаточно было отвернуться на две-три минуты, чтобы увидеть затем на этом же участке совсем другую картину.

Так оно, вероятно, и произошло, когда неожиданно для Владимира Серебровского «Орел» оказался непосредственно рядом с ним. Кто-то с палубы буксира помог ему взобраться на борт и велел идти в кубрик.

Курсант Федор Ермолин помнит, как вдоль борта баржи пронесло курсанта Кудрявцева. Ермолин протянул ему руку, но тот от помощи отказался. Больше Ермолин его

уже не видел. За бортом, в этом хаосе из людей и волн, Ермолин заметил, что к плотнику саженками приближается какая-то девушка, подал ей руку и помог взобраться на плотик. Она была не в себе от страха. Вскликивала на ноги, кричала: «Помогите», порывалась плыть к «Орлу». Какое-то время Ермолин целиком был занят тем, что боролся с ней, не давал ей покинуть плот, держал за руку, когда надвигалась очередная волна. Потом девушка успокоилась и стала слушаться.

Самым невыносимым был холод. Не так холодна была вода, сколько ветер. После каждого погружения под волну холод сковывал все тело. Девушка была лишь в легком платьице. Ермолину подвернулся под руку из воды ватник, под которым они, как могли, укрылись и таким образом согревали друг друга.

На этом же плотике находились курсанты Якименко Василий, Коновалов Виктор, Маслов Иван и другие, фамилии которых не были установлены. В какой-то первоначальный момент, когда сорвало с баржи и понесло в клокочущую пучину, Васе Якименко запомнился на воде батальонный комиссар Богданов с женой. Богданов плыл в шинели, подерживал жену и успокаивал: «Ирочка, держись!» Но стихия распорядилась так, что Богданову выпало жить, а жена его все же погибла.

Где-то среди волн аналогичная семейная трагедия произошла у инженер-лейтенанта Чурилова. Перед самой эвакуацией из Ленинграда он женился и взял с собой молодую жену. Жена погибла.

Обстановка на плотике была дружественной от начала до конца. Было небольшое время, когда паническое состояние девушки обеспокоило всех, но потом, после того как удалось ее успокоить, попритихли все присутствующие. Поскольку они были одеты, в основном, в нижнее белье и стали мерзнуть, принялись внимательно осматриваться. Вытащили из воды открытый ящик с размокшими галетами. Перекусили. Затем удалось выловить кое-какие предметы одежды, делились этими вещами, набрасывали на себя, чтобы в какой-то мере согреться. Васе Якименко кто-то дал флотский ремень, посредством которого он укрепил себя на плоту.

Плот держался в притопленном положении, но давал надежную опору.

На бреющем полете появились вражеские самолеты. Они сделали несколько заходов и сбросили бомбы.

Девушка сказала Ермолину: «Давай перед смертью познакомимся». Ее звали Тосей Захаровой. Рассказали друг другу о себе. Тося была выпускницей Военно-морской медицинской академии.

Их плотик отнесло далеко от баржи. Те, кто плавал в одиночку и группами без деревянных опор, уже погибли. «Орел» ушел из поля зрения.

Только волны тяжело шумели кругом. Замерзли.

Пропали переживания, пропали чувства. Наступило полное безразличие.

Схватывали судороги.

Где-то поблизости плавал выпускник академии Вдовенков Иван Филимонович, постоянно считавшийся отличным пловцом, и это умение помогло ему сохранить самообладание, когда пришло критическое время.

Он держался достаточно уверенно и решил снять с себя только лишь шинель.

Когда волна смыла его за борт, он вынырнул на поверхность довольно далеко и когда оглянулся, то баржа оказалась уже скрытой за следующей волной. Недалеко от себя он заметил небольшое бревно, доплыл и прицепился к нему.

Спустя какое-то время он увидел Бориса Рабиновича, который сидел на какой-то плавучести. Борис крикнул ему: «Прощай, Ваня!» — и заплакал. В числе спасенных Бориса недосчитались.

Так и носился в одиночку Иван с бревном по волнам, пока не прибило его к плоту, на котором в лежачем положении держались семь человек и среди них был его коллега Михаил Нилович Ситкин.

Иван перебрался на плотик, здесь стало удобнее и спокойнее вместе с людьми и со своим товарищем.

Очень хорошо запомнилось Ситкину, как курсанты Высшего военно-морского инженерного училища среди холодных волн пытались спасти девочку дошкольного возраста, родители которой находились тут, в воде. Родители выбились из сил и вскоре утонули. Трое курсантов из последних сил держали девочку на поверхности воды до тех пор, пока не иссякли и их собственные силы. Среди них был курсант Рогачев Михаил Андреевич, который держал эту девочку в

ситцевом платице на плечах. И девочка, и ее спасатели погибли.

Переверзеву удалось вырваться на поверхность волны лишь где-то в стороне от баржи. Отдыхавший после долгого погружения, он заметил поблизости обломок доски и инстинктивно подобрался к нему. С гребня волны можно было ориентироваться — справа отчетливо выделялись на воде головы барахтающихся людей, а слева недалеко плавал сравнительно большой кусок — обломок от палубы баржи, к которому подплывали два человека. Опираясь на обломок доски и используя попутное движение гребней волны, Иван относительно легко достиг плавучего обломка палубы. Один из тех двоих уже подплыл к нему и пытался взобраться, это ему никак не удавалось, каждый раз он соскальзывал обратно. Им обоим удалось взобраться на него, только когда Иван создал противовес, прицепившись с противоположной стороны. Так они оказались на небольшом плотике. Мерзли руки. Иван растирал их рукавами фланелевой рубахи. С гребня волны, сквозь пелену водяной пыли, он увидел силуэт буксира в лучах поднимавшегося над горизонтом солнца.

Он неотрывно следил за движением буксира как за единственной надеждой. Буксир медленно приближался. Пальцы на руках не стигались, он продолжал их растирать. Сосед на противоположной стороне плота был одет в армейскую гимнастерку, он был в безразличном состоянии, и происходящее вокруг как будто его не касалось. На предложение Ивана добираться до буксира при помощи разбросанных на воде обломков досок, бревен — он никак не отозвался. Недалеко от плота Иван заметил голову и плечи в черной одежде и узнал — это был однокурсник Яша Попов. Он держался за небольшое бревно. Иван стал звать его на свой плот, Попов услышал и направился в сторону плота. И тут большая волна накрыла и скрыла его навсегда.

Было около 60–70 метров от буксира, когда Иван увидел другого однокурсника — Сашу Великотного. Тот плыл к буксиру, и видно было, что он уже теряет силы.

На призывы Переверзева он отозвался не сразу, тогда Иван стал еще махать ему руками, и только теперь Великотный повернулся в его сторону и, увидев, что Иван — на плоту и совсем близко, направился к нему. Великотный был в бушлате, поэтому был особенно тяжел, и Переверзеву сто-

ило большого труда вытащить его на плот, уцепившись за ворот бушлата. Конечно, было не до седьмого пота, но труд в какой-то мере разогрел, а присутствие близкого товарища подбодрило.

Вскоре Иван не то чтобы определил – скорее почувствовал, что буксир уже больше не приближается, а наоборот – начал удаляться в левую сторону. Сразу же предложил Саше добираться до буксира вплавь с помощью обломков, пока есть силы, но ответа не получил. Подождал еще немного, пока он определит свои силы, а когда понял, что Саша колеблется, крикнул: «За мной!» – и бросился в воду. Постепенно переплывая от доски до доски, Иван преодолел трудное расстояние около 70 метров и уже был метрах в 5–7 от борта буксира, где скопилась большая группа барахтающихся людей, как вдруг почувствовал, как кто-то сзади сильно даванул на его плечи, и он, уже обессиленный, быстро погрузился под воду. Это был последний критический момент для Переверзева, в голове просвечивались прожитые события, проносились последние мысли. Появилось вдруг сильное отвращение к тому, чтобы вода проникла в рот, сцепил зубы. Сколько времени продолжалось погружение, трудно сказать, но ясно другое. Еще в детстве Иван любил нырять на время и любил устраивать себе отдых путем полного расслабления при медленном погружении на глубину. Выработался условный рефлекс. В этот критический момент рефлекс сработал. Это позволило собрать силы, чтобы ритмично опираясь в слоях воды, вырваться из глубины на поверхность. Вынырнул Переверзев уже за кормой буксира, где людей было значительно меньше.

Это случилось около 9 часов, время врезалось в память на всю жизнь. В первые минуты его поддерживала на воде шинель, надетая поверх бушлата, пока еще была сухая, а намкнув – стала тянуть в глубину. В связи с этим Юрий Селезнев сбросил шинель, стащил через голову противогаз, из его сумки переложил в брючный карман записную книжку, две плитки шоколада «Золотой якорь», сбереженные «на черный день», и перчатки.

Подчеркнем, что все это было проделано не где-то в сторонке от 10-балльного шторма, а, выражаясь предметно, в центре этого водоворота. Для этого нужно было уметь на-

дежно держаться среди волн, к тому же надо учесть, что Селезнев оставался одетым в бушлат и в форму 3 и обут в ботинки.

Однако умения держаться на воде еще мало. Надо было еще уметь владеть собой. Наконец, нужно было оставаться рассудительным. Этими качествами Юрий располагал в полной мере.

Зачем-то он аккуратно застегнул ремешок сумки и потом уже отбросил противогаз в сторону от себя.

Тем временем намок бушлат и тоже стал тянуть в глубину, пришлось и его снять. Пытался снять ботинки, несколько раз нырял, чтобы достать до шнурков, но они были сделаны из сыромятной кожи, это – на века. Они намокли, затянулись намертво, такие – зубами не развязать. Поэтому с ботинками пришлось смириться.

Юрий очень берег финский нож в чехле. Боясь, что нож может выскользнуть или оторваться вместе с чехлом, он взял его в зубы и не выпускал потом ни при каких обстоятельствах.

Процедура раздевания очень утомила, поскольку при этом пришлось долго и напряженно работать ногами.

Сравнительно недалеко Юрий увидел плавающий ящик и подплыл к нему. Он оказался с сухарями, а две запаянные жестяные банки в нем создавали хорошую плавучесть. Попытался сесть на ящик, но он каждый раз выскальзывал, пришлось лечь на него животом. Теперь наконец смог передохнуть и осмотреться. От баржи его отнесло метров на сто. Кругом плавали свои ребята, держась за бревна, за другие обломки. Старшина класса Ростик Бочаров кричал: «Держись, ребята! В большой компании тонуть не страшно!»

Трудно себе представить, трудно поверить, удивительно, но это факт: на одном из плотиков курсанты пели песню о героической гибели русского крейсера «Варяг».

Когда поднимало на гребень волны, видна была баржа. Люди по-прежнему располагались там в носовой и кормовой частях.

Шквалистый порыв сорвал бескозырку, на шее остались связанные ленты. Ящик опять выскользнул, его унесло, пришлось снова барахтаться. Рядом несло вместе с бревном Диму Князева. Дима окликнул, позвал к себе.

Бревно было очень скользким, сколько он ни суетился, лечь на нем не удалось. Пришлось лишь держаться за бревно руками, оставаясь в воде. Людей разбросало, относило от баржи все дальше. Волна оторвала Юрия от опоры, накрыла, пришлось наглотаться воды. Когда пришел в себя, то оказался рядом с плотом, на котором сидели младший политрук Подкорытников, старшина 1 статьи Измайлов и другие. Когда Юрий уже схватился за плот, Подкорытников крикнул: «Помоги девушке!» Юрий увидел ее поблизости, подплыл, схватил за воротник и подтащил к плоту. Подкорытников с Измайловым вытащили ее на плот. Таким же порядком им удалось взять на плот и вторую девушку. Обе они оказались выпускницами медицинской академии.

Юрий все еще держался на воде и очень устал. В следующую минуту его самого вытащили на плот, где он и остался лежать в полной неподвижности, держась за доски. Оказалось, что доски и брусья плота были связаны ремнями, всеми ремнями, которые нашлись у его пассажиров. Отсюда было видно, как, держась за брус, плавал командир роты майор Сергейчик. Его поддерживали два курсанта, по-видимому, он сильно ослаб.

Их плот относило все дальше, вокруг уже никого не было. Доски, связанные ремнями, стали расползаться, пришлось их неоднократно перетягивать теми же ремнями. Самым страшным врагом становился холодный ветер. Замерзнув, они поочередно опускались в воду, чтобы хоть в малой степени согреться. Это удавалось, поскольку в воде не продувало. Был момент, когда мимо пронесло деревянный щит, на котором сидел, глядя на них, преподаватель физической культуры старший лейтенант Смирнов. Потом на плот неожиданно выбросило труп мужчины в нижнем белье. Подкорытников сказал, что это — политрук Высшего военно-морского инженерного училища. Юрий столкнулся с трупом с плота.

На этом плотике Рыбинский сбросил с себя дополнительно еще и суконку, чего на плотике делать, может быть, и не следовало.

Вместе с другими сидевшими на плотике Рыбинский видел, как взметывались столбы воды вместе с обломками плотиков и детьми, слышал душераздирающие крики людей, попавших под разрывы бомб.

Видел, как вражеские самолеты на бреющем полете осыпали плавающих людей пулеметными очередями.

При очередном ударе волны палуба под ногами курсанта Колодяжного затрещала, разломилась, и он оказался в воде на плотике из нескольких скрепленных между собой досок, на котором и носило его по волнам. В какой-то момент он увидел такой же обломок палубы, а на нем девочку 14–15 лет, одетую в кофту с рукавами до локтей. Девочка сильно продрогла. Аркадий подплыл к ней, снял с себя суконку и бескозырку и отдал ей. Девочка охотно их надела. Сам остался в белой форменке, под нею была еще тельняшка, в брюках и ботинках. Держал свой плотик около нее, успокаивал и ободрял девочку, учил, как надо держаться за плотик. Неожиданно волны разбросали их плотики. Как погибла девочка — нельзя было видеть, волны понесли их в разных направлениях. То ли его накрыла волна, то ли девочку — точно сказать невозможно. Одно лишь ясно, когда Аркадий всплыл и стал высматривать ее вокруг, то ее уже не обнаружил.

Заметил лежавшего на каком-то предмете Сергея Немилова, видно было, что он — в тельняшке и брюках.

Во время одного из заходов буксира курсант Колодяжный оказался у его кормы. С кормы свисало несколько концов. Увидев это, он бросился вплавь к одному из концов, поднялся до фальшборта и закинул правую ногу за фальшборт. И здесь в этот момент силы его кончились. Так и остался висеть, держась за фальшборт правой рукой и правой ногой. Кто-то на палубе увидел, схватил его за место, «на котором заседают», и перетащил на палубу. Из последних сил он дополз до машинного отделения, где уже находились курсант Саша Великотный и майор Сергейчик Александр Андреевич.

Еще в те минуты, когда была сброшена рубка, за бортом примерно в двух-трех метрах оказался пожилой инженер-капитан 1 ранга Галанин К.С. Кривошеев вытащил его на палубу. Однако попозже волна опять снесла Галанина за борт, и он погиб.

Прошло еще какое-то время, и вдруг волна снова сбросила Кривошеева за борт, и опять же он изо всех сил устремился обратно.

Именно в это время он увидел, как Муза Захарова подплыла к борту баржи на доске. Ей оставалось еще одно последнее усилие, чтобы вплотную приблизиться к стенке борта и ухватиться за какой-либо выступ.

Но волна ударила ее о борт, сбила с доски и унесла девушку в глубину.

Так Муза Захарова и была предана морю.

Кривошеев подплыл к барже и взобрался на борт.

«Орел» все еще подбирал людей. Все, кто мог это видеть, напряженно следили за его работой и видели, что «Орел» к барже не сможет подойти, видели, что он будет подбирать только тех, кто плавает вдали среди волн, кто рискует погибнуть каждую минуту.

«Орел» собрал уже много людей и, по-видимому, скоро должен был загрузиться до отказа.

Насколько было тяжело на душе у каждого участника в это время, может себе представить только человек, уже переживший какую-то трагедию или видевший нечто аналогичное.

Человек был рожден для жизни. Кривошеев сознавал, что погибнуть нельзя.

Он увидел вражеские бомбардировщики, которые сбросили бомбы и заходили на второй вираж, и, приняв последнее решение, прыгнул с баржи и поплыл наперерез движению «Орла» и доплыл до него. Ему бросили конец, он ухватился, но руки уже не держали, тогда он схватился зубами и руками. Его вытащили на палубу «Орла», и тут же Кривошеев потерял сознание.

Курсант Дмитрий Тихомиров располагался по правому борту впереди рубки.

Он хорошо запомнил, что стоял в обнимку с устройством для подъема грузов. Это было вертикально поставленное на металлический штырь бревно с приделанным под углом отростком.

Как только смыло за борт рубку, Тихомиров понял, что пора и самому раздеваться.

Успел снять только один ботинок, потому что сырмятный шнурок на другом ботинке не развязывался. Сбросил шинель, пытался снять суконку, но это сделать не удалось, поскольку она была здорово ушита — заужена по фигуре, для стройности, а под нею был еще свитер, поэтому Дмит-

рий разорвал суконку до шва внизу, но снять ее все же не успел, так как участок палубы с людьми оторвало и прижало им Дмитрия к грузовому устройству, штырь которого от этого согнулся, и сам он вдруг оказался под этим участком палубы в воде за бортом.

Затем, спустя какое-то время, Тихомиров устроился на плотике.

Когда буксир оказался рядом с плотиком Ситкина и Вдовенкова, то их плотик — и это конечно произошло случайно — волной прижало к его борту так плотно и высоко, что они все сразу перескочили с плотика прямо на палубу. Это был самый удачный и самый счастливый случай.

Хорошо одетые и обутые, способные еще потрудиться, Михаил Ситкин и Иван Вдовенков включились в спасательную работу. Работали в паре, а то и большим числом. Бросали на плотики концы и после того, как человек за бортом обвязывался ими, его вытаскивали на палубу.

«Орел» подошел к плотику с курсантами, среди которых были Селезнев, Кузнецов, две девушки — выпускницы медицинской академии. До их спасения остались минуты.

На плотик были брошены пеньковые концы, и люди поползли к ним. Из-за этого край плота, где лежали пеньковые концы, стал уходить в глубину, а противоположный край потянуло вверх. Чтобы избежать переворота, курсант Кузнецов и одна из девушек поползли на верхний край. Селезнев тоже пополз за ними, как вдруг ударом волны плот развернуло, и плот попал по форштевень буксира. Плот разорвало. Кузнецова и девушку, которая была рядом с ним, накрыла волна, и они больше не всплыли. Селезневу удалось схватиться за веретено якоря и перекинуть ноги через его лапы.

Сидя верхом на якорю, он раскачивался и коленями бился то о борт буксира, то об обломок бруса, который болтало почему-то между ним и бортом.

Пока поднимали на палубу всех других с обломков этого плотика, Селезнев тихо ждал своей очереди, крикнуть о помощи не мог, потому что по-прежнему держал нож в зубах. Наконец пришла и его очередь. С палубы спустили веревочную петлю, которую надо было набросить на себя под мышки. Долго не мог совладать с окоченевшими руками, в конце концов надел петлю.

До этого момента Селезнев был очень активен. Несмотря на опасности, он не жалел сил для оказания помощи другим. Вероятно, он затратил все свои внутренние резервы, потому что к моменту его спасения у него уже не было сил, его сковало оцепенение, похожее на контузию. Юрия подняли петлей. На палубе вытащили зажатую зубами финку.

...А «Орел» работал. Он шел, то с грохотом врываясь в волну, то возносясь форштевнем высоко над водой, обнажая переднюю часть красного днища, то опадал носом, задирая корму, оголяя гребной винт и издавая при этом металлический вой холостых оборотов.

Капитан буксира напряженно наблюдал за участком катастрофы, он искал — куда идти.

Капитан увидел среди волн небольшую плавучесть с людьми и направил судно прямо к ней. Курсантам, среди которых находился Евгений Перешивайло, казалось, что «Орел» прищелпнет их своим днищем, как башмак прищелпывает букашек. Но капитан осторожно развернул буксир лагом, и с борта на плотик полетел десяток спасательных концов, это было больше, чем в данном случае погибавших. Евгению запомнилось, что в каждой его руке оказалось по одному концу, причем один из них был брошен от носовой части, а другой — от кормовой.

Когда Евгения подтянули к борту, то получилось так, что он завис у борта на двух концах как на растяжках.

Ему кричали: «Отпусти один конец!», но оказалось, что это сделать невозможно, так как руки не разжимались. Тогда его вытащили при помощи багра и на палубе разжали руки.

После долгих ожиданий, уже возвращаясь от канлодки «Селемджа», «Орел» подошел к этому плотику. В данный момент буксир сильно качало на крутой волне, поэтому он застопорил ход, и плотик оказался с его правого борта. С палубы им метнули бросательный конец, который поймал Лазарев, и с его помощью подтянул плотик к борту буксира. Положение плотика на волне оказалось очень удачным, что позволило врачам и Лазареву быстро схватиться за перила фальшборта, а перевалиться на палубу им помогли уже товарищи с буксира. Именно здесь Лазареву помог его однокурсник Ермаков, поднятый на палубу за минуту раньше.

Трагедия шла своим ходом, и курсант Жуковский стал чувствовать, что остывает и теряет силы. На его счастье к

плотику уже подошел буксир и носом навалился на плотик. Уже падая в воду, Жуковский успел уцепиться за якорь. А его товарищ и женщина уцепились за борт. Матросы буксира помогли им выбраться на палубу.

Когда Жуковский спустился в трюм, там уже были курсанты электрики Александров, Семенов, Сеппенен, Суевалов.

Немного просохнув и согревшись, Жуковский поднялся наверх, чтобы помочь спасению людей.

Запомнился ему пример, когда к буксиру подплыла женщина. Была она буквально в одном купальном костюме, а это был уже третий или четвертый час от начала катастрофы. Ей подали бросательный конец, который она ловко подхватила и самостоятельно поднялась на борт и спустилась в кубрик.

Навсегда запомнилась Жуковскому трагическая гибель офицера, который самостоятельно подплыл к буксиру. Ему бросили конец, затем еще и спасательный круг.

Но у борта волна кипела, бросательный конец погружался под воду, круг тоже не мог лежать на волне спокойно, его надо было ловить, чего офицер сделать уже был не в силах, и руки его не могли удержать круг. Офицера затянуло под корму, и там уже никто и ничем не смог ему помочь. Никогда не мог забыть Жуковский его скорбные, с безысходной тоской просящие глаза.

Был и такой факт. Еще на барже курсанты Жуковский, Грахов, Мохов и врач держали друг друга за руки перед тем и в тот момент, когда большой вал сбросил их всех за борт. Оказалось так, что вся эта четверка полностью собралась на буксире.

Рядом с другими плотиками располагался и плотик с курсантом Евлановым. Вероятно, по этой причине совсем неожиданно буксир оказался рядом.

Пассажирам на плотик бросили конец. Евланов скомандовал: «Женщине вперед!» Зина Симаничева намотала конец на руки, так как окоченевшие пальцы не сжимались, и двинулась к буксиру, но как-то получилось, что на уровне ватерлинии ее вдруг крепко прижало к корпусу буксира, она не могла даже сдвинуться. Тогда двое командиров с палубы перегнулись за борт, один из них схватил Зину за руку, а другому Зина подняла ногу, и тот схватил ее, и, оторвав Зину от борта, они вытащили ее на палубу.



Это были капитан-лейтенант Кижель и капитан 2 ранга Терещенко Афанасий Михайлович.

Илья Евланов не в силах был самостоятельно отцепиться от бревна, так как руки заоченели в обхвате.

На его удачу сильная волна подняла его вместе с бревном выше борта и толкнула прямо на палубу.

И Зина, и Илья были рады спасению. Но снова они видели несчастья. Зина видела, как с кормы буксира бросали конец туда, где плавала Пименова К.А. – секретарь комсомольской организации Гидрографического управления. Руки Пименовой не удержались за конец, тогда она поплыла к борту и попала во всасывающую струю гребного винта, который тут же ее искалечил и утопил.

У сотрудницы Кати Додоровой были две доски, скрепленные по букве икс. Катя так пронзительно кричала, что крик ее навсегда врезался в память Зины. Катю на глазах поглотила в глубину тяжелая волна.

Кроме Зины Симаничевой из сотрудниц Гидрографического управления были спасены Терентьева Александра, Воскресенская Лидия и Баранова Ирина.

По какой-то очередности «Орел» приблизился сравнительно близко к плотнику, где были замерзшие Шитиков и его товарищи по плотнику.

Каждый из них, естественно, ощущал эту спасительную мину и мысленно стремился обязательно достать до борта «Орла». У всех это стремление проявлялось различным путем.

В данном случае плотик своей стороной поднялся на гребень крутой волны, идущей к борту. Поэтому он стал как бы трамплином для прыжка, и если вообразить, что как по деревянной дорожке можно разбежаться, то вполне можно было бы прыгнуть с этого «трамплина» на палубу «Орла».

Одна секунда была нужна, чтобы принять решение для прыжка-толчка, и Шитиков с большой силой оттолкнулся от плотика и, достигнув борта, ухватился за привальный брус. Двое матросов с буксира быстро схватили его за руки и перебросили через борт на палубу. Это был тоже счастливый случай.

Шитикова направили в кубрик, но там оказалось уже совсем тесно, свободных мест на койках не было, люди заняли места и на тумбочках, и стояли на сланях. Оставалось место только под столом. Там он и устроился.

В следующий момент «Орел» уткнулся носом в плотик, где находился Тихомиров вместе с другими курсантами.

Все прошло благополучно.

Таня Степанова, Анна Воротилова, Волков и Досычев старались крепко держаться за плотик, так как только это давало какую-то надежду на спасение. Они постоянно наблюдали за движением «Орла» и ждали его, ждали многие часы, затрачивая на это ожидание огромные душевные силы.

«Орел» подошел к этой группе. Кто-то из мужчин с палубы ухватил Анну за руки и вытащил на палубу. Затем приблизительно таким же образом вытащили Таню, Волкова и Досычева.

Махлах видел удивительный факт, когда в положении глубокого крена «Орла» один из курсантов с плотика схватился за его винты и удерживался на них до тех пор, пока его обратным креном не вынесло на палубу «Орла».

Рыбинский Альфред Николаевич помнит, что у женщины, которую он видел на плотике, было очень красивое лицо, и то, что, как это потом выяснилось, она была высокого роста и имела прекрасное сложение. На плотике женщина закрепилась у какого-то кнехта. Была она в шинели, а по мере того как некоторые курсанты, что были рядом, раздевались и бросались в воду, очевидно, чтобы доплыть до сновавшего среди волн «Орла», она натягивала на себя брошенные шинели и таким образом сохраняла тепло тела. Сохранив сил и энергии больше, чем другие, она взобралась на борт буксира по брошенному ей спасательному концу самостоятельно, как пантера. А других поднимали на борт, предварительно обвязав их концами.

Именно так поступили и с самим Рыбинским, оставшимся на плотике последним. Когда ему бросили конец и крикнули: «Вылезай!», он не смог этого сделать – руки, и особенно пальцы, не подчинялись его воле.

Тогда по просьбе капитан-лейтенанта Кижалья на плотик спустился молодой матрос. Матрос рисковал своей жизнью, так как у борта буксира уже погибли многие, и матрос видел и понимал – волна легко могла его поглотить навсегда. Несмотря на эту очевидную опасность смелый юноша обвязал обессиленного курсанта.

Матросу затем помогли подняться на борт, а Рыбинского вытащили курсант Евгений Васильев, капитан-лейтенант Кижель и двое матросов из экипажа.

Рыбинского подтащили до люка в котельное отделение, помогли туда спуститься, и там он снова увидел ту самую приметную женщину.

Стороннему наблюдателю показались бы страшными скованность и неподвижность раздетых людей – то погружающихся под волны, то вновь возникающих на поверхности.

Немало было людей, воля и тела которых были скованы холодом. Они погибали. Нужны были дополнительные внутренние силы, душевные порывы к жизни, волевые толчки.

У полностью раздетых людей хватало сил на меньшее число часов. Они быстрее теряли способность сопротивляться напору волн и погибали от замерзания.

Для спасения людей нужна была скорая помощь. Пароход «Орел» делал все, что мог. Но его помощь была недостаточной.

Потерь было бы меньше, если бы раньше, а не позже подоспела дополнительная помощь.

Еще живые, но уже скованные, как манекены, люди еще ждали, все еще надеялись.

Коренной ленинградец, курсант Васильев Евгений Анатольевич в этой тяжелой аварийной ситуации сохранил хорошую способность управлять своими действиями и поступками. Надо принять во внимание, что он с детства был знаком с морской волной Финского залива, рано научился плавать. Любил купаться в Неве вплоть до наступления холодного осеннего сезона. Хорошо нырял. Он убедительно подтвердил свои способности здесь, среди холодных волн штормовой Ладоги, самостоятельно пробился через волны к буксиру и выбрался на его палубу. Качку он переносил отлично, более того – качка ему нравилась, возбуждала в нем повышенную работоспособность. Добровольно включился в спасательную работу, подхватывал и вытаскивал людей с воды на палубу, рисковал жизнью, как это было при спасении курсантов Рыбинского и Шишкина. Открытый и правдивый по характеру, он любил общаться с друзьями, с товарищами по службе и сотрудниками. Уважал людей и сам пользовался их взаимным уважением.

Евгений Анатольевич окончил воинскую службу в звании капитана 1 ранга в Центральном картпроизводстве ВМФ, там же он продолжал работать и после увольнения в запас до самой своей кончины в 1986 году. Почти все эти годы он был главой оргкомитета своего выпуска, инициатором всех дружеских встреч и празднований юбилейных событий.

Казимир Константинович Кижель состоял на должности начальника строевого отдела Высшего военно-морского гидрографического училища. По специальности сам был гидрографом, при необходимости мог оказать квалифицированную помощь курсантам как в теории, так и в практических делах. В процессе обучения и воспитания курсантов был неизменно строгим, но при этом – всегда справедливым. Имел вид настоящего строевого офицера, тем самым и представлял собою хороший пример для курсантов и молодых офицеров. Его лучшие душевные качества проявились в ходе трагедии. Находясь на буксире в критические часы, он целиком и полностью включился в спасательную работу, организовывал подъем людей с воды на палубу буксира, оказывал ту первую помощь, которая полагается при спасении утопающих, безотлучно находился на палубе в тех местах, где нужна была немедленная помощь пострадавшим. Многие курсанты, молодые офицеры – выпускники академии, Зина Симаничева обязаны жизнью этому человеку.

Курсанты и офицеры училища уважали капитан-лейтенанта. После трагедии его авторитет возрос еще больше. В последние годы жизни он имел звание капитана 1 ранга.

Казимир Константинович ушел из жизни чрезвычайно рано, прожив лишь 47 лет.

Спустя некоторое время, приблизительно через один час, когда одежда на нем подсохла, Переверзев вышел на верхнюю палубу. «Орел» уже взял курс на Новую Ладогу. В это время увидели еще один небольшой плотик, на котором держались, обняв друг друга, мужчина и женщина. Кто-то сказал, что это – младший политрук. «Орел» осторожно подошел к плотнику, застопорил ход. С большим трудом подняли этих почти неподвижных, заочневших людей на палубу, поместили их в носовом кубрике, где они неразлучно сидели рядом весь путь до прихода в порт Новая Ладога.

Первый помощник механика «Орла» Дунин Алексей Иванович сам лично активно спасал погибающих. По его мнению, многие спасенные, видимо, уже на палубе «Орла» ослаблялись и поэтому теряли сознание.

Алексей Иванович на все годы запомнил молодую красивую девушку, которую спас лично сам. Она подплыла к борту буксира, и здесь получилось так, что волна ее как бы подхлестнула повыше, и Алексею Ивановичу удалось схватить девушку сначала за волосы, потом за руки и вытащить ее на палубу.

Девушка была в полной памяти, она сняла с руки золотые часы и отдала их ему, но Алексей Иванович не взял часы себе, а надел ей на руку, хотел помочь ей дойти до кубрика, но девушка отказалась, она осталась здесь же и стала помогать спасению, но скоро все-таки устала.

Поражали воображение спасателей мертвецы, обнявшие свои плавучие обломки и продолжавшие то вздыматься на гребни волн, то скрываться в провалах между ними.

Особенно было горько спасателям, когда погибающие криками звали на помощь, а сделать ничего было нельзя из-за того, что подходили прежде всего к тем плотам, где было больше людей, в надежде спасти людей побольше.

Буксир был слишком малым судном, а вокруг находилось более тысячи погибающих людей, которых «Орел» не способен был вообще поднять на борт. Вот почему контр-адмирал Заостровцев требовал от командира канлодки «Селемджа» оказать немедленную помощь.

Пассажирских кают буксир не имел. Штатные жилые помещения, в которых размещался экипаж, уже были заняты офицерами-руководителями.

Все лодки и отверстия были задраены по штормовому расписанию.

«Орел» недопустимо глубоко осел под тяжестью перегрузки. В связи с этим необычайно увеличилась опасность гибели для самого буксира.

Около пяти часов без передышки продолжалась эта очень сложная и тяжелая спасательная работа.

Благодаря смелым и самоотверженным действиям капитана судна Ерофеева и экипажа «Орла», а также контр-адмирала Заостровцева, офицеров Терещенко, Брамана, Кижеля, Белоконова и добровольных помощников из числа спасен-

ных – Ситкина, Вдовенкова, Васильева, Жуковского – «Орел» подобрал среди волн 216 человек\*.

С этой необычно большой перегрузкой, оставив для канлодки «Селемджа» последнюю группу людей на разрушенной барже, «Орел» взял курс на Новую Ладугу.

На пути к Новой Ладуге налетела вражеская авиация.

Послышались стрельба, бомбовые разрывы. Кто-то, стоявший у выходного люка, сказал, что это немецкие самолеты, а артиллерия канлодки стреляет по самолетам.

Буксир беспрерывно маневрировал, его валяло с борта на борт.

Иллюминаторы были задраены, они давно погрузились в воду. Кто-то из курсантов заделывал чем придется пулеметные пробоины в борту.

Вода все же просачивалась и на палубе кубрика хлюпала под ногами.

Надо отдать должное и финским судостроителям 1904 года. Удачно был создан буксирный пароход, его остойчивость и плавучесть оказались надежными для спасательной работы в условиях штормовой погоды.

Шторм усиливался. Перегруженный «Орел» не мог идти полным ходом, волны уже не разбивались о его форштевень, а накатывались на палубу, при килевой качке пароход зарывался в волну. Казалось, что он может и не всплыть.

Переверзев возвратился в носовой кубрик. В кубриках, как и в других помещениях, до отказа набитых людьми, было сумрачно, слабые отблески дневного света лишь урывками проникали внутрь в те короткие моменты, когда открывали люки.

Было тихо. Измотанные люди молчали.

В кормовом кубрике с верхней полки неожиданно громко кто-то сказал: «Здесь лежит совсем голая женщина, дайте ей чем-нибудь прикрыться». Женщине дали одеяло.

Мрачная обстановка тревожила душу неизвестностью. Когда люди напряженно боролись против стихии лично, лицом к лицу с нею, многие из них не ощущали страха, полагаясь на собственные силы. Теперь же вся борьба сосредоточилась в руках других людей, собственное напряжение

---

\* ЦВМА, ф4, Оп2, д4, лл. 109–116.

спало, пришло бездействие, а вместе с ним и сомнения в безопасности.

Многочисленная перегрузка судна, глубокая качка, шторм и опасность многих налетов вражеской авиации еще в большей степени тревожили капитана судна и контр-адмирала.

К счастью, большой опыт Ерофеева, его высокое мастерство судовождения в сложных условиях сильного шторма и четкая работа экипажа «Орла» обеспечили безопасность на переходе от места трагедии до порта Новая Ладога.

С прибытием в порт членов экипажа «Орла» повезли в особый отдел для опросов по трагедии.

Спасенных с баржи пассажиров хорошо приняли в порту Новая Ладога.

Курсантов разместили в каком-то теплом доме, где удалось обогреться, выдали по стакану водки, накормили горячими щами и уложили спать вповалку на полу.

Затем выдали обмундирование. Среди вещей были как новые, так и бывшие уже в носке. Обмундирования хватило всем, кроме Е. Шитикова. Поскольку он получил вещи последним, то ему вместо бушлата досталась лошадиная попола облегченного типа, размером 1,8х1,0 метра.

Из порта Новая Ладога остатки от эшелона были отправлены к местам назначений.

Выпускница медицинской академии Воротилова Анна Ильинична, несмотря на все пережитые опасности в Ладожской трагедии, написала стихотворение. Вот часть его.

*Тогда уцелевшие сестры и братья  
Поклялись до смерти дружить  
И, посылая фашистам проклятья,  
Ушли все на фронт – врагам отомстить!*

Гибель курсантов, офицеров, их семей и пассажиров, перевозимых на барже №752, послужила причиной для запрещения перевозки эшелона Высшего военно-морского училища.

Сообщение о запрещении к исходу 17 сентября получил комбриг Авсюкевич, который 18 сентября 1941 года возвратил личный состав эшелона в Ленинград.

## Последние курсанты на барже

Никому не известно, каким был шторм в доисторические времена, зато широко известно, что его грозные силы веками неподвластны человеку.

Катастрофы с их неисчислимыми жертвами были и остаются горькой платой за незнание законов моря либо за пренебрежение трагическими последствиями их нарушений.

...Шторм не утихал, а усиливался. Куда ни глянь, от горизонта до горизонта катились высокие валы и всюду обрушивались огромными пенными горбами. Если прислушаться к шторму, то можно расслышать, как шумит отдельная волна, а вместе волны создают сплошной глухой, напряженный шум, поглощающий в себя прочие звуки.

К концу трагедии баржа была низко притоплена и только нос и корма немного выступали из воды. Поэтому каждая волна перекачивалась через судно. Оставшиеся на нем люди оказывались попеременно то под холодной волной, то под холодным ветром. При каждом приближении волны дружно и громко люди предупреждали: «Держись! Волна!» Держались за выступы, за палубные детали, за проломы. Держались друг за друга. В кормовой части держались за оставшиеся концы манильского троса от рулевого управления, укрепленные кнехты.

Курсанты Федор Пашков и Георгий Брянцев, хорошие друзья, были одновременно сброшены волной за борт, но каждый из них изо всех сил рванулся обратно, им удалось подплыть к корме, сначала Пашкову, а затем и Брянцеву, ухватились за фальшборт. Потом Брянцев обессилел, волна оторвала его от фальшборта и унесла в пучину. Пашков не видел, как это произошло. Подобных случаев было много. На первый взгляд может показаться странным, почему сосед не видел. Объяснение этому простое. Высокая, крутая волна, несущая большую массу воды, забирала человека внутрь себя. Оторванные люди уносились за борт, оставаясь внутри этой водяной массы.

Спустя какое-то время Пашкову удалось «оседлать» фальшборт. В такой позиции ему стало легче. Если до этого все внимание и силы были заняты тем, чтобы удержаться за фальшборт руками, оставаясь в воде в виспячем положении, то теперь стало несколько спокойнее, можно было осмотреться.

Люди были одеты по-разному. Пашков был в суконке и брюках, старший политрук Носов — в тельняшке и кальсонах. Курсант Толстобров где-то еще до посадки на баржу надел на себя теплое байковое белье, шерстяные носки, совсем не потому, что был мерзляком, а для того, чтобы вещевой мешок стал легче и удобнее для ношения за плечами. К тому же надо было принять во внимание и то обстоятельство, что через плечо должен был висеть еще и противогаз. Шинель, ботинки, мешок и противогаз были выброшены. Таким образом Толстобров остался прилично обмундированным: простое и теплое белье, суконка, брюки и бескозырка, лентами своими надежно привязанная под подбородком. Забегая вперед, скажем, что бескозырку он сохранил до конца.

В носовой части людей было больше. Среди них выделялся высоким ростом полковой комиссар Макшанчиков, рядом с ним стоял военврач Злобин. Оба держались за якорь-кошку, лежащий на палубе. В момент глубокого крена баржи якорь опрокинулся за борт. При падении он зацепил Макшанчикова за карман брюк, а Злобина — за ремень пистолета. Уже в воде Макшанчиков сумел разорвать брюки и всплыть на поверхность, а пожилой Злобин освободиться не смог, тяжелый якорь с огромной безвозвратной скоростью утянул его в глубину озера.

Температура воздуха в течение суток колебалась от +4 до +9° по Цельсию, температура воды была 10–12,5\*.

Часы тянулись тяжело. Люди стали переохлаждаться, коченеть. Застывали полностью, волны смывали их с палубы за борт либо в трюм. Потом, спустя приблизительно месяц, выяснится, что в заполненном водой трюме было много трупов.

Когда в кормовой части баржи людей было еще около сорока человек, в их гуще находилась девочка лет одиннадцати-двенадцати, одетая в одно лишь платьице. Пока людей было сравнительно много, она барахталась в их гуще, ее поддерживали при накатах волн. Затем девочку навсегда поглотила волна вместе с теми, кто ее удерживал.

В конце концов волны сорвали руль и румпель и отбросили их за борт.

---

\* Ленинградский гидрометеорологический центр. № 08–11–14/1170, 8.04.87 г.

Кнехты высотой в рост человека стояли прочно, и на них еще держались обрывки манильского троса. Те, кто остался в кормовой части, продолжали удерживаться за эти кнехты-столбы и за обрывки манильского троса.

Число людей постепенно уменьшалось. Когда на тросе осталось человек двадцать, усилие общего сопротивления волнам уменьшилось настолько, что трос извивался подобно огромному змею, борющемуся с водяным валом. Людей мотало в разные стороны. Чтобы держать себя вместе с тросом, надо было предельно напрягать силы.

Много лет спустя капитан 1 ранга Толстобров Олег Леонидович помнил, что разговоров в то время они не вели, издавали только предупреждения: «Берегись! Волна!» Все внимание обращалось на волны образца «девятого вала». Люди стояли, крепко держась за манильский трос, но волны были такой высоты, что перекачивались и над ними.

Громкое предупреждение позволяло успевать глубоко вдохнуть воздух и крепче ухватиться за трос или кнехт. И все же после схода волны недосчитывались людей.

Навсегда остались в памяти голое тело, которое то погружалось, то всплывало в наполненном водой провале баржи.

Со своим соседом по тросу Толстобров пытался держать полуобнаженную обезумевшую женщину, у которой погиб ребенок. Она стояла между ними, была очень обессилена. Сильная волна, накрывшая их, оторвала эту женщину и унесла в пучину.

Еще стояла надломленная мачта, и на ее рее сидел курсанг.

Людей становилось все меньше.

Видели канлодку на горизонте, очень надеялись, очень ждали, когда же она подойдет. Сигналить ей было нечем.

К этому времени, выбрав удачный момент и курс, «Орел» подошел на пересечку курса «Селемджи» и, приблизившись к ней, контр-адмирал Заостровцев под угрозой оружия приказал командиру немедленно изменить курс и оказать помощь оставшейся группе людей на разрушенной барже\*.

В последние минуты на корме баржи остались курсанты Олег Толстобров, Лев Фейгин, Федор Пашков, Василий Максимов, старший политрук Носов. Теперь они держались только

---

\* ЦВМА, ф4, оп1, д1201, лл. 117–121.

за кнехты, им хватало теперь места у самих кнехтов, и их больше не болтало на манильском тросе.

На палубе, кроме носового и кормового настила, ничего не сохранилось. Между бортами был огромный провал, заполненный водой.

В носовой части баржи людей было больше, вероятно потому, что там был невысокий полубак, возвышавшийся, по крайней мере, над уровнем кормовой палубы. Он все-таки оказывал некоторое сопротивление волне.

Последний раз в своей жизни Василий Максимов увидел старшего брата на палубе баржи метрах в сорока от себя за несколько минут до того, как первая волна перекадилась через баржу и смыла часть людей за борт. В тот момент Алексей сбрасывал с себя шинель, товарищи ему помогали. Через считанные минуты после того, как братья встретились взглядом, Алексей погиб.

В детстве братья часто ходили в лес. Обычно на обратном пути купались в реке Мологе. Однажды, едва научившись держаться на воде, Василий поплыл на глубокое место и чуть было не утонул. Алексей помог ему выбраться на мель.

На Ладогe Василий не мог отплатить брату тем же. Не мог сделать даже попытки, так как среди большого количества сброшенных с палубы в бушующую воду людей он не смог его увидеть.

Все время, пока Василий держался на барже, а затем находился на канлодке, у него была надежда, что брат попал на буксир.

Какая-то другая волна и Василия сбросила за борт и приотопила глубоко под воду. Подняться на поверхность сначала не удалось, так как над головой оказалась плотная масса барахтающихся людей, а он оказался под ними. Стал задыхаться, но волны расталкивали, разбрасывали одного от другого, кого-то топили, кого-то поднимали наверх. Вынырнул Василий на поверхность, увидел, что баржа почти рядом, увидел на ее палубе группу людей, уцепившихся за канат. Пока не набежала новая волна, он успел подплыть к барже и ползком добраться до людей и также уцепился за канат.

Сбиваемые с ног тяжелыми волнами и сильным ветром, замерзающие и слабеющие все больше и больше, они все же многие часы продолжали бороться со штормом.

Василий оставался одетым в летнюю форму, в какой-то мере это согревало, пошло на пользу и то, что не успел снять второй ботинок. Нога, оставшаяся без ботинка, распухла от холода. Василий помнит, что в первый момент на манильском канате было человек пятьдесят. Вели себя достойно, подбадривали друг друга.

Те из ребят, которые совсем разделись, коченели от холода, не могли бесконечно держаться за канат. Более тяжелые волны накрывали их, отрывали кого-то и уносили в глубины, даже не показывая на поверхности.

Из доклада командира канлодки «Селемджа» капитана 3 ранга М.И. Антонова было известно, что 16 сентября в 21.00 на рейде Новой Ладоги этот корабль взял для буксировки в Осиновец баржу с грузом в 400 тонн муки и 460 бойцов пополнения для Ленинградского фронта. В 22.00 «Селемджа» вышла в рейс.

17 сентября в 3 часа 50 минут в трюме баржи была обнаружена течь воды, волны ломали на барже даже кнехты, корпус трещал, и вода в трюме прибавлялась.

Бойцы стали стрелять, это было их сигналом об аварии с просьбой о помощи. Крен достигал 35 градусов. Под воздействием штормовых волн буксирные тросы лопнули, и баржу понесло к валунам банки Северной Головешки.

При отсутствии сигнальных огней на маршруте в ночные часы для канлодки было опасно сбиваться с фарватера. Чтобы каким-либо способом сдерживать дрейф баржи, «Селемджа» встала на якорь и осталась держаться там до рассвета.

С рассветом в районе Северной Головешки Антонов обнаружил лишь обломки от баржи и плавающие мешки с мукой. Бойцы погибли.

В дневное время этой канлодке пришлось отражать налеты авиации противника.

После приказа контр-адмирала Заостровцева «Селемджа» подошла к барже №752 около 16 часов.

Сначала канлодка подошла бортом. С нее бросили на воду концы со спасательными кругами.

С баржи к ним бросились курсанты, но в то же время волна отбросила корабль, вследствие чего многие люди не успели схватиться за круги.

Обессиленные долгой борьбой со стихией, потерявшие подвижность от длительного переохлаждения, они не могли уже держаться на воде самостоятельно и погибли в эти минуты.

Когда канлодка снимала оставшихся людей, Василий снова был на волосок от смерти. Ему бросили на конце спасательный круг, матрос подтянул Василия к борту и схватил его за руки, но Василий выскользнул из них и начал тонуть. Однако набежавшая волна вдруг подняла его, подбросила вверх по борту, и в тот же момент теперь уже двое матросов с борта схватили Василия за руки и рывком вытащили на палубу.

Запомнилась Василию жутко смеющаяся женщина с наброшенными волной на лицо волосами. Она какое-то время держалась в люке на палубе баржи, а затем была сброшена волной за борт.

Командир зенитной артиллерии канлодки «Селемджа» Григорий Иванович Саночкин спустя многие годы после войны зрительно помнит, как примерно в метре от правого борта женщина, не в силах держаться за конец-веревку, отпускает ее и сама буквально свечой спускается в глубину, тонет, а ее длинные прямые волосы кольшутся пшеничным снопом в прозрачной воде Ладоги.

Затем канлодка подошла своим носом с подветренной стороны и, подрабатывая винтами, удерживалась теперь плотно. Концы с кругами бросили прямо на палубу. Это было уже надежнее, хотя сил у людей хватало лишь только на то, чтобы держаться за круг либо за конец. Когда Пашкова вместе с кругом подтянули к фальшборту корабля и сказали: «Лезь на палубу», — он не смог этого сделать, руки и ноги не поддавались желанию двигаться. Его вытащили матросские руки.

Толстобров промедлил к кругу и бросился прямо в воду, когда канлодка стала отходить от баржи, или, может быть, ее отводила волна, проплыл десять-пятнадцать метров, схватился за штормтрап, опущенный с ее полубака. Сил хватило только подняться до фальшборта канлодки, там его подхватили матросы и отвели в теплое машинное отделение.

За пять заходов к барже «Селемджа» сняла только 24 человека. Это были последние.

Один человек с расстроенной психикой, все время что-то кричавший, был оставлен на обломках баржи. Его не могли

заставить взяться за канат с поясом, который для него сделали и бросили ему с канлодки.

Курсантов, Макшанчикова и Носова отогрели кого-то у горячей дымовой трубы, кого-то в машинном помещении, дали водки и накормили, затем переодели в сухие вещи, развели по кубрикам и уложили спать.

Спустя некоторое время канлодка высадила спасенных людей в порту Новая Ладога.

Здесь Василий Максимов убедился, что старшего брата у него больше нет.

### О потерях в ладожской трагедии

Суммарное число всех погибших в катастрофе баржи №752 из-за отсутствия полного учета пассажиров осталось для истории неизвестным.

Только по военно-морским училищам, по Военно-морской медицинской академии и по Гидрографическому управлению в трагедии погибло:

— курсантов .....	433
— выпускников академии .....	132
— младших командиров .....	8
— офицеров .....	36
— женщин .....	46
— дети, число которых не учитывалось .....	все
— вольнонаемных и служащих .....	30

Кроме них погибли все ученики ремесленного училища, погибли офицеры, женщины и все их дети, а также вольнонаемные работники Артиллерийского и Технического управлений ВМФ и другие лица, сумевшие погрузиться на баржу.

Погиб также взвод курсантов Ленинградского инженерного училища им. А.А. Жданова. В распоряжении администрации этого училища не сохранилось данных о погибших курсантах и офицерах, и никто в этом училище не знает об этих потерях\*.

Если считать, что на барже было более 1200 человек, то погибло около тысячи человек, но возможно, и больше, так

\* Сообщение из училища.

как встречается указание на численность пассажиров в 1500 человек.

По военно-морским училищам и по академии «Орел» подобрал с воды 160 человек и «Селемджа» – 24 человека.

В отчетном документе военком Макшанчиков указал и полное число спасенных «Орлом» – 216 человек с учетом спасенных пассажиров от всех организаций вместе взятых\*.

В полное число спасенных вошли от Военно-инженерного училища лейтенант Алексашин А.М. курсант из Гидрографического управления – Терентьева Александра Ермиловна, Воскресенская Лидия, Баранова Ирина, Симаничева Зинаида Николаевна, Знаменский В.В., Ханин, Новиков В.В., Павлов А.Н.

Большинство из тех спасенных, которые пережили стрессовые напряжения и перемерзли, почувствовали болезненные последствия позднее в виде различных хронических заболеваний, связанных с нервной системой, с сердечно-сосудистой деятельностью, с деятельностью легких, у двоих были ампутированы ноги. Но это произошло потом.

А тогда среди спасенных находились травмированные, которые были немедленно отправлены в местный госпиталь. Для оказания им медицинской помощи в госпиталь была отправлена также и группа военврачей из числа участников трагедии, которые сразу же надели на себя белые халаты и приступили к выполнению своих обязанностей.

После оказания помощи травмированных успели отправить к назначенным местам службы.

Макшанчиков Д.А. донес об этой трагедии военкому ВМФ корпусному комиссару Лаухину 9 октября 1941 года.

10 октября Лаухин направил один экземпляр этого донесения начальнику Особого отдела полковому комиссару Масленникову и второй экземпляр – начальнику Главного политического управления ВМФ армейскому комиссару Рогову.

Каковы же были основные причины гибели барж?

Если оставить в стороне непреодолимые силы стихии и глубже вдуматься в обстоятельства их гибели, то следует прийти к выводу, что большинство катастроф на Ладоге произошло по вине самих людей, из-за их ошибок.

---

\* ЦВМА, ф4, Оп2, д4, лл. 109–116.

Для мореплавания по Ладоге были использованы неправильные инженерные решения в проектировании барж и ошибки в расчетах их мореходных качеств, были также перегрузки барж, были нарушения норм эксплуатации в неблагоприятных условиях погоды и эксплуатации заведомо непригодных барж для перевозки людей.

Если бы этих ошибок не было, то не было бы и разрушений барж, не было бы гибели людей и грузов.

Катастрофы барж с батальонами по величине потерь относятся к числу крупнейших катастроф за многие годы мореплавания.

Катастрофа баржи №752 по трагическим последствиям приближается к катастрофе лайнера «Титаник», происшедшей в 1912 году. О гибели «Титаника» человечество болезненно вспоминает до сих пор. И это – правильное отношение к трагедии «Титаника».

Гибель батальонов произошла не только из-за непреодолимой стихии и дезорганизации, но и под бомбовыми ударами и пулеметными обстрелами, при которых погибла часть людей.

Именно в этом заключена разница в трагедиях этих катастроф. И это тоже подлежит учету.

В трагедии курсантских батальонов в спасательных работах не было участия штаба Ладожской военной флотилии и управления Северо-Западного пароходства, эти управления остались в стороне. А в связи с близостью к участку катастрофы штаба этой флотилии он мог мобилизовать силы для активной спасательной помощи. Но не сделал этого.

Война многое списывает на счет противника. И это – правда. Если бы войны не было, то и батальоны не попали под бомбежки и обстрелы авиации противника и не произошла бы их бесцельная гибель.

Ладожской военной флотилией в сентябре 1941 года командовал капитан 1 ранга Хорошхин В.В., переведенный на Волжскую флотилию и погибший на Волге в ходе Сталинградской битвы.

13 октября 1941 года флотилию от него принял Чероков Виктор Сергеевич, который высказал автору предположение о том, что перевод Хорошхина В.В. был связан с катастрофами на Ладоге. После анализа аварийной обстановки на Ладожском озере Чероков В.С. запретил перевозки людей на



баржах. Все годы войны при его командовании флотилией для перевозок людей стали использовать только боевые корабли и транспорты. Благодаря этому решению число катастроф резко сократилось.

Некоторые участники трагедии полагали, что за потери курсантов был ответственен начальник Управления ВМУЗов ВМФ контр-адмирал Самойлов Константин Иванович и что за эти потери он был расстрелян.

Однако это не так.

Самойлов К.И. имел крупные воинские заслуги. Он участвовал в боевых действиях Астраханно-Каспийской военной флотилии, участвовал в подавлении восстания в Астрахани, а также в боевых действиях Волжско-Каспийской военной флотилии против шахских войск в 1919–1921 годах. До 1930 года служил в Каспийской военной флотилии. Затем был назначен командиром линкора «Парижская коммуна» Балтийского флота, а в 1938 году – командиром бригады линкоров этого флота. И наконец, в 1940 году был назначен начальником управления ВМУЗов.

При этих заслугах он был беспартийным.

При его командовании в июле 1941 года боевые действия вела Чудская военная флотилия, укомплектованная курсантами, потерявшая до 1 августа двадцать одного человека. Отдельная курсантская бригада и отряд училища им. Фрунзе в обороне Таллина включились в боевые действия в августе.

А Самойлов К.И. 1 августа этого же года уже был уволен из ВМФ по сокращению штата и умер в 1954 году.

Таким образом, предположение о его расстреле является ошибочным.

На должности начальника ВМУЗов его сменил контр-адмирал С. Рамишвили, у которого не было прав для контроля боевых действий Ладожской военной флотилии.

Было бы неверно обойти молчанием нравственную сторону этих трагедий.

В борьбе против штормовой стихии при налетах вражеской авиации сотни людей, одетых и раздетых, плавали среди волн 10-балльного холодного шторма, одни – не имея под собой никакой плавучей опоры, другие – опираясь на плавающие обломки, и при этом находились под прямыми или осколочными попаданиями бомб и пулеметных пуль.

Гибель в бою – это правило войны. Однако честный противник не может убивать людей, попавших в беду.

В описанных же случаях летчики вражеской авиации бомбили и расстреливали людей, терпящих катастрофу. Это были однозначные и отвратительные отрывки фашизма – среди множества подобных на протяжении всей войны. Вечный закон моря, требующий оказания помощи людям, терпящим бедствие, фашисты игнорировали.

Казалось бы, в таких условиях должен был господствовать инстинкт самосохранения. А на самом деле имелось множество фактов взаимной помощи, и особенно в спасении детей и женщин. Здесь были многие примеры самопожертвования при спасении других жизней.

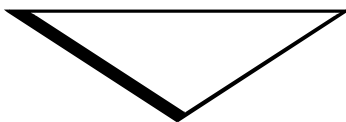
Даже опытные моряки считают, что люди, оказавшиеся за бортом в 10-балльный шторм при низких температурах, обречены на гибель. Однако положение таких людей за бортом зависит и от времени их пребывания там. Для правдивости этого мнения следует отметить, что, действительно, многие курсанты и другие люди погибли среди волн от перемерзания и окоченения.

Глядя на «Девятый вал» И.К. Айвазовского, зрители поражаются мощи штормовой стихии и видят обреченность шести человек, находящихся на обломке корабля.

На Ладожском озере были не раз подобные ситуации. Но здесь погибали сотни людей. Они упорно боролись и погибали не потому, что дрогнули в борьбе, а потому, что борьба была неравной.

10 октября 1997 г.

## ГИБЕЛЬ «ЛАКОНИИ»



В ступающих сумерках «Лакония» скользила по волнам, которые солнце, уходящее за далекий горизонт Атлантики, окрашивало в пурпурный цвет. Было 12 сентября 1942 года. На борту в этот час готовились к ночевке. Обыкновенная, рутинная работа: пригасить огни, задрать выходящие на палубу двери коридоров. Ужин, начавшийся, как всегда, в 19.30, уже подходил к концу.

«Лакония» была крупным судном — водоизмещением 19 695 тонн. Но судном старым — как-никак плавала уже 20 лет. До войны «Лакония» обслуживала линии Северной Атлантики, ну а теперь, как и многие другие гражданские суда, служила для морских перевозок армии. Этим рейсом она шла из Суэца в Великобританию и везла на своем борту британских солдат и офицеров, а также служащих с семьями — женщинами и детьми, да кроме того еще 1800 итальянских пленных, захваченных в Ливии. Перед отправкой их заперли в зарешеченных трюмах. Охрану несли польские солдаты, держа наготове штыки винтовок.

Корабль поднял якорь 12 августа 1942 года. Командир Рудольф Шарп понимал, что ему предстоит перевезти почти три тысячи человек. Это было очень много. Пожалуй, еще никогда раньше старый корабль не брал на борт столько пассажиров сразу. Правда, по пути следования предстояло высадить около двухсот женщин-проституток, арестованных британскими военными за шпионаж в пользу оси Берлин — Рим, — это были, конечно, агенты низшего разряда. С другой стороны, во время остановок предстояло принять на борт

других пассажиров и грузы. В итоге в этот день, 12 сентября 1942 года, пока «Лакония» с попутным ветром мчалась по Южной Атлантике, делая свои 15 узлов в час, командир Шарп ни на минуту не забывал, что на его плечах лежит ответственность за жизнь 2789 человек, включая пассажиров и экипаж.

В тропиках ночь наступает быстро. Когда садились за стол, было еще совсем светло. К концу ужина, в 20.00, вокруг уже стояла черная ночь. В кают-компании из проигрывателя лился блюз. Как и каждый вечер, несколько пар поднялись и закружились в танце. Другие расселись вокруг столов для бриджа, и каждый надеялся, что уж сегодня-то ему непременно повезет. Многие пассажиры вышли на палубу подышать воздухом. Ну а итальянцы, прикинув к вентиляционным трубам, скупно пропускавшим хоть чуть-чуть влажного воздуха, проклинали в эти минуты — как и каждый день, и каждый час — свою судьбу.

Внезапно — было 20 часов 7 минут — страшной силы взрыв потряс корабль. Людей, находившихся в кают-компании и в коридорах, швырнуло на пол. С грохотом разлетелись переборки, и в воздухе закружилась какая-то странная серая пыль. Сейчас же погас свет. И тут грянул второй взрыв. Как по команде смолк равномерный гул машин, с самого отплытия сопровождавший пассажиров успокаивающим фоном. На борту «Лаконии» воцарилась зловещая тишина. Электричество отказало на большей части корабля, и люди в темноте натякались друг на друга. Тишину разорвали громкие призывы: офицеры требовали, чтобы все немедленно поднялись на верхнюю палубу, где пассажирами займутся матросы спасательных команд. А «Лакония» уже начинала медленно крениться на один бок. Никакой паники, однако, не возникло. Не зря подобная ситуация была многократно «отрепетирована». И женщины, и мужчины бросились к своим каютам за спасательными поясами, а оттуда — к трапам. Люди плотной толпой взбирались вверх, каждый — на свое определенное место, где находились заранее распределенные шлюпки. Матери успокаивали детей. Некоторые пассажиры даже шутили.

В этот миг за спиной последних взбирающихся по трапу раздавался какой-то странный, все нарастающий гул. Глянув

вниз, они увидели огромную толпу истощенных и оборванных людей, которые с безумными от ужаса глазами, дико крича, неслись вперед, готовые смести на своем пути все. Конечно, это были итальянцы. Решетки, которыми были забраны их клетки, выдержали оба взрыва. Тогда пленные начали умолять польских охранников выпустить их. Но никакого приказа не поступало, и солдаты отказались открыть двери. Тогда итальянцы, не стовариваясь, всей своей плотной массой налегли на стальные решетки. Оказавшиеся в первых рядах были немедленно раздавлены, но остальные все напирали, и вот металл не выдержал, начал гнуться и ломаться... Поляки еще пытались удержать пленников штыками. Стрелять в них они не могли по той простой причине, что винтовки их были не заряжены. Ударами штыков они остановили нескольких человек, но силы были неравны, и вот уже огромная толпа объятых ужасом и гневом людей неслась вперед. Они знали, что наверху их может ждать верная смерть, но это была бы смерть на свободе. Никто из них не желал умереть запертым, как сардины в банке.

«Лакония» между тем уже сильно накренилась, и тут выяснилось весьма печальное обстоятельство: спасательные шлюпки, находившиеся на том борту, что медленно погружался в океан, достать было уже невозможно. Остальные спешно заполнялись пассажирами, и уже было очевидно, что на всех места в шлюпках не хватит. Мало того, уже спущенные на воду шлюпки быстро отдалялись от корабля, и люди отрешенно смотрели, как они уплывают, не имея возможности спуститься. Три катера были разнесены взрывом в щепки. Пострадали и другие.

Люди начали судорожно метаться от борта к борту, ища возможности покинуть тонущее судно. Офицер Королевского флота лейтенант Джон Тилли приказал:

— Первыми спускаются женщины и дети!

Польским охранникам была дана команда не пропускать к борту напиравших сзади итальянцев.

А пассажиры между тем начали мастерить хоть кое-какие плоты. Наконец были сброшены веревочные трапы и тросы. По ним отважно начали спускаться люди. Многих из них внизу не ожидало ничего, кроме бескрайней черной воды. Тьма стояла крошечная, беспросветная. В ту ночь не светила

даже луна. И вот уже сотни мужчин и женщин плыли по океану. Кое-кто держался на воде только благодаря спасательным поясам. А шлюпки все отдалялись, нагруженные сверх всякой меры. Это был настоящий ужас. Итальянцев, все рвавшихся к бортам, отгоняли топорами. Тем, кому удавалось схватиться руками за борт, солдаты с размаху рубили кисти...

На капитанском мостике «Лаконии», медленно уходящей под воду, спокойно стоял капитан Рудольф Шарп. Он сделал все, что мог, этот немолодой грузный человек и хороший моряк. Внук моряка, племянник моряка, отец морского офицера и курсанта морского училища. В его жизни уже было одно кораблекрушение. 17 июля 1940 года затонула, потопленная самолетом люфтваффе, «Ланкастрия», которой командовал капитан Шарп. Все, что от него зависело, он уже сделал и на этот раз: организовал эвакуацию людей, передал по радио координаты судна, сообщил, что «Лаконию» потопила подводная лодка. А «Лакония», с задранной к небу кормой, уже превратилась просто в огромный кусок железа...

С трудом удерживая равновесие, стоял капитан Шарп на своем мостике. Он знал, что должен умереть. Этого требовала от него не только традиция, этого требовала честь офицера. Внезапно он услышал за спиной голос. Это был его первый помощник, капитан Джордж Стил:

— Я остаюсь с вами, командир.

Вокруг них в безбрежном океане качались на волнах перепуганные шлюпки с пассажирами, переполненные людьми плоты, отдельные пловцы на воде. И на глазах всех этих людей «Лакония» вдруг резко выпрямилась и, подняв вокруг себя целую бурю, с ужасающим грохотом провалилась в океан. По среднему гринвичскому времени было 21 ч 25 мин.

Человека, потопившего «Лаконию», звали Вернер Гартенштейн. Тридцатитрехлетний капитан третьего ранга, командир немецкой подводной лодки U-156, отличного военного судна, спущенного на воду в октябре 1941 года. Экипаж лодки состоял сплошь из добровольцев. Вернер Гартенштейн мог по праву гордиться своими подчиненными. Они

отвечали ему тем же, эти моряки, слепо преданные своему подтянутому командиру, всегда, в любую жару, безусловно одетому, всегда в сияющих чистотой парусиновых туфлях и фуражке с белой подкладкой. При одном взгляде на это лицо с высоким лбом, орлиным носом, глубоко посаженными глазами и худыми впалыми щеками становилось ясно, что его обладатель безгранично предан своему делу. Свое призвание Вернер осознал в те далекие годы, когда Германия вынужденно подписывала Версальский договор. Германский военный флот в результате этого договора превратился в мираж: достаточно сказать, что ежегодный прием в военно-морскую школу ограничивался десятком человек. Желающих поступить было 600, среди них – Вернер Гартенштейн. В первый раз – в 1926 году – он провалился. Через два года, в 1928-м, попробовал еще раз, но теперь уже успешно. Наконец-то он станет моряком! Вначале, правда, простым матросом, зато очень скоро курсантом, а затем и офицером.

U-156 вышла из Лорьяна 15 августа 1942 года. Задание: обогнуть мыс Доброй Надежды и войти в Мозамбикский пролив. U-156 была не единственной подлодкой, бороздившей воды Атлантики. Вместе с ней задание «прочесать» океан получили еще четыре немецкие лодки. Как пишет историк Леонс Пейар, расследовавший это дело, каждый «зуб» этих гигантских «грабелей» «держал под контролем сектор в 50 квадратных миль\*.

Операция началась 12 сентября 1942 года в 11 часов 37 минут по немецкому времени. Матрос, несший вахту на корме левого борта, закричал: «Вижу справа по борту дым. Пенленг – 230».

Немедленно следует приказ Гартенштейна: перейти с крейсерской скорости в 10 узлов на 16 узлов. Вскоре лодка приблизилась к источнику дыма. Большую часть пути лодка

---

\* Леонс Пейар. Операция «Лакония» (изд-во «Робер Лаффон», 1961). Работа, сделанная Леонсом Пейаром, не может не вызывать восхищения. Имея под руками лишь самые отрывочные сведения, он сумел на их основе воссоздать историю этой драмы, отличающуюся точностью и изобилующую подробностями. Он разыскал большинство из оставшихся в живых после кораблекрушения: немцев, англичан, австралийцев, итальянцев, французов, поляков. Кроме бесед с этими людьми он изучил архивные материалы, хранящиеся в разных странах.

шла по поверхности океана, следуя инструкциям адмирала Деница: «Погружение производить только в случае опасности либо для нападения в светлое время суток. Погружение означает потюрю скорости судна до 7–8 узлов». Итак, после полудня немцы приблизились к незнакомому кораблю. К 15 часам Гартенштейн уже знал, что перед ними вражеское грузопассажирское судно. Уже хорошо были видны труба и надпалубные постройки. Что оно везет? Вероятно, вражеских солдат. Подходить ближе не следовало: судно, разумеется, имеет на борту вооружение. Самое надежное: атаковать с наступлением ночи, т. е. в 22 часа по немецкому времени. Или в 20 часов по английскому.

Ровно в 22 часа 7 минут экипаж занял боевые позиции. Вернер Гартенштейн лично повернул рукоятку торпедного аппарата №1, а спустя 20 секунд – аппарата №3.

После чего флегматично проговорил:

– Приятного аппетита, господа англичане!

Разве мог он знать, что стал причиной одной из величайших трагедий в истории мореплавания, которой суждено остаться в памяти потомков?

Согласно предписанию, Гартенштейн атаковал «Лаконию» в надводном положении. И его матросы, находившиеся в тот момент на открытом воздухе – «в ванне», как говорят подводники, – могли своими глазами видеть, как первая торпеда со всего размаху врезалась в середину теплохода. Вдоль всего его корпуса и до самой верхней палубы поднялся гигантский сноп воды. Едва волна спала, они увидели зияющую дыру в корпусе корабля. Вторая торпеда попала в корму. Уже потом стало известно, что первая торпеда разнесла в щепки трюм №4, в котором томилось 450 пленных итальянцев. Почти все они погибли сразу. Вторая торпеда ударила на уровне трюма №2, в котором также находились итальянцы.

Оба удачных попадания в цель были встречены на подлодке громовым «ура». Теперь она стала медленно приближаться к своей добыче. Гартенштейн уже мог приблизительно определить тоннаж подбитого корабля: по меньшей мере 15 000 тонн! Значит, этим ударом его U-156 перешел отметку в 100 тысяч тонн, если сложить воедино тоннаж всех потопленных им судов. Да, эта игра стоила свеч! Адмирал

Дениц, вместе со своим штабом расположившийся в Париже, на бульваре Сюше, будет доволен. Ну, а им сейчас ничто не помешает отпраздновать удачу, благо на борту имеется запас отличных вин. Каждый из членов экипажа заслужил эту награду.

Жертвы? О жертвах на борту U-156 никто не думал. Вернее, никто и не собирался о них думать. В конце концов, разве эти люди не были солдатами? Ведь это был военный транспорт, он перевозил вражеских солдат. А они, подводники, начни они размышлять о стогах раненых людей, о причиненных страданиях, о всех убитых или еще пытающихся спасти свою жизнь, барахтаясь посреди темного ужаса океана, разве смогли бы они и дальше заниматься своим делом? Для них, как, впрочем, для любого солдата, летчика, моряка любой армии на свете, были темы, думать о которых даже намеками они сами себе строго-настроено запретили. Точно так же относились они и к собственной смерти. Разве подводная лодка не была, в сущности плавучим гробом, да еще самым страшным из всех, какие только можно себе представить?

И Гартенштейн неторопливо заполнял судовой журнал: «22.07-7721. Торпедные аппараты №1 и №3. Половинный угол. Длина вражеского корабля — 140. Время подхода — 3'6''. Первая цель достигнута. Вторая цель достигнута. Пара должно быть гораздо больше. Паровая машина встала. Спускают спасательные шлюпки. Сильный крен на нос — с подветренной стороны. Дистанция 3000 м. Курсируем в ожидании окончательного затопления».

И тут к Гартенштейну вбегает матрос-связист. Только что перехвачена радиogramма. Потопленное судно сообщает свое название — «Лакония», свои координаты, а дальше идет бесконечный призыв: SSS. Не «SOS», как следовало бы ожидать, а именно «SSS». Гартенштейн даже подпрыгнул на стуле от неожиданности. Он понял задумку потерпевших крушение: средняя «S» должна была означать «субмарину», т. е. подводную лодку. Это был сигнал тревоги всем, находящимся в этом районе океана судам и самолетам: «Нас потопила подводная лодка. Она где-то здесь, поблизости!»

Гартенштейн приказал немедленно начать глушение радиосигнала с «Лаконии». А расстояние между двумя судами

между тем все сокращалось. Уже начинало понемногу светать. И то, что открылось взорам Гартенштейна и его моряков, было поистине ужасным. Море вокруг было буквально усеяно людьми. Шлюпки были набиты так, что их пассажирам приходилось стоять. То же самое творилось на плотках. А сколько народу просто держалось на воде, вцепившись в какой-нибудь плавучий обломок! Капитан приказал уменьшить скорость подводной лодки. Здесь следовало вести себя очень осторожно. Теперь уже Гартенштейн знал наверняка, что потопленный им корабль был британским судном под названием «Лакония», водоизмещением в 20 тысяч тонн, перевозившим тысячи пассажиров. До этого ему приходилось торпедировать только грузовые или нефтеналивные суда. Он видел и раньше, как оставшиеся в живых члены экипажа пытались спастись в шлюпках. Были тогда и жертвы, но уж конечно, не так много. И потом, там были одни военные. Впервые Гартенштейну довелось потопить корабль, на котором кроме солдат было полно гражданских. А сколько среди них женщин? А сколько детей?

Это были совсем не веселые мысли. Но разве не шла война? Снова вспомнив приказ Деница, Гартенштейн понял, что сейчас ему придется искать среди всех этих людей командира потонувшего судна и его первого механика. Взять их в плен, учил Дениц, значило лишить врага его военного потенциала. Каждому ясно, что капитана военного корабля или хорошего механика не выучишь за неделю. Но искать их здесь? Легче найти иголку в стоге сена!

И тут Гартенштейн увидел совсем рядом плот. На досках лежала, распластавшись, едва прикрытая остатками какой-то одежды, женщина. На плоту она была одна, но несколько мужчин, держась руками за края плота, плыли рядом. Чуть поодаль немецкий офицер заметил еще двоих: эти вцепились в пустой ящик из-под апельсинов. Приглядевшись внимательнее, он увидел оранжевые точки плодов, плавающих вокруг... Это казалось жестокой насмешкой... И вдруг раздался крик: «Aiuto! Aiuto!»\*. Это кричали двое с ящика. Гартенштейн уперся взглядом в дежурного радиста, Маннесманна. Почему эти люди кричат по-итальянски? В том, что кричали по-ита-

---

\* На помощь! — итал.

льянски, не сомневались ни тот, ни другой. А крики все не смолкали: «Aiuto! Aiuto!» Что здесь делают итальянцы? Итальянцы — союзники Германии! Ведь «Лакония» — британское судно! Гартенштейну даже успели уже передать краткие данные о потопленном судне: построено в 1922 году на судовой Уайт Стар Лайн, в мирное время число пассажиров — 1580, в военных условиях — до 6000 человек. И снова этот вопль: «Aiuto! Aiuto!» Нет, с этим надо было разобраться. И Гартенштейн отдает приказ выловить и поднять на борт двоих с апельсинового ящика. Матросы быстро бросили пеньковый трос, и вот двое несчастных уже на борту подводной лодки. Их немедленно ведут к Гартенштейну, как есть: мокрых, задыхающихся от слабости и волнения.

— Вы — итальянцы?

— Итальянцы!

И оба заговорили разом, перебивая друг друга. Гартенштейн не понял ни слова. Тогда он просто указал на плавающих вокруг людей:

— Тоже итальянцы?

Спасенные дружно закивали: да, да, итальянцы! Больше тысячи. Пленные. Только тут Гартенштейн начал понимать. Итак, по его вине в волнах Атлантики плавают сейчас, каждую минуту рискуя жизнью, более тысячи союзных солдат! Один из вновь прибывших показал на длинную кровотокающую рану на своем теле и объяснил: «Поляки! Штыками!» Гартенштейн едва не подпрыгнул: теперь еще и поляки! Слово «Polacco» он понял сразу.

Он приказал обогреть, одеть, накормить и напоить обоих спасенных, а главное — начать вылавливать из воды остальных. И их потащили на лодку пачками. У многих было изранено все тело. Но странными казались эти раны: ровные, как будто кто-то вырезал ножом куски мяса из ножных икр, ягодиц, даже пяток... Нет, это были не польские штыки. Это были акулы. Еще один удар для Гартенштейна. Этот участок моря, оказывается, кишел акулами, полутораметровыми прожорливыми чудовищами. Они на страшной скорости подплывали к жертве, выдирали зубами кусок мяса и уносились прочь.

Среди поднятых на борт итальянцев оказался один, более или менее сносно говоривший по-немецки. У него Гар-

тенштейн поспешил выяснить, сколько же было на борту «Лаконии» итальянских солдат.

— Точно не знаю, но не меньше полутора тысяч...

И снова Гартенштейну пришлось вздрогнуть: полторы тысячи!

А итальянец говорил не переставая. Он рассказывал, какой ужасной была их жизнь на корабле, какой кошмар они пережили, когда началось крушение, он все говорил и говорил о клетках, в которых их держали, о том, как они бросились вперед, о том, как падали в открытое море, где их ждали акулы.

Но Гартенштейн слушал его вполуха. Что скажет Муссолини, когда узнает, что немецкая подлодка виновна в смерти полутора тысяч итальянцев?

Ему вдруг снова увиделась та полуобнаженная женщина на плоту. А сколько же всего было на «Лаконии» гражданских? Сколько женщин? Сколько детей?

А если попытаться их спасти? Это было опасно, он понимал это очень хорошо. «Лакония» успела передать свои координаты, да еще этот пресловутый сигнал: три «S»! В нормальных условиях он должен был, убедившись, что вражеское судно затонуло, немедленно уходить подальше от этого места на максимальной скорости. Какое он имел право подвергать риску немецкое подводное судно? С другой стороны, оставить всех этих людей на верную гибель? И он решил:

— Продолжать спасательные работы.

Теперь подводники начали методично вытаскивать из воды людей и собирать их на палубе. В основном в этой части моря плавали итальянцы. Потом один из поднятых на борт оказался англичанином. За ним — еще один. Гартенштейн приказал продолжать спасательные работы, но не уточнил, следует ли вытаскивать из моря одних итальянцев. Для моряка человек за бортом — это прежде всего человек за бортом. У него не спрашивают, какой он национальности. Стоя на палубе, англичане стучали зубами от холода и смотрели на немцев затравленным взглядом. Неужели бросят их обратно в море? Но их вместе с остальными пустили внутрь подлодки. Как и остальным, дали по тарелке супа и по чашке кофе. Очень скоро на борту оказалось девяносто спасенных. И казалось, им не будет конца.

Все-таки нужно было предупредить Деница. И в 1.27 в эфир ушла радиограмма: «13.9. Атлантический океан. Ближайший порт — Фритаун. ET. 5775, 1—2, 1, 7 1100.400 — видимость 4 мили. Потопил английскую «Лаконию», 7721—310 град. — к сожалению на борту находились 1500 пленных итальянцев. В настоящий момент спасено 90. Гартенштейн».

Адресат: адмирал Карл Дениц, бульвар Сюше, Париж.

Парижане, пережившие оккупацию, хорошо помнят комплекс современных роскошных зданий, построенный перед самой войной на опушке Булонского леса. Архитектурный камуфляж этих домов, выкрашенных в зеленый цвет, с перерезающими его черными линиями, многим тогда казался провокационным — дома словно стремились слиться с лесными деревьями. Именно здесь, в доме №2 разместился штаб Военно-морского флота Германии. Вице-адмирал Дениц, командующий подводным флотом, жил здесь же. Сухощавый пятидесятилетний человек с жестким волевым лицом, на котором особенно выделялись властные голубые глаза, глядящие суровым, инквизиторским, взглядом, он нес на своих плечах немалую ответственность.

В ту ночь он спал. Это был вполне заслуженный отдых, потому что в сутках Деница всегда оказывалось гораздо больше, чем 24 часа. Разбудил его телефонный звонок. Сняв трубку, он услышал голос Гюнтера Гесслера, капитана второго ранга, своего ближайшего сотрудника и зятя. Гесслер докладывал о только что полученном от Гартенштейна сообщении, из-за которого он и решился разбудить адмирала. Дениц реагировал немедленно: «Жду вас у себя».

Гесслер прибыл тотчас же. Переданное сообщение Дениц читал медленно, словно прилежный ученик. Прочитав, отослал Гесслера. Ему нужно было побыть одному. Какое решение принять? Проблема, разумеется, заключалась в этих самых полутора тысячах итальянцев. Надо же, какое невезение! Уж лучше бы Гартенштейн не услышал этих криков о помощи! Но он их, к сожалению, услышал. И поспешил на помощь. Что теперь делать? Побросать людей обратно в море? Именно ему, Деницу, следовало отдать приказ. Но и у него самого был приказ: он обязан был выиграть войну. Подводная лодка представляла собой огромную ценность. Со спа-

сенными на борту U-156 не сможет идти с нужной скоростью, следовательно, станет легкой добычей врага.

Итак, вышвырнуть спасенных в море? Но и Дениц был моряком. Есть вещи, которые моряк делать не может, во всяком случае, никогда еще не делал. Он пытался успокоиться. Нужно было отдать такой примерно приказ: «Сохраняйте полную готовность к погружению». В конце концов, даже с 90 человеками на борту судно могло идти своим курсом, могло маневрировать, могло погружаться. Нет, выбросить людей в море — это не решение. Решением будет, если он найдет способ помочь Гартенштейну. Дениц поднялся и пошел к себе в кабинет. Там он собственноручно написал одно из уникальнейших сообщений за всю историю последней войны: «Шахт, группа «Белый медведь». Вюрдеманн, Виламовиц, немедленно следуйте для помощи Гартенштейну в кв. 7721, скорость максимальная. Шахт и Вюрдеманн, сообщите свои координаты».

Итак, Дениц издал приказ трем остальным немецким подводным лодкам идти на помощь Гартенштейну и принять участие в спасательных работах. Было 3 часа 45 минут утра. Лишь после этого адмирал Дениц снова лег спать.

Радиограмма ушла к Гарро Шахту, 33-летнему капитану третьего ранга, командиру подводной лодки U-507 — потомственному моряку, человеку, отнюдь не разделявшему взгляды национал-социалистов; лейтенанту Вюрдеманну, командиру подводной лодки U-506; капитану третьего ранга фон Виламовицу-Меллендорфу, командиру подводной лодки U-459. Шахт еще в 22.15 поймал сообщение Гартенштейна, в котором говорилось, что он потопил «Лаконию», но, к сожалению... и так далее. Шахт сразу и самостоятельно решил, что Гартенштейну нужно помочь. Поэтому, получив в 3.55 приказ Деница, он немедленно рапортовал: «Направляюсь к месту торпедирования со скоростью 15 узлов. Нахожусь на расстоянии в 750 миль. Буду там через два дня. Шахт».

Точно так же реагировал и Вюрдеманн, при первом же известии о крушении взявший курс к месту катастрофы. После официального приказа Деница он еще увеличил скорость и стал готовить подлодку к приему «большого числа пассажиров». Кок получил задание приготовить огромное количе-

ство супа. Но вот капитан фон Виламовиц-Меллендорф первым делом после получения адмиральского приказа тщательно рассчитал все координаты. Он находился гораздо дальше от места гибели «Лаконии», чем остальные. Если даже он туда пойдет, то напрасно сожжет огромное количество горючего, потому что к моменту его прибытия все уже будет кончено. И потому его решением было продолжать идти юго-восточным курсом с нормальной скоростью в 8 узлов. Конечно, у него был приказ Деница. Но кроме этого существовала еще и реальная действительность. Виламовиц был практичным офицером. И он знал, что Дениц признает его правоту.

Занималась заря. Наступало воскресенье, 13 сентября. U-156 по-прежнему курсировала на малой скорости, подбирая тех из терпящих бедствие, кто был в самом отчаянном положении. К утру U-156 уже подобрала 193 человека, в том числе 21 англичанина. Теперь Гартенштейн знал, что к нему на помощь идут еще две подводные лодки. И раз уж Дениц отдал такой приказ, значит, он считал все его действия правильными. Эта мысль принесла огромное облегчение. И поскольку масштаб случившейся катастрофы постепенно овладевал его сознанием, он решился отправить Деницу еще одну радиограмму: «Сотни пострадавших держатся на воде благодаря спасательным поясам. Предлагаю объявить зону бедствия дипломатически нейтральной территорией. Анализ радиосигналов показывает, что в непосредственной близости от места катастрофы проходит неизвестное судно. Гартенштейн».

И снова на бульваре Сюше пришлось будить Деница. Дипломатически нейтральная территория? Дениц посоветовался со штабными офицерами. Никто не верил, что американцы и англичане пойдут на это. Подвергать же себя риску нарваться на отказ было невыносимо. Кое-кто из офицеров, в частности Гесслер, вообще предлагали прекратить спасательные работы. Если в районе бедствия проходит неизвестное судно, пусть оно и подбирает потерпевших крушение с «Лаконии». Дениц сухо прервал разглагольствования офицера. Он уже принял решение. Операцию по спасению необходимо продолжить, но большими силами. Следует обратиться за помощью к итальянцам. В водах близ Фритауна находилась итальянская подводная лодка «Капеллини». Пусть

итальянцы отправят ее к месту катастрофы. И тут, глядя на карту, Дениц высказал только что возникшую у него идею. Палец его уткнулся в Дакар. В Дакарском порту стоит несколько французских кораблей. Они придерживаются нейтралитета, поскольку в сентябре 1940 года подверглись нападению англичан, но в то же самое время отнюдь не питали нежных чувств и к немцам. Но ведь в данном случае речь шла не о военной операции, а о спасении терпящих бедствие людей. Почему бы не обратиться к французам с предложением принять участие в операции по спасению?

...Наступал новый день. Гартенштейн по-прежнему оставался один на один с бескрайним океаном, в котором барахтались сотни беспомощных людей. Он хорошо видел их всех — скученных на плотках, вцепившихся в обломок доски, плавающих просто так, благодаря спасательному поясу. Он знал, что в этих водах полно акул, мало того, он видел их собственными глазами. А людей все продолжали вылавливать из моря. Палуба подводной лодки давно была перегружена, внутрь ее уже не могли поместить ни одного человека. Стальное веретено уже было так заполнено людьми, что на палубе некуда было присесть, и всем спасенным приходилось стоять. Сохранились фотографии, на которых хорошо видна подводная лодка, в буквальном смысле забитая пассажирами. Эти фотографии красноречивее любого рассказа. Между тем Гартенштейн не мог не понимать, что в подобном состоянии он подвергнет свое судно огромной опасности. И тогда он решился передать в эфир открытым текстом, по-английски, радиограмму такого содержания: «Любое судно, которое может хоть чем-то помочь экипажу потопленной «Лаконии», не встретит с моей стороны никакой агрессии при условии, что я также не буду атакован с моря или с воздуха».

В 10.10 утра командир итальянской субмарины «Капеллини», капитан первого ранга Марко Реведин получил приказ двигаться к месту крушения «Лаконии». Приказ был принят к исполнению немедленно.

В 13.00 адмирал Коллине, находившийся в Дакаре, получил приказ из Виши: приготовиться принять на борт пострадавших пассажиров с британского судна «Лакония» и двигаться к границе территориальных вод, примерно на уров-



не Абиджана. Адмирал сразу же отправляет телеграмму: «Судно «Дюмон-д'Юрвиль», доложите немедленную готовность крейсировать в 20 милях к юго-западу от Пор-Буэ, где вы должны встретиться с немецкими подводными лодками и принять от них на борт потерпевших крушение пассажиров с «Лаконии». Но буквально через несколько часов был отдан другой приказ. «Дюмон-д'Юрвиль» под командованием капитана второго ранга Франсуа Мадлена, принял полный груз продовольствия, пресной воды и горючего, вышел из порта Котону к новому месту встречи, примерно за тысячу миль от французского корабля. Координаты места крушения: 4°52' южной широты — 11°22'. Мадлен понимал, что, делая по 14 узлов, он сможет прийти в назначенное место только 16-го вечером, а вероятнее всего, 17-го утром.

В тот же самый день аналогичный приказ — идти на помощь пострадавшим с «Лаконии» — получил командир сторожевого судна «Аннамит» капитан третьего ранга Кемар. Наконец, в 16.00 адмирал Коллине выслал к месту крушения крейсер «Глуар».

В понедельник 14 сентября, с 2 до 3 часов ночи Гартенштейн, не смыкавший глаз уже около полутора суток, подводил итоги, составляя новую радиограмму для Деница. Он принял на свою лодку 400 человек. Затем, отобрав из них примерно половину, снова высадил их в лодки и на плоты. Всего в океане теперь плавало 22 спасательных шлюпки и плота, на которых нашли временное спасение примерно полторы тысячи человек. В открытом море больше не оставалось ни одного потерпевшего. Неизвестное судно так и не показалось.

Пассажирам шлюпок и плотов передали немного продовольствия. Хватило, конечно, не всем — это было просто невозможно. Впоследствии участники и очевидцы тех событий единодушно соглашались, что день 14 сентября оказался для большинства из них самым тяжелым. Солнце нещадно жгло людей. Воды не хватало. Еды тоже практически не было. В тот день многие умерли. После короткой молитвы тела умерших сбрасывали в океан.

Ночь с 14-го на 15-е принесла небольшое облегчение. Гартенштейн по-прежнему держался на ногах, плотая кофе. В 3.40 он получил радиограмму, в которой сообщалось, что

«Дюмон-д'Юрвиль» и «Аннамит» подойдут 17 сентября. Он наконец вздохнул с облегчением. Впрочем, оно сейчас же сменилось новой тревогой. Ему нужно было продержаться еще двое суток! Хоть бы скорее подошли Вюрдеманн и Шахт!

И вот в 11.32 вахтенный матрос закричал: «263 градуса по левому борту вижу судно!» Это была подводная лодка U-506. И вот уже обе немецкие субмарины плавают борт к борту. Командиры обошлись без лишних излияний. Пара теплых слов. Краткий рассказ Гартенштейна. Вюрдеманн уточнил, сколько сейчас пассажиров на «яхте» Гартенштейна.

— Ровно 263 человека.

— Беру половину. 131 — и ни человеком больше.

Было решено переправить к Вюрдеманну одних итальянцев. Здравый смысл подсказывал, что лучше держать их подальше от англичан.

После этого Вюрдеманн медленно обошел окрестные воды, подбирая с лодок и плотов раненых, женщин и детей. К вечеру 15 сентября на U-506 находились более 200 пассажиров.

В тот же день, в 14 часов с минутами подошел Шахт на своей U-507. Он также принял на борт наиболее слабых — всего 153 человека. К 17.55 погрузка была закончена. Кроме того он взял на буксир несколько спасательных шлюпок.

16 сентября в 8.28 утра «Капеллини» встретила в открытом море первую группу спасшихся с «Лаконии». На шлюпке под альм парусом они увидели 50 человек. Это были английские солдаты и матросы. Жизнь на шлюпке была предельно организована: у потерпевших крушение оказались компас, карта и радиопередатчик. На вопрос итальянцев, нуждаются ли они в чем-нибудь, со шлюпки ответили:

— Очень нужна вода.

Им спустили бутылки с водой, а также несколько бутылок вина.

В 10.32 «Капеллини» повстречал еще одну шлюпку. Здесь дела обстояли гораздо хуже. Кроме 41 мужчины в шлюпке находились 18 женщин и 25 детей, самому старшему из которых было шесть лет, а самому младшему — несколько месяцев. Командир Реведин не мог взять на борт всех. Он предложил забрать женщин и детей, но после ко-

роткого совещания женщины решили, что не расстанутся с мужьями. Тогда итальянцы спустили в шлюпку запас пресной воды, передали горячий бульон, вино, сухари, шоколад и сигареты.

И «Каппеллини» отправилась дальше на юг, искать других терпящих бедствие.

А на борту U-156 Гартенштейн в который раз смотрел на часы. Было 11.25. Он был вымотан до предела. Никто не знает, чего ему стоило продолжать держать глаза открытыми. Не отрываясь от бинокля, он сверлил взглядом океан. Где эти чертовы французы? Он подсчитал, что они уже спасли жизнь примерно 600 потерпевшим. Как только он сдаст их с рук на руки французам, сможет наконец заснуть...

Кажется, слышен гул мотора... Но какой-то странный гул. Так гудит не корабль, а самолет...

Сидящие в «ванне» U-156 люди подняли глаза к небу. Точно, самолет, «либерейтор».

Поначалу у Гартенштейна не возникло и тени тревоги. Очевидно, это один из самолетов, услышавших его радиосообщение. Наверное, его выслали на разведку, чтобы он сообщил судам союзников, что обнаружил потерпевших.

На всякий случай Гартенштейн решил наглядно продемонстрировать собственные мирные намерения. Носовую пушку субмарины прикрыли флагом Красного Креста. Затем был отдан приказ всем — и матросам, и пассажирам — отойти от пушки как можно дальше. А люди все продолжали смотреть в небо — и британцы, и итальянцы, и поляки, и немцы. Что несет им этот самолет — надежду или гибель? Уже можно было ясно различить звездочки на крыльях самолета. Значит, самолет американский. Между тем, тот уже облетал полукругом U-156. Гартенштейн приказал азбукой Морзе отстукать по-английски: «Здесь немецкая подводная лодка с потерпевшими крушение англичанами на борту». Один из английских офицеров попросил у Гартенштейна разрешения выйти на связь с пилотом. Гартенштейн не возражал, и британец в свою очередь начал передавать: «Говорит офицер британского военно-морского флота. Мы на борту немецкой подводной лодки, потерпевшие крушение на «Лакони»: военные, гражданские, женщины и дети».

Самолет не отвечал. Развернувшись в небе, он стал удаляться к юго-западу.

Все почувствовали огромное облегчение. Зря волновались. Конечно, это был самолет-наблюдатель, и сейчас он отправился за подмогой. Прошло около получаса. И вот снова показался самолет. Похоже, тот же самый, впрочем, может быть, просто того же типа — во всяком случае, американский. Наверное, он теперь несет им какие-нибудь новости. Возможно, сейчас сбросит лекарства.

Точное время было 12.32. И вдруг самолет встал в пики. Да-да, он пикировал прямо на U-156! Гартенштейн отчетливо видел, как открывается бомбовый отсек. Неужели он собирается бомбить? В ту же минуту люди, все как один стоявшие с задранной к небу головой, увидели, как на них падают две бомбы.

— Все вперед, быстро!

Это командовал Гартенштейн. От резкого толчка субмарину качнуло так, что она едва не подпрыгнула. Четыре шлюпки, шедшие на буксире, скрылись под водой. Люди, теряя равновесие, падали с открытой палубы в море. Бомбы летели ровно три секунды, но ни одна из них не попала в цель. Своим маневром Гартенштейн спас подводную лодку. Казалось чудом, но ни одна из спасательных шлюпок тоже не пострадала.

На субмарине торопливо обрубали топорами канаты буксировки.

Еще одна бомба. На этот раз угодившая точно в одну из шлюпок, мгновенно взлетевшую на воздух. Еще две бомбы. Другая шлюпка перевернулась, сбрасывая пассажиров в воду. И еще одна бомба, все-таки пробившая дыру в носовой части подлодки.

Самолет уже улетал.

Механики докладывали Гартенштейну: получены значительные повреждения. Необходим срочный ремонт. Единственный выход: эвакуировать всех до единого пассажиров. Вот он и наступил, этот самый мучительный момент, которого Гартенштейн боялся и старался избежать. Англичанам было приказано освободить лодку. Мужчины и женщины стали прыгать в воду. Туда же было предложено отправиться итальянцам, несмотря на бурные протесты последних, полагающих,

что уж они-то теперь в надежном убежище. Самые строптивые матросы просто стаскивали за борт. Устранив самые опасные повреждения, подводная лодка совершила пробное погружение. В 16.00 Гартенштейн записал в судовой журнал: «Произведен ремонт подручными средствами».

В 21.42 U-165 всплыла на поверхность. Но для Гартенштейна все уже кончилось. Он больше слышать не желал о потерпевших. Важнее всего на свете была для него его подводная лодка. И он стал медленно уходить на запад. В 23.04, когда исправили радиопередатчик, он смог наконец отчитаться перед Деницем: «Гартенштейн — точка — подверглись пятикратной бомбардировке американским «либерейтором» несмотря на флаг Красного Креста в четыре квадратных метра — точка — имели на буксире четыре спасательных шлюпки — точка — высота бомбардировки 60 м — точка — прекратили спасательные работы — точка — все пассажиры удалены — точка — иду на запад для ремонта — точка — Гартенштейн».

Но что же все-таки означала эта внезапная бомбардировка? Это бессмысленное и бесполезное воздушное нападение? Пережившие его британцы негодовали, но не столько из-за самой воздушной атаки, а из-за того, что пилот так позорно промазал. «Три раза метить в цель в идеальных условиях, — возмущался один из них, — и в итоге попасть в жалкую шлюпку с больными и ранеными! Либо пилот нарочно сбросил бомбы мимо цели, либо он неопытный юнец, либо невращенник!»

Американская сторона в течение долгого времени не желала давать никаких разъяснений по поводу этой странной акции. На все запросы они отвечали, что сведения по этому делу отсутствуют, что в архивах не найдено никаких следов и скорее всего самолет вообще не имеет никакого отношения к американским ВВС. В конце концов, они поставляли самолеты этого типа союзникам. Но терпение и упорство историка Леонса Пейара все-таки были вознаграждены. Под его давлением чиновники военного архива нехотя признали — это случилось 11 декабря 1959 года, — что действительно «16 сентября 1942 года самолет B-24, стартовавший с острова Асунсьон, атаковал подводную лодку в 130 милях к северо-северо-востоку от острова».

И никаких подробностей. Ничего, кроме признания, что данный исторический факт имел место. Объяснить же его американцы отказались. Очевидно, посчитали, что хватит с них и признания.

Тогда свою версию случившегося предложил командир Альбер Вюлье. Она кажется достаточно правдоподобной. Итак, Альбер Вюлье полагает, что пилот бомбардировщика B-24 имел четкий приказ: атаковать с воздуха любую замеченную им вражескую подводную лодку. Можно представить себе, в какое недоумение повергла летчика открывшаяся его взгляду невероятная картина: подводная лодка с прикрытыми флагом Красного Креста пушками! И потому первым его побуждением было воздержаться от бомбардировки, учитывая чрезвычайные обстоятельства. Вот почему после первого захода он улетел. Наверное, он стал запрашивать инструкции на базе. Его можно понять: он не хотел принимать решение в одиночку. Но никаких инструкций от так и не получил. Такое случилось: связь довольно часто нарушалась. Американский летчик какое-то время ждал, но уровень горючего в баках понижался, и он понял, что должен заканчивать полет. Поскольку никаких особых приказов получено не было, он подчинился основному приказу, т.е. вернулся и сбросил бомбы.

Скорее всего, он действительно был не слишком опытным летчиком, и неточность бомбардировки — красноречивое тому свидетельство. Наверное, более зрелый летчик повел бы себя по-другому. Но кто из нас осмелится бросить камень в молодого пилота? Подчинение приказу — закон на войне.

И молодой американский летчик, и Гартенштейн — оба ни на миг не забывали, что идет война.

Командир Гартенштейн медленно удалялся к западу. Он больше не принимал участия в спасательных работах. Его вера в людей значительно поколебалась.

Когда Деницу донесли о случившемся, он был взбешен. 17 сентября в 1.40 экипажам подводных лодок, находившихся в секторе гибели «Лаконии», был передан приказ «Льва». Он гласил: «Все томми\* — свиньи. Безопасность

---

\* Англичане.

подводной лодки ни в каких обстоятельствах не может подвергаться риску. Категорически запрещается подвергать наши подводные лодки любой опасности, даже если придется бросить спасаемых. Неужели вы думали, что враг будет следить за сохранностью наших лодок?» А в 5.50 Дениц приказал посадить всех спасенных пассажиров обратно в шлюпки. Итальянцев следовало оставить на борту до подхода французов.

В 17.50 вышел еще один приказ Деница, имевший в дальнейшем самые печальные последствия. Отныне немецким судам строжайше запрещалось, несмотря ни на какие обстоятельства, оказывать помощь терпящим крушение на море:

«1. Категорически запрещается пытаться оказать помощь экипажам тонущих кораблей, а также шлюпок; снабжать их продовольствием и питьевой водой. Спасательные работы противоречат условиям войны, предписывающим уничтожение вражеских судов и их экипажей.

2. Мы должны быть тверды и всегда помнить, что враг не колеблется, когда разрушает наши немецкие города и убивает наших женщин и детей».

Этот приказ, позже названный «Тритон Нуль», стоил жизни тысячам людей. А главной причиной его появления стало то самое роковое решение молодого американского летчика.

Потому что шла война.

В тот же самый день, 17 сентября, в 6.52 корабль «Глуар» забрал на борт пассажиров первой встреченной им спасательной шлюпки. В 14 часов «Глуар» встретился в море с подлодкой U-507, и от нее узнал, что остальные шлюпки следует искать в радиусе 40–50 миль. Чуть позже сюда же подошел «Аннамит», на который перешли итальянцы Шахта, а также итальянские и британские пассажиры, пока еще находившиеся на субмарине Вюрдеманна. Как выяснилось из рассказов, подлодка U-506 также подверглась двукратной бомбардировке с самолета B-24. В документе, о котором мы упоминали выше, американцы признали также и этот имевший место факт. U-506 удалось спастись только благодаря стремительному погружению.

Поиск терпящих бедствие продолжался еще несколько часов. Только 18 сентября в 9.25 «Глуар» и «Аннамит» снова

встретились в море. Распределили между собой подобранных в море людей. И взяли курс на Дакар.

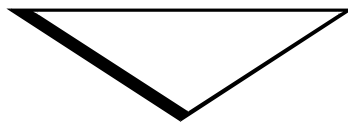
В трагедии под названием «Лакония» можно было поставить точку.

Напомним читателю, что к моменту крушения на борту «Лаконии» находилось 2789 человек, включая экипаж и пассажиров. «Глуар» привез в Дакар 1039 спасенных, еще 42 прибыли на «Аннамите». Четверо английских офицеров остались в плену: двое на подводной лодке U-507, двое — на итальянской «Каппеллини». Две спасательные шлюпки сумели самостоятельно пристать к берегу: в них находилось 20 человек. Шестеро итальянцев остались на итальянской субмарине. Таким образом, живыми из этой передраги выбрались 1111 человек.

К сожалению, многие из них умерли в ближайшие дни. Шла война.

# ПРОИСШЕСТВИЕ НА КАРСКОМ МОРЕ

( ГИБЕЛЬ ТРАНСПОРТА «МАРИНА РАСКОВА» )



Северный морской путь – судоходная магистраль вдоль северных берегов России по Баренцеву морю, по морям Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому, по Берингову проливу и Берингову морю. Его основными портами считаются Мурманск, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Амбарчик, Певек, Providения, Анадырь, Петропавловск-Камчатский. К началу Второй мировой войны магистраль стала уже известной водной коммуникацией.

Выгодность Северного морского пути для Советского Союза всегда заключалась в непосредственной близости отечественных берегов, своих баз снабжения и в большом сокращении расстояний. От Ленинграда до Владивостока расстояние этим путем составляло 14 280 километров.

Правда, перемещения военных кораблей и судов этим путем сильно затруднялись из-за тяжелых метеорологических условий.

Низкие температуры, жестокие морозы, частые полярные ветры со стороны ледовых просторов океана постоянно волновали поверхность северных морей. Полярные ветры и раньше и теперь холодят не только тундровые, но и центральные части России.

В Ледовитом океане ветер самый грозный фактор, поэтому там больше всего необходимо, и тогда и теперь, прислушиваться именно к ветру. Ветер беспрестанно выполняет огромную работу. Его сила всегда поднимала устрашающие штормы и ураганы. Ломались и ворошились льды многометровой толщины.

Сильные ветры бушевали сутками, а моря при этом штормили беспрерывно.

Тем не менее бывала и благоприятная погода.

Бывали также и штиль, и туманы, когда в двух-трех метрах ничего не было видно.

Плохие погодные условия нередко срывали выполнение астрономических наблюдений.

Наступление полярной ночи еще больше усиливало опасности морского движения.

Впрочем, моряки привыкли к этим трудностям и стремились их преодолеть, хотя в холодное время было приятно думать о южных морях и вспоминать, как тепло на Черном море.

Северный флот, как и в первые годы войны, обеспечивал выполнение морских перевозок. В первой конвойной операции 1944 года ледоколы из Белого были отконвоированы в Карское море. Причем за первое полугодие Северный флот обеспечил морские перевозки на внутренних путях без единой потери флотских кораблей.

Однако во втором полугодии для борьбы с советским арктическим судоходством Германия применила новое оружие – акустические торпеды.

Внезапность применения нового оружия обеспечила противнику успех первых атак.

8 августа из Архангельска в порт Диксон вышел военный конвой, состоявший из транспорта «Марина Раскова» и трех тральщиков с номерами 114, 116, 118.

Названный в память о советской летчице транспорт в данном случае перевозил спецгрузы и поэтому шел под охраной трех морских боевых тральщиков. Каждый тральщик имел водоизмещение около тысячи тонн, зенитные автоматы и орудие калибра 100 мм.

До выхода в Карское море конвой не имел никаких противодействий. Вражеских подводных лодок на пути следования он не обнаружил.

Возможно, этот факт в некоторой степени и притупил бдительность личного состава конвоя. Он безопасно прошел значительную часть пути и находился уже в Карском море, когда вечером 12 августа в 60 милях западнее от острова Белый транспорт «Марина Раскова» подорвался на mine. Глухой взрыв под судном был характерен для взрыва неконтактной мины.

После взрыва транспорт оставался на плаву. Командир конвоя капитан 1 ранга А.З. Шмелев решил, что конвой попал на минное поле, и поэтому приказал тральщикам ТЩ-118 и ТЩ-114 подойти к аварийному транспорту и оказать ему помощь. Когда ТЩ-118 подходил к транспорту, в 1,5–2 кабельтовых от него произошел аналогичный взрыв под кормовой частью ТЩ-118. Часть экипажа тральщика и командир конвоя, находившийся на нем, были спасены соседним тральщиком.

Поскольку и этот взрыв походил на взрыв неконтактной мины, командир конвоя и другие офицеры решили, что конвой, бесспорно, находится именно на минном поле.

Находясь в плену этого убеждения, командир конвоя приказал оставшимся двум тральщикам осторожно подойти к борту транспорта для спасения людей, но затем тральщику ТЩ-114 он все же велел встать на якорь, чтобы не маневрировать на «минном поле».

Если бы конвой действительно попал на минное поле, то эти действия были бы правильными, однако в этом районе моря мин не было.

Здесь, в Карском море, как оказалось, крейсировали вражеские подводные лодки, вооруженные, как потом было установлено, новыми акустическими торпедами.

Дальнейшее развитие событий подтвердило, что суда атаковывались подводными лодками с использованием акустических торпед.

Вскоре установили ее эффективные свойства: акустическая торпеда самонаводилась на корабль по шуму от его винтов и машин и взрывалась под влиянием его магнитного поля. Поэтому уклониться от акустической торпеды путем маневрирования было невозможно, так как она сама маневрировала, непрерывно следуя на шум от винтов и машин.

Значит, надо было искать подводную лодку противника и отражать ее атаки. Но таких торпед в те дни наши моряки не знали, поэтому не существовало и тактики борьбы против них.

Пользуясь внезапностью применения новых торпед, вражеские подводные лодки, никем не преследуемые, неоднократно выходили на боевые позиции для торпедных залпов.

Так погибли ТЩ-118 и ТЩ-114, причем ТЩ-114 от взрыва разломился пополам. Погибла большая часть лич-

ного состава тральщиков, в том числе и командир конвоя А.З. Шмелев.

После потопления тральщиков подводные лодки добились транспорта «Марина Раскова»\*.

До этого происшествия Эдуард Гайкович Авалян, Юрий Гурьевич Кимнатный и Виктор Львович Перчук плавали на тральщике ТЩ-116. Первые двое участвовали в выполнении кораблем пяти боевых заданий, а Перчуку довелось участвовать в шести.

Этот тральщик потопил немецкую подводную лодку. При этом событии Авалян обеспечил бесперебойную связь командного поста со всеми боевыми постами, непосредственно работал по подготовке к бою главного орудия, от которого зависело потопление подводной лодки. Кимнатный сумел организовать помощь для быстрой подачи боезапаса к орудию.

При затяжном выстреле, пренебрегая опасностью, Авалян быстро удалил выбрасываемый патрон из коренника и обеспечил этим приемом нормальную стрельбу. Перчук, находясь на вахте у реостатов обмотки размагничивания, четко следил за изменением курса корабля, быстро и безошибочно устанавливал расчеты на заданный курс и тем самым обеспечил безопасность корабля от воздействия электромагнитных мин противника.

В данном происшествии Авалян и Кимнатный проявили и находчивость, и отвагу при спасении личного состава с ТЩ-118 и с транспорта «Марина Раскова». В ходе происшествия ТЩ-116 подобрал с воды погибавших и возвратился в базу.

За мужество и отвагу, проявленные в боях против немецко-фашистских захватчиков, в то время еще будучи курсантами, Авалян и Кимнатный были награждены медалями Ушакова, а Перчук — медалью Нахимова.

Возвратимся снова к сути происшествия.

Разработка, производство и размещение акустической торпеды для подводных лодок являлись военной тайной особой важности, и противнику удалось сохранить эту тайну также и в процессе боевого использования.

---

\* Северный флот в Великой Отечественной войне. В.А. Вайнер. Воениздат МО СССР. М, 1964, стр. 303–306.

Когда идет война, беда не ходит одна. Такие происшествия, как у нас в Карском море, случились и в других морях у нашего союзнического Британского флота.

Однажды морякам Балтийского флота удалось захватить германскую в Таллине подводную лодку, на которой обнаружилось две акустические торпеды Т-5.

В связи с этим, премьер-министр Великобритании У. Черчилль в личном и строго секретном послании И.В. Сталину 30 ноября 1944 года писал, что это единственный известный тип торпед, управляемых на основе принципов акустики и он является весьма эффективным не только против торговых судов, но и против эскортных кораблей. Хотя эта торпеда еще не применялась в широком масштабе, однако при помощи нее было потоплено или повреждено 24 британских эскортных судна, в том числе пять судов из состава конвоев, направленных в Северную Россию.

У. Черчилль извещал о том, что в течение многих месяцев противник готовился начать новую кампанию подводной войны в огромном масштабе при помощи новых подводных лодок, обладающих особенно большой скоростью под водой.

Он сообщал, что англичане заняты поиском контрмер и уже изобрели особый прибор, который обеспечивает некоторую защиту от этой торпеды и установлен на британских эсминцах, используемых в настоящее время советским военно-морским флотом.

Однако, писал он, изучение натурального образца торпеды Т-5 было бы крайне ценным для изыскания контрмер.

В порядке взаимопомощи он просил И.В. Сталина содействовать немедленной отправке одной торпеды в Соединенное Королевство.

«Мы считаем, — писал У. Черчилль, — получение одной торпеды Т-5 настолько срочным делом, что мы были бы готовы направить за торпедой британский самолет, в любое удобное место, назначенное Вами... Адмиралтейство будет предоставлять советскому военно-морскому флоту все результаты своих исследований и экспериментов с этой торпедой, а также любую новую защитную аппаратуру, сконструированную впоследствии».

И. Сталин ответил, что, к сожалению, русское командование лишено возможности уже сейчас послать в Англию

одну из указанных торпед, так как обе торпеды имеют повреждения от взрыва, вследствие чего из двух торпед... надо собирать одну.

Отсюда, полагал Сталин, есть две возможности: либо получаемые по мере изучения чертежи и описания будут немедленно передаваться британской военной миссии, а по окончании изучения и испытаний и торпеда тоже будет передана, либо немедленно выехать в Советский Союз британским специалистам и на месте изучить в деталях торпеду и снять с нее чертежи.

Мы, отвечал И. Сталин, предоставляем любую из двух возможностей.

У. Черчилль предпочел вторую и заверил, что направит офицера Адмиралтейства на испытания, назначенные на январь.

Подобными путями шли совместные поиски контрмер против торпеды Т-5.

Этот фактор снова подтвердил опасную роль новейшего оружия.

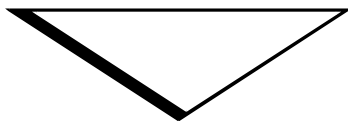
Очевидно, что акустическая торпеда оправдала расчеты противника. И это еще раз подчеркнуло необходимость проведения остронаправленных работ ученых и конструкторов с целью опережения планов противника.

После происшествия в Карском море командование Северного флота приняло самые срочные и энергичные меры, чтобы избежать новых потерь. В первую очередь были увеличены силы охранения судов. На два-три транспорта стали выделять в конвой не меньше шести новых боевых кораблей.

Таким образом, применение акустической торпеды чрезвычайно ожесточило борьбу кораблей на Северном морском пути.

Но в конечном счете эта борьба распространилась на все действующие флоты, и закончилась она победой наших кораблей.

# ПРЕДАННЫЙ ЗАБВЕНИЮ (ТРИУМФ И ДРАМА ПОДВОДНИКА ГРИЩЕНКО)



Когда-то его имя не сходило со страниц газет, его дружкой гордились писатели и поэты, а самые красивые женщины были счастливы, когда он одаривал их мимолетной улыбкой. Ему не было равных в годы войны по количеству уничтоженных вражеских кораблей, а о мастерстве, хитрости и удачливости ходили легенды. Его подчиненные становились адмиралами и пристегивали к кителям Золотые звезды героев. Он писал книги и научные трактаты. Его ненавидели начальники и боготворила флотская молодежь. Он так и ушел из жизни забытый и непонятый, недоделав еще многого, что мог сделать. Но и ныне его подвиги окружены неким молчаливым табу. Все это более чем странно, ибо он был не только лучшим из подводных асов нашей державы, но и ее настоящим национальным героем...

22 июня 1941 года подводный минзаг Л-3, носивший одновременно еще и более гордое название «Фрунзевец», встретил в Либаве. В те минуты, когда на западной границе ударили первые залпы Великой Отечественной, командир Л-3 капитан 3 ранга Грищенко получил приказ о немедленном выходе в море.

К моменту начала Великой Отечественной войны Петр Грищенко являлся уже одним из опытейших командиров подводных лодок. За плечами бывшего мальчишки из глухой черниговской деревни уже было Высшее военно-морское училище, годы службы на различных подводных лодках и Военно-морская академия. Выпускников академии в то время командирами лодок не назначали. Флот стремительно рос, и квалифицированных кадров не хватало. Выпускники ака-

демии назначались, как правило, командирами дивизионов, а то и бригад. Несмотря на все это только Грищенко по окончании академии (причем с отличными показателями) был назначен командиром подводной лодки. Причем по собственному желанию. Столь велика у него была тяга к морю и «своему» кораблю. Едва Л-3 начала экстренное приготвление к бою и походу, как новое сообщение, уже о начале войны с Германией. А на выходе из аванпорта подводная лодка была внезапно атакована шестеркой пикирующих бомбардировщиков. Либавский фарватер узок и извилист, но командир «ленинца» все же исхитрился уклониться от атак и прорваться в море. Первоначальная задача была, на первый взгляд, несложной: нести дозор в районе маяка Стейнорт и в случае появления неприятельских кораблей атаковать их. До Либавы было недалеко, и иногда, поднимая перископ, Грищенко видел над городом багровое зарево пожаров: гарнизон и экипажи стоявших в ремонте и взорванных кораблей из последних сил отбивали атаки наседающего врага.

Тогда произошла первая размолвка командира лодки с военкомом Бакановым. Увидев в перископ, что немцы штурмуют Либаву, Баканов заявил Грищенко: «Хватит нам торчать здесь без дела! Надо всплыть. Подойти к берегу и вступить в бой с фашистами, стреляя из пушки!»

Разумеется, можно было понять боль военкома, но предлоложенное им было чистым безумием. Одно семидесятимиллиметровое орудие «Фрунзевца», естественно, никак не могло повлиять на развитие ситуации в Лиепае, при этом сама лодка была бы в несколько минут неминуемо расстреляна прямой наводкой с берега, так и не успев ничего сделать. Кроме того, Грищенко имел и вполне конкретный приказ. Но убедить в своей правоте Баканова (вчерашнего матросамоториста, закончившего лишь ускоренные политические курсы) опытному командиру с академией за плечами так и не удалось. Уже по возвращении в базу Баканов напишет донос на Грищенко, в котором обвинит его в трусости, как отказавшегося от артиллерийской атаки немецких позиций на берегу. Абсурдность и надуманность этой бумаги будет столь очевидна, что ее не примут всерьез даже особысты, не говоря уже о непосредственных морских начальниках. Все это было так, но нервов командиру Л-3 псевдопатриотичность его военкома потрепала изрядно.



А затем новая задача: выставить неподалеку от Клайпеды минное заграждение. С этим Грищенко справился блестяще. Минная банка была скрытно поставлена как раз на наиболее оживленном морском «перекрестке». И результат не заставил себя ждать. Буквально через несколько дней здесь прогремели два мощных взрыва, и немцы лишились двух своих груженых транспортов. Позднее, уже после войны, станут известны их названия — «Эгерау» и «Хенни».

Из воспоминаний П.Д. Грищенко: «Идея комбрига Египко идти... в логово врага и закупорить его — меня поразила. Задача нелегкая и исключительно важная... мы шли медленно. С каждым часом приближаясь к цели всего на две мили. В перископ, кроме зеркальной поверхности моря да надоедливых чаек, ничего не было видно. Но вот, наконец, и поворот на курс 90 градусов... до места постановки еще восемнадцать миль, но уже слышны резкие щелчки: это катера-охотники время от времени сбрасывают глубинные бомбы. Первые разрывы настораживают... Ложимся на боевой курс... Не успеваю дать команду — «начать постановку», как раздаётся сильный взрыв. За ним второй. Третий, четвертый... многие падают на палубу. Гаснет освещение. Часть электроламп разбита. На этот раз бомбы упали рядом с Л-3. Можно приступать к минной постановке. Глубина моря у порта всего восемнадцать метров. Боцман Настюхин волнуется, ему с трудом удаётся удерживать глубину двенадцать метров.

— Пусть лучше старушка тонет, чем покажет свою рубку катерам, — успокаиваю я Настюхина и тут же подаю команду — начать постановку мин.

Ритмично защёлкали счетчики. После каждой вышедшей за корму мины слышу по переговорочной трубе голос старшины Овчарова:

— Вышла первая... вторая... третья...

Акустик докладывает:

— Катера полным ходом идут на подводную лодку, пеленг меняет на нос!

— Прекрасно, Дима, — отвечаю громко, чтобы слышали все.

Напряжение растёт. Прямо по носу Л-3 раздаются четыре сильных взрыва. Вслед за ними еще четыре, и наступает тишина. Снова доклад акустика:

— Катера удаляются.

— Вышла двадцатая, — слышу голос из кормового отсека...».

На обратном пути Л-3 подверглась атаке фашистских противолодочных катеров, пытавшихся забросать ее глубинными бомбами, но и здесь Грищенко показал себя как опытный командир. Умелым маневром он уклонился от катеров, и те еще долго бессмысленно глушили тротилом обезумевшую балтийскую треску. Но подводная бомбардировка все же не прошла для минзага даром. От близких разрывов лопнул стяжной борт кормовых горизонтальных рулей. Положение было не из приятных. Лодка трижды внезапно проваливалась на глубину. Пришлось всплыть и в надводном положении выходить на малую глубину, уцелели чудом. Над головой то и дело пролетали немецкие самолеты, спешившие сбросить свой смертоносный груз на наши войска. До темноты Грищенко все же успел положить подводную лодку на грунт. Ночью, всплыв, механик лодки Крастелев с матросами исправили повреждение в цистерне. Риск для них был при этом огромный, появившись в небе неприятельский самолет — и лодка будет вынуждена срочно погрузиться, оставив людей погибать в затопляемой цистерне. Но все обошлось, повреждение устранили, и минзаг начал свой путь в Ригу, где базировался дивизион, куда входила Л-3. Добраться до Риги, однако не удалось. Обстановка на фронте менялась столь стремительно, что пока минзаг был на позиции, пала Либава и бои вовсю шли уже на рижских улицах. Перевести дух подводникам удалось лишь в Таллине. Но и последние сутки возвращения тоже были нелегкими. Лодку дважды по ошибке едва не атаковали наши сторожевые катера, а затем, в довершение всего, она прошла по нашему же минному полю, о постановке которого штаб Таллинской базы забыл оповестить командира Л-3. Но, как бы то ни было, свою задачу минзаг выполнил, и его первый боевой поход был позади.

Прохлаждаться, впрочем, было некогда. Едва подвезли мины и загрузили их, как «Фрунзевец» немедленно вышел в свой второй боевой поход. Теперь курс подводной лодки был проложен в самое логово врага — в Данцигскую бухту, где Л-3 предстояло выставить заграждения на выявленных разведкой путях движения противника. Вот скупая хроника отчета Грищенко о том походе:

«...19.07 — подводная лодка прибыла на позицию.  
07.44 — прямо по носу обнаружили два дыма.  
08.00 — в расстоянии 50 кабельтовых классифицировали цели как 2 тральщика противника, следующие курсом 0 градусов.  
08.30 — вступили в кильватер тральщикам и под перископом начали минную постановку.  
09.04 — тральщики скрылись.  
13.30 — закончили минную постановку и начали отход из района.  
18.50 — следуя курсом 340 градусов, слышали сильный взрыв и в перископ увидели на курсовом угле 175 градусов правого борта в расстоянии 60 кабельтовых в районе постановки столб воды и дыма.  
Позднее два взрыва в этом районе зафиксировал и подводная лодка Ш-405, находившаяся в смежном районе...  
21.07 — весь день на грунте, меняли крышку цилиндра на левом дизеле.  
26.7 в 02.19, следуя курсом 360 градусов ходом 10 узлов в режиме винтозарядки, командир подводной лодки обнаружил авиакрейсер «Готланд», однако подводная лодка от встречи уклонилась погружением, так как топлива оставалось только на переход в Таллин, и командир решил возвратиться в базу.  
С 21.00 27.07 до 06.00 28.07 подводная лодка преследовалась одним сторожевым кораблем и тремя катерами, до 23.00 производивших бомбометание в близком расстоянии от подводной лодки. Шумы внутри подводной лодки сокращали до предела. Вплоть до остановки гироскопаса.  
...08.00 — осмотрели горизонт и пустили гироскопас. Согласно приказу командира 1-й бригады подводных лодок начать движение в точку рандеву, где в 12.00 должны встретиться с тральщиками и катерами.  
10.30 — начали рваться глубинные бомбы недалеко от подводной лодки. В перископ обнаружили 2 тральщика и 2 сторожевых катера «МО».  
11.00 — всплыли. К борту подошел сторожевой катер «МО». На вопрос: «Почему бомбите в точку?» — ответили: «Пугаем лодку противника». При таких действиях катеров не исключена возможность потопления своей подводной лодки...»  
В 17.00 — прибыли в Таллин, а в 23.50 1.08 — в Кронштадт.

Даже скупые строки официального донесения не могут не донести всего того, что довелось пережить Грищенко с его экипажем. Чего стоит только минная постановка при следовании в кильватер фашистским тральщикам. Разумеется, риск был огромный, но и расчет почти гениален, ведь немцы, только-только протралив фарватер, были совершенно уверены в его полной безопасности и тут же попались на хитрость Грищенко!

В сентябре «Фрунзевец» снова в боевом походе. Обстановка была труднейшая: немцы изо всех сил уже рвались к Ленинграду, а у острова Эланд маячил их новейший линкор «Тирпиц», готовый уже нанести удар по надводным кораблям Балтийского флота, если те попытаются прорваться в Балтику. Этот поход был не только одним из самых трудных за все время войны, но едва не закончился трагически. В бухте Сууркюля у острова Готланд подводная лодка была внезапно атакована двумя фашистскими торпедными катерами. К чести подводников, они открыли огонь сразу же, как удостоверились, что катера не собираются отвечать на вызывные. Несколько снарядов поразили головной катер. Уже после войны стало известно, что прямым попаданием был убит командир набеговой операции. Зато катера промахнулись, впрочем, одна из торпед взорвалась совсем рядом с минным заградителем, случайно попав в каменную скалу, оказавшуюся перед самой лодкой. Более не испытывая судьбу, Грищенко тут же погрузился.

Страшный сорок первый год стал для Л-3 суровой, но необходимой боевой школой. В течение его Грищенко совершил три похода, уничтожив четыре вражеских судна. Много это или мало? Ведь каждый из потопленных груженых военными припасами транспортов равнялся по значению стрелковому полку. Если принять на веру это соотношение, то за первый год войны Грищенко отправил на дно дивизию противника.

Страшную блокадную зиму 1941–42 годов «Фрунзевец» простоял в Неве у набережной Ленинграда. Матросы и офицеры делились последним куском хлеба с умирающими горожанами. Сейчас много пишут о небывалых по тоннажу победах немецких подводников. Но как можно сравнить условия, в которых сражались наши балтийские подводники, с тепличными (особенно в первое время) условиями действий

асов кригсмарине? Как можно сравнивать базирование наших лодок в осажденном и умирающем Ленинграде с курортным отдыхом в кафешантанах французского Лорьена? К 1942 году Л-3 осталась единственным подводным минным заградителем на Балтике. Второй минзаг «Лембит», истратив весь запас английских мин, временно оказался не у дел.

1942 год вошел в историю Балтийского флота как год страшных потерь подплава. Немцы перегородили Финский залив десятками сетей и сотнями минных полей, стремясь прочно закупорить балтийских подводников в устье Невы, но несмотря на все их потуги те все же прорывались в открытое море, хотя и несли при этом большие потери. Как правило, более половины из уходящих на прорыв в Балтику подводных лодок обратно уже не возвращались. Трагический конец большинства из них навсегда остался тайной... В течение блокадной зимы экипаж Л-3 вместе с рабочими ленинградских заводов досрочно произвел ремонт подводной лодки. О том, насколько это было важно в то время и чего стоил этот ремонт офицером и матросам «Фрунзевца», говорит хотя бы тот факт, что и командир, и механик лодки были удостоены за это боевых орденов. Но Грищенко не был бы Грищенко, если бы удовлетворился лишь рамками необходимого. В немногие свободные часы в течение всей зимы он посещает кабинет торпедной стрельбы сотни и сотни раз, выходя в учебные атаки. Выкраивая время, успевает послушать цикл лекций профессора Томашевича по тактике подводных лодок и методам залповой стрельбы веером. Не имея возможности полноценно отработать курсовые задачи, Л-3 произвела лишь несколько пробных погружений в Неве между Литейным и Охтинским мостами, в месте, окрещенном местными остряками «Охтинским морем». К радости Грищенко, начальство убрало с лодки военкома Баканова, с которым у командира так и не сложились отношения. Вместо него прислали старшего политрука Долматова. С ним у Грищенко тоже будет хватать хлопот.

В свой четвертый боевой поход Л-3 вышла 9 августа 1942 года. На душе моряков было тяжело. Только что наши войска оставили Севастополь, пал Харьков, в огненной мясорубке которого навсегда исчезло сразу несколько армий, и теперь немецкие танковые клинья уже рвались к Волге и на Кавказ. Не легче была ситуация и на Балтике, где что ни

день, то гибли наши подводные лодки, пытаясь прорваться в открытое море или вернуться после похода обратно. Теперь настал черед попытать счастья и для «Фрунзевца». Вместе с экипажем в море напросился и писатель-маринист Александр Зонин. Согласно боевому распоряжению, Грищенко надлежало выставить западнее острова Борнхольм два минных заграждения, а затем уже начать торпедную охоту за неприятельскими транспортами.

Из отчета Грищенко:

«...10–11.08 подводная лодка находилась вблизи острова Лавенсари, днем на грунте, ночью – у пирса.

12.08 начали движение на позицию, форсируя Финский залив в подводном положении как можно ближе к грунту. Это делалось вопреки рекомендациям – форсировать залив за одни сутки в надводном положении.

14.8 лодка вышла в Балтийское море. Для отработки личного состава командир решил задержаться на 2 суток в районе маяка Вогшер...»

А спустя четыре дня произошла встреча, которая открыла счет неприятельским транспортам, потопленным торпедами. После полудня 18 августа Грищенко обнаружил в перископ большой караван транспортов. Выбрав наиболее крупный из транспортов, он его незамедлительно атаковал. Две выпущенные торпеды буквально разорвали пятнадцатитысячный танкер в клочья. А затем было все как всегда: неистовая бомбежка сторожевых кораблей, часы томительного ожидания и отрыв от неприятеля.

Из воспоминаний П.Д. Грищенко: «Я брился, когда вахтенный офицер Дубинский доложил:

– Обнаружен конвой. Курс сто восемьдесят градусов.

Я бросился в центральный пост к перископу. Обстановка для атаки нелегкая: нужно прорывать две линии охранения конвоя и с близкой дистанции, наверняка, в упор выпустить торпеды. Волнение моря не превышает двух-трех баллов. Ветер – с берега.

Люди занимают свои места по тревоге... внимательно наблюдаю в перископ за конвоем. В середине его выделяется размерами большое судно. Зову к перископу помощника штурмана Луганского. До войны он плавал помощником в торговом флоте и хорошо разбирался во всех типах и классах торговых судов...

Луганский только на миг прильнул к окуляру:

— Тут и гадать нечего. Танкер. Водоизмещение — тысяча пятнадцать.

Опускаю перископ в шахту... Акустик доложил, что миноносец быстро приближается к нам. По команде лодка уходит на глубину, нырнув под первую линию охранения. С большой скоростью, шумом и воем гребных винтов над нами проносится корабль. На нем и не подозревают, что разыскиваемый ими враг находится под килем эсминца всего в каких-нибудь 15 метрах. Не сбавляя, хода, Л-3 снова всплывает под перископ. Теперь мы между катерами и миноносцами. Прямо по курсу конвоя — самолет. Он ищет подводные лодки. Пасмурная погода нам благоприятствует. Но перископом приходится пользоваться осторожно — поднимать его всего на несколько секунд. За это время нужно успеть осмотреться. Иногда это не удается. Слышны отдельные разрывы глубинных бомб. Но эта хитрость гитлеровцев — отпугивать возможного противника — нам уже давно знакома.

Не меняя глубины, мы проходим вторую линию охранения — линию катеров. Их осадка незначительна, и опасаться таранного удара не приходится... Л-3 успешно прорвалась через обе линии охранения и теперь находится между транспортом и катерами-охотниками. Голова колонны пересекает наш курс. Дистанция медленно сокращается.

— Аппараты, товсьсь!

Отчетливо слышен гул работающих винтов. Устанавливаю перископ на пеленг залпа и поднимаю еще. Носовая часть огромного танкера четко обрисовывается на фоне берега. Вот его нос «входит» в линзу перископа, темная стена медленно ползет в левую сторону, к перекрещенным нитям в центре линзы. Теперь, фашисты, держитесь!

— Аппараты, пли!

Лодка вздрагивает. Передо мной загорается зеленая лампочка — торпеда вышла. Второй толчок — снова зеленая вспышка.

На какую-то долю минуты я забыл об опасности. До боли, прижав правый глаз к окуляру, смотрю, как точно идут к цели наши торпеды. В центральном посту Коновалов вместе с Зониным считают секунды: «Ноль пять, ноль шесть... десять, тринадцать...» — взрыва нет.

— Неужели не попали? — кричит Коновалов мне в рубку.

— На таком расстоянии трудно не попасть, — машинально отвечаю ему, не отрываясь от перископа, в эту секунду огромный столб огня и дыма взметнулся над танкером. В центральном посту слышу крики «ура»! Еще взрыв! Снова «ура», а море горит. На танкере более десяти тысяч тонн горючего — такой огонь нескоро погаснет!

...На лодку ринулись катера. Миноносцы открыли огонь, снаряды падают с недолетом...

— Полный вперед! Срочное погружение!

...Все же серия из восьми глубинных бомб, сброшенных катерами, чуть не накрыла Л-3 в момент ее ухода на глубину. Нам показалось, что какой-то громила невероятной силы бил по корпусу корабля огромной кувалдой. Часть механизмов подводной лодки вышла из строя. Мы снова в самый ответственный момент остались без giroкомпаса.

Надо было отворачивать от горящего танкера. Нырнуть под него заманчиво: больше шансов оторваться от катеров, но в то же время и опасно — тонущее судно навсегда может похоронить под собой подводную лодку.

— Право на борт!

Взглянув на стеклянную крышку магнитного компаса, я увидел, что она вся запотела, картушки не было видно. Пришлось пустить секундомер и маневрировать «вслепую» — переключать рули через определенное количество времени на определенное количество градусов.

А морские глубины вокруг нас громыхали и рвались... Л-3 стремительно уходила от преследования, и взрывы за кормой становились все глуше и глуше. Я спустился вниз, в центральный пост. Настроение у всех было приподнятое. Первая победа!... Иду к себе в каюту добиваться...».

Спустя несколько дней сигнальщики Л-3 обнаружили несколько рыболовных ботов. Но от их уничтожения Грищенко отказался.

— Мы еще не выполнили своей основной задачи. А потому не можем демаскировать район минной постановки! — объяснил он свои действия политруку и писателю.

25 августа подводная лодка прибыла на заданную позицию. С нее наблюдали интенсивное движение неприятельских транспортов, а лежа на грунте слышали отдаленные взрывы глубинных бомб и шум винтов миноносцев. Из вах-

тенного журнала Л-3: «...В 21.03, всплыв под перископ, обнаружил по пеленгу... в дистанции 4 миноносца и 3 тральщика под шведским флагом. Стоящие на якорях. В 21.53 начали минную постановку. Первую банку из 6 мин в Ш...Д... 7-я мина вышла из трубы, но якорь остался в трубе. Освободились через 30 минут, и она затонула... 26 августа с 00.21 до — 04 выставили еще 2 банки: одну из 4 мин в Ш... Д... и вторую из 9 мин в Ш... Д...».

В тот же день Л-3 добилась и боевого успеха торпедным оружием. При этом был атакован конвой из трех транспортов. Грищенко столь ювелирно рассчитал свой маневр, что исхитрился четырехторпедным залпом поразить сразу два транспорта. Еще несколько дней патрулирования — и на горизонте новый конвой. На этот раз это были восемь транспортов в сопровождении двух миноносцев. Естественно, что от такого подарка судьбы Грищенко отказаться не мог. «Фрунзевец» немедленно начал маневрирование под перископом для выхода в атаку. На корабельных часах стрелки показывали 17.12, когда Грищенко скомандовал:

— Носовые торпедные аппараты, первый и второй! Товсьсь! Пли!

От толчка выброшенных смертоносных сигар подводную лодку едва не выбросило на поверхность. Бойману каким-то чудом удалось удержать ее на пятиметровой глубине. Отчетливо был слышен взрыв. Когда Грищенко поднял перископ, эсминец на поверхности уже не было. Теперь наступила очередь крупнейшего из транспортов. Четырехторпедный залп не оставил ему шансов. Торпеды буквально разнесли его вдребезги. На этот раз подводную лодку особенно никто не преследовал. К досаде командира, оставшиеся транспорты бросились от погибшего собрата врассыпную и догнать их «Фрунзевцу» не было никакой возможности. Грищенко мог лишь наблюдать в поднятый перископ торчащий из воды нос затонувшего транспорта. Затем было не менее тяжелое возвращение домой. При форсировании Финского залива Л-3 не раз была на волоске от гибели. Пять мин взорвались рядом с ней при касании минрепов. Спасли лишь мастерство экипажа и невероятное профессиональное чутье командира. 9 сентября «Фрунзевец» ошвартовался у пирса острова Лавенсари. Они сходили на берег счастливые, что вернулись живыми... радость возвращения была, впрочем, омрачена для Грищенко доносом его военкома. Что

поделать, не везло командиру Л-3 на политруков! Военком Долматов информировал: «...Командир не всегда рационально использовал боезапас — например: по конвою каравана противника выпущено сразу 4 торпеды. (Позднее такой способ атаки будет признан на отечественном флоте наиболее оптимальным!...) Командир после потопления 2 транспортов 29 августа хотел выйти из района позиции на 30—40 миль и дать радиogramму. (Позднее эта тактическая находка Грищенко станет аксиомой для всех подводников)».

Естественно, что бумага Долматова не осталась без внимания. Но после столь победного прорыва Грищенко наказывать просто не могли. Его наградили орденом, слегка пожуррили, и командир «Фрунзевца» стал готовиться к следующему походу. Именно в эти недолгие дни отдыха между боевыми буднями на лодку к Грищенко прибыли, находившийся в то время в Ленинграде писатель Александр Фадеев, поэтесса Ольга Берггольц и Всеволод Вишневский.

Художник Гуляев написал большое живописное полотно о торжественной встрече Л-3 после боевого похода в Кронштадте. В центре картины комфлота Трибуц жмет руку, ведь в самом разгаре была война и пропагандистам был как воздух нужен пример командира героического боевого корабля. Для этого Грищенко подходил как нельзя лучше. Большой природный ум и личное обаяние в сочетании с потрясающим чувством юмора, академической образованностью и интеллектом не могли не вызвать восторга у представителей творческой интеллигенции от общения с ним. Ну, а если к этому прибавить командирский талант и, несомненно, выдающиеся боевые успехи, то можно понять, почему Грищенко оказался в центре внимания прессы. Однако, к его чести, он оказался абсолютно не подвержен «звездной болезни» и относился к происходящему с изрядной долей здравого юмора. Как знать, может, именно тогда и появилась у кого-то из флотских начальников затаенная черная зависть к командиру «Фрунзевца», может, именно в тех днях недолгой передышки между боями и следует искать истоки всей последующей драмы выдающегося подводника? Как знать...

Но отдых подводников был недолог. Визиты скоро закончились, и уже 27 октября 1942 года «Фрунзевец» вышел в свой очередной прорыв в открытое море.

Из боевого приказа на поход: «...Подводной лодке Л-3 занять позицию в районе Утэ и после двухдневной разведки на себя выставить минное заграждение на фарватере Утэ. Затем перейти в район, ограниченный параллельно Виндыва-Нидден и меридианом 20 градусов 30 минут, где выставить минное заграждение на подходах к Клайпедо и на установленных фарватерах противника, после чего оставаться в том же районе для уничтожения транспортов и военных кораблей противника...».

Начало похода было весьма неудачным. Уже при форсировании Финского залива «Фрунзевец» подсек мину. Раздался оглушительный взрыв прямо под подводной лодкой. Но, наверное, все же силен русский бог, каким-то чудом Л-3 не получила повреждений и смогла продолжить свой путь.

Из журнала боевых действий Л-3:

«...02.11, произведя разведку на себя, в 14.15 командир начал минную постановку, которую закончил в 14.23. Выставлено 10 мин.

В 22.10 в направлении выставленного минного заграждения слышен сильный взрыв. 03.11 в 08.48 обнаружили 6 тральщиков типа «Фритюф», производящих траление в том же районе. 05.11 в 12.18 начали и в 12.21 окончили минную постановку, выставив 7 мин в районе, где постоянно наблюдались дозорные корабли противника и работа их звукоподводной связи.

06.11 при всплытии вокруг подводной лодки обнаружено много огней, а на курсовом угле 15 градусов левого борта миноносец. В 00.07 с приходом его на угол упреждения 10 градусов с дистанции 4,5 кабельтова произвели двухторпедный залп. Торпеды в цель не попали. Однако через 1 минуту 20 секунд по пеленгу залпа был слышен взрыв, причину которого установить не удалось.

12.11 получено радиодонесение о возвращении в базу.

13.11 в 12.30 обнаружен караван из 4 транспортов... в охранении тральщиков... Начали маневрирование для выхода в атаку на двубортный транспорт. Шумы целей сливались, и поэтому акустик давал пеленги с ошибкой. Командир решил подвсплыть с глубины 10,5 метра, безопасной от таранного удара, на перископную 9,5 метра. Через 1 минуту командир определил, что акустик дает пеленг с ошибкой на 5 градусов. Одновременно увидел в перископ заклепки кор-

пуса другого корабля. Только успел перископ опуститься на полметра, как последовал сильный удар, от которого подводная лодка получила крен до 20 градусов правого борта. Капитан 2 ранга Грищенко получил ушиб головы и на 15-20 секунд потерял сознание...».

А вот описание происшедшего в изложении самого командира Л-3: «Рано утром решаю поставить последнюю минную банку и начать движение к Либаве, но вдруг раздается сигнал торпедной атаки. Вахтенный офицер Луганский обнаружил конвой, идущий курсом на юг. Заняв свое место у перископа в боевой рубке, выхожу в атаку. Выбираю объектом один из самых больших транспортов. Расстояние до цели примерно четыре мили. Видимость быстро ухудшается и вскоре цели уже не видно.

Решаю маневрировать по данным гидроакустика. Пеленги на шумящие цели-корабли Жеведь (акустик Л-3 — В.Ш.) обычно дает с точностью до градуса. Для атаки этого вполне достаточно. Вначале все шло хорошо. Но на боевом курсе акустик доложил: «Трудно пеленговать». Л-3, видимо, попала в середину конвоя — со всех сторон шумя, маскирующие основной объект атаки.

Чтобы не попасть под таран, приказываю боцману Настюхину держать глубину 15 метров. Это обеспечивает безопасность от таранного удара транспортом средних размеров и в то же время дает возможность наблюдать в перископ.

Приняв дополнительно в цистерну две тонны воды, Крастелев придает лодке отрицательную плавучесть.

— Аппараты, товось! — даю команду в носовой отсек.

Поднимаю перископ, чтобы увидеть пеленг залпом — нос вражеского корабля настолько близок, что хорошо видны аккуратно зачеканенные заклепки на форштевне!

Не успеваю опустить перископ, как по нему происходит таранный удар. Транспорт проходит над лодкой. Эти три десятка секунд я лежу на палубе боевой рубки без сознания, с пробитой перископом головой. Очнувшись, слышу голос Коновалова из центрального поста:

— Товарищ командир! Что с вами? Почему вы не отвечаете?

Погружение Л-3 после таранного удара транспорта удалось задержать на глубине 42 метра. Принцип Крастелева — плавать с отрицательной плавучестью — себя оправ-

дал. Мы были спасены от неминуемой гибели. Если бы Крастелев не принял дополнительно две тонны воды, то Л-3 не ушла бы так легко на глубину после таранного удара, а боевая рубка вместе с командиром была бы полностью снесена за борт.

На наше счастье, конвой нас не обнаружил. В отсеке мне оказали медицинскую помощь.

Отлежавшись на грунте, приступили к постановке мин. Последние мины мы поставили к северу от Либавы, на прибрежном фарватере врага...

...с 13.30 до 13.40 поставили минную банку из 3 мин. После всплытия в надводное положение было обнаружено: тумба ограждения наклонена на правый борт на 30 градусов. Командирский перископ согнут вправо на 90 градусов и развернут в корму на 135 градусов. Зенитный перископ не работает. Антенны левого борта сорваны и держатся отвесом на рубке правого борта — вынесены наружу. В 20.05 по пеленгу 156 градусов в дистанции 5 кабельтовых обнаружили подводную лодку типа «Щ» в надводном положении. Обе подводные лодки погрузились.

14.11 в 18.57 всплыли в надводное положение. Шторм. Ветер 10–11 баллов. Море 9–10 баллов, пасмурно. Ввиду попадания воды через рабочий люк в центральный пост пришлось идти с задраенным люком...

18.11 в 12.20 в сопровождении катеров «МО» вошли в бухту Лавенсари. Где ошвартовались к пирсу».

Итак. Позади у «Фрунзевца» остался еще один тяжелейший поход. Пока подводники переводили дух и приходили в себя от пережитого, в штабах анализировали результаты их деятельности. Действия Грищенко были признаны грамотными и правильными, даже, казалось бы, его неудачная торпедная атака, закончившаяся сломанным перископом, была признана исключительно полезной, так как ею впервые в подводной войне на Балтике была доказана возможность бесперископной атаки по данным приборов гидроакустики. При этом отмечалось лишь, что командиру для ее успешного завершения следовало бы избрать несколько большую глубину погружения.

Из отчета о боевой деятельности подводных лодок третьего эшелона:

«...В 3-м эшелоне действовало 16 подводных лодок, потеряно 8. По данным разведотдела штаба КБФ и наблюде-

ниям командира, на минах, выставленных Л-3 в районе Утэ, подорвался и затонул транспорт противника водоизмещением 4 тыс. т...».

Ну а как нашла отражение деятельность командира подводного минзаса в официальных документах?

Из боевой характеристики капитана 2 ранга Петра Грищенко за 1942 год: «...В 1942 г. товарищ Грищенко сделал два боевых похода в Балтийское море, длившихся в общей сложности 54 суток. Четыре раза с большой осторожностью и искусно, не обнаружив себя, форсировал Финский залив, преодолев все средства ПЛЮ противника. Пять раз подрывался на антенных минах, но повреждений не имел. В последнем походе после тарана без перископов привел Л-3 в базу. Дисциплинирован, смел и решителен в бою, осторожен и расчетлив там, где необходимо. Занимаемой должности вполне соответствует. Достоин выдвижения на должность командира дивизиона подводных лодок среднего тоннажа...».

Однако на эту должность Грищенко так и не назначили. Почему? Это одна из многих тайн, окружающих и по сей день судьбу выдающегося подводника. Зато состоялось дружное назначение. Приказом наркома Кузнецова в феврале 1943 года Грищенко был назначен старшим офицером отдела подводного плавания Балтийского флота. Должность весьма почетная и важная, но, увы, самая что ни есть береговая. Почему надо было убирать опытнейшего командира корабля, остается неясным. Разумеется, что каким-то образом объяснить такое назначение вроде бы можно: кому, как не ему, командиру с академическим образованием и огромным боевым опытом, заниматься планированием подводных операций? Все это так, но ведь в то время не менее острым был и дефицит командиров такого уровня, как Петр Грищенко, который к тому же и сам не хотел покидать подплав. И если им так дорожило командование флота, как специалистом по организации и планированию подводной войны, то как объяснить тот факт, что буквально в сентябре того же года капитан 2 ранга Грищенко был вообще переведен служить в разведотдел штаба флота, в котором и пробыл до самого конца войны. И это при том, что ни единого нарекания на него со стороны начальства не отмечают ни ветераны, служившие в то время бок о бок с командиром «Фрунзевца», ни скупые строки официальных документов. В том числе и личного

дела Грищенко. Наоборот, все отзывы и все служебные характеристики самые прекрасные. Кому же и зачем надо было убирать в самый разгар боевых действий с действующего корабля самого талантливого из командиров-подводников, лишив тем самым наш флот еще не одной победы...

Командира убрали с подводной лодки перед самым присвоением ей звания гвардейской. Бескозырки с георгиевскими лентами матросы «Фрунзевца» наденут в марте 1943 года, буквально спустя две недели после ухода своего командира. На мостике гвардейского минзага Грищенко сменил воспитанный им капитан-лейтенант В. Коновалов. В дальнейшем он трижды выведет «Фрунзевец» в боевые походы, потопит десять и повредит один транспорт. Станет Героем Советского Союза.

Спустя много лет станет известен окончательный итог уничтоженных неприятельских кораблей и судов в бытность командования Л-3 Грищенко. Он более впечатляет, даже если сравнивать его с безумными тоннажами атлантических побед немецких подводников, ведь условия, в которых сражался и побеждал Грищенко, не идут ни в какое сравнение с самым настоящим избиением беззащитных транспортов в первые годы войны командованием лодок Деница: восемнадцать уничтоженных неприятельских вымпелов, более шестидесяти пяти тысяч тонн, отправленных на морское дно, — этого рекорда не удалось больше повторить ни одному из отечественных подводных асов Великой Отечественной... Но награждать Грищенко за этот подвиг почему-то не торопились. Более того, сразу же после войны его начали активно вытеснять с действующего флота. Кто? Да те, кто всю войну просидел на береговых должностях, а с наступлением мирных дней стал делать служебную карьеру, расталкивая локтями боевых, но неспособных к интригам офицеров. Увы, наш флот здесь не исключение. Так было, к сожалению, везде и всегда. К чести Грищенко, он не опустил руки. Отстраненный от действующего флота, он начинает серьезно заниматься наукой, анализируя тактику действий подводных лодок во Второй мировой войне и вырабатывая рекомендации для подводников нового поколения, защищает диссертацию. Затем были годы преподавания в военно-морских училищах. Шло время, и новые руководители отечественного флота старались не особенно часто вспоминать прославленного подводника.

Правда, периодически флотскую общественность будоражили документы некоторых непосредственных начальников Грищенко: «...1. Достоин выдвижения на должность начальника военно-морского училища. 2. Достоин присвоения звания контр-адмирала. 3. В целях справедливости... считаю необходимым возбудить ходатайство перед ГК ВМФ о представлении товарища Грищенко к званию Героя Советского Союза... Заместитель начальника ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова, капитан 1 ранга Недоедаев...». Но все робкие попытки восстановить справедливость не приводили абсолютно ни к чему. Кому и когда перешел дорогу Грищенко, не ясно до сих пор. Среди ветеранов подводного флота до сегодняшнего дня ходят слухи о том, что якобы на одном из вечеров отдыха только что вернувшийся из боевого похода Грищенко увел первую красавицу Кронштадта из-под самого носа у одного из балтийских адмиралов, и тот, взбешенный, самолично порвал уже подписанное представление к званию Героя Советского Союза на командира Л-3... Ходят слухи о том, что, может быть, свою роль здесь сыграла строка в автобиографии командира подводной лодки о проживании сестры первой жены Грищенко в Нью-Йорке, куда та уехала еще в далекие двадцатые годы. Говорят, что возможна и самая прозаическая причина — пресловутая разнарядка. Вначале Грищенко просто не повезло попасть в число представленных на героев, а затем его уже попросту вычеркивали по инерции. Сам же бывший командир подводного минзага в силу своей скромности никогда о себе вопроса не поднимал и о причинах столь длительной нелюбви начальства к себе распространяться тоже не любил. Дотошные активисты-ветераны подсчитали, что командира Л-3 представляли к званию Героя Советского Союза более десяти раз... Рекорд, достойный книги Гиннеса!

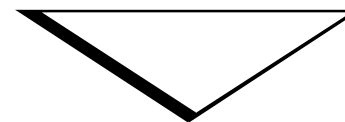
В отличие от Александра Маринеско, которого обвиняли во всех смертных грехах, Грищенко официально никогда никто не обвинял. Наоборот! Все до одного его бывшие начальники отзываются о нем в самых восторженных тонах. Адмирал Флота Советского Союза И. Исаков: «Причинами боевых успехов Л-3 были мужество командира, отвага и спаянность экипажа». Бывший командующий Балтийским флотом адмирал В. Трибуц: «...По искусству кораблевождения и использования оружия, по тактике — словом, по всем бое-



вым показателям поход Л-3 (имеется в виду знаменитый четвертый поход Грищенко. — В.Ш.) не имел себе равных...». Более тридцати лет после войны один из ее выдающихся героев кочевал по коммунальным квартирам и только за несколько лет до своей смерти, наконец-то получил от столичных властей квартиру. Флот же и здесь почему-то оставался в стороне.

Умирал Грищенко на руках своего самого преданного и верного друга — жены. В последний путь из флотских начальников тоже проводить никто не явился. Были лишь старики ветераны да офицеры-подводники, для кого бывший ас морских глубин был кумиром. Тайну своего удивительно-го везения на войне и не менее удивительного невезения в мирное время он унес с собой. И кто знает, может быть, все-таки настанет время, когда правда о триумфе и драме лучшего из подводных асов нашего отечества станет наконец известной, а свершенное им будет по достоинству оценено по-томками.

## **ВРАГ ГИТЛЕРА №1** **(ПОДВИГ ЖИЗНИ АЛЕКСАНДРА МАРИНЕСКО)**



Море манит в свои бескрайние просторы. Для моряка море — это жизнь и работа, и все это неразрывно связано с романтикой, приключениями и стихиями. Люди слабые постепенно уходят на материк, а в море остаются те, у кого достаточно сил и мужества, чтобы преодолевать сложности и трудности морской службы.

В годы войны море становится грозным, поскольку оно подвергается массовому минированию. Так было и с Балтийским морем, где заливы, фьорды и фарватеры были закрыты минными заграждениями.

Плавание для кораблей и судов стало смертельно опасным. Обе воюющие стороны очищали свои коммуникации, а где было возможно — переводили плавание кораблей на другие, более безопасные фарватеры.

Германское командование стремилось к тому, чтобы советскому Балтийскому флоту, базирующемуся в Ленинграде и Кронштадте, закрыть выход в Балтийское море. Для этой цели противник тщательно заминировал финское побережье залива. Например, в районе острова Гогланд было выставлено около 6 тысяч мин, в районе острова Наргин (теперь — Нейссаар) — около 2 тысяч.

Фарватеры для выхода из Финского залива были не только заминированы, но и перекрыты противолодочными сетями.

Все, кто воевал на Балтике, считали, что воды Финского залива были как «суп с клецками».

И не случайно немецкий контр-адмирал Арнсвольд счел очень смелыми операциями прорывы русских подводных лодок через минные поля Финского залива.

Именно в Финском заливе «пропадали без вести» многие наши подводные лодки. После таких событий родным о погибших сообщали: «...Пропал без вести». Всего за период войны 70 процентов лодок подорвались на минах.

Командиры подводных лодок были знакомы с этой трагической статистикой, но никто из них не мог предвидеть достоверных подробностей гибели, а по опыту своему и других мореплавателей делали лишь правдивые предположения, которыми сами же и руководствовались в боевых походах.

Один из командиров лодок, ясно понимая подстерегающие опасности и, может быть, предчувствуя гибель, перед боевым походом написал личное завещание, которое вызвало улыбки у сослуживцев, но эта лодка погибла, и, значит, улыбки оказались неуместными.

На Балтике в числе действующих состояло тринадцать подводных лодок типа «С». Но из них до Победы уцелела лишь одна — С-13 под командованием капитана 3 ранга А.И. Маринеско.

К началу финской кампании Маринеско командовал подводной лодкой М-96. Он добился отличной боевой подготовки экипажа, например удачно снизил норматив срочного погружения с 35 секунд до 19,5 секунды. Его опыт переняли командиры других лодок, что не раз выручало их в тяжелых случаях при внезапных встречах с кораблями и авиацией противника и при торпедных атаках.

Успехи экипажа были высокими. За эти достижения командующий флотом выделил экипажу премию в размере 3900 рублей, а сумма эта в то время была огромной, и, кроме того, народный комиссар ВМФ наградил командира лодки Маринеско именными золотыми часами.

В начале Отечественной войны, в июне 1941 года, отлично подготовленная М-96 несла дозорную службу в устье Финского залива. Вечером 10 августа 1942 года из Кронштадта вышла группа кораблей. Впереди шли три тральщика, за ними подводная лодка Л-3 под командованием П.Д. Грищенко, затем М-96, и замыкали колонну два морских охотника.

С 12 по 14 августа в районе Хельсинки-Таллин Миаринеско приступил к разведывательному поиску. В первый день

при форсировании готландской противолодочной позиции лодка была обнаружена дозорными кораблями фашистов, которые начали ее преследовать. Создалась опасная ситуация и для выхода из нее Маринеско избрал рискованный план. Он сделал несколько дерзких маневров на чистом участке моря, а потом вдруг направил лодку на минное поле, заставив дозорные корабли этим своим «гибельным маневром» отстать от него, после чего он безопасно ушел на глубину.

В остальные дни по заданию штаба лодка прошла галс за галсом весь порученный маршрут моря.

На обратном переходе с прорывом противолодочного заграждения у берега Порккала-Удд, акустик доложил, что слышит частые взрывы. Что же это означало?

Маринеско поднял перископ и увидел транспорт водоизмещением около 7000 тонн и две шхуны, идущие в охране трех боевых катеров. Эти катера в порядке профилактики бросали глубинные бомбы, то бишь «пугали», и тем самым выдали движение своего конвоя.

Сложилась удобная ситуация для торпедной атаки. Маринеско определил элементы движения транспорта и необходимый боевой курс подводной лодки. Вышел в атаку и дал залп из правого торпедного аппарата. Прогрел взрыв, и через перископ командир увидел поднятую над морем корму транспорта с вращающимся гребным винтом.

Транспорт тонул.

Катера сначала сбились в кучу, а потом кинулись бомбить район. Они сбросили двенадцать глубинных бомб, от гидравлических ударов которых на лодке были повреждены части измерительных приборов, в некоторых отсеках погас свет, в районе четвертой цистерны главного балласта лопнул шов прочного корпуса и вышел из строя гидрокомпас.

Немедленную борьбу за живучесть организовал командир пятой боевой части А.В. Новиков.

Отход от места атаки командир лодки, по мнению фашистов, должен был бы произвести в направлении к Кронштадту, по этой логике они туда и направили противолодочные катера. Но Маринеско поступил наоборот, он повел лодку в направлении к Палдиски, то есть туда, где располагался

сам противник, и благодаря этой смелой тактике оторвался от бомбежек.

По уточненным данным, затопленным оказался транспорт «Хелена». Далее М-96 маневрировала в районе противника, при этом экипаж восстанавливал поврежденные приборы и устранял другие неполадки.

За четверо суток командир собрал сведения о движении судов противника, о системе дозоров в море, о фарватере, после чего взял курс на Кронштадт.

Обратный путь был трудным. Половину пути лодка прошла в подводном положении, ей пришлось чрезвычайно осторожно форсировать более 20 линий минных заграждений, лодка трижды касалась минрепов и каждый раз была на грани гибели. Однако командир и экипаж преодолели эти испытания.

В назначенной точке моря лодку встречали наши катера. Здесь и случилось недоразумение.

Когда лодка всплыла, она вдруг неожиданно попала под артиллерийский обстрел. Маринеско приказал «срочное погружение», и лодка провалилась в глубину. Однако нарушать плановую встречу нельзя, встретиться было надо. И еще не ясно, почему возникла стрельба. Чтобы обеспечить благополучие для лодки, Маринеско всплыл на поверхность между катерами, в расчете на то, что для своей же безопасности они не станут стрелять друг против друга. Резко всплыл, выскочил наверх и первым делом начал ругать катерников, применяя все возможные и невозможные морские варианты.

— Нас ругают по-русски?

Катерники были сильно этим огорошены. Значит, думали они, стрелять вроде бы нельзя.

Спасло то, что командир звена катеров старший лейтенант А.З. Парокин узнал Александра Ивановича Маринеско. Объяснились. Парокин сказал, что на рубке лодки — свастика. Осмотрели рубку и обнаружили, что облесшая краска высветила какой-то похожий рисунок.

Разобравшись в происшествии, катера провели лодку до базы. А на лодке матросы говорили:

— Хорошо, что на катерах хреновые артиллеристы, а если бы были отличники, то могли бы нас утопить. А эти никого даже не ранили. Но наградить их, конечно, не за что.

В этом походе Маринеско выполнил большие задачи по разведке, потопил транспорт противника и преодолел опасные минные заграждения.

Лодка возвратилась с победой. Командира Маринеско наградили орденом Ленина, которым он очень гордился и носил его на груди всю жизнь. За одержанную победу весь экипаж подводной лодки был награжден орденами и медалями.

В ноябре сорок второго года Маринеско выполнил специальное задание, когда потребовалось в тылу немцев на участке побережья Невского залива высадить, а затем взять обратно на базу нашу разведывательно-диверсионную группу.

К тем дням серьезно заболел А. В. Новиков, его положили для излечения в госпиталь. В связи с этим командир вышел в море без инженер-механика под личную ответственность.

В том же месяце ему было присвоено звание капитана 3 ранга.

Благодаря высоким деловым и командирским качествам, Маринеско повысили в должности, назначив его командиром С-13 — подводной лодки среднего водоизмещения.

В связи с прорывом блокады Ленинграда весной сорок четвертого возникла возможность вызвать в Ленинград эвакуированные семьи. Подводники были этому рады. В Горький за своей семьей Маринеско направил Геннадия Васильевича Зеленцова, как горьковчанина. Зеленцов съездил в село Борисово около Муром, где жила жена командира Нина Ильинична с десятилетней дочерью Лорой, и благополучно доставил их в Кронштадт, где они побывали на новой для них подводной лодке С-13.

Маринеско отлично понимал свою роль на корабле. Длительное военное время он использовал для надежной боевой подготовки краснофлотцев, старшин и подчиненных офицеров и настойчиво работал для обеспечения полной готовности артиллерии, торпедного вооружения и техники. В ходе войны это было главным делом.

С-13 имела пушки калибра 100 и 45 мм. Артиллерийское вооружение оказалось достаточно эффективным. Это

качество удалось использовать 9 октября сорок четвертого года при атаке вооруженного транспорта «Зигфрид» в районе Данцигской бухты. Маринеско удалось первым обнаружить этот транспорт и выйти на позицию для атаки. Вполне вероятно, что в сложной морской ситуации «Зигфрид» шел в состоянии повышенной боевой готовности. Это было логично для всех вооруженных транспортов. В таком состоянии служба наблюдения за морем на транспорте должна была исполняться без нарушений и, следовательно, считалась надежной.

Благодаря такому состоянию службы командир «Зигфрида» вовремя обнаружил подводную лодку и немедленно приготовился к маневрированию. Положение становилось катастрофическим. Наблюдатели на транспорте были теперь обязаны увидеть следы торпед.

Маринеско дал первый залп двумя торпедами носовых аппаратов.

Транспорту повезло. Наблюдатели увидели следы торпед, и командиру удалось отвернуть судно от ударов. Во второй раз наблюдателям противника снова посчастливилось. Они опять заметили следы торпед следующего залпа, и транспорт снова уклонился от ударов.

Удача была велика. Командир транспорта понимал, что подводная лодка израсходовала основной запас торпед. И логично было полагать, что командир «Зигфрида» радовался своему успеху. Но, как оказалось, радовался он преждевременно. Все равно события для него закончились трагически.

Не имея времени перезарядить торпедные аппараты, Маринеско решил уничтожить транспорт артиллерийским огнем. В подводном положении он вывел лодку для артиллерийского удара. Лодка всплыла. Артиллеристы молниеносно заняли боевые посты и вывели стволы орудий на транспорт, с транспорта отвечали из пушки и автоматов.

— Огонь! — скомандовал Маринеско.

Снарядами артиллеристы разбили подводную часть корпуса транспорта, имевшего водоизмещение 5000 тонн. Через разрушения корпуса транспорт быстро затоплялся морской водой и вскоре затонул.

Моряки С-13 были рады боевому успеху. Командир лодки получил орден Красного Знамени, остальные члены экипажа — ордена Отечественной войны, Красной Звезды и медали.

Поражения Германии в войне, безусловно, отразились на загруженности морских коммуникаций, в том числе и на Балтийском море. Коммуникации более плотно стали контролироваться советскими подводными лодками. Иначе и не могло быть.

Благодаря победам Советской Армии Финляндия была выведена из числа союзников Германии, и 19 сентября 1944 года с ее правительством состоялось подписание соглашения о перемирии. Оно позволило нашему командованию перебазировать часть подводных лодок в военно-морские базы Финляндии.

Там же базировалась и С-13. Финская база материально привязала к себе корабли. Экипажи установили культурные связи с иностранным городом. Хотя и редко, но все же организовывались увольнения «на берег» «для размагничивания», как говорил Маринеско.

В городе Турку у Маринеско состоялось знакомство с хозяйкой гостиницы. У нее он и капитан 3 ранга П. Лобанов встречали новогоднюю ночь 1945 года. Это была прекрасная и незабываемая новогодняя ночь. Душевный праздник подкрасила симпатичная и обворожительная хозяйка. Богатый стол, разнообразные блюда за ужином, вина — по вкусу, романсы и танцы. И еще — замечательная молодость в тридцать лет.

Они понимали, что празднуют новогоднюю ночь в жестокое время. Хозяйка гостиницы привлекала Александра добрым отношением. На его взгляд, она казалась умной и порядочной. В гостинице были чистота и уют, а эти обстоятельства вполне устраивали ее жителей и гостей. В ресторане звучала приятная музыка.

Хозяйка была патриотичной шведкой и в то же время симпатизировала русским морякам и одобряла их успехи на море.

Возвратился Маринеско на лодку с опозданием, несмотря на вызов.

Еще в 1942 году на Балтийский флот приезжал начальник главного политуправления флота генерал-полковник И.В. Рогов, которого за крутой характер называли «Иваном Грозным».

Еще тогда он сказал офицерам-командирам: «Не шпыняйте офицеров, создайте им лучше все условия для отдыха. А вернувшемуся из похода командиру дайте возможность встряхнуться, пусть погуляет в удовольствие, он это заслужил. Снимите лишнюю опеку с людей, которые смотрят в глаза смерти».

Эти весьма и весьма ценные слова начальники должны были помнить. И, наверное, помнили. Но лишнюю опеку с Александра Маринеско они не сняли. С ним беседовали, его распекали, ругали за «связи» с иностранцами и стремились подавить его волю. Особенно в этом преуспевали отдельные воспитатели-политработники. А ведь он потопил уже два транспорта противника и готовился к новым походам.

К январскому походу 1945 года из «эсок» оставалась в строю лишь С-13, и сделать замену Маринеско было нечем. И поэтому его решили потихоньку «сплавить» в боевой поход. По его личной просьбе предоставили ему искупить «вину» кровью. В ту пору командир дивизионных подводных лодок Александр Евстафьевич Орел, напутствуя, сказал:

— Иди, Саша, и без победы не возвращайся. Иначе — не простят.

В январе 1945 года начался знаменитый поход подводной лодки С-13. Маринеско шел в поход не для того, чтобы «вымалывать» прощение, а чтобы воевать с противником.

Вечером 13 января лодка вошла в заданный район вблизи Данцигской бухты. Площадь участка была огромной и занимала 150 миль по ширине и 40 — по длине. Поэтому естественно, что большая площадь затрудняла задачу поиска объектов — целей для атак.

В связи с этим Маринеско решил маневрировать ближе к банке Штольпе-Банк, откуда легче было бы контролировать все пути движения фашистских кораблей.

При всплытиях на поверхность лодку окутывала штормовая погода. Огромные и мрачные ночные волны накачивались на корпус. Черные в темени ночи, они нависали

над лодкой и падали на нее, намереваясь прихлопнуть и утопить ее. Но лодка выскальзывала из водного охвата и оказывалась либо между волнами, либо на гребне волны. Но каждая из них все равно успевала захлестнуть лица подводников, находящихся на мостике, обжечь их январским леденящим холодом, закатиться за шиворот, в глаза, уши.

Но море было пустынным. Поэтому и в этот раз приступили к зарядке аккумуляторов. Было 13 января, Александру Ивановичу стукнуло 32 года. Возраст небольшой, но к этой годовщине он уже успел совершить три боевых похода на «Малютке» и теперь — второй поход на С-13. Числились два потопленных транспорта, высадка разведывательно-диверсионной группы и охрана острова Эзель.

Но пришли и несчастья, волновавшие его душу. Осколком бомбы был смертельно ранен его отец, и скончался он перед выходом лодки в боевой поход. И семья начала разваливаться. Нашлись «благожелатели», которые жене Нине Ильиничне про мужа наплели сплетни, а муж и сам поверил сплетням про ее поведение в эвакуации.

Однако же боевая обстановка в море требовала забыть о личных несчастьях и напряженно думать только о способах решения боевой задачи.

Шторм не утихал, например 17 января он достиг 9 баллов, поэтому утром поспешили лечь на грунт на глубине пятидесяти метров.

При всплытии следующей ночью огромная волна чуть было не смыла за борт мичмана Торопова, но спас от гибели удержавший мичмана на палубе старший краснофлотец Юров. В эту же ночь из радиосообщения узнали, что наши войска 7 января освободили Варшаву.

В последующие дни транспортов или кораблей противника не видели. Лишь только 21 января утром Иван Шнапцев доложил командиру о том, что слышит отдаленные взрывы глубинных бомб.

«Что же это может значить?» — думал Маринеско.

Такая же картина бомбежек повторилась и 22 и 23 января.

Шторм продолжался. При всплытиях в ночное время лодку сильно качало и клало под 45 градусов на борт. Обслуживать механизмы было трудно. Антенна, леерные стойки с ограж-

дением и палуба покрывались сплошным льдом. Ходить по палубе было скользко и опасно.

Из оперативной сводки подводники узнали о выходе наших войск на побережье Данцигской бухты.

Но поиски целей противника как днем, на перископной глубине, так и ночью, в надводном положении, не давали никаких сведений о судах. Целую неделю на порученном участке моря стояла тишина. На позиции была только С-13. Подводники вели напряженное наблюдение за морем. Однообразие давило. Лишь 29 января ночью вахтенный офицер заметил вдали затемненные огни неизвестного судна. Видимость ночью и при шторме была очень плохая, наблюдать было трудно, тем не менее старпом заметил, что судно не одно, потому что вблизи от него суетились еще какие-то стремительные тени.

Маринеско предполагал атаковать, но лодку заметили корабли, которые сами бросились атаковать. Лодка ушла на срочное погружение, однако ее пробомбили, и она получила гидравлические удары, но командиру удалось увести лодку от кораблей противника.

Теперь Маринеско стало понятно, почему корабли противника профилактически бомбили море. Стало очевидно, что противник готовит здесь важнейшие морские переходы.

Эта догадка была подтверждена принятой шифровкой, в которой командирам подводных лодок в море разъяснялось, что в связи с начавшимся наступлением наших войск ожидается бегство фашистов из Кёнигсберга и Данцига. Командирам предписывалось атаковать прежде всего крупные боевые корабли и транспорты противника. На лодке и без того была высокая боевая готовность. Но теперь результаты собственных наблюдений и предупреждение штаба давали понять, что атаки могут случиться неожиданно и срочно.

Командиром БЧ-5 лодки был назначен еще молодой инженер-механик Яков Спиридонович Коваленко, который всего лишь в 1943 году на положении курсанта стажировался на С-33 Черноморского флота.

Предварительная стажировка на однотипной лодке подготовила Коваленко к службе на С-13. Для Коваленко этот поход в должности командира боевой части был первым, и

поэтому он всеми силами старался сделать все возможное, чтобы обеспечить исправность механизмов и живучесть лодки. Он знал свою ответственность и волновался, но работу вел по плану, без перебоев.

Дело в том, что краснофлотцы и старшины работали и жили только в своих отсеках, по боевому расписанию, как говорится, «тулять» по отсекам было не положено, да и нельзя. Поскольку информация, которой располагал замполит, была дорога каждому человеку в каждом отсеке лодки, замполит Борис Сергеевич Крылов постоянно перемещался по отсекам.

Боевые события назревали, поэтому Маринеско решил их ускорить и для этой цели 31 января войти в бухту Данцига.

В каюту командира постучался старшина команды радистов Михаил Колодников и доложил: «Товарищ командир, получена радиограмма». В каюту был вызван шифровальщик Федор Егоров, который доложил текст радиограммы: «Командирам подводных лодок в море. Быстрое передвижение частей Красной Армии, имеющее одним из операционных направлений — Данциг, заставит противника в ближайшие дни начать эвакуацию района Кёнигсберга. В связи с этим надо ждать резкого усиления движения противника в районе Данцигской бухты».

Успехи наших войск на побережье подняли настроение подводников.

Море все еще штормило. Январский ветер гнал к берегам холодные крутые волны. Тяжелые валы, сталкиваясь с узким корпусом лодки, легко переваливались через лодку и катились вдаль от нее, но следом валились на нее все новые и новые валы. Балтика бушевала. Налетали снежные заряды. Небо было хмурое. Видимость очень плохая и днем, и особенно ночью. Только изредка случались в небе потрясения, через которые выглядывала луна и мертвенным фосфорическим светом высвечивала бегущие без конца волны.

Корпус лодки обледенел и оттаивал только на глубине.

Температура воздуха зимой всегда намного ниже температуры воды. От столкновений с волнами массы ледящих брызг окатывали людей на мостике и жгли открытые лица. Но вахта не могла поддаваться ни ветру, ни шторму, ни холоду.

В этот час на мостике были командир, вахтенный офицер Ефременков, два наблюдателя — Анатолий Виноградов и Андрей Пихур, один из самых старших по возрасту среди

краснофлотцев и старшин, с помощью его 100-мм орудия были потоплены три транспорта противника, и за эти заслуги он награжден орденом Ленина.

Видавшая виды фуражка не спасала командира, голова замерзла.

— Старпом, — сказал он. — Постой за меня минутку, перехвачу горяченького чаю. Да и шапку надену.

Спустя короткое время Виноградов доложил: «Справа двадцать вижу вспышки».

— Штурман, на мостик! — вызвал Ефременков.

Ведь по военному времени, размышлял Ефременков, маяк должен быть погашен. Если же он заработал, то это означает одно: в гавань входит или выходит судно.

Виноградов:

— Огни! Прямо по носу!

— Командиру просьба наверх! — через люк доложил Ефременков.

Маринеско быстро оценил новую обстановку и выдал команды:

— Боевая тревога! Торпедная атака! Стоп подзарядка! — раздались сигналы ревунов.

Краснофлотцы, старшины и офицеры заняли свои места по боевому расписанию для торпедной атаки. Снова, как положено по расписанию, были проверены все механизмы.

Лодка выходила в атаку.

Цель была обнаружена 30 января в 21 час 10 минут на широте 55°2'2'' и долготе 18°11'5''. Маринеско решил сблизиться с целью и затем уже решить вопрос, как атаковать.

Море продолжало штормить, было баллов шесть-семь. О подводном сближении не могло быть и речи. Значит, надо было догонять и атаковать только в надводном положении.

Командир перевел лодку в позиционное положение, т.е. в полупогруженное состояние, при котором на поверхности воды остаются ходовой мостик и верхняя часть палубы. Лодка резко пошла на курс сближения с обнаруженными огнями противника.

Трудно вести лодку в позиционном положении при шторме. Верхний рубочный люк открыт, при этом лодку необходимо твердо держать на положенной глубине. Именно об

этом беспокоился боцман Николай Степанович Торопов, он не мог ослабить внимание и силы, если бы он это допустил, то лодка способна была нырнуть вниз, а когда ледяная вода хлынула бы в открытый люк, тогда была бы возможна гибель корабля.

Из-за плохой видимости определить тип цели было пока невозможно, но по шуму винтов акустик предположил, что идет крейсер. Экипаж понял, что цель наконец найдена и, значит, будет атака. А план атаки рождался и отрабатывался на ходу. Ночь была темная, видимость не улучшалась, но по мере сближения Маринеско увидел по курсу силуэт небольшого судна, а за ним огромную величину крупного корабля.

— Вызвать наверх Волкова! — Старшина 1 статьи Волков видел ночью так же, как и днем.

Волков доложил, что впереди идет миноносец, а за ним — лайнер.

Естественно, что с моря огромный лайнер, тысяч на двадцать тонн, должны были охранять боевые корабли. Значит, выйти в атаку с моря очень трудно — лодку легко будет обнаружить, и атака может быть сорвана. Но в принципе можно атаковать и со стороны берега. Надо думать — не ждут же они нападения со стороны берега. Размышления убедили Александра Ивановича в том, что противник со стороны берега чувствует себя спокойно. Но если лодку там обнаружат, тогда ему некуда ни отвернуть, ни погрузиться из-за малых глубин...

Итак, заманчиво, но и опасно!

Однако упускать такой лайнер нельзя. Может быть, теперь следует жертвовать собой, экипажем, лодкой. Неожиданно миноносец начал поворот на курсе. Пришлось срочно погрузиться на 20 метров, чтобы не попасть под таран.

Наверху прокатился грохот винтов и начал удаляться. Значит, одна опасность миновала и участок моря очистился. Поэтому командир поднял лодку в крейсерское положение и скомандовал: «Полный вперед!»

Развили скорость в 16 узлов, затем достигли 18 узлов. Но лодка не могла обогнать лайнер. Маринеско вызвал на мостик Коваленко и объяснил ситуацию. Потребовал от командира боевой части перевести дизели на форсированный режим работы.

В дизельном отсеке температура воздуха поднялась до 60 градусов. От перегрузочных давлений на цилиндрах «стреляли» предохранительные клапаны. Мне на другом корабле и в других условиях приходилось выводить дизеля на перегрузки и наблюдать «стрельбу» предохранительных клапанов, которые резко задымляют отсек газами. Так было и здесь. В отсеке стоял плотный чад, становилось трудно дышать. Мотористы беспрерывно на ощупь проверяли температуру охлаждающей воды и подшипников. От жары мотористы разделались до пояса. Старшины Плотников, Прудников и мичман Масенков пытались смягчить удары предохранительных клапанов, подсовывая под них пучки проволоки.

Аварии дизелей были вероятны. Если бы лодку обнаружили и она осталась без хода, то сложилась бы смертельная опасность, и это было конечно большим риском.

Маринеско послал Бориса Сергеевича Крылова по отсекам, чтобы объяснить людям обстановку. Из отсеков передали, что готовы на риск. Нагоняя лайнер, лодка шла тем же курсом, что и он. Затем командир круто повернул лодку, пересек пенную дорожку лайнера и вышел на его левый борт. Лайнер шел, не меняя курса и скорости и не производя противолодочных зигзагов. Значит, фашисты не предполагали, что рядом с ними под водой спешит их смерть. Скорость лодки была уже больше 19 узлов. Второй час продолжалась небывалая погоня. Командир приказал Ефременкову рассчитать число торпед в залпе. По расчету, их требовалось четыре. Приближался главный момент. Но вдруг с левого крыла мостика лайнера скоропалительной очередью заработал сигнальный прожектор. Его луч вытанцовывал точки и тире на рубке лодки.

— Что он пишет?

— А черт его знает, — не мог же Антипов перевести на русский азбуку немца.

— Отстучите ему что-нибудь! — приказал командир.

С умопомрачительной скоростью Антипов отстучал немцу короткое «соленое» словечко. И странное дело, запросы с лайнера прекратились. Возможно, ответ оказался близким к запрашиваемому вопросу или фашисты приняли наш корабль за корабль своей охраны.

Можно допустить и то, что открыто отвечать, по их мнению, на запрос мог только свой. Для нашей лодки главным было то, что фашисты поверили отчаянному обману.

Погоня продолжалась. Наконец лодка миновала форштевень лайнера. Он начал отставать.

Приближался момент атаки.

Командир скомандовал:

— Стоп дизели!

— Механик — погружаться под среднюю!

— Право на борт! — И лодка легла на боевой курс.

— Моторы — малый вперед!

Маринеско буквально врезался глазами в силуэт, надвигающийся из мрака ночи. Величина лайнера была желанной целью для поражения противника.

Лодка шла навстречу лайнеру. На ночной прицел командир поставил Ефременкова.

— Как только визирная линейка придет на цель, подавайте команду! — приказал командир.

После информации замполита Крылова весь экипаж знал, на какую важную атаку идет лодка, все были готовы к бою и нетерпеливо ждали пуска торпед.

— Внизу! Как носовые аппараты?

— Носовые на «товсь»! — доложил мичман Поспелов.

Лайнер все еще не приходил на нужный угол курса.

— Право 5 градусов! — И лодка пошла правее.

Наконец силуэт лайнера стал наползать на визирную линейку.

— Есть! — воскликнул старпом.

— Аппараты, пли! — Эта команда была отдана в 23 часа 8 минут.

Лодку трижды качнуло, каждый раз при выходе торпед. Лодка замерла. Три полоски от форштевня устремились к высокому борту лайнера. За белесыми полосками напряженно следили командир, старпом, штурман и сигнальщики Виноградов и Волков. Все ждали грохота и надеялись на поражение огромного объекта противника.

Величину подвига С-13 нельзя оценить, если рассматривать только лишь действия экипажа лодки.



Для полного понимания, очевидно, следует представить все результаты атаки, включая всех противников, которые были уничтожены в этом бою.

После начала нового генерального наступления советских армий на всем фронте в ставке Гитлера в январе состоялось специальное совещание, на котором было принято решение в кратчайший срок собрать в Данциге максимальное количество транспортов, принять на них наиболее ценные кадры и в охранении боевых кораблей вывезти их в западные порты Германии.

В число транспортов был включен также и океанский лайнер «Вильгельм Густлов», приступивший к приему пассажиров.

К концу первого дня все фешенебельные каюты были заняты крупными чиновниками, партийными бонзами, генералами, офицерами. А пассажиры все прибывали и прибывали. Поэтому двух- и четырехместные каюты стали заполнять по восемь и по десять человек. Но мест все равно не хватало. К пассажирскому помощнику лайнера Гейнцу Шену бесконечно обращались все новые и новые просители, чтобы их приняли в любые помещения. В связи с этим стали размещать бегущих фашистов в гимнастическом зале, в кинотеатре, в танцевальных залах, в зимнем саду. Погрузка не останавливалась, а продолжалась с давкой и спорами.

В приказе Гитлера об эвакуации кадров предписывалось экипажи подводных лодок, прошедшие полный курс подготовки, переправить в одну из западных военно-морских баз на Балтийском море, где их ожидали новые подводные лодки. Гитлер разрешил принять на «Вильгельма Густлова» гражданских лиц, которые не могут носить оружия и участвовать в боевых действиях.

На лайнере, как на плавучей базе подводного флота, проживало около двух с половиной тысяч подводников. Но на пятый день погрузки капитану лайнера Петерсену было приказано принять еще тысячу триста подводников.

Таким образом, все правила загрузки лайнера были нарушены, в результате чего были заняты коридоры, проходы и был даже осушен бассейн, куда тоже разместили пассажиров.

Командир конвоя, он же военный комендант лайнера, Вильгельм Цан объявил капитану Петерсену и его помощ-

никам, что с лайнером пойдут миноносец «Лева» и тральщик-торпедолов, а остальные корабли охраны будут в дальнейшем дозоре.

Петерсен потребовал, чтобы крейсер «Адмирал Хиппер» с миноносцами охраны присоединился к конвою в опасной точке моря в районе Штольпе-Банк.

Перед выходом лайнера из порта тральщики как раз проверили фарватер — не появились ли там мины. Вслед за ними вышли миноносцы и сторожевые корабли.

После всей этой основательной подготовки, приняв на борт обер-бургомистра Гдьни, лайнер вышел в море. Вслед за ним вышли крупные суда — теплоход «Ганза», потом турбоход «Геттинген» — и мелкие суда.

В общем, колонна транспортов и кораблей охраны растянулась на несколько миль.

Сумрачная тьма опустилась на море и маскировала лайнер, другие транспорты и корабли.

Стояла зимняя январская круговерть. Штормовой ветер свистел на палубах. Наблюдатели на открытых мостиках ежеминутно протирали свои бинокли от снега и, вероятно, ничего не могли видеть.

Шум и суета на лайнере умолкали. А в салонах и роскошных каютах «высокие» чиновники, «ляйтерь», бургомистры и прочие, приняв плотный ужин, уже располагались поспать.

Неожиданно капитан лайнера получил приказание — застопорить машины, отдать якорь.

Оказалось, что на «Ганзе» сломался двигатель. В связи с этим Петерсену было приказано принять дополнительно две тысячи человек. Но лайнер был уже перегружен в три раза, а принимать придется только на верхнюю палубу. Лайнер может перевернуться. Поразмыслив над этим, Петерсен решил не останавливаться, отказаться от мнимых преимуществ перехода под большой охраной в конвое и идти полным ходом, не теряя времени на противолодочный зигзаг, используя прикрывающие лайнер снежные заряды и ночную тьму.

Петерсен был уверен, что авиация и корабли противника угрожать не могут, а подводные лодки ввиду шторма и плохой видимости не смогут выйти в атаку. И курс лайнера был проложен ближе к берегу.

Командир крейсера «Адмирал Хиппер» Хенигст сообщил, что идет тем же курсом, что и лайнер.

— Вышел наконец-то, спешит, — похвалил Петерсен.

Ночь окутала море непроницаемой пеленой.

Лайнер шел по штормовому расписанию — все люки были задраены, ходовые огни замаскированы.

Петерсен все время осматривал горизонт, но кругом была одна темнота, лишь далеко позади примечались огни конвоя.

«Может быть, — задался он вопросом, — установить дополнительную вахту?»

Но вдруг огромный огненный столб поднялся у левого борта и громыхнул такой взрыв, что капитана оглушило. Стены воды обрушились на палубу. Лайнер вздрогнул. И тут же громыхнул еще один такой же силы взрыв, а за ним — третий.

Едва отзвучал взрыв, как вспыхнуло по всей палубе отключенное ранее освещение.

Лайнер медленно начал крениться на левый борт.

С мостика С-13 видно было, как на палубе лайнера заворошилась плотная масса пассажиров.

Лайнер резко сбавил ход.

Гейнц Шен сорвал с вешалки китель и кинулся на палубу. Новые взрывы бросали его в темноту офицерского коридора, но он снова рванулся по трапу, ведущему на шлюпочную палубу. Но там, охваченные диким страхом, люди боролись за каждую ступеньку трапа, ведущего к шлюпкам. Еще чуть раньше, несколько часов назад, солидные и вежливые, чиновники теперь били друг друга по головам и плечам, с животным воем и хрипом ползали по живым и мертвым телам. Успевших вырваться вперед обезумевшие от страха пассажиры стаскивали снова вниз.

Отовсюду доносились вой, брань, звуки ударов.

«Разве это люди? Обыкновенные животные в диком страхе», — думал Шен. А сам кулаком и рукояткой пистолета прокладывал себе путь к шлюпке, на которой был расписан на случай катастрофы. Но там он увидел, что в шлюпке ворочаются борющиеся тела. Тогда Шен понял, что ломиться в шлюпку нет никакого смысла и, скользнув по накрепившейся палубе к борту, бросился вниз в темные волны.

Там уже копошились сотни людей. Сотни рук хватались за любые обломки, сорванные с лайнера, за плотники и бесхозные спасательные пояса. Хватались и держались из последних сил, пока еще могли слушаться окоченевшие пальцы.

В штормовой воде, при зимних температурах, в ночной тьме, в черной воде моря боролись за собственную жизнь тысячи немцев. Борьба на зыбкой воде была предсмертная и стала самой жестокой.

Наступившее возмездие вызвало у фашистов ужас.

Издалека ударил голубоватый луч прожектора, затем второй, третий. Приближались отставшие корабли охранения.

Теперь ждать было нечего. Надо уходить.

— Всем вниз. Срочное погружение!

И подводная лодка провалилась в глубину.

Действия С-13 в погоне, подготовку торпедной атаки и саму атаку корабли противника «проворонили».

После катастрофического разрушения лайнера корабли охраны перешли в контратаку на подводную лодку. Торпедных взрывов было три. Значит, подводная лодка еще имеет заряженные торпедные аппараты и способна на новую торпедную атаку. Следовательно, уже по этой причине было необходимо, по меньшей мере, отогнать от конвоя лодку, но за смертельную атаку по лайнеру лодку нужно было уничтожить и экипаж наказать смертью.

Конечно же, для подводной лодки сложилась ситуация не «боевого соприкосновения» с противником, каким термином это документально называлось в годы войны, а ситуация жестокого боя. Успех этого боя для экипажа лодки зависел целиком от командира лодки Маринеско. Это было ясно и в бою, и после войны.

Ему, Маринеско, позднее задавали вопрос: сколько было контратакующих кораблей? А можно ли было их сосчитать, находясь буквально на дне моря? Ответ мог быть только приблизительный. Но определенно можно сказать, что было больше, чем в составе конвоя, из-за того, что к месту гибели лайнера подошли еще корабли береговой охраны.

Бой продолжался.

Иван Шнапцев не мог, не имел права отрываться от наушников. Он обнаруживал все новые и новые звуковые строчки винтов, а это означало, что к месту гибели лайнера торопятся миноносцы, сторожевые корабли и пароходы конвоя. Одни — для контратаки, другие — для спасения людей.

По шуму винтов Шнапцев докладывал курсы кораблей.

Слева 170 — миноносец! Слева 150 — миноносец. Справа 140 — сторожевик!.. И так далее, беспрерывно.

Боевые корабли стремились охватить лодку, и уйти от них, быстроходных и маневренных, было очень трудно.

Ведь лодка на глубине — одна и тихоходна.

Акустик Шнапцев был теперь главным. Он слушал море и движение многих кораблей, безошибочно определял их курсы и сразу же докладывал, откуда надвигаются корабли. А командир напряженно думал и моментально решал, куда оттолкнуться от атакующих кораблей и от взрывов глубиннок. Надо было что-то придумать в маневрах! И немедленно!

Грохнули первые глубинки. Еще далековато.

Но корабли уверенно сжимали кольцо.

Маринеско маневрировал на малом ходу. Маневрирование на малых глубинах было опасным. Ведь глубины к берегу, где пока еще находилась лодка, колебались возле отметки 40 метров, а длина лодки — 78 метров. Значит, если ходить глубже, можно зацепить морское дно, но на дне всякое может лежать, в том числе и донные мины — это тоже очень опасно. Если подняться поближе к поверхности, то можно подставить лодку под таран надводного корабля. По этим соображениям надо было держаться середины глубины. Этого добивались и командир, и главный боцман Торопов.

Там, где корабли бомбят, море взбаламучено илом и пузырями. Из-за этой мути акустические приборы работать точно не могли. Этой особенностью воспользовался Маринеско. Он направил лодку навстречу кораблям противника, чтобы скрыть там лодку, чтобы исказить получаемые приборами показания.

Ему удалось дезориентировать корабли противника и вырваться из кольца окружения на глубину.

Но подводная тихоходность и большое число кораблей позволили все-таки противнику снова обнаружить лодку и снова бомбить.

Еще при атаке из третьего торпедного аппарата не вышла четвертая торпеда. Мичман Осипов сразу же доложил командиру, и это обстоятельство волновало командира, поскольку если торпеда вышла из аппарата частично, то от взрывов глубиннок и даже от гидравлических ударов эта торпеда могла взорваться, могли сдетонировать и запасные торпеды, и тогда наступила бы быстрая смерть.

От этой аварии торпедистов бросило в жар. Стали разбираться в том, почему это случилось, и обнаружили, что не сработал автомат подачи сжатого воздуха в трубу аппарата, вследствие этого торпеда не сдвинулась с места и опасности, значит, не существовало.

Время шло, и бомбежки продолжались. Кто-то из сигнальщиков раскрыл четвертую коробку спичек и спичками насчитал уже около сотни глубиннок. А старшина Поспелов черкал палочки на кожухе воздухопровода.

На помощь лайнеру подошли крейсер и несколько миноносцев.

В связи с этим Маринеско направил лодку снова к месту затонувшего лайнера. Он считал, что на фоне огромной массы металла лайнера лодка затеряется и что там, где еще барахтаются в воде люди, фашисты бомбить не будут. Ведь для гибели было достаточно лишь одного мгновения, лишь одного прямого попадания бомбы или, может быть, даже одного близкого взрыва, который пробьет корпус лодки. И тогда — гибель.

В этом опаснейшем бою Маринеско владел ясновидением боевых действий кораблей противника. Возможно, что способность его ума к молниеносным правильным решениям явилась главным спасительным фактором. По-видимому, именно так раскрывается успех этого подводного боя.

Под водой Маринеско сделал все, что надо было, для победы. Разбить и затопить подводную лодку — это было главным для кораблей конвоя. Командир это понимал прекрасно и вел лодку под водой очень осторожно. Но электромоторы давали шум, за которым упорно следили шумопеленгаторщики противника.

Командир временами останавливал работу электромоторов и приказывал исключить полностью все шумы на лодке. Люди на боевых постах замирали. Лодка шла по инерции.

Возмущенные необыкновенной дерзостью нападения, командиры кораблей противника бешено атакывали лодку. Взрывы шли один за другим беспрерывно. Уточнив место лодки, корабли снова и снова «сыпали» бомбы.

Маринеско рывками уводил лодку в сторону и рвался в открытое море, но корабли опять охватывали лодку и не давали ей выхода на простор. Опасные бомбежки казались бесконечными. От гидравлических ударов треснули некоторые плафоны и взорвались лампы, погасло освещение, выскочили из гнезд предохранители. Электрики быстро устраняли эти повреждения. Надо было вырваться из этого участка моря, и командир буквально рыскал в зоне нападения, стремясь оторваться от бомбежек.

Бой шел слепой, подводники не видели кораблей противника, а с кораблей не было видно лодки. Но корабельные акустики снова и снова обнаруживали лодку, и корабли опять сыпали глубинные бомбы, и поэтому получалось, что лодка все время ходила по самому опасному краю пропасти и всего лишь одно неверное движение могло привести ее к гибели. Маринеско это понимал отлично и стремился к тому, чтобы каждое его решение было точным и чтобы оно обеспечивало безопасность. Именно сильное бомбовое нападение принудило командира возвращаться к центру торпедной атаки, туда, где лежал лайнер, значит, каждую секунду он думал и понимал, что идет борьба между жизнью и смертью С-13.

У командира возникло новое боевое мышление, более глубокое, чем на тактических учениях, ежеминутно нацеленное на немедленную разгадку каждого момента надводного нападения и на немедленное открытие (изобретение) своего срочного приема ухода от бомбежки и его осуществление под водой.

Тяжелейший бой продолжался более четырех часов. За это время на лодку было сброшено 240 глубинных бомб. Это были часы огромного физического труда, страшно нервной перегрузки, максимального напряжения ума и сил.

Экипажу повезло в том, что Маринеско оказался богатым на изобретения приемов подводного боя, повезло и в его отчаянной смелости в подводном бою и в целеустремленности на победу.

Паника на лайнере развивалась быстро. Капитан пытался успокоить пассажиров, он объявлял, что лайнер всего лишь сел на мель. Но какая тут могла быть мель, если борта разрушены взрывами мощных торпед, и обреченные пассажиры это видели и все понимали.

Темная ночь усиливала страх и панику.

Верхняя палуба быстро покрылась толпами обезумевших людей. Это были тысячи военных. Ведь шла война, поэтому и эвакуация производилась с оружием.

По штатному комплекту лайнер имел спасательные шлюпки. Но их число не могло обеспечить всех пассажиров, принятых с перегрузкой, и штатного персонала.

Обреченные или, точнее сказать, приговоренные к гибели люди пробивались к шлюпкам с применением оружия.

Прокладывая дорогу к шлюпкам, старшие офицеры стреляли в младших офицеров, а солдаты — в толпу. Толпы были неуправляемы. Паника толкала их к бортам. Организованный спуск шлюпок не получался. Люди с бортов падали в черную воду холодного моря. Дикая шум и крики раненых и покалеченных заглушали приказания. Шлюпки перегружались. Ночь, снежная пурга и январская леденящая черная вода приближали смерть. Прыгать с борта добровольно в такую холодную темень никто не решался.

Когда лайнер стал крениться, задние толпы выжимали передних за борт, фашисты валялись в море. С паникой ни капитан, ни кто-либо другой справиться не сумели.

Люди в воде долго плавать не могли. От шторма, холода и страха они погибали тысячами.

Удивительным фактом явилось то, что от взрыва торпед на лайнере замкнуло электропроводку и он озарился ярким светом. От повышения напряжения при замыкании вспыхнули лампы и на верхней палубе зажглась яркая иллюминация.

Гибель крупного освещенного лайнера в ночное время казалась фантастической. Лайнер тонул один час десять минут. Для погибавших этот час был часом последнего ужаса.

Корабли конвоя и подошедшие корабли береговой охраны сумели подобрать с воды лишь 988 человек. Большая группа фашистов, подготовленных к войне, была уничтожена.

Оставшийся в живых Гейнц Шен в книге «Гибель «Вильгельма Густлова», изданной им в ФРГ, подтвердил, что при этом погибло более 5 тысяч человек. «Если считать этот случай катастрофой, — считал Шен, — то это, несомненно, была самая большая катастрофа в истории мореплавания, по сравнению с которой даже гибель «Титаника», столкнувшегося в 1912 году с айсбергом, — ничто».

В 4 часа 31 января С-13 оторвалась от преследования, подзарядила аккумуляторные батареи и пополнила запасы воздуха высокого давления, затем прошла к северу от Штольпе-Банк и легла на грунт на глубине 80 метров, где запасными торпедами экипаж вновь зарядил торпедные аппараты.

Экипаж постепенно успокаивался после пережитых бомбежек.

Командование лодки считало, что успешное потопление крупной цели и успешную борьбу с кораблями противника следовало отметить. Тут же, прямо на грунте моря, было выдано вино, ветчина с горячей картошкой, какао и по плитке шоколада.

Командир и замполит, посетив каждый отсек лодки, от души поздравили членов экипажа с победой, выразили каждому глубокую благодарность за мужество и стойкость.

Вино помогло расслабиться. Обменялись мнениями и суждениями о том, кто и как работал в бою.

После ремонта Маринеско возобновил новый поиск кораблей и транспортов противника.

Потопление большого лайнера явилось крупным событием даже на фоне других побед перед недалеким концом войны.

В погоне и в атаке Маринеско еще не знал о величии будущего подвига. Он ничего не знал о загруженности лайнера, не знал о том, кто на лайнере, какие там пассажиры, сколько их.

Привлекала величина лайнера. Раньше в ходе войны таких целей не было, и это приковало внимание командира.

Удача раскрылась позже — после потопления лайнера, когда прояснилось, что С-13 уничтожила лайнер, не только загруженный, но и перегруженный фашистами вермахта и военно-морского флота.

Не любой командир мог выдержать такую мощную атаку надводных кораблей. Маринеско — выдержал. Значит, подвигом была не только атака лодки на лайнер, но и весь успешный бой под водой.

Позднее было установлено, что водоизмещение лайнера составляло 25 484 тонны.

Лайнер был океанским гигантом, «непотопляемым» девятипалубным чудо-кораблем, построенным по последнему слову техники. На нем имелось два театра, танцевальные площадки, бассейн, гимнастический зал, рестораны, кафе с зимним садом и искусственным климатом. Лайнер имел церковь. На нем были оборудованы личные апартаменты Гитлера.

Его длина равнялась 208 метрам, ширина — 23,5 метра, а запаса топлива хватило бы на переход до японской Иокотамы.

Один из помощников Гитлера — Вильгельм Густлов был убит пятью пулями, выпущенными в него в его же кабинете еврейским юношей Давидом Франкфуртером. Вдова Густлова была приглашена на приемку корабля к плаванию и разбила традиционную бутылку шампанского о борт корабля. На приемке участвовал Гитлер, он «крестил» корабль и на банкете поднял тост «За великую Германию».

В ту же пору Александр Маринеско стал командиром подводной лодки М-96.

Немцы сделали «Вильгельма Густлова» учебной базой для высшей школы подводников, в то же время Маринеско был назначен командиром С-13.

В январе 1945 года фашисты начали свое поспешное отступление и морем регулярно вывозили до 30 тысяч человек в сутки и награбленное богатство.

27 января капитан лайнера огласил приказ Гитлера: переправить в западные базы экипажи обученных специалистов-подводников.

Это были лучшие кадры фашистского подводного флота. Обученных подводников насчитывалось 3700 человек, а это равнялось экипажам новейших подводных лодок среднего водоизмещения. Такое число подводных лодок могло полностью блокировать Британские острова.

Кроме подводников на лайнер погрузились чиновники, генералы и высший офицерский состав. Погрузился женский батальон, около 400 человек, 22 гауляйтера польских земель и Восточной Пруссии.

На выходе из Гдыни было принято 6470 человек. Затем лайнер зашел в Данциг и там принял раненых и медицинский персонал. В связи с пополнениями на борту лайнера оказалось более семи тысяч беглецов.

«Вильгельм Густлов» шел в город Киль.

О гибели «Вильгельма Густлова» было доложено Гитлеру. Гитлер пришел в ярость и приказал расстрелять командира конвоя. Маринеско он объявил личным врагом и врагом Германии.

Оснований к ярости у Гитлера было достаточно еще и потому, что Германия укрепляла и развивала свой подводный флот.

Именно для целей нападения было подготовлено семьдесят экипажей для новых подводных лодок флота. Значит, Маринеско перечеркнул важнейший план укрепления подводного флота Германии.

В Германии был объявлен трехдневный траур. Немцы искали случай, чтобы уничтожить Маринеско.

Маринеско понимал эту опасность.

Участники блестящей победы С-13 были очень молоды.

Командиру Маринеско исполнилось 32 года, подчиненным было по двадцать лет, а старшим из них — чуть больше.

Во взаимоотношениях с экипажем, с друзьями и товарищами Маринеско был справедлив в любых условиях — в жизни и в бою. В этом убедились все. Члены экипажа никогда не имели к командиру никаких претензий.

Командир и экипаж одинаково понимали, что за великий подвиг экипаж лодки заслужил больших государственных наград, а Маринеско высшей награды — звания Героя Советского Союза. Тем более еще и потому, что этот успех оказался не последним.

Лодка С-13 уже почти месяц находилась в море. Приближался срок возвращения на базу. На войне — значит, на

фронте, если боевые действия идут на суше. В море это означает — на театре военных действий. Фронт имеет линию, вдоль которой для боевых действий сосредоточены войска. На театре военных действий линий нет. Военные действия могут проводиться на участках акватории моря, океана. Поэтому объект противника должен искать в данном случае командир подводной лодки, и, найдя объект, он самостоятельно и первым должен был атаковать.

Пути противника неизвестны, поскольку они всегда секретны, и поэтому искать следовало без перерывов.

6 февраля С-13 неожиданно близко разошлась с подводной лодкой противника, которая, правда без попаданий, но успела сделать пулеметную очередь. Срочным погружением С-13 ушла на глубину.

— А почему бы не атаковать эту лодку? — спросил Коваленко у командира.

Командир спокойно ответил: — Обстановка для нас невыгодная, торпеды надо беречь для более крупной цели, и, наконец, противник тоже наверняка уклонился, не будет же он ждать нашей атаки, а искать лодку в туманную ночь — дело сомнительное.

В следующие дни зимняя Балтика распогодилась, видимость заметно улучшилась, и поэтому Маринеско все чаще прикинул к перископу.

Мотористы ремонтировали турбонаддувочный агрегат. Под водой они несколько суток производили предупредительный ремонт дизелей, «измотавшихся» при перегрузках, а в надводном положении несли вахту, обслуживали работающие дизеля и остальные механизмы. И ни от кого не было ни слова об усталости.

Маринеско тоже осунулся и побледнел, в его волосах уже начали просвечиваться сединки.

Отыскать крупную цель ему помогла авиация. Бывший сослуживец по дивизиону «Малютки» П.А. Сидоренко в то время был прикомандирован к штабу ВВС Балтийского флота, как раз он 9 февраля и передал на С-13 координаты обнаруженного воздушной разведкой движущегося корабля.

Лодка ходила под перископом. Сначала командир часто поднимал перископ, а потом, что-то рассчитав, замер на стульчике около перископа, где стоял вахтенный офицер, и уснул.

Через некоторое время он открыл глаза. Было 21.00.

— Пора, механик, всплывать, — сказал командир.

Лодка пошла вверх.

Опять стоял густой ночной туман. Непрозрачная пелена колыхалась в десяти метрах.

На мостике стояли вахту Редкобородов, Зеленцов и выделенный им в помощь лейтенант медицинской службы Григорий Андреевич Степаненко. Теперь при такой плохой видимости главным лицом становился гидроакустик. Когда заработали дизеля, Шнапцев крикнул в переговорную трубку: «Пеленг-50! Шум винтов крупного корабля!»

— Товарищ командир, шум похож на тот, которого потопили!

Время было 22 часа 15 минут 9 февраля.

Командир поднялся на мостик. Шнапцев докладывал через каждые две-три минуты.

Корабль шел с постоянной скоростью и одним курсом. Командир пошел на сближение, но цель увидеть не смогли. Прошли полчаса, час, наступила полночь. Начались новые сутки 10 февраля. А цель была лишь слышна.

— Огни, левый борт-20.

— Цель, пеленг 280 градусов! — доложил Шнапцев.

Увидел огни и командир.

Началась погоня. Внезапно очистился горизонт, и приблизительно в двадцати кабельтовых командир заметил темные силуэты боевых кораблей.

— Боевая тревога! Торпедная атака! Носовые и кормовые аппараты к выстрелу приготовить!

Расстояние до цели было малое, поэтому, чтобы лодку не обнаружили, командир перевел ее в позиционное положение.

Главную цель охраняли шесть новейших эсминцев типа «Карл Гальстер». Значит, груз был ценный, а что это было — боевой корабль или транспорт? Штурман сказал, что две чуть наклонные трубы — это характерные надстройки для легкого крейсера типа «Эмден».

Лодка продолжала сближаться с конвоем, затем пересекла его курс за кормой и вышла по правому борту.

Скорость конвоя была приблизительно 15 узлов, а лодка в подводном положении такой скорости дать не могла. Ко-

мандир решил, что выходить в атаку нужно только в надводном положении и на самом полном ходу.

Лодка шла параллельным курсом, и уже через небольшое время можно было лечь на боевой курс. Но вдруг ближний эсминец круто повернул на подводную лодку.

— Неужели идет на таран? Надо немедленно уклониться.

— Право на борт! Старпом, пересчитай на стрельбу кормой, — приказал командир.

Это означало, что командир не отказывался от атаки, а только лишь менял тактику. Это было умное и смелое решение. Лодка скользнула в туман.

— Оба кормовые аппараты, товсь! Угол растворения два градуса! Интервал — 14 секунд! — распорядился Ефременков.

Командир решил атаковать цель на отходе.

Тем временем с мощным гулом мимо проскочил эсминец, не заметив низко сидящую в волнах лодку, и на полном ходу промчался в хвост конвоя.

Командир внимательно следил за движением лодки и, спустя несколько секунд, увидев на прицеле медленно напозакший силуэт корабля, коротко приказал:

— Аппараты, пли!

На часах было 2 часа 50 минут.

Легкие толчки известили, что обе торпеды вышли к цели.

— Полный вперед!

Лодка направилась вдаль от конвоя.

Расколов тьму ночи, громыкнул взрыв в районе мостика корабля, затем второй взрыв громыкнул возле второй дымовой трубы. Над кораблем взвилась огромная туча черного дыма, затем стена огня охватила весь корабль.

Корабль горел, а миноносцы, как манекены, продолжали идти прежним курсом. На какое-то время они растерялись. Потом они разом развернулись и бросились к горящему судну. Но тут раздалась еще три взрыва.

На уходящей полным ходом лодке подводники удивились: две торпеды, а взрывов пять? Вероятно, на судне взорвался боезапас.

Со всех сторон, включив прожекторы, к тонущему судну спешили корабли охраны. Застучали автоматические пушки, но их трассы шли в разных направлениях, значит, на миноносцах не понимали, откуда пришла смерть.

Миноносцы так и не обнаружили подводную лодку. В данном событии выход из боя получился легким и безопасным.

В темной части горизонта лодка ушла на глубину и легла на грунт. Вторую победу экипаж тоже, по русскому обычаю, отметил сразу после боя.

Позже оказалось, что затонувший корабль был военным крейсером «Генерал фон Штойбен».

По уточненным данным ЦВМА\*, его водоизмещение составляло 15 400 тонн, длина — 150 метров, ширина — 14,3 м, скорость — до 29 узлов, экипаж — 356 человек. В данном случае крейсеру пришлось принять на борт 3600 фашистов, перебрасывавшихся для усиления обороны Берлина.

Миноносцы охраны и корабли дозора сумели подобрать с воды лишь 300 человек.

За этот второй крупный подвиг экипаж и командир С-13 также заслужили высокие государственные награды.

Подшел срок завершения боевого похода, и подводная лодка С-13 покинула заданный квадрат моря.

На третьей сутки перехода, ближе к вечеру, у северной оконечности острова Гогланд лодка всплыла, и гидроакустик Иван Шнапцев сразу же доложил:

— Слева 145 градусов — шум винтов подводной лодки!

Маринеско объявил боевую тревогу, и лодка немедленно ушла на глубину 40 метров.

Значит, здесь засада.

Лодка выпустила по С-13 две торпеды безрезультатно.

— А теперь вперед, только вперед, — решил Маринеско, — всплыть на прежнюю глубину и гоняться, гоняться, гоняться.

«Тринадцатая» прибавила ход. Почувствовав, что назревает ответная атака, фашист отвернул лодку на обратный курс, затем снова изменил курс.

Больше четырех часов продолжался поединок ума и нервов. Одну за другой противник расстреливал свои девять торпед, но состязания не выдержал и сбежал.

---

\* Наградной лист на представление к званию Героя Советского Союза. ЦВМА, ф. 88, д. 416.

Этот бой был еще одним предупреждением.

В установленном месте лодку С-13 не встретили. Ждать на месте было опасно, поэтому Маринеско решил возвращаться на базу незнакомым фарватером самостоятельно.

Он провел лодку подо льдом в шхеры и вызвал лодмана, но получил радиограмму — следовать в город Турку.

Только после полуночи к лодке подошел базовый тральщик ВТЩ-217 с комдивом капитаном 1 ранга А.Н. Орлом.

— Я знал, я знал, что ты придешь с победой!

Встреча в Турку была торжественной и трогательной.

Погода была суровая, все было усыпано снегом, и улицы были пустынные, но причал заполнили краснофлотцы, старшины и офицеры. Встречали командиры подводных лодок Л-2 Роман Линденберг, Л-3 — Владимир Коновалов, Л-21 — Сергей Могилевский, «Лембит» — Алексей Матиясевиц, Щ-407 — Павел Бочаров, комдив подлодок «Щука» Георгий Алексеевич Гольдберг.

Они окружили героя и, подхватив на руки, вынесли на причал, начали качать. Затем состоялся банкет. Извинился за неудавшуюся встречу в море Орел, а неудача получилась из-за того, что посланный корабль пришел в не оговоренную точку.

В Турку подводники сами увидели шведские и финские газеты последних дней с сообщениями о победах на Балтике.

Шведская «Афтонбладет» за 20 февраля сообщила, что на борту «Вильгельма Густлова» находилось 9 тысяч человек, в том числе 22 высокопоставленных партийных чиновника из польских земель и Восточной Пруссии, генералы и старшие офицеры РСХА (ведомство Гимmlера), батальон вспомогательной службы порта из войск СС численностью 300 человек, а главное — 3700 унтер-офицеров, выпускников школы подводного плавания, и 100 командиров подводных лодок, окончивших специальный курс усовершенствования, в том числе для управления лодками с единым двигателем системы Вальтера.

Если бы Маринеско знал об этом! Если бы он предвидел резонанс этой победы!

Но он ничего не знал о существовании «Вильгельма Густлова». И когда ночью гнался за этим лайнером, он лишь думал, что переход лайнера считается для немцев очень важ-



ным, и чувствовал, что удар по нему, по лайнеру, отзовется на Германию.

В своей книге «Курсом к победе» Адмирал Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов вспоминал, что на Крымской конференции У. Черчилль допытывался у Сталина — когда советские войска захватят Данциг?

Дело в том, что в Данциге было тогда много недостроенных и уже готовых подводных лодок, о чем хорошо знал Черчилль, и он признавался в том, что в трудный период битвы за Атлантику больше всего его беспокоит угроза со стороны немецкого подводного флота.

Англичанам сильно повезло. Подводники, предназначенные для семидесяти подводных лодок, неожиданно для англичан одним разом были уничтожены капитаном 3 ранга Маринеско. И вместе с этим исчезла угроза блокады Англии. Таким образом, Маринеско сорвал выполнение стратегического плана Гитлера по развертыванию подводной войны.

За один поход, писал Н.Г. Кузнецов, С-13 уничтожила 8 тысяч гитлеровцев. Полноценная дивизия! Да еще какая дивизия! Отборные офицеры, первоклассные специалисты-подводники, эсэсовцы, фашистские бонзы...

История войны не знает, чтобы еще кто-то, кроме Маринеско, топил дивизию в море.

Подвиги С-13 были похожи на легенды и теперь, спустя более 50 лет, остаются легендами.

При возвращении С-13 комдив Орел представил лодку к гвардейскому званию, а Маринеско — к званию Героя Советского Союза. Но командование бригады это представление не поддержало.

Маринеско был награжден орденом Красного Знамени. Меньше, чем указывалось в представлениях, получили и члены экипажа. Подводная лодка была награждена орденом Красного Знамени.

По свидетельству комдива, свою награду Маринеско воспринял спокойно, но то, что обидели экипаж, как он считал, по его вине, переживал болезненно.

На счету Маринеско, учитывая еще две прежние победы в море, значилось четыре потопленных судна противника

общим водоизмещением более 52 000 тонн. Эти данные подтверждены по двусторонним источникам, нашим и трофейным. Они превышают успехи любого из подводных асов Советского Союза.

Это тоже был наивысший результат среди командиров-подводников, также заслуживший самой высокой награды. Маринеско по праву стал подводником №1. Моряки, знающие эти подвиги, считали, что награждения снижены, безусловно, несправедливо.

Последний боевой поход на лодке состоялся с участием контр-адмирала А.М. Стеценко.

В этом походе боевой счет лодка не увеличила.

По заключению командира дивизиона, в этом походе Маринеско обнаруживал цели семь раз, но атаковать их «не сумел».

Штурман С-13 Николай Яковлевич Редкобородов в конце концов рассказал, что возможности для атак были, но Стеценко лично этому препятствовал.

Об этом говорили и другие офицеры подводной лодки. Было известно, что Стеценко убеждал командира не тратить торпеды попусту, потому что транспорты (цели) скоро станут нашими ввиду близкой победы над Германией.

При возвращении из похода лодка встретила с подводной лодкой противника. Командир вражеской лодки был весьма агрессивен, и его маневры на глубине выводились на атаку. Лодка выстреливала торпеды, поэтому Маринеско должен был каждую атаку противника безошибочно понять и вовремя уйти от торпеды противника.

В этих маневрах Маринеско был абсолютно удачлив. Атаки противника были безуспешными, и свои торпеды противник потерял попусту. Подводную борьбу выиграл Маринеско.

Тяжелое происшествие случилось на обратном пути из похода.

При подходе к Либавскому порту на рассвете, когда лодка шла еще в крейсерском положении, ее атаковал самолет.

Взрывные волны наносили лодке страшной силы гидравлические удары, которые деформировали корпус лодки в районе упорного подшипника правого гребного вала. В резуль-

тате этого возникли вибрация и перегрев подшипника и участка самого вала. Поэтому экипаж дошел до места стоянки, в основном, на левом двигателе.

Нервозность от бомбардировки передалась всем, в том числе и начальнику подводных сил флота контр-адмиралу Стеценко.

Капитан 1 ранга в отставке Петр Денисович Грищенко — командир подводной лодки Л-3, рассказывал, как сразу после возвращения С-13 в базу к нему в каюту зашел раздраженный до предела Маринеско.

— Понимаешь, Петро, — сказал он, — Стеценко доложил, что он весь поход провоевал, а я провалялся в стельку пьяный. А было все наоборот.

По словам Грищенко, экипаж С-13 этим докладом Стеценко был крайне возмущен.

Свои трудности и проблемы Маринеско не перекладывал на чужие плечи. И, между прочим, о поведении Стеценко он тоже молчал.

Война закончилась. Боевая готовность №1 кораблей к бою стала ненужной и в определенные сроки была снята. Жизнь в стране становилась легче и веселей.

Но при этом матросы и офицеры не могли забыть об уничтожении людей, особенно те герои, которые уничтожили сотни и тысячи жизней противника. Маринеско, например, утопил дивизию противника. А может ли нормальный человек жить после этого спокойно, жить без больших или малых, но всегда тревожных мыслей? Если психику оценивать реально, то можно предположить, что под воздействием старых побед не один герой войны мог бы начать топить память в вине. Случались и обиды, которые, как известно, тоже заливают вином. В нетрезвом виде случались драки. Но все это не означает, что Маринеско был их инициатором. На грубость он отвечал грубостью, и это было закономерно. Нарушения были у многих офицеров, но наказания со временем снимали. Были нарушения и у Маринеско, и его наказывали, как и других.

Однако в связи с нарушениями дисциплины нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов назначил Маринеско на должность командира тральщика. Такой перевод для подводника №1 был не по

профилю и не был почетным, и это тоже не возвысило, а обидело победителя.

Затем нарком понизил Маринеско в звании до старшего лейтенанта.

С декабря 1945 года Маринеско стал терять зрение. Возможно, с учетом этого дефекта зрения и по его собственному желанию Маринеско уволили в запас. Получилось так, что пока шла война, его назначали и продвигали по службе. Но после войны вместо присвоения звания Героя Советского Союза Маринеско загнали в угол, а затем выгнали в запас.

Но даже и уволенный в запас, Маринеско остался моряком. Он работал помощником капитана сухогруза «Сева», на котором ходил в порты Бельгии, Голландии, Англии. Затем стал капитаном сухогруза «Ялта».

На лодке С-13 произошла смена поколений, многие демобилизовались, другие перешли на новые места службы.

Из «стариков», служивших вместе с Маринеско, на лодке осталось восемь человек, в том числе два офицера и шесть мичманов.

Обязанности командира пятой боевой части временно исполнял мичман Масенков Павел Гаврилович, награжденный за годы войны орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени. Старшим помощником командира оставался Лев Петрович Ефременков, награжденный за боевые заслуги тремя орденами Красного Знамени.

Они очень хорошо помогли моему товарищу, воевавшему в 1941 году на Ленинградском фронте в морской пехоте, Владимиру Васильевичу Евдокимову, помогли правильно войти в состав экипажа на должность командира пятой боевой части С-13.

Во время службы на этой лодке Евдокимов неоднократно убеждался в том, что «старики» не любили громко вспоминать о войне и заслугах лодки, но все мероприятия на корабле они поверяли опытом войны.

На боевой рубке была свежая цифра 6 (количество побед за годы войны), в кают-компании висел портрет А.И. Маринеско.

Память о боевых подвигах лодки осталась крепкой, а уважение к Маринеско — глубоким.

Сохранялись его места: стульчик, на котором он любил сидеть в боевой рубке, места на мостике и в кают-компани, тот же перископ, чьи рукоятки отполированы его руками. Все эти места были как бы заряжены его «биополем», и казалось, что приметы его «имени» останутся на лодке навечно.

Удивительно и то, что подводники лодку называли не С-13, а «Маринеско». Говорили – дежурит сегодня «Маринеско», сходи на «Маринеско», швартуемся к «Маринеско».

В праздничный день Военно-морского флота в последнее воскресенье июля на лодку пригласили Лору Александровну – дочь Александра Ивановича.

Экипаж построился на палубе в парадной форме. Отдельно стояли «старики» – сослуживцы ее отца, их золотистых орденов – не сосчитать. Когда она ступила на трап – прозвучала команда: «Смирно!». Строй застыл в «мертвой» тишине. И в тишине взволнованный тоненький голосок девушки подал ответную команду: «Вольно!» Дочь была похожа на отца и показалась Евдокимову его полным воплощением.

Экипаж стоял на палубе. Девушка подошла к «старикам» и всех их расцеловала. «Старики» были увешаны боевыми орденами, но в глазах, к удивлению, стояли слезы.

Глядя на взволнованные лица «стариков», Евдокимов думал: «На фронтах были сыны полков, а у нас Лора стала дочерью С-13».

Лора была на подводной лодке не впервые, но ее провели по всем отсекам, побывала она в каюте отца. Она знала эту подлодку как свой дом...

Строй был распушен. До обеда Лору катали на шлюпке. Кок готовил праздничный обед и что-нибудь самое вкусное для Лоры.

В кают-компани ее усадили на место отца, под его портретом. Были приготовлены любимые отцом макароны с говядьей тушенкой (по-флотски). Были налиты боевые «сто грамм», а Лоре – красного вина.

Только вечером офицеры и «старики» проводили Лору на берег.

При сходе с корабля снова прозвучала команда: «Смирно!» и снова откликнулось ее взволнованное тоненькое: «Вольно!»

Время творило неблагоприятное дело, подводная лодка старела. Серьезных ремонтов не проводилось.

В 1952 году состоялся доклад инженер-механика Евдокимова на самом высоком флагманском совещании о техническом состоянии С-13. Это был очень ответственный и аргументированный доклад, поскольку он связывался с перспективой дальнейшей эксплуатации лодки, на которой постоянно давали о себе знать повреждения, полученные в последнем боевом походе. Кроме того, у лодки сильно изнашивался корпус, отработали свои нормативные сроки и механизмы.

Новой войны не ожидалось. Вследствие этого и возник вопрос – что делать? Можно было поставить лодку на сложный ремонт в Таллине, где из нее завод мог сделать почти новую.

Но итоги войны подсказывали, что теперь настало другое время и для боевых действий надо проектировать и строить новые лодки улучшенных типов.

С другой стороны, за время войны С-13 совершила подвиги и поэтому могла быть увековечена для памяти новым поколением. Возникали предложения поднять лодку на постамент в Либаве, или в Кронштадте, или в Питере.

Но потом, как вспоминал Евдокимов, началась новая «возня» вокруг имени Маринеско. Наконец было принято окончательное решение – отправить лодку на завод в Таллин. Холодной осенью того же года состоялись проводы С-13 в последний путь.

На стенке причала стояли моряки. Это были те, кто знал А.И. Маринеско и служил на С-13, но в штате лодки их уже не было. До них дошел слух о том, что подводная лодка, на которой они служили и на которой воевали, будет списана на слом. Поэтому они и пришли попрощаться с нею, а вместе с нею – и с легендарным командиром.

Маринеско уже не было на флоте. Прощание прошло тяжким и горьким.

Многие из моряков не сдерживали слез, так как уходила в небытие часть их жизни.

Прозвучал прощальный гудок сирены... Буксиры повели обреченную лодку в море. А моряки молча стояли на причале, глядя на С-13 до тех пор, пока она не скрылась за молотом.

Есть сведения, что после увольнения с флота Л. Ефременков работал в Риге мастером цеха завода, Н. Редкобородов — в НИИ в Ленинграде, Я. Коваленко — заместителем начальника Высшего военно-морского инженерного училища им. Дзержинского.

Большинство членов экипажа жили и работали в Ленинграде и в Кронштадте. К этой группе относились: П. Масенков, В. Поспелов, В. Прудников, В. Курочкин, М. Марусев, П. Данилов, В. Пархоменко, Н. Гончаров. В Москве работали только трое: И. Шнапцев, И. Павлятенко и А. Виноградов. В. Болихин работал в депо Ховрина. В Киеве работали А. Пихур и Б. Рошевский. В Туле жили и работали А. Юров и М. Колодников. И в Волжском пароходстве работал Ю. Иванов.

Шли годы. Как всегда, беда не ходит одна. Маринеско тяжело заболел. У него случился рак горла и желудка. Болезнь мучила беспредельно, он все больше и больше слабел. Друзья, как могли, помогали ему деньгами. Александра Ивановича лично знал адмирал Иван Степанович Исаков, исполнявший в годы войны должность первого заместителя наркома Военно-морского флота. Адмирал также помогал деньгами, пересылая ему свои гонорары.

Исаков был и народным депутатом Верховного Совета СССР, и, надо сказать, он мог бы добиться положительного решения по службе Маринеско. Но этого не сделал. Почему? При его жизни можно было бы узнать его мнение. Но адмирал ушел из жизни давно, в 1967 году, и теперь его действия остались загадкой.

Яков Спиридонович Коваленко, человек порядочный, оказался и надежным защитником. Он отлично понял чужие ошибки и твердо решил помочь все их исправить, хотя бы и после смерти.

Я видел его в Центральном военно-морском архиве в городе Гатчине при доскональном изучении старой переписки, относящейся к С-13 и Маринеско.

Борьба за честь Маринеско все еще продолжалась. Ее вели Я.С. Коваленко, Н.Я. Редкобородов и их сторонники.

А судьба командира становилась трагичнее и беспощаднее. Маленькой пенсии не хватало даже на лекарства. Не было домашней мебели. Нищенская жизнь в постельном ре-

жине сокращалась. Перспективы на выздоровление не существовало. Прожил он около 50 лет.

С верным своим другом инженер-механиком дивизиона подводных лодок Михаилом Филипповичем Ванштейном он выпил в последний раз (врачи это уже разрешили). Теперь, когда смерть была рядом, как бывало в самые трудные минуты в войну, у него вдруг разыграл бойцовский дух. Говорить он уже не мог, поэтому взял лист бумаги и написал: «Миша, у тебя испуганные глаза. Брось. Вот теперь я верю в жизнь. Мне поставят искусственный пищевод».

Редкого мужества был этот командир.

25 ноября 1963 года Александра Ивановича не стало.

Все взыскания с Маринеско давно, еще при его жизни, были сняты. Так делается по уставу. Более того, министр обороны маршал Р. Малиновский своим приказом, изданным в 1960 году, отменил и аннулировал все прежние наказания и восстановил Александра Ивановича в звании, т.е. полностью его реабилитировал. И значит, дальше не было никакого смысла снова обвинять Маринеско в нарушениях устава.

Но несмотря на это, у отдельных начальников главной целью была защита своего мундира.

А у входа в гавань Килия немцы поставили памятник «Вильгельму Густлову». И немцы до сих пор отлично помнят атаку русского подводника Маринеско.

Иностранные исследователи — английские, западногерманские и шведские — изучали атаки С-13 1945 года. Причем англичане атаку на «Вильгельма Густлова» называли «атакой века».

Журнал «Шведский флот» еще в пятидесятых годах открыл очень любопытную дискуссию по этой подводной лодке. И самое удивительное в том, что в 1971 году шведские читатели задались вопросом: почему Маринеско не Герой Советского Союза? Почему не герой командир, который в том же походе потопил и вооруженный теплоход «Генерал фон Штойбен», на борту которого было более 3000 гитлеровцев; командир, который по тоннажу потопил почти ше-

стую часть того, что сделано всеми остальными подводниками Балтики?

На шведскую дискуссию откликнулись командиры финских кораблей, которые вспомнили, что Маринеско, будучи командиром «Малютки», сильно тревожил их еще в начале войны.

Западногерманская «Маринерундшау» в семидесятых годах тоже задавалась вопросом: почему Маринеско не Герой Советского Союза? Эта газета предполагала, что советское командование не поверило в фантастические победные результаты Маринеско.

Это предположение очень любопытно. Однако же наше командование проверило все и поверило фактам. И тем не менее отказало в высоком звании, главной причиной которого являлось то, что Маринеско подгулял в новогоднюю ночь.

Эта же причина послужила основой для последовательного замалчивания и искажения подвигов славного соотечественника. Разрушители флота предавали анафеме историю героизма.

А вот добрый пример со стороны иностранца.

В Ленинград приезжал Гейнц Шен, помощник капитана лайнера, побывавший после атаки за бортом, впоследствии ставший германским военным историком. Он издал книги об атаке С-13 и гибели «Вильгельма Густлова».

Яков Спиридонович Коваленко согласился с ним встретиться. Отношение Г. Шена к нам постепенно изменилось. Были у него сначала злоба, потом обида, потом военное осмысление событий.

Гейнц Шен вместе с Коваленко пришел на Богословское кладбище к могиле Маринеско и, согласно кодексу морской чести, отдал дань таланту и мужеству командира С-13.

Вспомнили они об атаке С-13, о катастрофической ночи, о сегодняшних событиях и делах, вспомнили о детях, о внуках и пожали друг другу руки.

Чем больше сопоставляешь факты, тем страшнее кажется прошедшая борьба за честь Маринеско и странной кажется его судьба и судьба экипажа подводной лодки, да и самой подводной лодки.

В борьбе участвовали многие офицеры, исследовавшие соотношение фактов, выступавшие на собраниях, заседаниях, в газетах.

Редакции отдельных газет проводили свои исследования и печатали материалы и свои предложения. Глубокие расследования провела редакция газеты «Известия». Было множество бумаг и газет. А вопрос о присвоении звания Героя не решался.

Какая-то часть военно-морского ведомства стояла как стена против признания крупнейших военных заслуг А.И. Маринеско, сквозь которую трудно пришлось пробиваться даже писателям. Тем не менее в защиту заслуг Маринеско выступили писатели Александр Крон, Виктор Геманов.

Все те же упорные лица, стоявшие против признания подвигов Маринеско, точно и обстоятельно описаны в их книгах, а также в журналах и газетах. Поэтому здесь публикация их фамилий неуместна и вредна. Эти люди не заслужили места в нашей памяти.

Память о Маринеско сохранится на все времена.

Мемориальная доска ему установлена в Одесском мореходном училище, улица в Ленинграде, на которой он жил, названа его именем, на доме установлена мемориальная доска.

В Кронштадте ему установлен памятник, расположенный на пирсе, где швартуются подводные лодки.

Памятник установлен и на заводе «Мезон», где после войны работал Маринеско.

В преддверии 45-летия Великой победы Военный совет дважды Краснознаменного Балтийского флота принял решение, ходатайствующее перед Верховным Советом СССР о присвоении А.И. Маринеско заслуженного им звания Героя Советского Союза. Такое же решение принял и Военный совет Военно-морского флота СССР.

И наконец указом Президента СССР М.С. Горбачева 5 мая 1990 года капитану 3 ранга Александру Ивановичу Маринеско было присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).

Через 45 лет после подвигов!

Символическое награждение состоялось в Белом зале Марининского дворца в Ленинграде. Его провел председатель

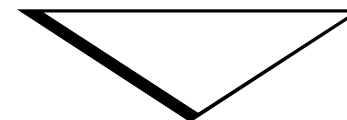
Ленсовета Анатолий Собчак. Он вручил дочерям Александра Ивановича Маринеско Леоноре и Татьяне орден Ленина и Золотую Звезду Героя.

Дочери передали их на вечное хранение в Центральный военно-морской музей.

...На Богословском кладбище Санкт-Петербурга средняя дорожка ведет на аллею, в конце которой находится гранитный обелиск с надписью: «Командиру подводной лодки С-13 Героя Советского Союза Александру Ивановичу Маринеско».

## БОГИ ГРОМА

### ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ПОВЕСТВОВАНИЕ



#### Глава 1

#### Взрывающие лепестки расцветающей вишни

В этот августовский день 1944 года сама взлетно-посадочная полоса, казалось, дрожала в волнах жара, поднимавшихся с аэродрома на равнине Аоногахары в центре плато Харима. Вода в пруду рядом с аэродромом была темной, тихой и гладкой, как зеркало. Однако река Како, протекавшая с восточной стороны равнины, напротив, так и сверкала на палящем солнце, неся свои воды через плато к Внутреннему морю. Ослепительно синее небо лишь тут и там было подернуто легкими кучевыми облаками, плывшими в ту же сторону, и только что потревожено самолетами, которые вернулись, словно на полуденную сиесту.

В Аоногахаре проходило подготовку Химедзийское подразделение авиации военно-морских сил. Полеты заканчивались рано, когда солнце стояло еще высоко в небе, но домой летчики и их инструкторы возвращались рано не из-за жары, а из-за нехватки топлива. И не одни они, поскольку его нехватка уже давно строго ограничивала программы подготовки военных летчиков. На летном поле смолк рев бомбардировщиков-штурмовиков «Тип-97» и «Рензан», базирующихся на авианосцы и прозванных американцами «кейт» и «джилл», и запаркованные самолеты казались одинокими и беззащитными.

— Ну, еще один день с плеч, — вздохнул Мотодзи Ичикава, старший унтер-офицер летного состава, снимая свой тяжелый летный комбинезон.

Один из лучших инструкторов, Ичикава хорошо отдавал себе отчет в необходимости срочной подготовки нового по-

колениа летных экипажей. Тем не менее он был недоволен своим теперешним назначением. Он знал, что в боевом мастерстве многим до него далеко, даже офицерам подразделения, но это нисколько не уменьшало его чувства неудовлетворенности от того, что его лишили возможности непосредственно участвовать в военных действиях. Ему недоставало возбуждения от той великой битвы, которую вела Япония. Страха он никогда не испытывал, даже при ближайших встречах со смертью в воздушных боях над Коралловым морем.

В той великой битве в мае 1942 года с обеих сторон участвовали исключительно военно-воздушные силы. Она не только стала апогеем в карьере старшего унтер-офицера летного состава Ичикавы, но и отмечала высшую степень великого проникновения японцев в Тихий океан. За два последних года боевая обстановка изменилась в худшую для Японии сторону. Весь 1943 год и первую половину 44-го американские войска брали остров за островом и приближались к японским берегам. Восемнадцатого июля пришла печальная весть, что при вторжении американцев на остров Сайпан погибли все находившиеся на нем люди — как военнослужащие, так и мирные жители. Через несколько дней правительство Тодзо потерпело поражение, и на смену ему пришло коалиционное правительство во главе с Куниаки Койсо, который стал не только премьером, но и военным министром, а министром военно-морского флота стал Мицумаса Йонаи. Пятого августа новый кабинет, в попытке исправить быстро ухудшающееся положение на фронте, созвал верховный совет военного командования. Американские бомбардировщики Б-29, известные как «летающие крепости», волна за волной надвигались из глубин Китая и сбрасывали град бомб на западные и южные районы острова Кюсю, то есть уже на саму Японию.

Ичикава принялся облачаться в гражданскую одежду, намереваясь смотаться в близлежащий городок Ходзо пропустить две-три рюмочки, а то и немного развлечься. Вдруг тишину казармы прорезал голос дежурного офицера в динамиках громкоговорящей связи:

— Всем пилотам оставаться в казармах! Повторяю, всем пилотам оставаться в казармах.

На штурмовиках пилоты, штурманы и радисты (служившие также стрелками) обычно летали экипажами. Пилот-

инструктор Ичикава посчитал довольно странным, что оставаться на базе попросили только пилотов. Он подождал окончания объявления.

— Всем пилотам выстроиться перед штабом! Всем пилотам выстроиться перед штабом! — добавил дежурный офицер.

Все еще в пропотевшем летном кителе Ичикава вышел из казармы и быстро направился по узкой грунтовой дорожке к штабному корпусу, стоявшему на вершине поросшего соснами холма. Там он присоединился к другим пилотам-инструкторам, офицерам и унтер-офицерам, а также помощникам инструкторов, которые строились, озабоченно бормоча, зачем это их вызывали. Лучи солнца уже начинали слегка косить, но именно в этот час дня из-за жуткой летней духоты Внутреннего моря было трудно дышать.

Как только они построились, из здания штаба вышел командир авиакрыла, поднялся на командирское возвышение перед своими подчиненными и повернулся к ним с неестественно застывшим выражением лица.

Безо всякой преамбулы он резко выкрикнул:

— Все, у кого одинокие родители и кто единственный ребенок в семье, поднимите руки!

Вверх неуверенно взлетело несколько рук.

— Выйдите из строя и вернитесь на свои места в казармах! — пролаял командир авиакрыла.

Озадаченные, эти люди вышли из строя и направились по грунтовой дорожке обратно к казармам.

— Старшие сыновья родителей, тоже выйдите из строя и вернитесь в казармы! — прокричал командир.

Из группы вышли еще трое.

Командир авиакрыла посмотрел на оставшихся.

— Станьте в кружок передо мной! — приказал он.

После того как оставшиеся перестроились, командир авиакрыла заговорил серьезным тоном:

— Вести с фронта очень плохие. Враг ведет наступление на Марианских островах. Наши солдаты делают все, что могут, но враг значительно превосходит нас числом. Если теперешняя тенденция сохранится, враг вскоре окажется на Филиппинах, на Тайване и на Окинаве. Угроза вражеского вторжения нависнет даже над нашими родными островами. Поэтому мы должны предпринять такую наступательную

операцию, которая нанесет врагу неимоверный урон. Мы должны сделать это, чтобы выиграть время и предотвратить нападение на саму Японию!

Командир авиакрыла немного помолчал, набрался мужества и продолжал:

— Мы не сможем продолжать войну, не приняв самых кардинальных мер. Мы должны сделать нечто уникальное, такое, чего еще не было в анналах военной истории. В противном случае нас разгромят и уничтожат как нацию. Для достижения этой цели разработано одно новое, весьма специфическое оружие, несущее верную смерть врагу. В данный момент я еще не волен сообщать вам подробности, однако уже установлено, что, если вы нанесете удар этим новым оружием по самому большому вражескому авианосцу, тот наверняка пойдет ко дну!

Командир снова замолчал. На его лице было какое-то напряженное выражение, которого его подчиненные никогда прежде не видели.

Он заговорил снова — неторопливо, будто с осторожностью подбирая слова:

— Оружие, разработанное для успешного проведения подобной специальной атаки, очень опасно для пилота. Жизнь из полета пилот вернуться никак не может.

Ичикава все время внимательно слушал командира авиакрыла, а сейчас вдруг почувствовал, как кровь отхлынула от лица. В ногах появилась слабость. Он не раз встречался в бою лицом к лицу со смертью и узнавал ее специфический запах. Знакомое чувство смерти бурно нахлынуло на него, только на этот раз оно было каким-то холодным и липким.

Командир заговорил снова:

— Каждый из вас в отдельности свободен решать, готовы ли вы принять участие в этом суровом испытании, но я взываю к лучшему, что есть в вас как летчиках авиации военно-морских сил.

Стоявшие кружком люди были ошарашены. В огне битвы любой из них не колеблясь отдал бы свою жизнь за родину. Тут, однако, было совсем другое: их просили добровольно вызваться умереть. Летчики смотрели друг на друга... и молчали.

— Обстоятельства у вас у всех разные, поэтому, прежде чем принять решение, пожалуйста, хорошенько подумайте, —

сказал командир. И тут же грозно добавил: — Однако же вам запрещается обсуждать собственное положение или свой выбор с сослуживцами или вступать в контакт с родственниками. Решать должны вы сами!

И снова командир немного помолчал, чтобы смысл его слов дошел до подчиненных.

— У всех у вас есть служебное удостоверение, — сказал он. — После того как примете решение, поставьте на своем удостоверении «да» или «нет». Все офицеры должны принести удостоверения в мою комнату и положить их в ящик, который будет подготовлен для этой цели. Все унтер-офицеры отнесут свои удостоверения на квартиры своих командиров, где будут установлены такие же ящики.

Командир авиакрыла помолчал, затем страстно сказал:

— Это не приказ, и все же я взываю к вашим лучшим чувствам летчиков военно-морской авиации.

Он быстро сошел с подмостков и направился к зданию штаба.

Пилоты, так и стоявшие плотным кругом, по-прежнему молчали, каждый был занят собственными мыслями. Затем, так же молча и как-то очень уж осторожно, кружок стал распадаться, и все, только по-одному, вернулись в казарму.

Ичикава хорошо сознавал, что экипажи боевых самолетов морской авиации в принципе могут все погибнуть, и уже давно смирился с мыслью, что умрет, выполняя свой долг. В то же время он сознавал, что между тем, когда встречаешься со смертью лицом к лицу в бою, и тем, когда тебя заставляют крепко ее обнять, существует большая разница.

«Ни дать ни взять самоубийство, — сказал он себе и тут же подумал: — Да нет, не самоубийство, ведь при самоубийстве есть определенная мера свободного волеизъявления относительно того, где и когда его совершить! В данном же случае тебя просто посылают с заданием умереть!»

Ичикава был совершенно искренен в своем стремлении вернуться обратно в боевое подразделение и присоединиться к товарищам, сражающимся на фронте, однако жажды смерти он вовсе не испытывал. Он хотел жить. Его первым желанием было написать «нет» на удостоверении, но он знал, что этого он сделать никак не может. Он знал, что его поступок сочтут недостойным военного, а самого его осудят как труса. К тому же из-за строгой муштры и дисциплины в



императорском ВМС самостоятельные решения он принимать попросту не привык.

Как только Ичикава вошел в казарму, его осадили несколько молодых помощников инструкторов, оказавшихся среди тех, кого попросили добровольно пойти в это особо ударное подразделение.

— Господин, — страстно сказал один из них, — если мы просто напишем «да» на своих удостоверениях, мы можем не оказаться в числе первых, кого пошлют на эти задания! Чтобы выбрали именно нас, мы хотим написать эти «да» собственной кровью! Как вы думаете, это поможет?

Ичикава понимал и ценил ревностное стремление молодых людей умереть за Японию, произведя взрыв, который вызовет ужасные разрушения и панику во вражеском стане, однако же он просто не мог не ощутить беспокойства.

— Да, — спокойно ответил он, — это, безусловно, продемонстрирует вашу искренность.

Сам он оказался не в состоянии разжечь в себе тот высоко эмоциональный дух, который завладел умами этих молодых людей.

Позже, оставшись один, Ичикава написал небольшими буквами «да» на своем удостоверении и положил его в ящик, который принесли из штаба.

В тот же день и в тот же час везде, от самого северного японского острова Хоккайдо до оккупированного Тайваня на кге, всем летным инструкторам и пилотам одномоторных самолетов, включая истребители, разведывательные самолеты, базирующиеся на авианосцы штурмовики и пикирующие бомбардировщики, было предложено сделать тот же самый выбор — пожертвовать ради Японии жизнью.

Большинство пилотов были очень молоды — многим еще не было и двадцати. Но они были лучшими в ВМС, поскольку пилоты-ветераны в основной массе своей уже погибли в боях с врагом. Следовательно, эти молодые пилоты представляли огромную ценность для ВМС и для страны, и Ичикава понимал, что это решение попросить их пожертвовать своей молодой жизнью далось нелегко.

Ичикава лишь не мог знать, что испытывает всего-навсего эффект волны от событий, которые начались далеко от того места, где находился он, и что прошло какое-то время, прежде чем она докатилась до него. Двумя неделями раньше

она зацепила и бросила в холод капитан-лейтенанта технической службы Таданао Мики из конструкторского бюро секции аэропортов научно-исследовательской лаборатории ВМС по авионавтике на полуострове Миура.

Большинство первоначальных военно-морских объектов располагалось по берегам этого полуострова, который образует западное побережье Токийского залива, а их центром была огромная база ВМС в Йокосуке. Среди этих объектов была и научно-исследовательская лаборатория ВМС по авионавтике (НИЛА), состоявшая из основной лаборатории в Опаме и отделения лаборатории в Канадзава-Хаккей.

В общей сложности в научно-исследовательской лаборатории по авионавтике были заняты около 2000 научных работников и 32 000 рабочих и сотрудников; в то время она являлась одним из самых передовых в мире центров развития авиационной технологии.

Задачей лаборатории было проводить осмотр и испытания пробных образцов самолетов, построенных частными фирмами под надзором инспекции авиации ВМС, а также заниматься собственной научно-исследовательской и конструкторской работой в непрерывной попытке улучшить боевые качества японских военных самолетов.

Сердцевиной лаборатории считалось конструкторское бюро при секции аэропланов под руководством капитана 3-го ранга технической службы ВМС Масао Яманы. Бюро делилось на три группы. Первая группа занималась самолетами, построенными частными фирмами; вторая — самолетами, спроектированными в самой лаборатории; а третья — так называемыми «летательными аппаратами будущего», самолетами передовой конструкции, которые, как ожидалось, станут играть ведущую роль в воздушных сражениях в будущем. Руководителем группы три и был капитан-лейтенант технической службы Таданао Мики.

Мики высоко ценили как его начальство, так и в генеральном штабе (ГШ) ВМС. В прошлом, когда в ГШ его попросили создать военный самолет, который бы мог производить бомбометание с горизонтального полета, круто пикировать, а также служить самолетом-торпедоносцем, он и его группа сконструировали довольно неплохой бомбардировщик «гинга», базирующийся на землю и известный американским войскам под названием «франсес».

Недели за две до общенациональной вербовки Ичикавы и других добровольцев-самоубийц для тарана цели самым самолетом с бомбой на борту Мики позвонил вице-адмирал Мисао Вада, шеф лаборатории.

— Тут пришел один человек с чертежами самолета-снаряда. Будьте добры, зайдите ко мне вместе с менеджером бюро и взгляните на них, — сказал Вада.

Недовольный звонком, Мики положил телефонную трубку. Ему уже осточертели эти так называемые новые виды оружия. В лабораторию постоянно поступали предложения по усовершенствованию уже существующих самолетов, но лишь две-три из уже одобренных новых моделей были запущены в производство из-за все возрастающей нехватки материалов и серьезного ухудшения производственных навыков.

Производство передового палубного истребителя «реппу» («сэм»), который должен был заменить прославленный «зиро» (палубный истребитель типа О фирмы «Мицубиси»), полностью прекратилось из-за проблемы с двигателями. Производство четырехмоторного пикирующего бомбардировщика «рензан» («рита») тоже только что приостановили из-за отсутствия строительных материалов.

Основная проблема лаборатории заключалась в необходимости срочно спроектировать самолет с реактивным и ракетным двигателями, основываясь на спецификации, доставленной из Германии японской подводной лодкой.

Почти дня не проходило без того, чтобы в лаборатории не появлялся кто-нибудь из внешнего мира с чертежами какого-нибудь нового вида вооружения. Число проектов крылатых бомб значительно возросло — их авторов, безусловно, вдохновляли летательные снаряды «Фау-1», введенные Германией в действие в Европе примерно в то время, когда на Тихоокеанском театре военных действий началась битва за Сайпан. Поскольку «Фау-1» после запуска оказывался неуправляем, во всех видах модификаций, приносимых в лабораторию, предлагался какой-нибудь механизм управления.

Направившись со своим менеджером к кабинету вице-адмирала Вады, Мики поморщился. Именно эти механизмы управления в предложениях, которые ему до сих пор приходилось видеть, и делали эти предложения непрактичными или ничего не стоящими. В некоторых проектах предлага-

лась система управления по радио. Один изобретатель предлагал использовать систему теплового наведения, тогда как другой — световой туннель, по которому должна последовать бомба. Мики был уверен, что и сейчас на нем попытаются опробовать какую-нибудь очередную глупую идею, которая, скорее всего, так и не материализуется.

В кабинете Вады перед похожим на мальчика шефом сидел широкоплечий мужчина с окладистой бородой. Он встал, и они с Мики обменялись визитными карточками. На карточке стояло: «Младший лейтенант специальной службы (второй класс) Ота, приданный 1081-му летному подразделению ВМС».

— Вы говорили о точно попадающей в цель бомбе... — сказал Вада Оте, жестом приглашая его продолжать.

Ота вытащил из своей папки довольно неряшливо исполненный рисунок и протянул его Мики. На первый взгляд там, казалось, изображен высокоскоростной самолетик, только без пропеллера и шасси. От носа самолета шла линия с надписью «Взрывчатка», линия от хвоста была с надписью «Ракета». В одном из верхних углов наброска был не менее грубый рисунок пикирующего бомбардировщика тип-1 фирмы «Мицубиси» («бетти»), под которым этот самолетик без пропеллера был изображен в подвешенном состоянии, что, вероятно, показывало, что этот самолет надо сбрасывать с бомбардировщика.

Ота объяснил, что в ракете этого самолетика будет использоваться ракетное топливо для реактивных двигателей, в котором конденсированная перекись водорода вступает в реакцию с гидратным водородом; ракета разработана «Мицубиси хеви индастриз» и проходила испытания в армии как источник энергии для управляемых бомб. Когда в ВМС узнали, что в немецкой ракете «комета» используется тот же самый вид жидкого топлива, там заинтересовались этой системой.

На Мики это не произвело ни малейшего впечатления. «Этот человек скорее всего дурак, — подумал он. — И это он называет новым оружием? Вероятно, он думает об использовании новейшей теории систем наведения, как и все остальные».

— А как насчет системы наведения? — спросил Мики, уже уверенный, что знает, какой последует ответ.

Ота ответил не сразу и даже вроде как смутился.

Мики повторил вопрос и добавил:

— Я имею в виду прибор, который обеспечит точность ее попадания в цель.

Ота кивнул и твердо ответил:

— На борту будет человек.

Мики не поверил своим ушам.

— Что?! — завопил он, вытаращившись на Оту с недоверием, смешанным с гневом.

Очевидно, не позволяя себя запугать столь бурной реакцией и разгневанным взглядом Мики, Ота продолжал:

— Бомбу будет нести «бетти», пока она не окажется вблизи от цели. Затем из самолета-носителя в нее войдет пилот. В соответствующее время самолет-носитель сбросит ее, и пилот возьмет курс на вражескую цель. В самолетике будет как раз достаточно топлива, чтобы он ушел от преследования вражеских самолетов и врезался в цель. Таким образом, попадание гарантировано.

Это предложение шокировало Мики.

— Попадание гарантировано! Вы — идиот! Не станем мы работать над таким аппаратом! — закричал он.

Лицо у Оты покраснело, но он не собирался сдавать свои позиции.

— Если мы не предпримем решительных действий, Япония будет загонять все дальше и дальше в угол! Враг господствует в воздухе. Обычными средствами нам уже не удастся противостоять его вторжению. Мой план состоит в том, чтобы с помощью этого оружия вывести из строя авианосцы врага и в корне изменить ситуацию. Это необходимо для выживания нашей страны. Мы обязаны создать это оружие!

Мики знал, что положение на фронтах и впрямь весьма серьезное и становится все хуже. Знал он и то, что вина за неспособность Японии действительно противостоять противнику отчасти ложится и на технический сектор, и тот мог рассматривать мысль Оты как стимул для исправления положения. Однако, будь даже результаты гарантированы на все сто процентов, Мики бы ни за что не согласился с этим проектом. Относиться к людям как к машинам... Он продолжал качать головой и повторять: «Нет!»

— Мики, — заговорил Вада, чтобы как-то разрядить обстановку, — а вы не можете дать какие-нибудь технические советы?

— С технической точки зрения, — довольно грубо ответил Мики, — это и оружием-то назвать нельзя. Кроме того, весьма сомнительно, сможет ли оно при полной бомбовой нагрузке пикировать на движущуюся цель. Скорость «бетти», когда под ней будет подвешена эта штукovina, значительно упадет, а у бомбардировщика и так слабовато с огневой защитой. Слишком уж велика опасность, что оба самолета будут уничтожены еще до того, как достигнут района нахождения цели.

— Вы правы. Понадобится несколько истребителей для обеспечения защиты...

— Одну минуточку! — прервал его Мики, который уже завелся. — Я вовсе не говорю, что идея хорошая или что она сработает, если будет обеспечено охранение истребителями!

Все присутствующие замолчали. Реакция Мики, судя по всему, разочаровала Ваду, и у Мики мелькнуло подозрение, что вице-адмирал уже принял решение рекомендовать эту идею для рассмотрения высшему начальству.

Мики знал, что уже разрабатываются различные другие виды оружия для использования на поверхности воды и под водой, а когда будут созданы подобные средства для использования в воздухе — всего лишь вопрос времени. Однако же между ними была существенная разница: на поверхности воды у команды оставалась возможность уцелеть.

Наконец Мики повернулся к решительно настроенному Оте и задал вопрос, который вертелся у него на языке с самого начала разговора:

— Младший лейтенант Ота, вы предлагаете, чтобы это оружие шло на таран и взрывалось, но кто же будет его пилотировать?

— Я, разумеется, — не колеблясь ответил Ота.

Мики ахнул. Готовность Оты подобным образом пожертвовать собственной жизнью поразила его, пусть она и была подсказана искренним желанием каким-то образом исправить тяжелое положение на фронте. Честность и верность долгу этого рядового моряка произвели на Мики впечатление, и он снова замолчал. Возможно, в конечном счете Ота прав. При сложившихся обстоятельствах подобная тактика

пикирования со взрывом — единственное, что осталось Японии. И пусть эта идея Мики не по душе, все равно, если ее одобрит его начальство, ответственность за создание этих человеко-бомб все равно ляжет на него. Мики несколько смутило, что сам же и попытался найти какое-то объяснение этой концепции, которая выходила за пределы логики и разума. Из кабинета шефа лаборатории Мики и Ямана вышли удрученными.

— Прежде чем все закончится, нам тоже придется спикировать на том самолете, — пробормотал Ямана.

У японцев не только было меньше самолетов, чем у американцев. Основным фактором в поражениях, которые несли японские войска, был еще и слишком медленный процесс подготовки новых пилотов. Базы передового базирования Объединенного флота на Рабауле, на островах Трак и Палау оказались в страшно невыгодном положении из-за все возрастающей нехватки хорошо подготовленных и закаленных в боях пилотов. Вся структура западнотихоокеанской зоны обороны была ослаблена и стала более уязвимой для вражеских атак.

Расстроены и обозленные, что не в состоянии сдержать натиск наступающих американских войск, солдаты на передовой стали все чаще прибегать к атакам смертников. Отделения или даже большие группы смертников бросали свои тела или самолеты на врага в так называемых атаках «камикадзе», назначением которых было нанести как можно больше ущерба врагу, намеренно жертвуя собственной жизнью.

Среди верховных властей в Токио все большее число штабных офицеров стало с одобрением относиться к систематическому использованию атак смертников против врага. Однако на официальном уровне эксперты-тактики поддерживали эту идею не особенно охотно. Ведь основной принцип военной стратегии, рассуждали они, заключается в том, чтобы уничтожить живую силу противника, сохраняя свою собственную, а широкомасштабные атаки смертников могут подорвать веру в Верховное командование.

Тем не менее альтернативы столь радикальному средству они предложить не могли, и все члены штаба исполнились пессимизма и отчаяния.

Весной 1944 года тактики Генерального штаба ВМС решили-таки дать ход производству управляемого человеком и

обреченного взорваться оружия. Однако подобные виды оружия для авиации в эти планы не включались, поскольку у экипажей после атаки не было никаких шансов остаться в живых.

Однако сразу же вслед за сокрушительным поражением Японии на Южно-Тихоокеанском фронте капитан Мотохару Окамура, один из командиров летных подразделений на фронте, принялся доказывать необходимость применения особых ударов против врага. 19 июня, когда вице-адмирал Сигеру Фукутоме, командующий Вторым военно-воздушным флотом ВМС, посетил это подразделение во время инспекционной поездки, Окамура обратился к нему с просьбой разрешить нанесение особых ударов в воздухе.

Несколько дней спустя, по возвращении в Токио, вице-адмирал Фукутоме доложил о данном предложении заместителю начальника Генерального штаба ВМС Сейичи Итоху. Итох ответил, что для столь отчаянных мер еще не настало время, однако пообещал довести данное предложение до сведения начальника штаба Сигетаро Симады, а также провести исследования о целесообразности этих специальных атак в широком масштабе.

Обращением к Фукутоме Окамура не ограничился. Он принялся убеждать других лиц среди командного состава поддержать эту идею. Одним из них был капитан третьего ранга Минору Генда, офицер ВВС из Генерального штаба ВМС. Генда помогал вице-адмиралу Такидзиро Ониси разрабатывать операцию по внезапному нападению на Пёрл-Харбор, и с тех пор его считали крупным авторитетом по воздушным операциям. Генда уважал Окамуру, который был старше его на два года, и мысль о проведении специальных атак с воздуха показалась ему весьма заманчивой.

27 июня Окамура зашел к Ониси в министерство снаряжения, где тот тогда был директором по общим вопросам в отделе снабжения ВВС. Окамура подробно изложил свою идею и просил Ониси заказать разработку и конструирование специального самолета, который мог бы использоваться для полетов смертников. При их беседе присутствовал генерал-лейтенант Сабуро Эндо, начальник отдела снабжения ВВС. В тот вечер генерал-лейтенант Эндо записал в дневнике: «Появился божественный благочестивый солдат. Он произвел на меня большое впечатление».

Однако противники использования самолетов-самоубийц на фронте были еще очень сильны, поэтому никаких шагов в этом направлении предпринято не было.

В июне, разделившись с японскими войсками на Марианских островах, американцы высадились на Сайпане. После этого основные острова самой Японии стали подвергаться чуть ли не ежедневным налетам бомбардировщиков B-29, базирующихся на Сайпане.

Офицеры, выступавшие за применение воздушных атак смертников против американских военных кораблей, обрели все большую уверенность. Наиболее активным среди них был капитан Мотохару Окамура, командир 341-го летного подразделения на базе Татейама в префектуре Чибэ. Окамура был опытный летчик-истребитель, и его подразделение не зря заработало прозвище «Цирк Окамуры» за подвиги в боях с врагом.

После сдачи Сайпана Ониси попытался обратиться непосредственно к императору Хирохито, чтобы получить его «добро» на попытку взять остров обратно. Сделать это ему не дали, и Ониси понял, что, если только он не станет заместителем начальника Генерального штаба ВМС, ему уже никогда не провести никакой операции.

Через двенадцать дней после потери Сайпана пало правительство Хидеки Тодзо. Два-три дня спустя Ониси отправился в гигантскую газетную компанию «Йомиури» с материалом о проекте разработки оружия для тарана со взрывом. Газета «Йомиури» опубликовала этот материал 19 июля. В нем, частности, говорилось:

«У нас есть оружие, называемое самолетами. Если человек готов к тому, чтобы протаранить своим самолетом врага и погибнуть вместе с ним, нам уже не нужно бояться передвижных боевых единиц противника, и бомбардировщики B-29 тоже окажутся не в состоянии вторгаться в воздушные пространства над самыми большими островами Японии. Если бы в пределах видимости появился вражеский авианосец, мы могли бы спикировать на него и, взорвав, уничтожить. Если бы показались бомбардировщики B-29, мы могли бы сбить их, пойдя на таран. Как только мы примем решение применять таран со взрывом, мы наверняка выиграем войну. Таранная тактика сведет на нет численное превосходство американцев. А те, кому суждено совершать эти тараны не

думая о сохранении собственной жизни, заслуживают названия богоподобных солдат».

21 июля Симада представил новые планы операций Соэму Тоеде, главнокомандующему Объединенным флотом. Он назвал эти планы «Временные операции Объединенного флота».

Поскольку основные авианосцы флот потерял в морском сражении за Марианские острова, уже нельзя было ожидать, что он сможет проводить широкомасштабные операции против врага. Новые планы принимали в расчет как самолеты, базирующиеся на наземные аэродромы, так и самолеты, базирующиеся на авианосцы, а также предусматривали введение специального ударного оружия на воде и под водой. С молчаливого одобрения начальства предполагалось и введение таранных атак с воздуха.

На следующий день было сформировано коалиционное правительство во главе с Куниаки Койсо и Мицумасой Йонаи, Ониси заехал к Йонаи домой, где церемонно вытащил кисточку и рулон бумаги и написал большими буквами: «ВОССТАНОВЛЕНИЕ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА!»

Он протянул эту бумагу Йонаи и сказал:

— Пора военно-морскому флоту проснуться!

После чего изложил подробный план проведения решающего воздушного сражения против американских сил, быстро подбиравшихся к самой Японии, и рекомендовал себя в заместители начальника Генерального штаба ВМС.

Уже ходили слухи, что Ониси могут назначить заместителем начальника ГШ, однако у Йонаи были иные представления. Он назначил его командующим Первым военно-воздушным флотом ВМС, расквартированным на Филиппинах. Этот пост, объяснил он Ониси, гораздо более подходящее место для претворения в жизнь планов специальных атак.

26 июля план «Временные операции» получил название операция «Соко» («Быстрая победа»). В соответствии с операцией «Соко» войска Японии были подразделены на четыре группы. Группе 1 полагалось прикрывать район вокруг Филиппин. Группа 2 отвечала за Тайвань, юго-западные острова (включая Окинаву) и южную часть острова Кюсю. Группа 3 прикрывала северную часть Кюсю и основной остров Хонсю. Последняя группа прикрывала самый северный остров Хоккайдо. Наиболее опасной ареной в то время были

Филиппины, поскольку было известно, что генерал Дуглас Макартур готовится высадиться на острова со своей базы в Австралии.

Пока командование обсуждало вопрос, стоит ли санкционировать особые удары с воздуха, младший лейтенант специальной службы Ота занялся поисками оружия, которое можно было бы использовать для их осуществления, и наконец пришел к мысли об «управляемом человеком летательном снаряде».

Ота пришел на флот в 1928 году штурманом. В конфликте между США и Японией он воевал примерно с год на южном фронте, где стал свидетелем многих ожесточенных воздушных боев между японскими и американскими силами. Весной 1944 года Оту перевели в 1081-е летное подразделение (воздушно-транспортное) на базе ВВС в Ацути, к западу от Иокогамы. Отдавая себе отчет в том, что страна испытывает нехватку пилотов, а особых ударов на суше и на море нет, Ота стал склоняться к мысли, что против превосходящих морских сил США с успехом могли бы использовать подобные удары с воздуха. Он знал, что для подобной тактики не потребуются опытные летчики-истребители или пилоты бомбардировщиков, что нанести ощутимый удар по врагу окажется в состоянии любой, кто более или менее умеет летать на самолете.

Пока программа особых таранных атак включалась в общий план операции ВМС в штабе в Токио, младший лейтенант Ота на авиабазе в Ацути отдавал все свое время разработке наиболее выгодного варианта «человека-снаряда».

Ота узнал, что при планировании считалось само собой разумеющимся, что для таранов будут использоваться обычные самолеты, начиненные взрывчаткой. Выходит, в отличие от бомб, которые после сбрасывания их с самолета набирают все большее ускорение, при таране скорость загруженного бомбой самолета будет ничуть не больше обычной его скорости полета или пикирования. К тому же, рассуждал Ота, поскольку первыми в цель врежутся нос и кабина самолета, скорость соприкосновения взрывчатки с целью значительно уменьшится.

Затем Ота прослышал о разработке в армии управляемой крылатой бомбы, которую можно сбросить с самолета-носителя. Он добился разрешения на встречу с нужным челове-

ком с завода двигателей фирмы «Мицубиси» в городе Нагоя, которая разрабатывала эту бомбу, и заполучил схему ее устройства. Он также узнал, что бомба будет приводиться в движение ракетой на жидком топливе и что полет бомбы будет регулироваться по радио с самолета-носителя.

Скорость, которая могла быть достигнута управляемой бомбой, значительно превышала скорость загруженного бомбами самолета, а это нужно и для достижения успеха при таране цели. Возникали, однако, проблемы с точностью системы наведения, и Ота сказали, что на решение этих проблем понадобится время. Причем никто не гарантировал, что эти проблемы вообще будут решены. И тогда Ота пришел к заключению, что единственная возможность привести этот замысел в исполнение, чтобы успеть спасти Японию от поражения, это заменить систему наведения человеком.

Используя те же связи, Ота отправился в научно-исследовательский отдел воздухоплавания, прикрепленный к техническому колледжу при Токийском императорском университете, и попросил профессора Таичиро Огаву помочь в проектировании небольшого летательного аппарата, который мог бы использоваться в качестве управляемого пилотом снаряда.

За проектирование взялся Хидемаса Кимура из научно-исследовательского отдела. Особое внимание он уделил форме корпуса и аэродинамическому профилю. Быстро сконструировали модель и испытали в аэродинамической трубе. Испытания проводил профессор Ичиро Тани, а их результаты затем сообщили Ота, которому также отдали черновик рисунка. То, что кроме военных Ота консультировался у гражданских лиц, он скрыл.

Располагая данными о результатах испытаний и рисунком, Ота попросил своего командира, капитана Хидео Сугавару, договориться о том, чтобы показать этот проект высшему военному командованию. Сугавара не спросил, откуда у него эти бумаги, однако, проявляя осторожность, считал, что прежде всего следует посоветоваться с техническим отделом ВМС. Он велел Ота отнести проект в НИПА и договориться о встрече с Вадой, на которой и присутствовал Мики.

Вада доложил о предложении Оты в отделе авиации ВМС, где капитану третьего ранга Сукемицу Ито, который занимался координацией разработок новых самолетов в тех-

ническом секторе административного отдела, сразу же дали задание встретиться с Отой и разузнать о предложении по-подробнее.

Капитан третьего ранга Ито как раз осуществлял контроль за производством разработанных в Германии реактивных самолетов и самолетов-ракет, однако же он понимал, что они сойдут с конвейера слишком поздно и их будет слишком мало, чтобы оказать решающее воздействие на исход войны, поэтому он ревностно искал какой-нибудь вид супероружия, которое и могло бы вызвать этот столь необходимый поворот.

Замысел Оты показался Ито достойным внимания, и он посоветовался с капитаном Чихайей Такахаси, управляющим делами. Пока Ито объяснял все Такахаси, тот слушал с закрытыми глазами. А затем предложил Ито обратиться в Генеральный штаб ВМС, и таким образом на горизонте появился офицер штаба ВВС Минору Генда.

Высшее руководство Генерального штаба ВМС сразу же заинтересовалось потенциальными возможностями плана специальных ударов Оты. Он был весьма ценен для их собственной операции «Сога», которую намеревались провести через несколько недель. В общих чертах план этот был представлен на заседании Генерального штаба ВМС 5 августа. Генда всячески поддерживал проект и добился разрешения адмирала Косиро Оикавы, только что назначенного начальником ГШ, начать разработку этого маленького самолета-ракеты немедленно. Услышав о том, что ГШ решил утвердить проект, вице-адмирал Ониси, все еще находившийся в министерстве снаряжения, неофициально поддержал это решение.

16 августа в научно-исследовательскую лабораторию аэронавтики из отдела аэронавтики ВМС поступил приказ начать опытное производство пилотируемой бомбы. Ей дали кодовое название «Мару Даи». «Мару», означающее «круг», служило указанием кода, а «Даи», которое также может считаться как «О», было жестом в сторону ее создателя Оты.

Вада позвонил контр-адмиралу Дзиро Сабе, шефу отдела аэропланов, капитану третьего ранга технической службы Масао Йомане из проектного отдела и капитан-лейтенанту технической службы Таданао Мики и сообщил им, что лаборатория должна немедленно приступить к разработке этого

самолета. Было намечено построить к концу октября 100 самолетов.

Когда из отдела аэронавтики ВМС поступил приказ заняться разработкой управляемой бомбы, Мики все еще пребывал в состоянии шока, хотя и ожидал этого какое-то время. Когда ему велели проявить инициативу в разработке этого летательного снаряда, он снова нашел всему рационалистическое объяснение, убедив себя, что дело техников — создавать вещи, не спрашивая, как они будут использоваться. Это судьба, с которой он как военный технический работник, просто должен смириться.

В группу по выпуску опытных образцов вошли Мики как главный конструктор, капитан-лейтенант Рокуро Хаттори, ответственный за структурный дизайн, лейтенант Кюичиро Васидзу, ответственный за расчет технических характеристик, и еще около десяти человек. Проект получил производственный номер МХУ-7.

Чтобы держать все в тайне, группа располагалась на третьем этаже центрального корпуса лаборатории, где одна комната использовалась для проектно-конструкторской работы, а в другой спали. Постороннему персоналу заходить в эти комнаты строго запрещалось. 18 августа в лабораторию приехали Оту, и он проинформировал членов группы, как будут использоваться эти самолеты.

Шеф отдела Саба отправился в министерство снаряжения обсудить проблемы производства, полагая, что часть работ будет производиться на стороне. Его предложение резко отклонил капитан-лейтенант Йокеи Мацуура, человек, которого поставили присматривать за производством.

— Препоручить этот проект частным фирмам никак невозможно, — заявил Мацуура. — Даже если забыть о проблеме секретности, там бы подумали, что на флоте поспоходили с ума. Производство должно проходить внутри лаборатории, в строгой тайне.

После чего Мацуура признался Сабе, что сам он не одобряет этого проекта.

— Мне как технику невыносимо трудно принять идею о создании самолета, который сулит верную смерть экипажу, — сказал он. — Я считаю, нам следует выпускать только обычные самолеты, а там уж дело тактиков, как их использовать. Тогда бы мы, техники, избавились от чувства ответственно-

сти, что принимаем непосредственное участие в подготовке орудия убийства для смертников, и лично мне не было бы так тошно.

Замечания Мацууры, косвенно покритиковавшего оперативный сектор, подействовало на Сабу угнетающе, и он вернулся к себе в жутко скверном настроении.

На другой день Саба сообщил о производстве самолета для смертников капитан-лейтенанту Ивао Надзуке, начальнику производственных цехов. Надзука засомневался и настаивал на том, чтобы, прежде чем он что-либо предпримет, производственный заказ был подтвержден документально.

— Создание подобного оружия, сулящего верную смерть экипажу, — заявил он, — отрицательно скажется на воинской дисциплине.

При создании подобного вида оружия для борьбы до последнего железным правилом, еще со времен эскадры, участвовавшей в осаде порта Льюшунь, было оставлять для пользующихся этим оружием шанс остаться в живых и вернуться к своим. Надзука считал, что им следует изыскать какую-то возможность для пилота катапультироваться после того, как самолет ляжет на верный курс. Однако Надзука понимал, что он рассуждает так всего лишь в силу привычки. Он знал, что выброситься с такого самолета с парашютом с какой-либо надеждой остаться в живых пилот просто напросто не в состоянии, даже при соответствующих высоте и скорости самолета в момент катапультирования.

Успех или неудача самого самолета зависели от результатов исследований и испытания опытных образцов. Однако всех, имевших непосредственное отношение к этому делу, больше занимал вопрос, найдется ли достаточно добровольцев, готовых отправиться на этих самолетах на смерть. Начальству как можно раньше надо было знать, достаточно ли у них наберется пилотов-добровольцев, чтобы создавать подразделения.

Одновременно с приказом начать исследования и разработку самолетов отделы кадров и образования военно-морского флота разослали засекреченную просьбу к летным инструкторам учебных подразделений подыскать добровольцев для данной программы.

В этом меморандуме особо подчеркивалось, что потенциальным добровольцам не должно сообщаться ни название

самолета ни, тем более, его тип и что принимать следует только тех, кто меньше всего связан семьей.

Как только летные инструкторы по всей стране подали свои служебные удостоверения, означавшие, что они либо записались, либо не записались добровольцами на эту программу, каждое воздушное подразделение классифицировало волонтеров по четырем группам в зависимости от степени их рвения следующим образом: ОЧЕНЬ ЖАЖДЕТ, ЖАЖДЕТ, ИСКРЕННИЙ (те, что выразили свое согласие, написав «да» кровью) и УГОДЛИВЫЙ.

Каждого добровольца затем оценили по его способностям, рассудительности и умению принимать решения, поставив ему «отлично», «хорошо» или «удовлетворительно». После чего бумаги на всех добровольцев были отправлены в отдел кадров министерства ВМФ.

Страхи флотских «шишек», что окажется недостаточно людей, которые пойдут добровольцами на эту программу, быстро рассеялись. Их оказалось гораздо больше, чем требовалось для создания подразделения, и отдел кадров принял за работу, производя более тщательный отбор.

Позднее лето выдалось жарким. В потайной комнате для проектирования при полностью занавешенных окнах первоначальный проект Оты по созданию бомбы, управляемой человеком, пересматривался и оттачивался экспертами. «Требования к опытным образцам», представленные отделом аэронавтики ВМС, были совершенно не похожи ни на что, с чем сотрудникам лаборатории когда-либо приходилось иметь дело. Спецификация предусматривала, что:

1. боеголовка должна составлять 80 процентов от всего веса полностью загруженного воздушного корабля;
2. боеголовка должна быть броневой типа и иметь безотказный взрыватель;
3. самолет должен быть исключительно быстрым, с тем чтобы он мог уходить от вражеских самолетов и достигать цели;
4. дальность полета самолета должна быть чуть больше, чем нужно для полета в одну сторону;
5. устойчивость и летно-технические характеристики должны быть достаточными для наведения его на цель;
6. самолет должен быть как можно меньше по размеру, легко собираться и разбираться, с тем чтобы можно было



перевозить сразу несколько штук в ограниченном пространстве;

7. при конструировании самолета должны использоваться не дорогостоящие легковесные сплавы, а дерево и другие легко доступные материалы.

Материалы и детали, потребовавшиеся при производстве самолетов «охка», оказались гораздо проще тех, с которыми проектировщики обычно сталкивались при создании нового самолета. Ямана сразу же понял, что эта штукovina больше похожа на крылатую бомбу, нежели на настоящий самолет. Он набросал карандашом детали, которые им понадобятся. Пот скатывался с его лба на черновик.

Самолет нужно было сделать таким маленьким, чтобы его можно было подвесить между шасси самолета-носителя «бетти». Это означало, что его крылья больше напоминали плавники. Была принята система двойного хвоста с двойным вертикальным стабилизатором, пластинки которого торчали с обеих сторон самолета-носителя. Чтобы подготовить необходимые светокопии, люди работали круглосуточно.

Еще когда шла работа над конструкцией, обнаружилось, что ракетный двигатель на жидком топливе страшно ненадежен — во время пробных испытаний взорвалось несколько штук. Тогда Мики для нового самолета решил взять реактивный двигатель, который разрабатывался в секции минометов, но ему сказали, что, прежде чем тот будет готов к использованию, пройдет еще несколько месяцев.

Выходило, что единственной ракетой, доступной для применения в самолете, была ракета порохового типа, время сгорания которой составляло всего десять секунд, а это фактически исключало всякую возможность самостоятельно передвигаться или маневрировать. Маленький самолетик, когда его сбросят с самолета-носителя, сможет лишь спикировать на цель.

Мики и вся конструкторская группа встретились с капитаном третьего ранга технической службы Содзабурой Чибой, шефом пороховых ракет в секции катапультирования, и обсудили с ним возможные альтернативы. Наконец было решено снабдить каждый самолетик пятью ракетами с общим зарядом в 3200 кг: три восьмисоткилограммовых прикрепить к задней части корпуса, а две четырехсоткилограммовых подвесить под крыльями.

Носовая часть самолета должна была заполняться взрывчаткой. Проектировщики понимали, что чем больше взрывчатого вещества они уместят в это пространство, тем сильнее будет взрыв. Они также понимали, что им придется выработать какое-то соотношение между весом взрывчатки и необходимой дальностью полета и способностью самолета планировать. В конечном счете было решено, что оптимальный вес боеголовки должен составлять 1200 кг. Капитан-лейтенант Хитоси Хаякаву из секции бомбометания лаборатории попросили представить детальный проект бомбы.

Хаякава сконструировал бомбу, которая должна была нести примерно 500 кг взрывчатого вещества, со взрывателями на носу и в основании. Установочный винт без головки на верхнем взрывателе должен был начинать раскручиваться, как только самолетик сбросят с самолета-носителя, взводя тем самым ударник бомбы. А как только бомба соприкоснется с целью, ударник в головном взрывателе проникнет во взрывчатку.

От удара также детонируют четыре других взрывателя, размещенных в хвостовой части бомбы, так что бомба просто не может не взорваться. В каждый взрыватель вмонтирован автомат задержки, поэтому первичный взрыв произойдет только после того, как бронебойная бомба проникнет в корпус вражеского корабля.

Корпус управляемой человеком летающей бомбы проектировался как можно проще, лишь бы он соответствовал форме бомбы и не усложнял производственный процесс. Ямана постоянно твердил Мики, что и крылья должны быть как можно проще.

— Никаких утонченных операций от самолета не требуется. Он лишь должен благополучно отстыковаться от самолета-носителя, а затем спланировать на цель — вот единственное, о чем нам следует помнить, — говорил он.

Ключевым моментом в проектировании крыльев была регулировка их подъемной силы, с тем чтобы самолетик после расстыковки не полетел вверх и не врезался в самолет-носитель. Однако при слишком большом гашении подъема увеличится угол спуска и уменьшится дальность полета. Разработка наиболее приемлемого соотношения для подъема крыла оказалась одной из самых трудных задач, с которой столкнулись проектировщики.

У капитан-лейтенанта Хаттори, отвечающего за корпус самолета, тоже были свои проблемы. Отдел аэронавтики ВМС отдал распоряжение строить эти самолетики из дерева, а не из сплавов редких металлов. Хаттори, однако, обнаружил, что соорудить деревянный корпус, достаточно крепкий и способный поддерживать тяжелую бомбу в носовой части и выдерживать высокие температуры при створании ракеты в задней, невозможно.

В конце концов он был вынужден воспользоваться легким металлическим сплавом для корпуса и только крылья и хвост сделать из дерева. Для крыльев была выбрана березовая фанера, а для большей прочности им придали треугольную обтекаемую форму. Хаттори заранее предупредили, что крылья должны быть в состоянии выдерживать критическую скорость полета в 550 узлов и не вибрировать.

Хаттори и его группе пришлось сделать несколько опытных образцов, прежде чем удалось получить более или менее удовлетворительную модель.

Сконструировать кабину не представляло труда. Спереди и сзади сиденья пилота были установлены пуленепробиваемые стальные пластины, чтобы защитить его от возможного нападения, прежде чем он достигнет цели. Единственными приборами в кабине были указатель воздушной скорости, высотомер, визуальный прицел, которым пилот должен был пользоваться при наведении самолета на цель, и переговорная трубка, чтобы пилот мог общаться с экипажем самолета-носителя, прежде чем его сбросят. На контрольной панели была также кнопка для запуска ракетных двигателей, которую пилот должен был нажать после того, как отстыкуется от самолета-носителя. К самолету-носителю самолетик прикреплялся посредством металлического кольца на передней части кабины. Расстыковка осуществлялась путем взрыва, производившегося с самолета-носителя. Для страховки на случай неудачи отстыковки путем взрыва у пилота в самолете-носителе устанавливался ручной рычаг, за который он в таком случае должен был потянуть.

Проектирование самолетика для смертников заняло ровно неделю. Корпус получился 6,07 м длиной и 1,16 м высотой, а размах крыльев вышел 5,12 м. Крыльевые ракеты весили 140 кг, фюзеляжные – 360, бомба – 1200, а сам само-

летик – 440. Общий его вес с полной загрузкой и оборудованием составлял 2140 кг.

Были сделаны чертежи самолетика в трех проекциях, а также нарисован общий его вид. Корпус самолета напоминал длинноносую акулу. На виде сбоку был изображен силуэт пилота, втиснутого в крошечное отделение между бомбой и ракетами, его руки лежали на штурвале.

Эти три проекции вместе с отдельными чертежами аэродинамического профиля, крыльев и корпуса были отправлены на апробацию в лабораторию научного отдела. Мики попросил, чтобы во главе группы по проведению испытаний поставили Такио Китано, поскольку тот был известен своей компетентностью.

25 августа, через десять дней после начала конструкторской работы над самолетом, Китано закончил модель самолета и принялся испытывать ее на подъем, лобовое сопротивление, бортовую качку и другие функции. Сотрудникам, приставленным к проекту, не сказали о природе оружия, над которым они работают. Во время испытаний вход посторонним на территорию аэродинамической трубы был запрещен, а вход в само здание охранялся морскими пехотинцами, приставленными с базы ВМС в Йокосуке. Все учреждения и рабочие места, находившиеся в непосредственной близости от аэродинамической трубы, были эвакуированы.

Даже ночью из окон здания доносились рев огромного вентилятора на опытной территории и голоса членов группы, отдававших команды. Через несколько дней после завершения испытаний в аэродинамической трубе на самом самолетике начались испытания по его отделению от самолета-носителя. Для определения оптимального положения, угла подъема и скорости ветра для лучших условий запуска использовалась высокоскоростная фотосъемка. Среди рабочих ходили слухи, что эти фотографии испытаний будут представлены императору Хирохито.

К большому облегчению Мики, хрупкий с виду самолетик выдержал все критические нагрузки. Лейтенант технической службы Кюичиро Васидзу, ответственный за расчеты рабочих характеристик, доложил, что его скорость планирования будет составлять 250 узлов и что при запуске одной или двух крыльевых ракет самолет достигнет скорости в 350 узлов – вполне достаточно, чтобы уйти от американских ис-

требителей Груммана «Ф-6-Ф», развивавших максимальную скорость 340 узлов.

Главной проблемой была дальность полета. Даже если крыльевые фюзеляжные ракеты запускались по очереди по одной, «Мару Даи» не мог пролететь расстояние больше десятикратной высоты в момент его сбрасывания с самолета-носителя. По приблизительным оценкам, потолок для бомбардировщика «бетти» с прикрепленным к брюху «Мару Даи» составлял 6000 м. Это означало, что дальность крейсерского полета «Мару Даи» составляла в лучшем случае 60 км. Было известно, что американские самолеты, обеспечивающие охранение военных кораблей, обычно держат под наблюдением территорию в радиусе 90 с лишним километров. Следовательно, самолеты-носители и летающие бомбы могли подвергнуться нападению, все еще находясь в состыкованном состоянии. Поскольку мощности ракет самолету едва хватало для прямого полета, любые изменения курса или маневры по уходу от противника резко сократят его дальность полета. Для «Мару Даи» она была в среднем определена всего лишь в пять раз больше высоты в момент сбрасывания. Выбора не оставалось. Если «Мару Даи» и должны использоваться, так самолетам-носителям придется подтаскивать их на расстояние от 25 до 30 км от цели.

Через отдел аэронавтики ВМС результаты расчетов рабочих характеристик были отправлены в Генеральный штаб ВМС, где они подверглись всестороннему изучению. Шеф НИЛА приложил к ним убедительную просьбу о том, чтобы самолетам-носителям и пилотам-смертникам было выделено охранение, пока они не расстыкуются и самолеты-носители не улетят из опасной зоны.

Согласно первоначальному плану к концу октября предполагалось построить 100 «Мару Даи». После получения сообщения о том, что проектно-конструкторская работа над «Мару Даи» завершена, отдел аэронавтики ВМС отменил предварительный план и принял формальное решение выпустить 100 самолетиков к концу ноября. НИЛА было приказано немедленно приступить к массовому производству.

Начальником производства назначили Мотодзо Нисимото. Производство корпусов из сплава закрепили за первым цехом, второму достались хвосты, крылья и сборка. Оба цеха тут же сделали стандартные шаблоны и приступили к работе.

Установка ракет производилась уже после сборки корпусов, крыльев и хвостов, оснащения приборами и защитными стальными пластинами. Бомбы снабдили съёмными крышками, с тем чтобы взрывчатку и взрыватели можно было вставить непосредственно перед вылетом.

Вся работа над самолетами велась за закрытыми дверями и занавешенными окнами. Непрерывно крутились громадные лопасти вентиляторов, чтобы рабочих не хватил тепловой удар. Они по-прежнему не знали, что производят «чело-веко-снаряды», а некоторые то и дело повторяли, что работают над самолетами, которые похожи на игрушки.

В начале сентября сошли с конвейера первые два самолета, им суждено было стать испытательными. Официально решили назвать эти крошечные самолетчики «охка», или «Взрывающиеся лепестки расцветающей вишни». С обеих сторон на носу самолета были нарисованы по пять розовых лепестков цветка вишни.

## Глава 2

### Смертники вылетают добровольно

В сентябре, в том же месяце, когда было запущено производство «охка», союзники начали наступление на Филиппинах и захватили несколько самых южных островов. В Генеральном штабе ВМС Японии понимали, что решающая битва за весь этот регион не за горами. Однако ни Первый военно-воздушный флот ВМС Японии, базировавшийся на Филиппинах, ни Второй на Тайване не могли оказать сколько-нибудь значительное сопротивление превосходящей мощи США.

Доведенный до отчаяния, Второй флот на Тайване создал так называемые ударные подразделения «Т» и стал производить налеты по ночам во время ливней с ураганом. Буква «Т» была взята из слова «тайфун», потому что именно тайфуны уничтожили монгольские флотилии Хубилай-хана, которые пытались напасть на Японию в 1281 и 1284 годах. Благодарные японцы называли эти тайфуны «камикадзе» («Божественные ветры»).

Поскольку положение на всех фронтах продолжало быстро ухудшаться, одних налетов подразделений «Т» было недостаточно, и руководство флота стало возлагать все больше и больше надежд на самолетники смертников «охка», которые, по мнению начальства, должны были обеспечить Японии успех. Генеральный штаб ВМС послал экстренную депешу в отдел авионавтики министерства ВМФ с просьбой ускорить создание эскадрильи «охка».

Летному подразделению в Йокосуке, располагавшемуся недалеко от НИПА, было поручено оказывать всяческое содействие лаборатории в производстве самолетов «охка» и провести совместно с лабораторией их учебно-испытательные полеты. 15 сентября капитан Мохотару Окамура, ярый сторонник ударных налетов смертников, был назначен председателем подготовительного комитета, на который возлагалась ответственность за создание группы «охка», и направлен на летное подразделение в Йокосуке.

Одним из первых офицеров, прикрепленных к не существующей еще группе, был закаленный в боях капитан-лейтенант Кунихиро Иваки, командир авиакрыла 341-го летного подразделения. Иваки готовился отправиться на Тайвань, когда получил приказ из отдела кадров явиться в летное подразделение в Йокосуке. Он попытался было связаться с Окамурой, своим командиром, чтобы узнать, с какой это стати его вместо Тайваня переводят в Йокосуку, но не смог отыскать капитана, а на авиабазе никто не хотел о нем говорить.

Вконец заинтригованный, Иваки уложил вещи и отправился в Йокосуку. Прежде летавший на разведывательных гидропланах, Иваки принимал участие в воздушных налетах на базу Наню (Наньдзонг) в Китае 24 февраля 1938 года. Во время боя его самолет атаковали десять вражеских истребителей, Иваки ранило в ногу, а его штурмана, сидевшего позади него, убило. Его самолет пошел в штопор. Уверенный, что умрет, когда самолет разобьется, Иваки скрестил и подтянул под себя ноги, примирившись с мыслью, что жить ему осталось несколько секунд. И вдруг самолет сам вышел из штопора, и раненый Иваки сумел вернуться на базу. После его приземления в самолете насчитали 138 пробоин от пулю нападавших истребителей. Возвращение самолета было до того чудодейственным, что император выставил его для

обозрения, после чего его взяли в военно-морской колледж в Эдадзими в качестве образца, на котором можно учиться, своеобразного наглядного пособия.

Данное испытание еще больше усилило веру Иваки в то, что дух может преодолеть все препятствия, и он стал выказывать нетерпимость к людям, относившимся к выполнению воинского долга без особого рвения. Когда такие оказывались его подчиненными, Иваки демонстрировал свой гнев, хлеща их по щекам. Унтер-офицеры, которым приходилось получать от него пощечины, прозвали его «Одним-из-трех-ублюдков-на-фронте».

Явившись в здание штаба летного подразделения в Йокосуке, Иваки обнаружил, что капитан Окамура уже ждет его. Тут он впервые узнал, что создается особая эскадрилья смертников и что он назначен заместителем председателя подготовительного комитета. Он также впервые узнал, что Окамура уже несколько месяцев ратовал за проведение особых воздушных ударов.

Иваки выдали официальную нарукавную повязку с надписью «Мару Даи», говорившую о том, что он — важная фигура, и сопроводили к накрытой глубокой траншее на краю взлетно-посадочной полосы, где для учебных целей был выставлен один из самолетов «охка». Иваки испытал чувство шока. Крохотные размеры «охка», бросающаяся в глаза хрупкость и другие недостатки вызвали у него серьезные сомнения в относительной ценности самого проекта.

Особенно беспокоило его то, какое впечатление произведет вид этого крохотного самолетика на пилотов, отобранных, чтобы летать на нем. Он понимал, что возникнут серьезные проблемы с дисциплиной, и гадал, справится ли он с возложенной на него задачей.

Пока Окамура занимался комплектованием остального коллектива, который понадобится для отлаженной работы вновь создаваемой эскадрильи особого назначения «охка», Иваки, не без помощи офицеров летного подразделения авиабазы в Йокосуке, занялся изучением тактики налетов «охка». Он также приказал летному уоррент-офицеру Кадзутоси Нагано, ответственному за эксперименты по целесообразности проекта, разработать программу подготовки пилотов, которым с боевого задания уже не вернуться.

Поскольку самолеты «охка» должны были врезаться в цель сверху, Нагано разработал программу подготовки, основанную на использовании истребителей «зиро» для совершения многократных пикирований на условные цели. Таким образом пилоты-добровольцы могли освоить основную тактику, необходимую для полетов на самолетах «охка».

Первый же пробный полет бомбардировщика «бетти» с подвешенной у него под брюхом «охка» выявил несколько неприятных моментов. «Бетти» пришлось делать разбег на 500–600 м больше, чем обычно при полной бомбовой нагрузке. Запас топлива «бетти» пришлось соответственно уменьшить, чтобы компенсировать добавочный вес «охка», хотя само потребление топлива бомбардировщиком резко возросло. Более того, максимальная дальность полета бомбардировщика 4700 км (на высоте в 3000 м и при воздушной скорости в 170 узлов) уменьшилась примерно на 30 процентов. Из-за добавочного воздушного сопротивления подвешенного самолета его крейсерская скорость в 170 узлов уменьшилась процентов на десять.

Все это расхолаживающе действовало на всех участников программы. Стало совершенно очевидно, что «бетти» с «охка» потребуются основательное охранение истребителей, чтобы эти особые удары смертников дали ощутимый результат. Иваки проводил непрерывные совещания с коллегами из летного подразделения авиабазы в Йокосуке, чтобы определить минимально необходимое количество истребителей охранения.

Обсуждались оба способа обеспечения охранения для подобных вылетов — ближний и дальний. При дальнем охранении истребителям прикрытия полагалось лететь первыми и отвлекать вражеские самолеты от целей, а если возможно, то и уничтожать их. При ближнем охранении прикрывающие истребители будут все время оставаться с «бетти» и попытаются отогнать любые приближающиеся вражеские самолеты.

Иваки предпочел бы использовать оба способа одновременно, но он отдавал себе отчет в том, что число истребителей, которые могут выделить для такого прикрытия, весьма ограничено и с каждым днем становится все меньше. По его подсчетам, для каждой «бетти» требовалось четыре истребителя. Поскольку было решено в каждый вылет отправ-

лять сразу 18 комбинаций «бетти» — «охка», значит, нужно 72 истребителя.

Со своими выкладками Иваки отправился к капитану третьего ранга Минору Генде, начальнику штаба ВВС при Генеральном штабе ВМС. Генда все одобрил и пообещал выделить Иваки необходимые ему самолеты. Было подсчитано, что даже при таком количестве самолетов для охранения эскадрильи «бетти» и «охка» при каждом вылете будут нести серьезные потери. Поэтому Окамура подыскивал на роль ведущего самого опытного пилота, который неоднократно участвовал в воздушных боях с самолетами противника. Он обратился в отдел кадров министерства ВМФ и обрисовал в общих чертах, какого именно человека он ищет.

В отделе кадров на этот пост рекомендовали Горо Нонаку, капитан-лейтенанта. Горо был младшим братом Сиро Нонаки — тот застрелился после участия в позорном инциденте 26 февраля 1936 года, когда группа офицеров-повстанцев организовала кровавый государственный переворот и попыталась взять власть. Горо Нонака участвовал более чем в 350 воздушных вылетах на американцев в южной части Тихого океана, включая налеты на Дарвин, операцию в Купанге, нападения на Новую Гвинею, битву в Южном море, в воздушном налете на острова Гилберта.

Нонака был одной из весьма своеобразных и колоритных фигур на японском флоте, флотские «шишки» терпели его только потому, что он и его эскадрилья добивались впечатляющих успехов в боях. Горо и его люди почти совершенно не обращали внимания на чины и звания, а также на сопутствующие им строгие формальности, столь характерные для всех эшелонов японской армии. Приказы он отдавал цветистым скабрёзным языком, и его люди отвечали соответственно.

Официально особое ударное соединение «Боги грома» было создано 1 октября 1944 года, и ему присвоили наименование «21 летное соединение военно-морской авиации». Капитан Окамура стал его командиром, капитан-лейтенант Иваки — командиром авиакрыла, а капитан-лейтенант Нонака — командиром эскадрильи «бетти». Этому особому ударному соединению, как составной части военно-морской базы в Йокосуке, было приказано проводить подготовку на базе Хиакуригахара в префектуре Ибараги, пока для них не подыщут какое-нибудь эксклюзивное местечко.

Во все учебно-тренировочные центры страны пошли зашифрованные послания, повелевавшие всем добровольцам-смертникам явиться в Хиакуригахару.

На авиабазе в Химедзи старший унтер-офицер летного состава Мотодзи Ичикава, который, когда его попросили записаться добровольцем для этих полетов, написал «да» на своем удостоверении маленькими буквами, даже позавидовал своему лучшему другу, унтер-офицеру Бансаку Тамуре, когда тот получил приказ, согласно которому он переводился в 721-е соединение.

— Не беспокойся, — уверенно сказал Тамура, — скоро придет приказ и на тебя. — И добавил: — Кстати, ты не знаешь, что означает «721»? Даже как-то жутко переводиться в летное соединение с таким номером.

Ичикава покачал головой и согласился, что номер и впрямь странный. В 1917 году в японском флоте поменяли названия всех оперативных летных подразделений; вместо их наименований по местности базирования они получили названия, состоящие из трех или четырех цифр. Каждая из цифр обозначала особый вид операции.

Разряд 100 определял тип самолета. Цифра 1 обозначала разведывательные самолеты, 2 и 3 — истребители, 4 — разведывательные гидропланы, 5 — пикирующие бомбардировщики или штурмовики, базирующиеся на авианосцы; 6 — самолеты, базирующиеся на авианосцы; 7 — штурмовики, базирующиеся на аэродромы; 8 — летающие лодки; 9 — патрульные самолеты и 10 — воздушно-транспортные самолеты.

Разряд 10 указывал на военно-морскую базу. Нуль, 1 и 2 обозначали военно-морскую базу в Йокосуке; 3 и 4 — военно-морскую базу в Куре; 5, 6 и 7 — военно-морскую базу в Сасебо; а 8 и 9 — военно-морскую базу в Маидзуру. Крайняя цифра справа указывала на вид подразделения. Четным обозначались особые подразделения, нечетным — обычные.

Таким образом, 721-е подразделение военно-морской авиации означало: «Обычное подразделение базирующихся на аэродром бомбардировщиков с военно-морской базы Йокосука». Перевод Ичикавы и Тамуры в подобное соединение не имел никакого смысла, поскольку оба они были пилотами штурмовиков, базирующихся на авианосец.

— Поскольку говорят, это верная смерть, я все время подозревал, что нам придется идти на таран наших целей,

однако я не понимаю, зачем ставить пилотов самолетов, базирующихся на авианосцы, на крупные самолеты, базирующиеся на аэродромы, — заметил Ичикава.

Тамура кивнул в знак согласия.

— Вот именно. Я уж думал, меня посадят на один из этих «Фау-1», о которых ходит столько слухов.

Ичикава попросил его сразу же, как доберется до базы, прислать открытку.

— Как только убедишься, что это пикирование тараном, где-нибудь на открытке черкни «шишка» или что-нибудь такое.

Пока другие добровольцы ударного спецсоединения получали приказы и строили догадки насчет своего нового назначения, рассылались также приказы о переводе экипажей «бетти», обслуживающего наземного персонала аэродромов, связистов, медиков и казначеев.

Никто из последних в новом назначении не видел ничего необычного. Не видели ничего странного в переводе в 721-е соединение и экипажи «бетти»: они понятия не имели об обстоятельствах, которым вскоре суждено было играть ключевую роль в причудливом повороте войны.

Тем временем младший лейтенант особой службы Соичи Ота, которому и пришла в голову идея создать управляемую человеком летающую бомбу, тоже был определен в 721-е соединение военно-морской авиации. Поскольку он не был пилотом, добровольцем пойти он не мог. Будучи штурманом, он годился для одного из экипажей бомбардировщиков «бетти», но ему поставили задачу анализировать результаты ударов смертников.

В тот же день, когда появилось 721-е соединение, капитан-лейтенант Мики в НИЛТА составил полуторамесячную программу практических испытательных полетов. Хотя она и называлась практической, проверить действенность замысла с пилотом на борту было невозможно, поскольку в конце своего первого полета самолету было суждено разбиться.

У самолета не было шасси и закрылков для уменьшения скорости, но даже и будь они у него, безопасной посадки они бы все равно не обеспечили, поскольку вес самолета был гораздо больше, чем аэродинамическая подъемная сила.

Нужно было придумать какие-нибудь другие средства вместо испытаний с человеком на борту. Эта задача достави-

ла Мики больше хлопот, чем проектирование самого самолета, однако после ряда проб и ошибок он-таки разработал альтернативную программу.

Проверить, как самолет отстыковывается и планирует, оказалось очень легко. Небоевой самолет вместо бомбы, ракет, пилота и аксессуаров можно было загрузить мешками с песком, весящими ровно столько же. Разумеется, самолет боевых возможностей и стабильности, а значит, в самолете должен был находиться летчик-испытатель.

У этой дилеммы было сразу несколько сторон. Чтобы обеспечить безопасную посадку, нужно было уменьшить скорость приземления. Этого можно было добиться, уменьшив вес самолета. Но тогда пропал бы смысл испытания – проверить боевые рабочие характеристики самолета, когда он в полете и полностью загружен. Оставалось единственное: уменьшить вес самолета во время самого полета.

Сначала в качестве балласта, который можно сбросить после проверки рабочих характеристик, Мики предполагал использовать песок или свинец, однако с использованием этих материалов возникло множество проблем, и он в конце концов остановился на воде. Он подставит емкости с водой в отсеки для бомбы и ракет. Проблему шасси он разрешил, приделав полозья к фюзеляжу и снабдив его простым закрывком. Поскольку при приземлении деревянные крылья и хвост не выдержали бы удара даже без водяного балласта, Мики заменил крылья и хвост опытного самолета на сделанные из легкого металлического сплава.

Чтобы проверить, как самолет ведет себя во время планирования при максимальной скорости в 350 и критической в 550 узлов, Мики решил использовать загруженный мешками с песком бутафорский самолет, снабженный тремя ракетами. Ракеты должны были автоматически зажечься, когда самолетик сбросят с самолета-носителя, после чего он спланирует на аварийную посадку, а его в это время будут фотографировать высокоскоростными камерами, чтобы потом проанализировать фотоснимки.

Пятьсот пятьдесят узлов равнялось 0,85 числа Маха, а поскольку испытательных полетов на такой скорости не проводилось, то и руководствоваться было нечем. Могло произойти что-нибудь такое, чего бы не смогли объяснить проектировщики. Больше всего Мики опасался, как бы самолет

не стал вибрировать и не развалился на куски, хотя опыты в аэродинамической трубе вроде бы показывали, что на такой скорости дрожать он не должен.

В конце концов Мики предложил трехступенчатую программу испытания. Первая ступень, проверка отстыковки и планирования, будет проводиться на бутафорском самолете без пилота, загруженном твердым балластом и приводимом в движение тремя ракетами. Вторая – уже на самолете с пилотом и водяным балластом, который, после того как пилот проверит характеристики управляемости и стабильности, будет рассеян в воздухе, а самолет приземлится на полозья. На третьей стадии испытаний будет полностью оборудованный «охка» без пилота, с ракетами, поставленными на зажигание через несколько секунд после его сброса с самолета-носителя; целью данного испытания было посмотреть, как самолетик прореагирует на максимальную и критическую скорости. Предусматривался также ряд наземных испытаний, в том числе для определения надежности ракет и взрывной силы бомб, предназначенных для самолета.

Свою программу испытаний Мики назвал «Проект реализации учебных занятий с оружием «Мару Даи» (секретный документ №9269 НИЛА) и сохранил точную ее световую копию с подписями Мисао Вады, шефа лаборатории; Фусадзо Мураками, директора Второго завода по производству взрывчатых веществ для ВМС; Тадао Като, командира летного подразделения на базе в Йокосуке; и Мотхару Окамуры, командира 721-го летного соединения ВМС. После чего Мики разослал копии всем ключевым офицерам, непосредственно связанным с проектом.

Секция аэропланов НИЛА начала поспешно готовиться к испытаниям, а Мики снова и снова просматривал проект, чтобы удостовериться, что испытания ответят на все вопросы. Больше всего его волновало, как будет планировать самолет с водяным балластом и человеком на борту.

Пока шла вся эта работа над «охка», среди высших офицеров как флота, так и армии стала вызревать идея, что таранные удары истребителями, загруженными бомбами, помогут провести операцию «Сого-1» и остановить продвижение американских сил, если вообще не изменить ход самой войны.

Человеком, который с большим энтузиазмом относился к потенциально положительному воздействию «таранной тактики» на ход войны, был вице-адмирал Ониси, назначенный, но еще не вступивший в должность командующего Первым военно-воздушным флотом ВМС на Филиппинах. 5 октября, через четыре дня после появления на свет 721-го летного соединения ВМС, Ониси зашел к начальнику Генерального штаба ВМС, желая получить его официальное разрешение на атаки смертников с использованием несущих бомб истребителей. Ониси считал, что в создавшемся отчаянном положении флот просто не может ждать завершения выпуска самолетов «охка».

Адмиралу Косиро Ойкаве не очень хотелось отдавать такой приказ, но в конце концов он сказал:

— Принимая во внимание создавшееся военное положение, я не могу не одобрить этот план, пусть и со слезами на глазах. Однако вы должны обещать мне, что будете с уважением относиться к свободному волеизъявлению экипажей. Ни в коем случае не прибегайте к методу принуждения.

Ониси согласился, что вылеты смертников на истребителях будут исключительно добровольными. С одобрения адмирала Ониси затем отправился к Минору Генде, офицеру штаба ВВС при ГШ, чтобы обсудить с ним, сколько атак смертников следует запланировать. На этой их встрече было решено назвать новое подразделение соединением специальных атак «Камикадзе», однако с обнародованием этого плана повременить до более подходящего момента.

9 октября Ониси направился на Филиппины принять командование Первым военно-воздушным флотом ВМС. На японских базах на Тайване и на Кюсю, основном южном острове Японии, воинские подразделения были приведены в состояние повышенной боевой готовности на случай появления американского оперативного соединения, поскольку все больше и больше патрульных самолетов, отправляемых к островам на юго-западе, на родные базы не возвращались.

10 октября, пока Ониси все еще находился на базе в Канное на острове Кюсю, по пути на Филиппины, войска США предприняли массированный воздушный налет на острова Рюкю на две недели раньше, чем ожидалось. Ониси, чтобы добраться до Тайваня, пришлось сделать крюк и полететь через Шанхай.

Воздушные налеты американцев на Тайвань и на острова между Тайванем и Кюсю продолжались три дня. Все японские воздушные подразделения, расквартированные в этом регионе, в том числе и ударные соединения «Штурмовик-Т», были заняты контрактами.

В Токио воздушную битву за Тайвань подали как крупную победу японцев. Хорошая весть после столь долгого периода обескураживающих донесений подействовала ободряюще на сотрудников военно-морского отдела военного штаба и Объединенного штаба флота. На первых страницах газеты сообщалось, что японские силы на Тайване потопили одиннадцать американских авианосцев, два линкора, три крейсера и еще один корабль.

На самом же деле ударному соединению «Штурмовик-Т» удалось потопить два больших крейсера. Пикирующие бомбардировщики «франсес», совершавшие налет под покровом темноты, оказались не в состоянии обнаружить свои цели, их сбили с толку «зажигалки», сброшенные самолетами союзников. В ослепительном свете этих «зажигалок» американские корабли, казалось, куда-то пропали, тогда как японские самолеты один за другим посбивали, либо же вместо цели они врезались в море.

Бывший американский летчик-истребитель Джеймс Суини говорил, что столь высокий процент промахов самолетов-смертников объясняется неопытностью японских пилотов. По его словам, пилоты «пикировали прямо на американские корабли на полной скорости, совершенно не делая никаких поправок на коэффициент подъемной силы, отчего, как правило, оказывались выше своей цели». Они добились бы больше успеха, если бы, включив моторы, ушли в отрицательную перегрузку. В результате этой контратаки японские воздушные силы в этом регионе практически прекратили свое существование.

Японские ВВС были не равня американским. В Первом военно-воздушном флоте ВМС осталось всего около 40 самолетов, пригодных к боевым действиям. ВВС на Филиппинах, включая армию, насчитывали менее 100 машин. Второй воздушный флот на Тайване имел примерно 300. Японцев превосходили как числом, так и боевым мастерством. 17 октября во время шторма с дождем и при скорости ветра в 30 м в секунду американцы захватили остров Сулуань у входа в



залив Лейте и принялись накапливать в заливе корабли, готовясь к захвату основного острова Филиппин-Лусона. Именно в этот день вице-адмирал Ониси прибыл с Тайваня в Манилу. Как только ему сообщили, сколько на Филиппинах самолетов, он решил немедленно использовать оставшиеся истребители для таранных вылетов.

На следующий день началось вторжение американцев на остров Лейте.

Штаб японского Объединенного флота приказал приступить к выполнению операции «Сого-1». Основному флоту, стоявшему на якоре к югу от Сингапура, и отдельному флоту у острова Амамосима было приказано на всех парах мчаться к Лейте. Оперативное соединение, дожидавшееся во Внутреннем море, получило приказ выманить американские суда из района Филиппин на север, подальше от Лейте.

Рано утром 19 октября Ониси позвонил на базу Мабалакат, к северу от Манилы, и приказал капитану Сакаэ Ямамото, командиру 201-го летного подразделения, явиться к нему в Манилу. Ямамото как раз занимался организацией контратаки против американских сил в Лейте и смог вырваться с базы только в два часа дня.

Когда Ямамото прибыл в Манилу и узнал, что разминусился с Ониси, он сел в истребитель «зиро», пилотируемый капитан-лейтенантом Тадаси Накадзимой, командиром авиакрыла 201-го летного подразделения, чтобы лететь обратно на базу. Сразу же после взлета заглух двигатель, и им пришлось совершить вынужденную посадку. При посадке Ямамото сломал ногу, и его пришлось госпитализировать. Накадзима лишь слегка разбил лицо, но ему пришлось ждать до следующего утра, чтобы вернуться на базу.

В отсутствие и Ямамото, и командира авиакрыла заместитель командира 201-го летного подразделения Асаичи Тамаи собрал других офицеров подразделения, как распорядился Ониси. Было уже темно, когда люди собрались на балконе второго этажа здания штаба. Единственным источником света служила бутылка из-под пива с горевшим кокосовым маслом. Люди сели полукругом, лицом к вице-адмиралу.

— Если операция «Сого» провалится, — неторопливо заговорил Ониси, — результаты будут до того серьезны, что у нас не будет возможности прийти в себя. Следовательно,

нужно сделать все, чтобы наше контрнаступление было успешным. А для того чтобы быть абсолютно уверенным, что оно будет успешным, нужно вывести из строя палубы американских авианосцев минимум на неделю. Наши морские войска могут с успехом войти в залив Лейте, только если мы выведем из строя вражеские авианосцы. Тогда наши линейные корабли «Ямато» и «Мусаси» разгромят вражеские силы вторжения.

Ониси немного помолчал, затем продолжал, старательно выбирая слова:

— Я считаю, мы можем вывести из строя вражеские авианосцы, только тараня их палубы нашими истребителями «зиро», загруженными двухсотпятидесятикилограммовыми бомбами.

Душный ночной воздух действовал угнетающе. Единственным звуком было потрескивание фитиля лампы. Ониси молчал, глядя на людей, ожидая их ответа. Наконец молчание нарушил заместитель командира Тамаи.

— Придется нам дождаться возвращения командира Ямамото, без него никаких решений мы принимать не можем, — сказал он.

— С Ямамото я этот вопрос уже обсудил, — солгал Ониси. — Он просил меня передать вам, что наделяет вас властью принять решение.

Тамаи рукой сделал знак старшему командиру эскадрильи пройти с ним в соседнюю комнату для личного разговора. Несколько минут спустя они вернулись на балкон, на лицах — напряженное выражение.

— Мы согласны с вашей оценкой положения, — сказал Тамаи. — Я почтительно прошу, чтобы создание этой ударной группы было предоставлено самому летному подразделению.

У вице-адмирала, казалось, гора с плеч свалилась. Он встал. Офицеры повскакивали на ноги. Ониси поклонился им, показывая свое глубокое к ним уважение. После чего укатил на частную квартиру Ямамото.

Тамаи распорядился, чтобы летные унтер-офицеры подразделения собрались в канцелярии. Все двадцать три человека быстро явились.

Проинформировав их о заседании, которое только что имело место, Тамаи спросил, кто готов пойти добровольцем

для вылетов на верную смерть, как предложил адмирал. Все 23 человека подняли руки. У Тамаи навернулись слезы на глазах. Он лишь поблагодарил людей за их стойкий дух и верность армейскому долгу.

Из-за особого характера этих вылетов необходимо было, чтобы командиром группы был выпускник военно-морского колледжа. Тамаи назначил на этот пост лейтенанта Юкио Секи, которого месяцем раньше перевели на Филиппины с Тайваня. Группы называли «Особое ударное подразделение камикадзе» и разбили на четыре подгруппы — Сикисима, Ямато, Асахи и Ямадзакура.

На следующее утро в 10 часов 23 пилота и лейтенант Секи выстроились во дворе штаба для приветствия со стороны вице-адмирала Ониси. Как только люди построились, Ониси появился из здания и направился медленно, но решительно к подмосткам перед группой. Поднявшись на них, он повернулся к молодым людям. В глазах у него стояли слезы, и ему пришлось приложить усилия, чтобы сохранять самообладание. Он был бледен.

Наконец он заговорил:

— Грозящий нам кризис не из тех, который может быть разрешен министром ВМФ, начальником Генерального штаба или адмиралом. Справиться с ним можете только вы, невинные и энергичные молодые люди! Вы уже боги! Будучи богами, вы должны быть выше всех желаний. Единственное, о чем вы можете сожалеть, это о том, что не узнаете, как завершилась ваша атака — успешно или нет. Это вас пусть не волнует. Самолет подтверждения принесет донесение о результатах налета, а я лично сообщу их вашим душам, а также императору. Так что с Богом!

Ониси помолчал, пытаясь совладать с чувствами.

— Будьте смелыми! — громко крикнул он.

Потом спустился с подмостков и пожал на прощание руку каждому пилоту.

В одиннадцать в то же утро американские войска, распластавшиеся в заливе Лейте, начали высадку в Таклобана на восточном побережье острова Лейте. Командир авиакрыла Накадзима, который пораньше в тот день вернулся из Манилы, повел группу Ямато соединения «Богов грома» к острову Себу к западу от Лейте, а вице-адмирал Ониси, вернувшись в штаб Первого военно-воздушного флота ВМС в

Маниле, официально принял командование от Кинпеи Тераоки.

На следующий день, 21 октября, все четыре группы смертников — Ямато на Себу, Сикисима, Асахи и Ямадзакура в Мабалакате — устроили свои первые вылеты в поисках вражеских авианосцев. Погода, однако, была до того мерзкая, что никаких целей им обнаружить не удалось, и все подгруппы вернулись на базу. Двадцать четвертого самолеты Второго военно-воздушного флота ВМС вылетели с аэродрома Кларк на Тайване, к северу от Манилы, и обнаружили большое число американских авианосцев. В ту ночь более 300 обычных самолетов Второго военно-морского флота ВМС совершали один за другим налеты на американский флот. Потери были большие, а результаты минимальные. Японцам удалось потопить один авианосец, два крейсера и три эсминца.

Тем временем американские подводные лодки и базируются на авианосцы истребители встретили японский флот, шедший на всех парах к Лейте, и практически его уничтожили, в том числе и громадный линкор «Мусаси», который так ни разу и не пальнул в бою из своих огромных орудий. План защитить Лейте от американских войск вторжения провалился, и от него отказались.

Сразу же после этого опустошительного поражения девять человек из групп камикадзе — пятеро из Мабалаката, двое с Себу и еще двое из дополнительного звена, созданного на базе Давао на острове Минданао, — потопили два американских авианосца и серьезно повредили еще четыре. Эта небольшая победа нисколько не отразилась на вторжении американцев на Лейте, но это была наиболее успешная акция, которую подразделения японской военно-морской авиации провели за много месяцев. Ониси выслушал донесения об атаках камикадзе со слезами на глазах.

— Оно стоило того, — с надрывом промямлил он. — Мы нашли действенный способ...

Узнав об этом успехе на Филиппинах, вице-адмирал Сигеру Фукутоме, командующий Вторым военно-воздушным флотом ВМС на Тайване, у которого еще не было возможности убедиться в значимости атак смертников, изменил свое отношение к этому делу и проинформировал

Ониси о своем решении. На встрече, состоявшейся в штабе Первого военно-воздушного флота, Первый и Второй военно-воздушные флоты были объединены. Согласно системе старшинства Фукутоме стал командующим, а Ониси его заместителем.

Ониси затем отправился на автомобиле на базу военно-морской авиации на аэродром Кларк для встречи с ключевыми фигурами среди офицеров из звеньев подразделения. Большинство присутствовавших офицеров были из Второго флота. Ониси во что бы то ни стало вознамерился добиться своего в проведении программы ударных налетов и начал встречу в довольно агрессивном тоне.

— Как вы все знаете, — заговорил он, — результаты самых недавних атак камикадзе против вражеских военно-морских сил дали замечательные результаты, и мы продолжим подобные операции — все подразделения как в Первом, так и во Втором флоте. Я убежден, что только так Япония может одержать победу в войне. И, пожалуйста, никакой критики. Возражений я не потерплю!

Когда Ониси впервые решил прибегнуть к отчаянным мерам атак камикадзе, он ставил сравнительно скромные цели: нейтрализовать авианосцы противника. Однако небывалый успех недавних атак оживил его надежды, что Японии еще удастся остановить продвижение союзников.

Тем не менее число истребителей, которые могли использоваться для атак камикадзе, быстро уменьшалось. Положение было критическое. 19 ноября ГШ ВМС согласился удовлетворить просьбу вице-адмирала Ониси увеличить силы на Филиппинах, направив в этот регион учебные подразделения. План был рискованный, поскольку инструкторю по мобилизации и самолеты из учебных подразделений могли оказать отрицательное воздействие на всю программу подготовки. ГШ ВМС решил, однако, что при сложившихся обстоятельствах игра стоит свеч.

На заре 23 октября, когда положение на Лейте достигло критической точки, главный конструктор самолета для смертников «охка» Мики отправился на аэродром базы ВВС Кисарадзу в префектуре Чибо для проведения испытаний. Там он встретился с капитан-лейтенантом Надзукой, который занимался сборкой и оснасткой крошечных самолетиков, и лейтенантом Васидзу, который отвечал за расчеты.

— Испытательный самолет уже состыкован с «бетти». Мики видел, что под одним из бомбардировщиков подвешен «охка», набитый мешками с песком. Два других самолета должны были полететь, чтобы заснять, как пройдет расстыковка и планирование «охка».

Мики и Васидзу сели в самолет-носитель. Надзука сел в один из бомбардировщиков для наблюдения. Первое испытание «Взрывающихся лепестков расцветающей вишни» должно было вот-вот начаться.

Прорулив почти до самого конца полосы, самолет-носитель с трудом поднялся в воздух. Сделав несколько больших кругов, он сумел достичь своей максимальной высоты, затем свернул на юг, а самолеты-наблюдатели следовали по обеим сторонам от него. Пройдя над островом Осима, самолеты пролетели еще пятнадцать минут до испытательного полигона в Тихом океане.

Самолеты-наблюдатели заняли свои позиции. Экипаж самолета-носителя открыл люк в полу, откуда было видно кабину «охка». В отверстие ворвался холодный воздух.

— Вы можете наблюдать за всем отсюда, — крикнул Мики один из членов экипажа.

Мики лег на живот и высунул голову из люка.

Пилот самолета-носителя отсчитал время и нажал кнопку, которую приделали для отстыковки «охка». Крошечный, по форме напоминающий акулу, самолетик гладко отвалился от самолета-носителя, отчего «бетти» вдруг подскочил вверх.

Мики высунул голову подальше, чтобы лучше видеть, как «охка» по кривой стал пикировать к поверхности океана. Васидзу, которому тоже хотелось посмотреть, повернулся на заднем сиденье и стукнулся о Мики.

— Перестаньте ерзать! — громко крикнул Мики.

«Охка» плавно отвалился от самолета-носителя, от его оранжевого корпуса отражалось утреннее солнце. Он пошел именно тем курсом, который рассчитал для него Васидзу, и нырнул в океан, взметнув белый столб воды. Никаких конструкторских проблем вроде бы не возникло. Пленка, отснятая двумя самолетами-наблюдателями, подтвердила визуальное наблюдение Мики. Свое первое испытание «охка» прошел.

Тем временем в 721-м соединении военно-морской авиации на базе ВВС в Хиакуруигахаре приветствовали лейтенан-

та Цутоми Карию и младших лейтенантов Кинтаро Мицухаси и Фудзиро Хаяси из военно-морского колледжа. Три молодых выпускника колледжа были приданы в помощь командиру Окамура и командиру авиакрыла Иваки при формировании эскадрильи «охка». Командир эскадрильи «бетти» Нонака приветствовал их с привычной для него дерзкой вульгарностью.

— Ну что ж, божки. У вас хватило смелости прикатить сюда, но мы еще посмотрим, одолеете ли вы весь путь. Мне-то что, я рядовой парень! Если вы привезли с собой визитные карточки, можете их сразу выкинуть, поскольку они вам не понадобятся. А если вы все еще девственники, вам лучше сразу поехать в бордель и лишиться себя невинности!

Трое молодых людей были ошарашены совершенно неуставным поведением Нонаки и смотрели на него вытаращив глаза и лишившись дара речи.

Вслед за приездом молодых выпускников колледжа стали прибывать люди, которые и должны были составить соединение «Боги грома», — офицеры запаса и унтер-офицеры. Первым из унтер-офицеров прибыл Масадзо Окубо. Прежде он служил на юге в эскадрилье истребителей, которой командовал Окамура, и сражался там вместе с ним. Об эскадрилье смертников он услышал, находясь при учебном подразделении на базе в Коноике, префектура Ибараги, к северу от Токио.

Расстроенный, поскольку он уже больше не мог принимать непосредственное участие в военных действиях, и обозленный на неспособность Японии сокрушить врага, Окубо давно уже смирился с тем, что истребители неровня авианосцам и линкорам. Он принял решение, что лучше протаранить врага и умереть как мужчина и записался добровольцем в 721-е соединение.

Вскоре после приезда на базу Окубо нанес визит вежливости Окамура, своему бывшему командиру. Окамура приветствовал его с энтузиазмом.

— Рад, что вы прибыли, — сказал он. — На этот раз ваша задача будет заключаться в том, чтобы совершить таран, сидя в «охка». Один из тренировочных самолетов стоит в ангаре. Предлагаю вам сходить взглянуть на него.

В ангаре оказался похожий на игрушку самолетик, который напомнил Окубо крылатую торпеду. Он сразу же при-

знал в нем бомбу, управляемую человеком, и впервые понял, почему номер соединения начинался с цифры 7. Ему вспомнилось, что, когда он был с Окамурой на острове Сулавеси и дела шли плохо, тот высказал предположение, что, похоже, для них остался единственный выход — вылеты смертников против врага. «Значит, вот оно во что вылилось», — подумал Окубо.

Окубо постучал по деревянному крылу «охка». От этого необычного звука ему стало как-то не по себе, и вдруг его охватила тоска по гладким металлическим истребителям, на которых он так часто летал. У него даже мелькнула мысль, а нельзя ли каким-то образом отказаться от своего последнего полета в таком задрипанном самолетике.

Пилоты, приданные 721-му летному соединению, начали совершать пробные полеты на истребителях «зиро». Им было велено постоянно пикировать на заданные цели, чтобы у них возникло чувство, что они и впрямь таранят вражеский корабль. Это заставляло их осознать серьезность подготовки и повышало эмоциональный настрой.

Затем пришла весть об атаках камикадзе на Филиппинах. Пилоты эскадрильи были шокированы, настроение у них упало. До сих пор их поддерживала вера, что их собственное славное самопожертвование запомнится навсегда как основной элемент в защите Японии.

Люди, пытаясь справиться с разочарованием и вернуть боевой дух, недовольно ворчали.

— Ничего. На «охка» мы поработаем гораздо лучше! — повторяли они снова и снова.

31 октября на базе ВВС в Хиакуруигахаре собрались старшие офицеры Генерального штаба ВМС, отдела авиации и НИЛА, чтобы присутствовать при второй стадии испытаний «охка» — самолет был загружен водяным балластом, а на борту находился летчик-испытатель Нагано. Все пилоты-смертники тоже выстроились на летном поле.

Мики был до того возбужден, что не мог усидеть на месте. Он ходил взад-вперед перед ответственным за испытание офицером. Васидзу предложил ему сесть. Он сел, но почти тут же снова вскочил и принялся расхаживать. Последние несколько ночей его мучили навязчивые кошмары, что самолет развалится в воздухе или разобьется, а пилот погибнет.

Нагано, летчику-испытателю, Мики доверял полностью. Не доверял он самолету. А вдруг из-за балласта равновесие самолета нарушится, и его невозможно будет вести? Смогут ли Нагано сбросить воду? Если самолет перестанет повиноваться ему в воздухе, Нагано было велено открыть фонарь и выброситься с парашютом, но сможет ли он выбраться достаточно быстро?

Два бомбардировщика «бетти», участвовавшие в испытании, взлетели из Йокосуки несколькими минутами раньше. Мики услышал рев их моторов, когда они приближались к аэродрому на высоте 3500 м. Под брюхом одного самолета он разглядел подвешенную «охка». На сей раз Надзука находился на борту второй «бетти» как наблюдатель.

Учебно-тренировочный «зиро» Иваки взлетел с базы, чтобы наблюдать за экспериментом. «бетти» с «охка» под брюхом сделал несколько кругов над аэродромом, затем сбросил осветительную ракету — это означало, что ровно через пять минут «охка» будет отпущен. Мики следил за прохождением этих пяти минут по своему секундомеру, то и дело поглядывая на круживший в небе самолет.

Находившийся на борту самолета-наблюдателя Надзука заметил, что вода, вытекающая из балластной емкости «охки», превращается в лед. Ему вдруг почудилось, что у него у самого кровь стынет в жилах. Если лед вокруг отверстия не растает, воду не удастся сбросить, а это значит, что самолет врежется в землю полностью загруженный.

Они летели на высоте 3500 м. Балластную воду предстояло сбросить на высоте около 3000 м. Надзука закрыл глаза и стал молиться, чтобы на этой высоте лед при более высокой температуре растаял.

Начался обратный отсчет — три... два... один...

«Охка» плавно отделился от самолета-носителя, упал чуть ли не отвесно вниз, после чего перешел на планирование. Загорелись — и чуть ли не сразу же погасли — крыльевые ракеты. Рядом с «охка» появилось два черных объекта, остававшихся за собой дымный след.

— Ракеты сгорели слишком быстро! — пронзительно закричал Надзука, его обуял страх.

Однако опытный образец самолета все еще красиво планировал, быстро уходя от «зиро» Иваки, который неотступно следовал за ним.

— Он летит! Летит! — завопил на земле Васидзу.

По мере того как офицеры и другие пилоты на летном поле напрягали зрение, оранжевая точка в воздухе становилась все больше и больше. Вдруг она принялась выпускать белый пар. Мики понадобилась секунда, чтобы сообразить, что это Нагано сбрасывает водяной балласт.

Сделав два круга на аэродроме, «охка», все еще оставляя след пара, с легким металлическим звуком прошел над собравшейся толпой и направился на посадочную полосу. На этом маленьком самолетике Нагано совершил мягкую посадку. «Охка» на своих полозьях остановился в самом конце гудронированной полосы. Пилот вылез из кабины в облаке пыли.

Мики вскочил на грузовик, подъехал к «охка» и от души поздравил Нагано. Их окружили другие пилоты соединения, поздравлявшие друг друга. После отъезда начальства рабочая группа собралась за столом, чтобы обсудить полет.

— Почему вы сбросили крыльевые ракеты раньше, чем было предусмотрено? — спросил Мики.

— Горизонтальная волна была до того сильной, что мешала вести самолет, вот я и решил их сбросить, — ответил Нагано.

Мики сразу понял, что тяга двух ракет не была синхронизирована. Этот момент они проглядели во время испытаний на земле. Если бы полет не удался, обвинили бы техников.

— Это оказалась единственной проблемой, — добавил Нагано. — Устойчивость и работа контрольных приборов были безотказными. По скорости он не уступит истребителю.

— Как вы себя чувствовали, когда вас сбросили с самолета-носителя? — спросил кто-то.

— Создавалось впечатление, будто меня отталкивают отвесно от самолета, но как только я стал планировать, я сразу же испытал эффект подъема.

— А что произошло, когда вы стали сбрасывать воду?

— Самолет слегка пошел вверх, но устойчивость и рабочие характеристики практически нисколько не изменились.

— А посадка?

— Гораздо легче, чем я ожидал. Самодельное шасси нисколько не пострадало.

— Вы думаете, этот образец может использоваться для учебной подготовки?

— Безусловно. Однако крыльевые ракеты во время тренировочных полетов лучше снять.

Это испытание имело место ровно через два месяца после начала работы над проектированием «охка» и прошло хорошо. В возбуждении от успеха полета Мики на мгновение позабыл о назначении этого смертоносного оружия, которое сам помог построить.

По завершении испытаний «охка» введение 721-го соединения в бой было обеспечено.

Наземные испытания фюзеляжных ракет для «охка» были завершены 6 ноября, и НИЛА сразу же приступила к массовому производству самолетов. Вскоре, однако, стало очевидно, что лаборатория просто не в состоянии выполнить указание о постройке 150 самолетов к концу ноября, главным образом из-за того, что слишком много времени уходило на изготовление деревянных крыльев и хвостов. Тогда решили подрядить на производство крыльев и хвостов несколько частных фирм, хотя преобладало мнение, что производство самолетов «охка» должно бы оставаться строго военным делом.

Производителям бомбардировщиков «бетти» также приказали ускорить выполнение производственных заданий. Второй военно-морской арсенал авионавтики в Кисарадзу, префектура Чиба, и 22-й военно-морской арсенал авионавтики в Каное, префектура Кагосима, были заняты конвертированием обычных «бетти» на самолеты-носители, которые бы могли нести «охка». «Мицубиси Нагоя эркрафт компани», производителю «бетти», было приказано усилить защитное вооружение самолетов, даже хотя бы из-за этого ухудшались некоторые из рабочих характеристик.

У бомбардировщиков «бетти» был один роковой недостаток: встроенные в крылья топливные баки часто поражало вражеским огнем, и их охватывало пламя. Поскольку темп и объем американских атак против японских сил возросли, все больше и больше «бетти» погибало именно по этой причине.

Производитель предпринял одну контрмеру: обшил крылья резиной, чтобы предотвратить вытекание топлива, когда враг попадал в баки. У этой меры, однако, был свой собственный серьезный недостаток: изменялся аэродинамический профиль, увеличивая сопротивление крыльев и уменьшая крейсерскую скорость бомбардировщиков на 10 узлов.

«Мицубиси» также спроектировала бензобак, в котором был автоматический огнетушитель, наполненный углекислым газом. Если загорался огонь, газ сразу же растекался. Вокруг самих бензобаков внутри корпуса были поставлены стальные пластины, за сиденьем пилота — тоже. Эти защитные меры еще больше увеличивали вес самолетов, так же еще больше уменьшая их скорость. Однако при всех этих мерах самолет все равно оставался уязвимым для вражеского огня.

8 ноября 721-е соединение перебралось из Хиакуруигахары на авиабазу в Коноике.

К северу от аэродрома, за рекой Хоривари, находился песчаный участок, использовавшийся прежде для учебного бомбометания. Песок разровняли и превратили этот участок в учебный аэродром для учебно-тренировочных самолетов «охка».

К этому времени все ключевые фигуры, приписанные к 721-му соединению, прибыли в Коноике.

Среди вновь прибывших был и старший унтер-офицер Ичикава. Он сразу же пошел повидать своего друга Тамуру.

— Почему же ты не послал открытку? — спросил он. — Что произошло с «шишкой»?

— «Шишка» — это не то слово, — ответил Тамура. — Идем, я тебе покажу.

Он повел Ичикаву к ангару и показал один из учебно-тренировочных самолетов «охка».

— Вот он, твой будущий гроб, — сказал он.

И без того слабая убежденность Ичикавы ослабла еще больше, когда Тамура объяснил, что «охка» будут нести под брюхом «бетти», а затем сбросят недалеко от цели.

— Не разочаровывайся, — сказал он своему другу. — Если бы ты пошел на таран в бомбардировщике-штурмовике, никто бы и не увидел, как ты умрешь. В этой же хреновине ты будешь идти на таран на виду у всего экипажа самолета-носителя.

Вечером, прежде чем улечься, Ичикава открыл свою записную книжку и написал на обратной стороне обложки: «После двадцати с лишним лет жизни мне нечего оставить после себя, кроме этой вот записной книжки, которую я посвящаю своим родителям, всегда окружавшим меня вниманием и любовью».

В середине ноября на авиабазу стали прибывать большие упаковочные клетки с разобранными учебными самолетами «охка». Их сразу же принялись собирать лейтенант запаса Кадзуеси Накао и его группа по обслуживанию «охка».

13 ноября Коноике посетил вице-адмирал Мичитаро Тоника, начальник отдела авионавтики, чтобы понаблюдать, как будут проходить первые учебные спуски на новом месте. Провести первый пробный полет в одном из тренировочных самолетов поручили лейтенанту Путому Карию, выпускнику военно-морского колледжа.

Самолет-носитель с подвешенной под ним «охка» взлетел, сделал круг над летным полем и сбросил «охка» на предусмотренной высоте в 3000 м. Первая половина полета «охка» прошла как и ожидали. Однако сразу же после того, как Кария сбросил водяной балласт, нос у самолета круто подскочил вверх; он потерял скорость и вошел в крутое пике.

Все наблюдавшие повскакивали с мест. Когда машина приближалась к земле, они видели, как Кария изо всех сил пытается поднять нос самолета. Самолет, однако, врезался в песок и перекувырнулся. Спасательная команда бросилась к разбитому аппарату и вытащила Карию. Внешних повреждений не было заметно, но лицо у него приобрело землистый цвет, и он стонал от боли.

Через несколько минут после того, как его привезли на амбулаторный пункт базы, Кария потерял сознание. Два часа спустя наступил паралич, вызванный контузией всего тела. Руки и ноги стали холодными, пульс ослабел, и Кария скончался. Позже обнаружилось, что авария произошла из-за ошибки при сборке балласта. Накануне вечером перед испытанием Накао, начальник отдела обслуживания, собрал всех пилотов «охка» и подробно объяснил им, почему вода из хвостовых баков должна сбрасываться первой. Кария сначала сбросил воду из носового бака.

Делать было нечего — пилот допустил ошибку. Оплакивать гибель Карию не было времени, однако соединение «Боги грома» провело экстренное совещание и решило в будущих учебно-тренировочных полетах не использовать больше воду в качестве балласта. На следующий день, сразу же после краткой похоронной церемонии для Карию, тренировочные полеты возобновились.

### Глава 3 «Умрем вместе!»

Стоял холодный и ветреный ноябрьский день, «Боги грома» проводили последние учебно-тренировочные полеты на авиабазе в Коноике.

— Эскадрилья «охка» построена!

— Эскадрилья «бетти» построена!

Стоя на командирском возвышении, Нонака ответил на воинское приветствие командиров эскадрилий в привычной для него манере — скорее махнул рукой, нежели отдал честь.

— На удивление прекрасный день! — крикнул он. — Эскадрилья «бетти», сбрасывайте их, когда сочтете нужным! Эскадрилья «охка», рот не разевайте! Отстыковывайтесь и пикируйте! За дело!

Взлетели три «бетти» с висевшими у них под брюхом акулородными «охка», похожими, скорее, на пескарей. Поднявшись на высоту в 3000 метров, два самолета отделились и принялись кружить. Третий направился к зоне сбрасывания.

Люк в полу третьей «бетти» открылся, и в самолет ворвался холодный ветер. Один из членов экипажа, преодолевая силу ветра, потянулся вниз через люк и, воспользовавшись Г-образным шестом, открыл фонарь кабины «охка». Пилот «охка» спустился в тесную кабину, закрыл фонарь и отпустил ремни, державшие штурвал и ножные рычаги. Затем прицепил ремешок от приборной доски за штурвал, чтобы тот не двигался при отрыве от «бетти». Потом пристегнул ремень и отстукал сигнал готовности по системе связи с самолетом-носителем.

Когда «бетти» приблизилась к зоне сбрасывания, пилот неотрывно смотрел на красный огонек на контрольной панели. Последовали три коротких вспышки и жужжащий звук, затем одна долгая вспышка и одна короткая, и в это мгновение «охка» отвалилась от самолета-носителя и камнем полетела вниз.

Пилот увидел, как вокруг него в кабине поднимается пыль, и ощутил полную невесомость. Сбросив ремешок, он ухватился за штурвал обеими руками, наблюдая, как внизу показалась земля. Прежде чем начать планировать со скоростью 250 миль в час, самолет упал почти на 300 м. Накре-

нившись на левый борт, пилот мельком увидел Тихий океан. Он опустил закрылки и направился к временному аэропорту.

Приближаясь при быстро идущей на убыль высоте к песчаной посадочной полосе на скорости 100 миль в час, он приготовился к удару. Полосы так и врезались в песок. Самолет подпрыгнул и проскользил еще несколько десятков ярдов, прежде чем остановиться в облаке пыли. Пилот был цел и невредим, только весь взмок от пота. В течение двух долгих минут, после того как его сбросили с «бетти», он невольно сдерживал дыхание, и сейчас оно вырвалось из него глубоким выдохом. Он страшно обрадовался, что все закончилось, думая, что его смертельное пикирование окажется гораздо легче этого тренировочного.

Учебное пикирование продолжалось. «Охка» забирали с посадочной площадки и возвращали на основную взлетно-посадочную полосу на грузовике или на платформе небольшого паровозика по временной колее, проложенной лейтенантом-резервистом Ивао Цудзи, начальником подгруппы отдела обслуживания. Прежде чем каждый из пилотов «охка» садился в самолет для учебного пикирования, Иваки несколько раз выкрикивал: «Врежьте по авианосцу лбом! Врежьте по авианосцу лбом!» Люди прозвали его жабой — у него был слишком большой рот. После прохождения тренировочного пикирования классификация пилота повышалась до группы А.

15 ноября, через два дня после начала учебно-тренировочных полетов, соединение «Боги грома» было официально придано Объединенному флоту на Тихоокеанском фронте. Командиром летной эскадрильи «охка» был назначен капитан-лейтенант Хасиро Янагисава, а лейтенант Акира Хирано заменил погибшего при первом испытании лейтенанта Карию. Эскадрилья «бетти» получила наименование 711-й ударной эскадрильи, а капитан-лейтенант Нонака был официально утвержден ее командиром. Истребители, приданные для охранения бомбардировщиков «бетти» и их бесценного груза, получили наименование 306-й эскадрильи истребителей, возглавил ее лейтенант Кунио Кандзаки.

Беспрецедентный случай — в одном соединении оказались три различных эскадрильи: самолетиков «охка», бом-

бардировщиков «бетти» и истребителей «зиро», что, разумеется, не могло не говорить о размахе операции.

По мере того, как день тянулся за днем, первоначальная решимость пилотов «охка» стала слабеть. Бывшие летчики-истребители скучали по машинам, которые хорошо знали.

Однако учебно-тренировочные полеты «охка» продолжались, но насчет самого самолетика было много недовольства. Капитан-лейтенант Нонака, командир эскадрильи самолетов-носителей, даже не пытался скрывать своего презрения к самолетнику. Упомянув о принципе флота сражаться до конца любым имеющимся в его распоряжении оружием, даже копьями, Нонака язвительно обронил:

— Однако же этим копьем очень трудно пользоваться!

Нонака однажды выразил одолевавшие его сомнения, зажав:

— Я всегда много болтаю, прибегаю к грубому, вульгарному языку. Однако по натуре я робкий человек и очень боюсь смерти. А ругаюсь я, чтобы отвлечь собственный разум, чтобы поставить себя в такое положение, из которого я не мог бы пойти на попятный в самый последний момент. Но я не хочу убивать себя, тем более этим дешевым копьем! Я хотел бы снова вернуться к ночным налетам.

Замечания и жалобы Нонаки дошли до ушей младшего лейтенанта специальной службы Оты, которому первому пришла в голову мысль создать особый самолет для смертников. Прямо он Нонаку не критиковал, соглашаясь, что да, самолеты «охка» следовало бы оснастить реактивными двигателями на жидком топливе, как и планировалось вначале.

Точка зрения Оты сводилась к тому, чтобы благодаря реактивным двигателям на жидком топливе увеличилась бы дальность полета и улучшились рабочие характеристики самолетов «охка», уменьшив тем самым бремя, которое легло на самолеты-носители. Однако война не станет ждать, когда усовершенствуют ракеты на жидком топливе, тем более что в Генеральном штабе ВМС дурных опасений Оты в отношении пороховых ракет не разделяли. Высшее начальство в ГШ ВМС убедило себя, что при достаточно обеспеченном охранении истребителями самолеты «охка» могут и впрямь превратиться в «безотказно поражающие врага копья».

23 ноября соединение «Боги грома» посетил, чтобы посмотреть как там идут дела, лично сам адмирал Оикава, на-



чальник Генерального штаба. Один из экипажей предложил преподнести адмиралу что-нибудь особенное — продемонстрировать пикирование одного из пилотов, который в предыдущем испытании показал исключительно хороший результат. На эту роль был выбран младший лейтенант запаса Хачиро Хосокава.

Хосокава, однако, не посчитал это за честь и пожаловался своему командиру, капитан-лейтенанту Янагисаве:

— Не желаю я выпендриваться ради какого-то адмирала! Пусть спикирует тот, чья сейчас очередь! — сказал он. — Я готов отправиться на «охка» с боевым вылетом, но с какой стати мне сейчас рисковать жизнью ради показухи?

Янагисава согласился с Хосокавой.

— Нам не обязательно выкладываться, чтобы угодить адмиралу. Будем продолжать нашу обычную тренировочную программу.

На следующий день перед самым началом тренировочного полета поступило предупреждение о воздушной тревоге, и полет пришлось отменить. Девяносто три бомбардировщика B-29, базирующиеся на Марианские острова, пролетели над полуостровом Идзу, отбомбили завод «Мусасино» компании «Накадзима эркрафт», а после налета ушли над побережьем Кудзукури в сторону Тихого океана. Беспомощные пилоты соединения «Боги грома» наблюдали за конденсационными следами выхлопных газов двигателей огромных бомбардировщиков, когда те направились обратно на свою базу.

25 ноября, готовясь к передислокации на Филиппины, командир соединения Окамура разбил его на четыре подразделения. Каждое состояло из 53 человек — 7 офицеров запаса и 46 унтер-офицеров. Каждое подразделение находилось под непосредственным командованием одного из выпускников военно-морского колледжа.

После создания этих частей командир эскадрильи истребителей Янагисава затеял спор с Окамурой из-за характера своего назначения. Янагисава был переведен в 721-е как кадровый штабист, а не как пилот самолета «охка». Однако он считал само собой разумеющимся, что разделит судьбу своих подчиненных.

— Согласно флотским традициям командир всегда ведет своих людей. Как командир эскадрильи в первый же вылет их должен повести я! — кричал он.

— Я пригласил вас сюда не с намерением посадить вас на одну из «охк»! — в равной степени громким голосом ответил Окамура. — Ваша работа заключается в том, чтобы поддерживать высокий моральный дух людей, пока они не улетят на выполнение боевой задачи, а затем вербовать на их место других пилотов!

— Вы хотите сказать, в бою я участвовать не буду? — вопил Янагисава.

— Хорошо! Хорошо! — сдался Окамура. — Вы можете полететь в самом конце, но никак не раньше.

Окамура понимал, что как только начнутся боевые вылеты, всякая необходимость в командире звена отпадет. Пилот «охка» был всего-навсего пассажиром на борту «бетти», пока цель не оказывалась в пределах дальности полета, а когда он влезал в «охка», он становился не чем иным, как бомбой. Командование операцией во время вылетов будет уж скорее находиться в руках командира эскадрильи «бетти». Окамура растолковал это Янагисаве как можно терпеливей.

— Моральный дух эскадрильи обычно создается во время учебно-тренировочных полетов боевым порядком и в подготовках для групповых атак, однако с самолетами «охка» необходимости в такой подготовке нет. Следовательно, очень важно, чтобы вы уделили основное внимание поддержанию морального духа людей, — добавил он.

— В таком случае, — парировал Янагисава, — еще важнее, чтобы командир показал пример и спикировал первым!

Спор продолжался несколько минут. Наконец Янагисава сказал:

— Я не приму роль, в соответствии с которой я не могу сражаться бок о бок с моими подчиненными. Что же касается задачи, о которой вы говорите, я бы предпочел, чтобы ее взял на себя какой-нибудь человек постарше. Пожалуйста, отправьте меня в часть, где есть обычные истребители!

Окамура понимал, что зашел в тупик, он сдался и назначил командиром подразделения «Боги грома» командира авиакрыла Иваки, возложив на него ответственность поддерживать моральный дух пилотов и вербовать новых людей для пополнения их рядов.

Среди пилотов соединения «Боги грома» этот шаг вызвал всевозможные пересуды и слухи.

Это означает, что эскадрилья «охка» не что иное, как обыкновенный арсенал, и Янагисава отказался вести себя как его сторожевой пес, — ворчали люди.

Реагируя на свое экстраординарное положение и пытаясь как-то с ним совладать, унтер-офицеры, пилоты «охка», стали проявлять расхлябанность и недисциплинированность. Честь они отдавали неряшливо, если вообще снисходили до этого. Не при исполнении служебных обязанностей многие носили кашне, заявляя, будто им холодно. Некоторые отращивали длинные волосы, несмотря на положение устава о том, что отпускать волосы разрешается только офицерам. Обычными стали жалобы на плохую пищу.

Злостнейшие нарушители дисциплины оказались в подразделении «Боги грома» под командованием лейтенанта Хаяси, однако последний не обращал особого внимания на их поведение, заявляя, что для людей, которые готовятся пойти на верную смерть, устав ничего не значит.

Наконец о поведении одного пилота из унтер-офицеров прослышал командир авиакрыла Иваки. Он пригласил к себе командиров всех четырех подразделений, отругал как следует и приказал принять меры к тому, чтобы головы у всех нарушителей дисциплины в их частях были побриты.

Командир подразделения Мицухаси, у которого тоже были длинные волосы, первым побрил голову, чтобы показать пример своим людям. Лейтенант Хаяси был не согласен с приказом, но в конце концов подчинился ему и убедил своих людей последовать примеру Мицухаси. Иваки самолично побрил голову человеку, который считался самым злостным нарушителем дисциплины в эскадрилье. Он оставил один пучок волос на макушке человека и резко сказал:

— Можете послать их своим родителям как «волосы усопшего»!

Два серьезных несчастных случая еще больше обострили растущую напряженность среди «Богов грома». Один пилот погиб во время тренировочного полета на истребителе «зиро». Другого серьезно ранило, когда он не смог правильно посадить свою «охка». Тем не менее учеба продолжалась.

Тем временем испытания рабочих характеристик «охка» достигли конечной стадии. 19 ноября крыльевые ракеты прошли повторные испытания на земле в НИЛА. Вскоре стало ясно, что уравнивать с какой-либо уверенностью силу

тяги ракет невозможно, поэтому было решено обойтись без них.

На следующий день была испытана бомбовая боеголовка. Заряженная бомбой «охка» была сброшена в Тихий океан. Она взорвалась при соприкосновении с поверхностью, взметнув столб воды в 50 метров высотой, и еще несколько секунд после взрыва на поверхность поднимались белые импульс-волны.

Затем последовало первое испытание скорости, чтобы проверить устойчивость и рабочие характеристики самолета при 350 узлах. Хотя первоначально собирались использовать самолет без пилота, уоррент-офицер Нагано полетел на «охка», потому как считал, что ее вполне можно посадить всего с одной фюзеляжной ракетой. При испытании «охка» сбросили на высоте 4000 м. Как только она начала планировать, Нагано зажег единственную фюзеляжную ракету. Стрелка спидометра подскочила к расчетной скорости в 350 узлов. Самолет вел себя как и ожидали, и Нагано благополучно приземлился.

Оставалось всего одно испытание — посмотреть, будет ли самолет вести себя столь же послушно при критической скорости в 550 узлов. К «охка» должны были приладить три ракеты, а самолетик должны были поднять в воздух и сбросить, но только без пилота.

Ракеты были оборудованы автоматическими системами зажигания. Первую ракету планировалось запустить на скорости самолета в 200 узлов, а вторую и третью — при достижении им скорости в 500 узлов. Предполагалось, что со скоростью в 550 узлов самолет будет идти в момент соприкосновения с целью. Для последующего анализа сброс собирались заснять с помощью высокоскоростной фотографии.

Главный конструктор Мики приступил к последним приготовлениям. Он был и возбужден, и испытывал чувство облегчения, что проект дошел-таки до конечной стадии. Предшествующие месяцы оказались самыми напряженными и трудными в его жизни.

Однако в ночь на 24 ноября американские силы провели свое первое площадное бомбометание со сплошным поражением по Токио. Нанесенный ущерб и шок, перенесенный нацией, были неопределимы. Последствия этого налета не замедлили сказаться и на программе испытаний «охка».

Утром, за день до намеченного испытания на скорость, Надзука вбежал в конструкторскую в поисках Мики.

— А нельзя отложить испытания на критическую скорость? — спросил он и добавил: — У нас не готов испытательный образец.

— Что это еще такое? — удивился Мики. — К концу месяца они ведь должны выпустить сто пятьдесят самолетов. Насколько я понял, тридцать из них уже готовы, и мы еще несколько дней назад договорились, что возьмем один из них!

— Генеральный штаб ВМС приказал, чтобы сто самолетов были готовы к двадцать седьмому, и до того срока они отказываются отдать даже один из них, — ответил Надзука.

Мики был ошеломлен.

— Для чего они им? — спросил он.

— Они собираются погрузить их на борт «Синано» в Йокосуке.

«Синано» был линкор типа «Ямато», который переделали под авианосец и который только что прошел ходовые испытания.

Надзука продолжал:

— Вражеские налеты на Токио свидетельствуют о том, что теперь в любой день могут последовать налеты на Йокосуку. Поэтому Генштаб решил перевести «Синано» во Внутреннее море. Планируется, что корабль отправится двадцать восьмого. Чтобы «охка» не угрожала опасности, их решили переправить в Куре, а уж оттуда на Тайвань и на Филиппины.

Мики знал, что авиачасть в Йокосуке страшно боялась, что враг в любую минуту может начать бомбить авиабазу.

— Ну что ж, — сказал он. — Испытание я отложу, пока не доделают следующую партию самолетов, но без этого испытания нам просто не обойтись, — подчеркнуто добавил он.

Различным субподрядчикам, включая завод «Офуна» компании «Ниппон эркрафт» и завод компании «Чигасаки», было приказано ускорить производственные задания, чтобы закончить эти сто самолетов в последующие три дня. Сдерживал все, по сути дела, второй цех секции аэропланов лаборатории, который отвечал за сборку и оснащение самолетов. Цех перешел на круглосуточную работу.

Рабочих разделили на три восьмичасовые смены. Надзука просто перестал спать. Непрерывно двигались и шумели краны и другие механизмы.

Внутри цеха не было места для складирования готовых самолетов. Когда они сходили с конвейера, их отвозили на грузовике в ангар, принадлежавший авиабазе в Йокосуке. Надзука каждый раз ездил туда, чтобы проверить, как работают штурвал и ножные педали каждого самолета. После проверки самолеты упаковывались в большие деревянные ящики и отправлялись прямо на «Синано», стоявший в гавани.

К утру двадцать седьмого, на третий день после марафонских усилий сделать 100 самолетов, Надзука совершенно выбился из сил. Он все время принимал различные стимуляторы, чтобы не заснуть. Ноги у него стали пухнуть, и он уже не чувствовал собственного тела и не мог его полностью контролировать. Скорость его движений заметно замедлилась. В тот день в полдень Б-29 снова совершили налет на Токио.

Офицер ВМС подошел к Надзуке, работавшему в ангаре.

— Я — командир авиакрыла соединения «Боги грома». Вы здесь главный? Почему не все самолеты доделаны? Что тут такое творится? — агрессивно закричал он.

Надзука был шокирован и обижен.

— Мы делаем все, что в наших силах, — ответил он. — Убирайтесь отсюда к чертям!

— Что вы хотите этим сказать? — завопил офицер. — Если не сделаете работу вовремя, мы разбомбим это место сами!

— Ради Бога! — крикнул Надзука в ответ.

В тот же вечер, уже совсем поздно, упаковщикам был доставлен последний самолет из ста. Надзука вернулся во второй цех, поблагодарил рабочих за их сверхчеловеческие усилия, после чего лег на койку прямо в цеху и заснул впервые чуть ли не за четверо суток.

Утро 28 ноября выдалось облачным и холодным. Цех перешел на свой обычный график и продолжал работать над остальными 50 заказанными самолетами. В четыре тридцать пополудни «Синано» в сопровождении двух эсминцев прошел вдоль побережья на виду у работников лаборатории. Многие из людей, ответственных за его груз — самолеты «охка», на-

блюдали, как огромный корабль прошел на всех парах мимо, однако чувствовали они себя удрученными и злыми. Ранее Надзуке сообщили, что из-за спешки на борт «Синано» погрузили всего 50 самолетов. Испытывая беспомощность и по-прежнему не чувствуя собственного тела, Надзука неторопливо помахал фуражкой, прощаясь с 50 «охка» на борту.

На следующий день Надзуку разыскал офицер с авиабазы в Йокосуке, бледный и смущенный.

— Что у вас? — спросил Надзука.

Человек не мог посмотреть Надзуке в глаза. Он, очевидно, испытал шок. Наконец он заставил себя прошептать:

— «Синано» уделали!

— Уделали?! Что вы хотите сказать этим «уделали»? — спросил Надзука с возрастающим беспокойством.

— Его больше нет, — ответил человек. — Потоплен сегодня утром американской подлодкой.

Надзуке показалось, что он сейчас грохнет без чувств. Он был ошарашен, сознание померкло.

«Синано» подождал в бухте Канеда у мыса полуострова Миура до наступления темноты, после чего взял курс на юг вдоль островов Идзу. Когда корабль приближался к острову Микура, его заметила американская подводная лодка «Арчерфиш», находившаяся в этих водах, чтобы подбирать экипажи бомбардировщиков B-29, если тем придется выброститься с парашютом. «Арчерфиш» тут же догнала «Синано» и в быстрой последовательности выпустила шесть торпед. Четыре из них попали по кораблю, все в правый борт. Испытаний на давление воды по полной программе корабль не прошел, а его команда была недостаточно подготовлена к борьбе за живучесть судна. Через семь часов после нанесения удара «Синано» перевернулся и потонул в 55 милях от мыса Сию, что в префектуре Вакаяма. На судне находилось 1800 членов команды и 700 рабочих, которые заканчивали его оснастку. Почти половина из них погибла.

1 декабря 88 самолетов «охка», включая и те 50, что не попали на борт «Синано», были отправлены наземным транспортом в морской порт Куре. Оттуда 30 из них должны были последовать на аэродром Кларк на Филиппинах, а 59 — на Тайвань. Отдел авиации приказал НИПА добавить к первоначальному заказу еще 50, чтобы возместить потерянные при потоплении «Синано».

В тот день, когда 88 самолетов «охка» отправились наземным транспортом в Куре вдоль Внутреннего моря, адмирал Соэму Тоеда, главнокомандующий Объединенным флотом, прибыл на базу в Коноике, чтобы повидать Окамуру и проинструктировать его о текущих планах операции.

— Двадцать второго декабря 721-е соединение передислоцируется с Тайваня на аэродром Кларк. Свою первую операцию «охка» начнут с крупномасштабной операции против вражеских кораблей в заливе Лейте двадцать третьего, — сообщил он под строгим секретом.

Всем пилотам «охка» Тоеда собственноручно преподнес по палашу и по белой ленте на голову. На каждой ленте Тоеда написал большими красными буквами слова «Боги грома». Командиры частей Мицухаси, Юнокава и Хаяси получили звание лейтенантов. Хосокава и другие младшие лейтенанты запаса стали младшими лейтенантами первого класса.

Поле осмотра соединения «Боги грома» Тоеда и его свита пообедали со строевыми офицерами. Начался обратный отсчет времени. До первых «Взрывающихся лепестков расцветающей вишни» осталось 22 дня, а их пилотам было суждено разлететься на мелкие кусочки, взорвавшись при таране вражеских кораблей. Много водки выпили за это предстоящее событие, но каждый человек был занят своими собственными мыслями.

3 декабря министр ВМФ нанес визит в соединение «Боги грома». Впервые в истории японской армии отдельное летное соединение посетили три высших чина ВМС — начальник Генерального штаба, главнокомандующий Объединенным флотом и министр ВМФ.

Два-три дня спустя адмирал флота Осама Нагано тоже появился на базе. После знакомства с «Богам грома» для пилотов был устроен матч по борьбе сумо, поскольку до начала следующих обычных соревнований они уже будут мертвы. Праздничную атмосферу дополнила группа пилотов, исполнившая юмористическую песенку о боевом вылете, сочиненную на популярный мотив Нонакой.

6 декабря, в рамках плана по переброске на Филиппины, младший лейтенант запаса Ивао Цудзи и 11 унтер-офицеров из бригады наземного обслуживания самолетов «охка» были отправлены на аэродром Кларк на острове Лусон, откуда должен был состояться первый боевой вылет. За ними дол-

жна была последовать команда связистов. Началась упаковка оборудования. В качестве базы для соединения «Боги грома» было выбрано летное поле Маркотт, находившееся с южной стороны аэродрома Кларк. В невысоких холмах с юго-западной стороны поля поспешно вырыли несколько туннелей, чтобы разместить в них самолеты «охка».

10 декабря штаб Объединенного флота определил датой передислокации соединения «Боги грома» 20 декабря и проинформировал об этом решении аэродром Кларк. Дата первого удара «Богов грома» по американским силам в заливе Лейте, первоначально назначенная на 23 декабря, была перенесена на 10 января.

13 декабря состоялось совещание, на котором обсуждалось, как лучше всего переправить «охка» из Куре на передовые линии на Филиппинах и на Тайвань. Было решено, что 30 самолетов, предназначенных для аэродрома Кларк, погрузят на авианосец «Унрю», отплывающий шестнадцатого. Неделю спустя на борту авианосца «Рюхо» отправить 58 самолетов для Тайваня.

15 декабря НИЛА доложила, что изготовила 151 самолет — 150 для боевых действий и еще один дополнительный для последнего испытания на критическую скорость. После чего лаборатория приостановила работу над «охка» и принялась производить учебно-тренировочные самолеты. Производство «охка» передали Первому военно-морскому и воздушному арсеналу в Ибараги, который уже готовился к серийному производству летательных человеко-снарядов. Всего к концу марта 1945 года было намечено произвести 600 «охка».

Надзукэ получил новое назначение присматривать за производством деревянных пикирующих бомбардировщиков в «Мацусита эркрафт компани» в Осаке. Первоначально планировалось, что базирующиеся на авианосец бомбардировщики этого класса должны делаться из металла.

В тот же день американские силы высадились на острове Минданао, между Лейте и Лусоном, перерезав таким образом японцам артерию снабжения и поставив под сомнение план провести на Лусоне битву до последнего и остановить продвижение американцев.

Авианосцам «Унрю» и «Рюхо» было приказано ускорить отплытие на Филиппины и Тайвань. «Унрю» вышел из морского порта Сасебо 17 декабря.

19 декабря отдел ВМС военного штаба слил подразделения «Боги грома» и «Штурмовик-Т», первоначально образованное на Тайване, в 11-ю военно-воздушную группу. В то же время 708-я эскадрилья штурмовиков, которая прежде принадлежала подразделению «Штурмовик-Т», была теперь придана соединению «Боги грома», чтобы увеличить число самолетов-носителей.

Капитан-лейтенант Дзиро Адачи, командир 708-й эскадрильи штурмовиков, учился вместе с Нонакой в военно-морском колледже и имел подобный же боевой опыт, однако в смысле тактики в бою был прямой противоположностью Нонаке. Он предпочитал спокойные самолетовылеты.

Адачи и его группу передислоцировали на авиабазу Миядзаки на Кюсю и приказали летать на учебно-тренировочные полеты в Коноике, выполняя роль самолетов-носителей для эскадрильи «охка». Было также решено, что 27 «бетти» из эскадрильи Адачи и 27 из группы Нонаки будут переброшены на Филиппины совместно с 60 «зиро» из 306-й эскадрильи истребителей, которые должны были заниматься охранением «бетти» и «охка».

Три из четырех подразделений самолетов «охка» предполагалось отправить на Филиппины. Четвертое должно было оставаться в Коноике, чтобы помогать в подготовке новых пилотов. Иваки пришлось пережить трудное время, когда он пытался решить, какую же из четырех частей оставить. Мицухаси, Юнокава и Хаяси все окончили военно-морской колледж в том же году. Он знал, что возникнет проблема, если он оставит одного из них. В конечном счете он выбрал лейтенанта Акиру Хирано, который был старше трех других на два года.

Хирано отказался подчиниться приказу и затеял с Иваки громкий спор. Доведенный до изнеможения, Иваки наконец закричал:

— Если уж вам так сильно хочется туда поехать, найдите кого-нибудь, кто бы остался вместо вас!

Большинство пилотов из части Хирано это решение тоже не устраивало. Они знали, что умрут, а ожидание ведь порой хуже смерти. К тому же им всем хотелось быть первыми погибшими героями из соединения «Боги грома».

— О первой атаке во всех газетах напишут аршинными заголовками, — говорили они, — а о второй уже где-нибудь в середине.

Поскольку к ним относились как живым героям, людям не хотелось, чтобы после смерти их быстро забыли. Старший унтер-офицер Ичикава привел группу пилотов в комнату Хирано, чтобы пожаловаться. Хирано прекрасно понимал своих людей, но объяснил, что сделать ничего не может.

— Кто-то должен остаться, — сказал он. — Пожалуйста, сделайте это ради меня.

Пилоты эскадрильи самолетов «охка» из трех частей, которые должны были первыми совершить налет на врага, принялись делать последние приготовления. Первыми должны были получить последний свой приказ те, кому предстояло полететь на 30 «охка», находившихся тогда на борту авианосца «Унрю» и предназначенных для аэродрома Кларк.

В 4 часа пополудни того же дня (19 декабря) пришло сообщение, что «Унрю» подвергся нападению американской подводной лодки («Редфиш»). В авианосец попали две торпеды, в результате чего произошел взрыв в одном из отсеков с боеприпасами. Корабль затонул за 30 минут.

Это несчастье заставило наконец Генеральный штаб ВМС осознать, какой опасностью чреват попытка добраться на судах до Филиппин и Тайваня. У «Рюхо» было больше возможностей добраться до Тайваня из-за более короткого расстояния. Однако из-за нахождения «охка» на Тайване, а не на аэродроме Кларк сразу же возникла новая проблема. Расстояние от Тайваня до залива Лейте было за пределами дальности полета истребителей охранения, предназначавшихся для «бетти» и «охка».

Расстояние между авиабазой Такао (Гаосюн) на Тайване и заливом Лейте составляло 1400 км. «Бетти», обремененные «охка», едва ли могли совершить ходку туда и обратно, но о том, чтобы такое расстояние пролетели истребители, и думать было нечего. Единственным решением проблемы было послать эскадрилью истребителей на аэродром Кларк заранее, чтобы затем они где-нибудь над Филиппинами повстречались с «бетти».

Для разработки стратегии налетов «Богов грома» отправили на аэродром Кларк в штаб Объединенного флота вице-адмирала Рюносукэ Кусаку с группой советников. Штаб военного фронта подверг это решение суровой критике, заявив, что невозможно с успехом провести подобную операцию в воздушном пространстве, где безраздельно господ-

ствует враг. Первая встреча Кусаки со штабистами военного фронта вышла далеко не гармоничной.

28 декабря отдел авиации ВМС рассмотрел идею переброски самолетов «охка» непосредственно на аэродром Кларк на Лусоне по воздуху, с тем чтобы совершать воздушные налеты на «охка» оттуда. Подсчитали, однако, что из Японии до аэродрома Кларк «бетти» может добраться только в том случае, если из носовой части «охка» будет убрана 1200-килограммовая бомба.

Тогда решили перебросить на аэродром Кларк по воздуху 30 пустых самолетов «охка», а боеголовки отправить транспортным судном. В начале января планировалось отправить в Манилу еще десять полностью экипированных «охка».

Поскольку первый налет «Богов грома» было никак не провести, пока «охка» не придут на Филиппины, переброска пилотов из Коноике на Тайвань снова была отложена, на этот раз до 10 января, то есть до того самого дня, на который была намечена первая атака «Богов грома», если бы все шло по плану. При этой новости напряженность, которая все возрастала среди пилотов «охка», значительно ослабла. Несколько унтер-офицеров решили поговорить с Иваки и пришли к нему в комнату.

— Разве вы не боитесь умереть? — спросил его один из пилотов.

— Разумеется, теперь, когда я стою на собственных ногах, я нахожу, что мне довольно трудно принять мысль о смерти, — ответил тот.

— Тогда зачем же нам совершать эти ударные налеты? — спросил кто-то еще.

Иваки разозлился.

— Потому что мы пошли добровольцами! Вот почему!

Такой ответ не удовлетворил унтер-офицеров, они продолжали протестовать.

— Что бы вы ни говорили, это уже не имеет абсолютно никакого значения. Мы сделаем это — окончательно и бесповоротно! — с холодной непреклонностью заявил Иваки.

Унтер-офицеры продолжали тарашить на него глаза. Они просто не знали, что еще можно сделать. Наконец один из них кисло заметил:

— Ну что ж! По крайней мере мы умрем вместе!

И они вышли из его комнаты.

Озабоченный тем, что моральный дух группы падает все больше и больше, Иваки вызвал офицеров запаса соединения «Боги грома», дал им соответствующую накачку и велел немедленно предпринять шаги, с тем чтобы исправить сошедшее положение.

В самом начале января 150 военных кораблей США, собравшихся в заливе Лейте, направились на север к Лусону, основному острову Филиппин. Несколько налетов истребителей-смертников не дали никаких результатов. По сути, все самолеты сбивали даже прежде чем они успели подобраться к цели.

Таким образом, место любой предстоящей решающей битвы передвинулось с Лейте на Лусон, что означало, однако, что вражеские корабли вскоре уже окажутся в пределах досягаемости истребителей, приданных для охранения самолетов-носителей, доставляющих «Богов грома» с Тайваня.

3 и 4 января американские корабли и самолеты совершали непрерывные налеты на Тайвань и на острова Рюкю, после чего переместились на восток. Воспользовавшись моментом, японский авианосец двинулся через Восточно-Китайское море и прибыл на Тайвань 7 января. 58 самолетов «охка» были размещены в укрытии, подготовленном на авиабазе Такао. Штаб Объединенного флота объявил, что, готовясь к переброске на Тайвань, соединение «Боги грома» и группа «Штурмовик-Т» в конце января передислоцируются на юг острова Кюсю.

На базе эскадрильи «охка» в Коноике пилоты трех частей, которые должны были отправляться первыми, по очереди съездили в Токио, чтобы в последний раз посетить Императорский дворец, а также святыни Мейдзи, Того и Ясукуни и помолиться за победу. Младший лейтенант Хироси Синдзо как помощник лейтенанта Хирано присоединился к его группе.

6 января американские военные корабли вошли в залив Лингайен острова Лусон и принялись обстреливать японские позиции на побережье. Военный штаб проинформировал о таком развитии событий соединение «Боги грома». Люди были уверены, что наступает их час. Однако все больше и больше пилотов начинали испытывать сомнения относительно собственной решимости разнести себя на куски, врезавшись в американский военный корабль и взорвавшись. Уж слишком долгим вышло ожидание, столько раз все откладыва-

лось, а последующие страдания, которые выпадали на их долю, становились все мучительнее.

Пока строились и перекраивались планы передислокации первоначальных четырех подразделений «Богов грома» в район боевых действий, в само соединение в качестве дополнительной силы поступило большое число новичков. Кое-кто из них только что прошел подготовку по программе офицеров запаса. Другие были из учебного подразделения военно-морской школы. Они прошли элементарную начальную летную подготовку и едва умели летать горизонтально. Когда они влились в элитное подразделение «Богов грома», всем им присвоили классификацию «Г».

В результате этого притока неподготовленных людей в соединении оказалось 10 пилотов класса «А», 6 – класса «Б» и 215 – класса «Г». По мнению старожилов совершенно неlepая пропорция. Пилоты класса «А» и «Б», которые находились в соединении с самого начала, считали это унижительным для себя. Трения между вновь прибывшими и кадровыми офицерами постоянно возрастали.

## Глава 4

### «Охка» выходят на цель

Новый, 1945 год начался с месяца, который был ничуть не благоприятнее декабря. На Филиппинах у флота кончались самолеты, которые можно было использовать в специальных ударных атаках смертников. 9 января, в день, когда на авиабазе в Коноике произошли беспорядки, силы США начали высаживаться на Лусон из залива Лингайен. К концу дня они уже закрепились на приличном плацдарме на острове.

За три дня до начала операции союзников остававшиеся на удерживаемом японцами аэродроме Кларк, примерно в 1000 км к югу от Лингаена, силы Второго военно-воздушного флота стали передислоцироваться с Лусона на Тайвань. Штаб Первого военно-воздушного флота ВМС, с Ониси во главе, тоже перелетел на Тайвань рано утром 10 января.

После эвакуации командующих и штабов Первого и Второго военно-воздушных флотов оставшиеся офицеры сфор-

мировали из солдат несколько бригад и ушли в горные лагерь к западу, вознамерившись стоять там до конца.

Бригада по наземному обслуживанию эскадрильи «охка» под руководством младшего лейтенанта запаса Ивао Цудзи, которая была отправлена с авиабазы в Коноике в распоряжение аэродрома Кларк дожидаться прибытия самолетов «охка», вошла в одну из бригад и занялась перевозкой военного снаряжения. Секретные туннели, вырытые в склонах холмов к юго-западу от аэродрома Маркотт для самолетов «охка», превратились в склады для снаряжения.

Единственное, что оставалось японцам, — это провести контратаку против американцев с Тайваня. Это, в свою очередь, требовало еще одного изменения в планах для использования «охка».

Как только инцидент с бунтом в Коноике исчерпал себя, была пересмотрена вся операция «Боги грома»: решили, что лучше всего использовать самолеты «охка» — провести налет на американские боевые корабли в заливе Лингаен с Тайваня. Основной проблемой по-прежнему оставалась способность эскадрильи истребителей обеспечить охранение самолетов-носителей и «охка» во время доставки их до цели и во время самого сбрасывания.

Договорились даже, что поддержат и другие части, однако число самолетов и подготовленных пилотов резко уменьшалось с каждым днем. Штаб Объединенного флота оказался просто не в состоянии изыскать возможности для создания второй эскадрильи истребителей охранения.

Поскольку многие из унтер-офицеров, которых первыми отобрали в «Боги грома», были подготовленными летчиками-истребителями, 21 из них отобрали для особой эскадрильи «охка» в качестве резервной силы охранения. Это вовсе не означало, что их вычеркнули из списков тех, кому предстояло совершить первый налет на врага на самолетах «охка». По сути дела, истребителей, на которых они могли бы летать, просто не было, поэтому они, что называется, оказались слугами двух господ. Одним из людей, избранных на эту двойную роль, был старший унтер-офицер Окубо, который прежде не сумел перевестись в 306-ю эскадрилью истребителей. Мысль о том, что он, возможно, слетает еще хотя бы разок на истребителе, прежде чем совершит последнее пике, приносила ему счастье.

Реакция же старшего унтер-офицера Кейсукэ Ямамуры была прямо противоположной. Он отказался подчиниться неоднократному приказу присоединиться к новой эскадрилье, заявив:

— Я не намерен присоединяться к такой группе. Летчиком-истребителем я больше никогда не буду. Те, что оставляют эскадрилью «охка», трусы!

Командование принялось подыскивать, кого бы поставить командиром новой резервной эскадрильи истребителей, и остановилось на кандидатуре старшего офицера запаса Хосокавы. Однако Хосокава тоже отказался от предложенного ему поста, подчеркнув, что у него нет опыта руководителя и он не справится с 21 кадровым унтер-офицером.

Игараси, предложивший кандидатуру Хосокавы на этот пост, отказался принять «нет» в качестве ответа.

— В воздухе я сам за ними присмотрю, — сказал он. — Вы только присматривайте за ними на земле.

Хосокава понимал, что у пилотов-истребителей после вылета с «охка» сохраняется вероятность возвращения на базу. Те, которые в прошлом не были летчиками-истребителями и, следовательно, не могли быть пересажены с самолетов «охка» на истребители, вполне могли посчитать это дискриминацией и доставить своему командиру немало хлопот.

Лейтенант Киеси Ягита был командиром подразделения 708-й эскадрильи штурмовиков, расквартированной на авиабазе Миядзаки, но еще сроду не видел самолетов «охка», поэтому он решил съездить в Коноике и осмотреть «охка». Раньше он летал с Нонакой.

Сами самолеты на Ягиту впечатления не произвели, и после их осмотра он сердечно поблагодарил Нонаку за то, что тот взвалил на себя трудную обязанность и обучил его людей, которых уже какое-то время направляли в Коноике практиковаться носить «охка» под брюхом.

Двое друзей не виделись с тех пор, как вместе дрались над Рабаулом, и, вспоминая о пережитом на фронте, Нонака пригласил Ягиту к себе на приватную чайную церемонию.

После церемонии Нонака вдруг сказал:

— Можешь называть меня предателем, если хочешь, но я бы хотел, чтобы штаб отказался от этой чертовой операции «охка»! Умереть я не боюсь, но неужели ты и вправду полагаешь, что «бетти» могут подобраться к вражеским кораб-



лям? Ты и впрямь считаешь, что истребители могут обеспечить нам надежное охранение? Мысль о том, что я поведу людей в атаку, которая не даст нам ничего хорошего, мне противна. Предположим, нам-таки повезло, и мы долетели до врага. Согласно плану, «бетти», сбросив «охка», должны возвратиться на базу и готовиться к следующему полету. Ты думаешь, нам это будет по силам? Постоянно сопровождать наших людей, с которыми мы жили бок о бок, на самую кровавую и бессердечную смерть, какую только можно себе представить? Ты думаешь, мы сможем оставлять их и возвращаться снова и снова? В первый же мой вылет я сам пойду на смертельный таран. Другого пути нет, — сказал он.

17 января базу «Богов грома» посетил эмиссар императора, который поблагодарил их за стойкость духа и заявил, что отныне нация будет чтить их души. Это означало, что их вот-вот отправят на фронт. Каждый стал готовиться к неминуемому.

Тем временем наступающие войска Соединенных Штатов передислоцировались из залива Лингаен на юг, поближе к аэродрому Кларк. На берегу японские военные подразделения отступили в горы, войска филиппинцев и союзников преследовали их, началась партизанская война.

Японское верховное командование понимало, что конец битвы за Филиппины близок и когда все возрастающие силы союзников двинутся на саму Японию — всего лишь вопрос времени. 20 января Сэему Тоеда, главнокомандующий Объединенным флотом, отдал приказ, чтобы 11-я воздушная группа, состоявшая из соединения «Боги грома» и подразделения «Штурмовик-Т», передислоцировалась в южную часть Кюсю, самого южного из основных островов Японии.

В тот же день японские армия и флот составили свой первый с начала войны план совместных операций. План предусматривал две стадии: встретить врага как можно дальше от основных островов, особенно на Тайване и островах Окинава, и организовать оборону родных островов. Первоначально планировалось перебросить соединение «Боги грома» из Японии на Тайвань, а потом и на Филиппины, но от этого замысла пришлось отказаться по очевидным причинам. Центром для организации атак против американских сил затем стал Тайвань. В лихорадочном темпе продолжались попытки укрепить оборону Окинавы и южного Кюсю.

По мере того как положение все ухудшалось, было принято решение развернуть дислокацию «Богов грома» как можно шире, чтобы добиться максимального эффекта. 58 самолетов «охка» и пилотов «Богов грома» были уже отправлены на базу Такао на Тайване. К концу января предполагалось еще отправить 30 в Синдзу на Тайване, 40 — в Сингапур, 50 — на Окинаву и по 27 — в Канюю и Миядзаки на Кюсю.

Предусматривалось также дальнейшее развертывание «Богов грома» в феврале и марте, когда по несколько самолетов должны были поступить на острова Мияки и Исигаки на юго-западе, в Коноике, Ацуги на островах Хачидзо около Токио, в Шанхай и в район Санья (остров Хайнань) в Западном Китае.

Как только соединение «Боги грома» получило приказ передислоцироваться в южную часть Кюсю, его личный состав, а также специальные группы охранения и поддержки стали собираться на выделенных для них базах на этом самом южном острове.

Всего в передислокации участвовали 158 пилотов самолетов «охка». Основные силы соединения отправились на базу в Канюю, где обосновался и штаб командования. Пилоты эскадрилий «охка» и «бетти», как и эскадрилий истребителей охранения, распределились по различным базам в этом регионе.

База в Канюю, где расположился штаб соединения «Боги грома», находилась в центре полуострова Осуми и являлась оплотом южной группы военно-морской и воздушной базы на Кюсю. Когда «Боги грома» прибыли в Канюю, они увидели вулканический конус острова Сакурадзима, покрытый снегом. Летное поле все еще расширяли, но укрытия для летающих бомб «охка» уже были сооружены в различных местах на плато. Центр связи базы находился глубоко под землей, прямо под казармами. В склонах прилегающих холмов был выкопан ряд укрытий для использования в качестве хранилищ и для госпиталя базы.

Когда «Богов грома» расквартировали, они вывесили знамена и явились в свои эскадрильи для дополнительной подготовки.

Результаты подготовки были не такими впечатляющими, как надеялись, но времени больше не было. С 1 по 3 февраля военно-морской отдел штаба разрабатывал планы, кото-

рых следовало придерживаться на других островах и на юге Кюсю, на случай если приближающиеся силы союзников атакуют Окинаву.

Готовясь к предстоящим налетам американцев по всему театру военных действий, протянувшемуся от Восточно-Китайского моря до Окинавы и Кюсю, Генеральный штаб ВМС 10 февраля реорганизовал Пятый военно-воздушный флот ВМС. В этом реорганизованном флоте соединения «Боги грома» и «Штурмовик-Т» были основной ударной силой и должны были согласовывать свои действия с Третьим военно-воздушным флотом ВМС, который отвечал за оборону основных островов Японии.

Было также принято решение использовать учебные эскадрильи юго-западного региона для проведения специальных атак смертников против любых вражеских кораблей, которые еще останутся на плаву после первой атаки самолетов «Богов грома» и «Штурмовика-Т».

Для использования в атаках смертников против американских сил в то время имелось 162 самолета «охка», 72 самолета-носителя и 108 штурмовиков-Т «зиро». Произошли также весьма резкие перестановки и перемещения в высших эшелонах командного состава — подготавливалась почва к тому, чтобы и флот, и армия восприняли идею об атаках смертников как основную стратегию в предстоящей обороне Японии. Хотя вылеты смертников начались как движение добровольцев в вооруженных силах, теперь уже высшие круги командного состава армии и флота хотели бы представить их как нечто, возведенное в ранг официальной политики.

Теперь, когда статус «Богов грома» и других подразделений смертников получил официальное подтверждение, вице-адмирал Матоме Угаки, командующий Пятым военно-воздушным флотом ВМС, 14 февраля вылетел с авиабазы Ацуги около Токио и пополудни прибыл на базу «Богов грома» в Каное на острове Кюсю. В тот же день патрульный самолет, отправленный с острова Иводзима, обнаружил к западу от Сайпана несколько американских кораблей, шедших курсом на север. На следующий день самолет-разведчик с базы Кисарадзу доложил о наличии американских военных кораблей к югу от Иводзимы, однако не смог представить точного отчета об их количестве и составе.

16 февраля американские корабли, которые уже было видно с острова, предприняли массированное наступление всеми силами против Иводзимы. Одновременно американские бомбардировщики проводили массированные налеты в районе Токио — Иокогамы. Одной из целей бомбардировок была база Коноике, где первоначально проводило тренировочные полеты соединение «Боги грома». По случайному совпадению, 24 самолета-носителя «бетти» под командованием капитан-лейтенанта находились на базе и проводили учебно-тренировочный ночной полет. Оставшиеся в Коноике «Боги грома» были реорганизованы в 722-ю военно-воздушную часть при Третьем военно-воздушном флоте ВМС для подготовки новых пилотов «Богов грома». Эта группа получила название «Тацумаки», или подразделение «Торнадо». Однако из-за нехватки топлива подготовка была приостановлена, и на территории аэродрома в различных его сооружениях находилось около 130 самолетов с пустыми бензобаками.

Предупреждения о налете бомбардировщиков не поступило. Они отыскивали слабые места в сети японской системы оповещения и прорвались на очень низких высотах. Первый налет произошел в 8 часов вечера, а в течение последующих восьми часов произошло еще восемь налетов, и в них в общей сложности участвовало 130 бомбардировщиков. Из стоявших в укрытиях было уничтожено только два самолета, зато от всех 24 самолетов-носителей «бетти» из эскадрильи Нонаки почти ничего не осталось. Вечером накануне налета Нонака засиделся допоздна с друзьями. Он понимал, что налеты вот-вот начнутся, но полагал, что успеет поднять самолеты в воздух после предупреждения. Однако вышло так, что о нападении Нонака узнал, только услышав рев моторов бомбардировщиков над головой и гром разрывающихся бомб. Он бросился было к летному полю, но вынужден был беспомощно остановиться у выхода из бомбоубежища и наблюдать, как погибает его эскадрилья. Одиннадцать из его «бетти» были уничтожены прямым попаданием бомб, остальные тринадцать сторели.

На следующее утро появились еще три американских бомбардировщика и уничтожили еще одну «бетти».

В три часа дня 17 февраля воздушные налеты американцев на Иводзиму закончились, американские морские пехотинцы высадились на остров и после одного из самых ожес-

точных сражений на Тихом океане овладели им. 25 февраля район Токио — Иокогамы вновь подвергся массированному налету американских бомбардировщиков. В Коноике сгорели еще два самолета-носителя «бетти».

Это явилось началом массированных авианалетов американских бомбардировщиков В-29, базирующихся на Марианские острова, на Токио и прилегающую промышленную зону. В некоторых налетах участвовало до 200 самолетов, а назначением налетов было вывести город из строя.

Ежедневной реальностью стали полеты американских самолетов-разведчиков на Кюсю и Хонсю, основные острова Японии. Американские подводные лодки частенько появлялись у берегов островов Рюкю. Было очевидно, что готовится наступление по всему фронту на основной японский остров. Тайвань, по сути дела, оказался отрезанным от родных островов, в результате чего пришлось отказаться от плана использовать Тайвань в качестве базы для осуществления вылетов «Богов грома».

К концу февраля потеплело. На вершине острова Сакура не осталось снега, в воздухе запахло весной.

Командир соединения «Боги грома» Окамура по-прежнему был не удовлетворен неспособностью истребителей охранения защитить самолеты-носители «бетти», пока те не доберутся до цели. Он позвонил Ямане, управляющему конструкторским отделом секции аэропланов НИЛА, и попросил его создать новый двигатель, который обеспечил бы самолетам «охка» большую дальность полета, с тем чтобы их можно было запускать за пределами зоны патрулирования вражеских самолетов, охраняющих американские корабли.

Ямана перепоручил эту задачу главному конструктору Мики, который при ее решении испытал такие же дурные предчувствия, какие выпали на его долю, когда он впервые услышал об «охка». Окамура хотел, чтобы «охка» был снабжен более мощными двигателями, пусть даже за счет уменьшения веса взрывчатки, который могли нести эти летающие бомбы. Ямана привез в Каню окончательные варианты «охка».

Новый реактивный двигатель, работающий на жидком топливе, обеспечивал дальность полета в три с половиной раза больше, чем двигатели, первоначально определенные

для «охка». Однако же он был гораздо тяжелее, и вес боеголовки пришлось бы уменьшить вполтину.

— Ничего страшного. Нам бы только обеспечить дальность полета, — заявил Окамура.

Для обеспечения предельной минимальной скорости под фюзеляжем самолета надо было установить пороховой ускоритель для экстренного ускорения. В качестве самолетов-носителей предполагалось использовать бомбардировщики «франсес», которые летали быстрее «бетти».

И все же Ямана не был удовлетворен.

— Максимальная скорость тоже уменьшится, однако основная проблема в том, как эта штукавина пройдет испытания. С новым двигателем самолет слишком тяжел, и вряд ли испытания пройдут безопасно. Пусть даже вес взрывчатки снизится до 600 кг, все равно скорость при посадке будет составлять более 135 км в час, — сказал он.

Он немного помолчал.

— Остается единственное: испытать ее, не сбрасывая с самолета-носителя, — добавил он. — Только так мы можем избежать риска.

Окамура нахмурился.

— А какой от этого прок? Пилот ведь окажется не в состоянии судить, как самолет будет вести себя на самом деле. Нет, это не пойдет. — Он помолчал. — Придется что-нибудь придумать, чтобы после испытания пилот выбросился с парашютом. Уверен, что Нагано с этим справится! — сказал он, уже, очевидно, приняв решение.

Окамура понимал, насколько рискованна эта затея, но знал, что другого выхода попросту нет. Уж если «Богам грома» и суждено добиться какого-то успеха, так им нужно обеспечить возможность хотя бы добраться до цели.

— Во всяком случае, как можно скорее нужна новая модель, а пока будем работать со старой...

В тот самый день, когда произошел этот разговор, бомбардировщики В-29 совершили несколько разведывательных полетов над Окинавой. Штабу Пятого военно-воздушного флота ВМС пришлось полдня провести в бомбоубежище. Вход в убежище был низкий и узкий, по нему едва мог пройти один человек. Туннель, ведущий к подземным бункерам, освещался гольми электролампочками. Воздух в убежище был спертый и влажный.

Вторжение американцев на Окинаву началось 1 марта. За утро 670 американских самолетов совершили семь налетов на остров, разрушая аэродромы и уничтожая японские корабли в прибрежных водах. Пополудни 70 самолетов США совершили налеты на различные объекты в префектуре Кагосима на Кюсю, в том числе и на авиабазу Миядзаки, где располагалась одна из эскадрилий, предназначавшихся для охранения «Богов грома».

Заставить американцев отложить наступление можно было, только уничтожив как можно больше их авианосцев и других военных кораблей, пока те все еще в порту.

Девятого марта разведывательный самолет с островов Трак подтвердил, что в порту Улитхи на Каролинских островах скапливается большое число американских кораблей. Два дня спустя 24 самолета «франсес» из подразделения камикадзе «Штурмовик-Т» с 800-килограммовыми бомбами на борту вылетели из Канои и взяли курс на Улитхи, до которого было 1360 миль.

Половина самолетов посбивались с курса и залетели не туда, куда надо, а результаты, достигнутые теми, кто-таки добрался до стоянки судов союзников в Улитхи, были «разочаровывающими». Разведывательный самолет, отправленный на следующий день, чтобы определить нанесенный врагу ущерб, сообщил, что, судя по всему, враг вообще не понес никакого ущерба.

Но на знал, что откладывать до бесконечности планы полетов смертников императорских вооруженных сил невозможно.

Командование Объединенным флотом полагало, что, если американские корабли выйдут из Улитхи 14 марта, они доберутся до берегов Кюсю примерно 18-го. Флот усилил разведывательное патрулирование, однако из-за плохой погоды в районе островов Трак 16-го и 17-го самолеты-разведчики даже не пытались взлетать. Японское командование оказалось в полном неведении. Оно не знало состава американского флота вторжения, не знало, когда он может двинуться на север и куда именно направится, не знало, будет ли это широкомасштабное вторжение или всего лишь пробная акция.

В отделе ВМС военного штаба шли дебаты, что делать: избежать прямой конфронтации с врагом до начала широко-

масштабного вторжения или попытаться нанести флоту такой урон, что вторжение придется отложить, если вообще не отказаться от него. Однако без дополнительных разведывательных данных было невозможно решить, какая альтернатива предпочтительнее.

В конце концов было принято временное решение сохранить как можно больше сил ВМС, пока не станет ясно, что именно предпринимают американские силы: начинают решающее вторжение или же по-прежнему продвигаются скачками с одного острова на другой. И все же предполагалось, что 18 марта что-то произойдет.

Воздушные подразделения к тому часу уже почти завершили переброску на Сикоку и северный Кюсю, но им приказали немедленно вернуться обратно на южный Кюсю. Эскадрилья Нонаки тоже было приказано возвратиться в Каню, где располагался штаб соединения «Боги грома». Эскадрильям истребителей охранения «Богов грома» был отдан приказ прикрывать район Миядзаки. Окамура, Иваки, Саеки и другие строевые офицеры соединения перебрались из Канои в Томитаку, где стояли в ожидании три эскадрильи истребителей. Хоть они и знали, что обязательно нужно сохранить как можно больше истребителей для обеспечения охранения первого боевого вылета самолетов «охка», но также понимали, что в случае чего не могут оставаться в стороне.

В тот же день в 22.45 радарный патрульный самолет обнаружил большое число вражеских кораблей, приближающихся к Кюсю с юго-востока. Корабли находились примерно в 160 милях от мыса Тои. Радар на Танегасиме, небольшом острове милях в двадцати к югу от побережья Кюсю, тоже засек американские корабли. Тем не менее штаб ВМС по-прежнему никак не мог принять твердого решения. По телефону Угаки передали то же самое: «Постарайтесь сохранить свои силы. Если это не удастся, примите решение, какое сочтете нужным». Кипя от злости, Угаки в 02.02 ночи 18 марта отдал приказ об атаке всеми силами.

Чуть ли не в тот же самый час от командующего Объединенным флотом поступило две телеграммы. В одной из них Угаки предписывалось ввести в бой минимальные силы, если только это не крупномасштабное вторжение. Однако если в составе американских войск окажется и десант для

высадки, тогда Угаки полагалось бросить в бой все свои войска. В последнем случае, получившем кодовое название операции «Небо №1», Пятый военно-воздушный флот ВМС Угаки должен был сыграть ключевую роль при активной поддержке Первого военно-воздушного флота с Тайваня и Третьего и Десятого военно-воздушных флотов. В распоряжении Угаки поступали также военно-воздушные силы Шестой армии.

К сожалению, пока обе телеграммы были расшифрованы, было уже почти четыре часа утра, и Угаки уже начал собственную войну.

В 3.30 ночи со взлетно-посадочных полос в южном Кюсю с ревом взлетели 54 самолета «джилл» и «франсес», которые должны были нанести торпедные и таранные удары по приближающимся американским кораблям. Над мысом Тои самолеты наткнулись на звено базирующихся на авианосцы американских истребителей, но сумели проскочить с небольшими потерями. За ними последовали 27 самолетов «джуди», тоже отобранных для вылетов смертников, чтобы продолжить атаку с наступлением дня.

В 5.40 утра над южным Кюсю и Сикоку появились первые американские бомбардировщики и истребители, базирующиеся на авианосцы, и принялись наносить весьма успешные удары по аэродромам и другим целям. В общей сложности в этих налетах участвовало 1460 самолетов. Японцы смогли противопоставить им всего 110 истребителей. Они сражались героически, но не смогли помешать самолетам США поражать цели.

Тем временем 54 самолета «джилл» и «франсес» провели на заре свой налет на американский флот. Угаки сообщили, что им удалось потопить несколько американских военных кораблей, в том числе авианосец, линкор и крейсер. Угаки решил ввести в бой «Богов грома», а также самолеты для атак смертников. В 12.13 дня он отдал им приказ приступить к первому своему вылету.

В то утро Окамура и его эскадрильи истребителей на базе Томитака уже совершили два вылета против атакующих американских самолетов и даже сбили несколько штук. Как только Окамура получил послание от адмирала Угаки о том, что соединение «Боги грома» должно подготовиться к атаке, он отдал приказ, чтобы приготовились по девять «бетти» из

эскадрилий Нонаки и Адачи. Эскадрилья Нонаки, однако, еще не успела возвратиться в Каню, и даже уже возвратившиеся самолеты из-за интенсивности утренних налетов американских бомбардировщиков к взлету не были готовы. В конце концов лейтенанту Адачи было приказано подготовить 18 своих самолетов.

Как только поступил приказ адмирала, наземная обслуга в Усе, не подвергшейся налету бомбардировщиков США, вывела из укрытий 18 «бетти» и принялась выгонять из укрытий летающие бомбы «охка». Обслуга уже наполовину закончила заправлять «бетти», когда поступило сообщение, что в их направлении катится еще одна волна американских бомбардировщиков. Истребителей на базе в Усе не было. Окамура полагал, что, пока он в состоянии перехватить любые вражеские самолеты, прежде чем они доберутся до того региона, его собственным самолетам ничто не угрожает. Сейчас он попытался было дозвониться до летного поля в Усе, чтобы эвакуировать самолеты в Омур, но связь оказалась прерванной, и он так и не смог туда пробиться.

Оценив всю серьезность обстановки, Окамура решил ввести в бой все имеющиеся в его распоряжении истребители, предназначенные для охранения «Богов грома». Часть американских бомбардировщиков неожиданно вышла из строя, вернулась назад и сбросила бомбы на базу Томитака, где Окамура предпринимал отчаянные попытки поднять истребители в воздух. Остальные американские бомбардировщики продолжали себе спокойненько лететь к Усе — ведь угроза со стороны базы Томитака была ликвидирована.

В Усе в лихорадочном темпе продолжались приготовления к первому вылету «Богов грома». Пилоты соединения, которые не должны были вылетать, помогали наземным командам подгонять «охка» к поджидавшим самолетам-носителям «бетти». «Тут что-то не то, — подумал Адачи, направляясь к ангару, чтобы выпить на прощанье с пилотами-смертниками, которых он должен был сопровождать. — Нам даже не дали как следует подготовиться».

И тут из-за облаков, нависших над летным полем, вырвалась группа американских пикирующих бомбардировщиков, и бомбы дождем посыпались на базу. Наземные команды и их помощники из пилотов самолетов «охка» разбежались кто куда. «Бетти», уже находившиеся на взлетно-поса-

дочной полосе, а также несколько из стоявших еще в укрытиях загорелись одна за другой. Прямое попадание бомбы пришлось на одно из бомбоубежищ, где укрылась часть пилотов «Богов грома», нескольких из них убило. Адачи метнулся в другое бомбоубежище. Кто-то крикнул:

– Вы еще за это заплатите!

Тем временем база Томитака по-прежнему подвергалась массированному налету американских самолетов. Японские истребители из 306-й и 307-й эскадрилий, которые успели подняться в воздух, вели битву, обреченную на поражение. Специальная эскадрилья истребителей охранения под командованием младшего лейтенанта запаса Хосокавы должны была последовать за 306-й и 307-й в бой, однако командир авиакрыла Иваки воспрепятствовал этому.

– Вам нет смысла погибать сейчас, – сказал Иваки Хосокаве. – Тут ничем не поможешь. Вы, ребята, должны умереть при атаках самолетов «охка»!

В воздухе стоял гром взрывающихся бомб, рев моторов и громкий стрекот пулеметов. Небо пересекали трассирующие пули. Хосокава наблюдал, как один из его бывших инструкторов, унтер-офицер Умено, преследует американский самолет. Вдруг на хвост Умено сели три других вражеских самолета. Хосокава схватил телефон «земля – небо» и заорал:

– Осторожней, Умено! Отрывайтесь!

В это мгновение из американского самолета, по которому стрелял Умено, потянулся шлейф дыма, и почти тут же его собственный самолет сразили пули пристроившихся сзади американцев. Вспыхнуло пламя, и его самолет стал падать.

Посбрасывая бомбы, американские самолеты улетели, но за ними последовала вторая волна, а за нею – третья. Пришло сообщение, что вражеские самолеты, которые атаковали Кумамото, теперь направляются в Томитаку, куда также летят другие самолеты с мыса Сата.

Большинство уцелевших истребителей «Богов грома» были не в состоянии приземлиться в Томитаке для дозаправки, и им пришлось совершить вынужденную посадку в Кочи, Оита и в районе Кумамото, на некотором расстоянии от своей базы.

Наконец в 4 часа дня битва закончилась. После нее осталось всего 32 истребителя, которые еще были в состоянии летать. Почти половина самолетов, предназначенных для

охранения «Богов грома», оказалась уничтоженной. Часов в девять вечера Окамура, Иваки и Саеки отыскали неповрежденный транспортный самолет и полетели из Томитаки в Каню. Там все еще полыхали многочисленные пожары, освещающая все летное поле, кроме взлетно-посадочной полосы. Пилот наугад направил на нее самолет и кое-как посадил машину.

Когда моторы заглохли, они услышали потрескивание огня, доносившееся со всех сторон. Потом постояли несколько секунд, обозревая картину разрушения. В нескольких ярдах от самолета, на котором они только что приземлились, зияла глубокая воронка от бомбы.

Налеты американцев на северный Кюсю и юго-западный Хонсю продолжались и 19 марта. Утром более тысячи самолетов совершили ряд налетов на военно-морской порт Куре и на японские корабли, находившиеся поблизости, а пополудни провели еще несколько успешных налетов на военные объекты в районах Осака – Кобе, Нагои и Кюсю.

Пятый военно-воздушный флот ВМС понес огромные потери и пытался создать некое подобие порядка из воцарившегося хаоса, однако связь между базами была нарушена, так что штаб флота даже не мог как следует оценить понесенный урон. Начальник штаба предложил Угаки приостановить всякие операции, чтобы сохранить хотя бы те немногие силы, которые у них еще оставались. Угаки оставил это предложение без внимания.

– Когда вокешь против превосходящих сил противника, нужно непрерывно совершать партизанские вылазки, – буркнул он.

...Официальный приказ о проведении первого боевого вылета «Богов грома» был отдан в 9.45 утра. Лейтенант Хирюки Каи, старший командир подразделения в эскадрилье капитан-лейтенанта Нонаки, подошел к Нонаке и с напряжением в голосе сказал:

– Сэр, сегодня ведущим полечу я!

Нонака оставил его слова без внимания.

Прибыл командир соединения, подошел прямо к Нонаке и заявил:

– Я полечу сегодня вместо вас!

– Черта с два! – воинственно ответил Нонака. – В чем дело? Вы что, мне не доверяете?

И отошел, прежде чем Окамура успел что-нибудь ответить.

Для полета Нонака отобрал восемнадцать лучших пилотов из своей эскадрильи, разделив их на шесть звеньев по три самолета в каждом. Нести «Богов грома» с их куцекрыльями «охка» должны были всего 15 «бетти». Для полета на летающих бомбах были выбраны лейтенант Мицухаси и 14 его пилотов.

Ведущим 32 истребителей ближнего охранения был лейтенант Кунио Канадзаки. Командирами его подразделений были лейтенанты Муцуо Урусияма и Юичи Идзава.

Пятнадцать «Богов грома» и экипажи самолетов-носителей подстригли ногти и отрезали пряди волос и положили в некрашенные деревянные ящички, которые потом доставят их родителям, чтобы те могли совершить по ним заупокойную службу и церемонию погребения. Старую одежду они сняли и сожгли, облачились в новую униформу. Затем сели и старательно написали свои посмертные заявления.

Приготовления к полету наконец завершились. Перед зданием штаба все «Боги грома», которых для первого вылета не выбрали, готовили прощальные чашечки sake для своих товарищей. Многие из них казались бледнее, а нервничали больше, чем те, кто знал, что в тот день им предстоит умереть. Один из них, неся поднос с напитками, проходил перед «бетти», как раз когда пилот включил двигатели для обычной предстартовой проверки. Пилота затянуло в пропеллер, его тело подбросило высоко вверх, и он мгновенно умер. Труп быстро убрали со взлетной полосы, но слух о несчастном случае с быстротой молнии разнесся по всей базе, создав еще более напряженную и зловещую атмосферу.

Раздался бой барабана — сигнал для «Богов грома» и экипажей самолетов-носителей выстроиться перед зданием штаба. Чуть раньше появилась вывеска, определявшая эту группу как «Первое подразделение специальных атак камикадзе «охка» соединения «Боги грома».

Лейтенант Мицухаси, ведущий эскадрильи «охка», повязал вокруг шеи белый шелковый мешочек. На нем было написано: «Капитал-лейтенант ВМС Цутому Кария», и в нем лежал пепел, оставшийся после кремации Карики, который погиб во время учебной подготовки «Богов грома». Все 15 пилотов «охки» носили головные повязки со словами «Боги

грома», написанными собственноручно главнокомандующим Объединенным флотом адмиралом Тоедой. У каждого на поясе висел палаш в парчовых ножнах.

Капитан-лейтенант Нонака, общий руководитель миссии, надел белое кашне. Он бесцеремонно уселся на стул перед зданием штаба, упершись своим палашом, будто тростью, в бетон. Рядом с ним развевались на ветру бело-синий вымпел и два больших знамени. Небо над головой было чистым и синим. К северу проплывали белые облачка. Выдался отменный весенний денек.

Собравшиеся ждали, напряженность с каждой минутой возрастала. Вице-адмирал Утаки опаздывал. Но вот наконец появился и торжественно занял свое место перед собравшимися. Первым заговорил капитан Окамура, но понимать его было трудно — его душили слезы.

— Сегодняшний вылет будет нелегким, — сказал он. — Однако смелое и решительное деяние способно разбросать даже дьяволов. Вы, обладающие страстным духом мученичества, сможете преодолеть любую трудность! Да сопутствует вам успех! Пусть это убеждение не слабеет в ваших умах!

Голос Окамуры уже не повиновался ему, он не мог говорить. Слезы струились по его лицу, а вид у него был такой, будто он вот-вот рассыплется. Он попытался взять себя в руки.

— Ваши товарищи и я тоже вскоре последуем за вами. Пожалуйста, не забывайте об узах, которые связывали нас в этом мире!

И вот истребители уже вытащили из укрытий, они были готовы к взлету. Наземные команды принялись прогревать двигатели «бетти». Вращающиеся пропеллеры поблескивали на солнце, воздух наполнился ревом двигателей.

Капитан-лейтенант Нонака вышел вперед и повернулся лицом к людям. Он немного помолчал, вглядываясь по очереди в лицо каждого. Затем заговорил своим впечатляюще громким голосом:

— Сейчас мы совершим налет на вражеские военные корабли! Вяжавшись в бой, не колеблитесь. Смело атакуйте и уничтожайте цель, несмотря ни на что. Будем биться насмерть! Пусть Тихий океан наполнится нашей кровью!

Ведущие подразделений красиво отдали честь. Вперед вышел лейтенант Мицухаси, ведущий эскадрильи «охка».

— Мне больше нечего добавить! Давайте умрем все вместе! — сказал он.

Нонака повернулся к Окамура, как всегда небрежно отдав честь.

— Мы улетаем, капитан! — бросил он.

Окамура ответил на приветствие, в его лице не было ни кровинки.

Нонака повернулся и дал знак пилотам разойтись по машинам. Люди бросились каждый к своему самолету. Оставшиеся «Боги грома», пилоты «бетти», наземная обслуга и штабисты выстроились по обеим сторонам взлетно-посадочной полосы, махая фуражками и выкрикивая слова одобрения улетающим.

— Разделайтесь с ними!

— Очистите Тихий океан!

Некоторые из улетающих кричали что-то в ответ.

Убрали колодки из-под колес ведущих самолетов. Белый флаг спустили. Рев моторов самолетов заглушил все остальное. Самолет Нонаки метнулся по взлетной полосе в облаке пыли, взлетел и накренился над заливом Кагосима. За ним по одному последовали другие самолеты. Кое-кого из «Богов грома» было видно в окошках. Они махали руками. Неуклюже покатали по полосе со свисающими из-под брюха тяжелыми «охка» «бетти», похожие на разжиревших черноногих альбатросов. Один из них занесло, и он задел хвостом нескольких доброжелателей. Как только 18 «бетти» оказались в воздухе, начали взлетать истребители. Один из них сразу же после взлета клюнул носом, упал на землю и взорвался.

К двум эскадрильям, развернувшимся с запада на восток, присоединилась третья из 23 истребителей дальнего охранения, которые взлетели с соседнего аэродрома Кадзанопара и направились на юго-восток над полуостровом Осуми.

Вице-адмирал Угаки и его штабисты вместе с Окамурой, Иваки и другими офицерами соединения «Боги грома» собрались под землей в оперативном отделе. В соседней комнате младший лейтенант запаса Хориучи настроил четыре приемника на частоту, на которой должна была работать эскадрилья Нонаки. Еще один приемник предназначался для самолета-разведчика, который вылетел за тридцать минут до вылета «Богов грома».

Примерно через полчаса после вылета половина истребителей вернулась на базу и совершила вынужденную посадку. У них отказали насосы подачи топлива. Из-за нехватки времени их не успели обслужить как следует, и они не смогли воспользоваться топливом из второго бензобака. Для поджидавших на аэродроме это оказалось страшным ударом. Но и на этом все не кончилось. У большинства самолетов, взлетевших с базы в Кадзанопаре, возникла та же самая проблема, и им тоже пришлось вернуться. В результате этого для охранения всех вылетевших «бетти» осталось всего 30 истребителей.

В довершение ко всему поступило сообщение разведывательного самолета о том, что в данном регионе замечено три группы американских кораблей: в одной из них было три авианосца и по два в остальных. Эта армада оказалась не только сильнее, чем японцы полагали прежде, у нее наверняка было и воздушное охранение.

От Нонаки вообще не поступило ни одного сообщения.

Несколько членов штаба Пятого военно-воздушного флота ВМС высказались за то, чтобы вернуть Нонаку. Однако и на этот раз Угаки отказался принять их доводы.

— В данный момент «Боги грома» находятся лицом к лицу с врагом. После того как эти ребята решили умереть, я просто не могу вернуть их обратно. Они бы этого не выдержали! — заявил он.

Время приближалось к трем часам дня, смертникам уже давно было пора добрататься до цели. Однако от Нонаки по-прежнему не поступило ни слова. Если самолеты все еще находились в воздухе, у них вот-вот должно было закончиться топливо.

Угаки распорядился отправить Нонаке послание следующего содержания: «Если враг до сих пор не обнаружен, направляйтесь на остров Южный Даито».

Ответа на послание не последовало.

Заранее было оговорено, что Нонака и его эскадрилья будут стараться хранить полное молчание по радио, однако сейчас ожидание стало почти невыносимым. Воздух в подземном помещении был затхлый. Люди сидели кружком, не решаясь заговорить.

С наступлением темноты охрана у входа в туннель доложила, что слышен звук подлетающего самолета. Со стороны



залива появился на бреющем полете «зиро» и с грехом пополам приземлился. За ним приземлился еще один самолет. Оба были изрешечены пулями и с подтеками машинного масла. Вымотавшиеся вконец пилоты кое-как сумели рассказать, что произошло с эскадрильей Нонаки.

Примерно в 2.20 дня, когда эскадрилья находилась в 50 или 60 милях от американского флота, ее вдруг атаковали около 50 американских истребителей. Тридцать истребителей охранения «Богов грома» вступили с ними в бой, однако в пределах десяти минут были сбиты десять «бетти» с «охка» и пилотами «Богов грома» и два пикирующих бомбардировщика со смертниками.

Не в состоянии противостоять врагу ни количественно, ни по огневой мощи, 19 оставшихся истребителей разлетелись в разные стороны. Оказавшиеся без охранения истребителей самолеты-носители сбрасывали свои бомбы «охка», рассеялись и стали драться за собственное спасение. Еще через десять минут целыми остались только самолет Нонаки и еще три других. Один из пилотов «зиро» сказал, что, когда он в последний раз видел эти самолеты, они пикировали крыло в крыло по направлению к морю. Общие потери составили 160 человек, в том числе 15 пилотов «охка».

Таким образом, 21 марта, через семь месяцев после того, как Ота явился со своим предложением к Ваде и Мики, «Боги грома» совершили наконец свой первые вылет.

В комнате связи радист по-прежнему отказывался включить приемники, а упрямо сидел на своем месте, надеясь, что все-таки услышит какое-то последнее послание от Нонаки. Снаружи по тихому темному небу шарили лучи прожектора. Знамя Нонаки легонько трепал ночной ветерок.

Тем временем в оперативных отделах по полетам на американских авианосцах царило ликование. Американские пилоты разделались с японскими на удивление быстро. Главной темой при выслушивании докладов пилотов был тот факт, что бомбардировщики «бетти» летели гораздо медленнее, чем обычно, а под корпусом у них была подвешена какая-то загадочная штукавина.

Как только снимки, сделанные во время боя, проявили, было высказано предположение, что эти штукавины, подвешенные под «бетти», не что иное, как крылатые бомбы, сделанные по образцу немецких «Фау-1».

## Глава 5 Гибель эсминца «Эйбел»

Строевые офицеры Пятого военно-воздушного флота ВМС никак не могли поверить, что первая же скоординированная атака различных подразделений соединения «Боги грома» полностью сорвалась, что самолеты не смогли даже добраться до вражеского флота. Особенно смущало то, что не вернулся ни один из самолетов-носителей «бетти».

Всем погибшим в этой операции повысили воинское звание сразу на два ранга — не только пилотам «охка», но и экипажам самолетов-носителей и истребителей охранения.

Среди офицеров низшего состава преобладало мнение, что сама операция была плохо спланирована. Создали группу для переоценки возможностей использования «Богов грома» в будущем. В этой исследовательской группе было 18 человек, в том числе вице-адмирал Дзисабуро Одзава, заместитель начальника Генерального штаба ВМС, и контр-адмирал Тоахитане Такаду, заместитель командующего Объединенным флотом. Окамура, непосредственно отвечающий за соединение «Богов грома», был так зол на вице-адмирала Угаки, который отдал приказ о налете, что едва сдерживался.

— Операция полностью провалилась, потому что было недостаточно истребителей охранения, а также потому, что в ней не было элемента неожиданности или какого-либо другого преимущества, столь необходимого при атаке! — резко заявил Окамура. — Всю процедуру использования «Богов грома» следует пересмотреть.

Окамура также винил себя за то, что согласился с идеей о налете боевым порядком, да еще в дневное время. Это была глупая затея, однако же он ей не воспрепятствовал, поскольку это был приказ. Когда происходят такие потери в боевых машинах, а заменить их нет возможности, остается уповать на неожиданные атаки одиночными самолетами.

В тот же день, около восьми часов утра, американские бомбардировщики совершили налет на Окинаву и остров Южный Даито. Японский патрульный самолет сообщил, что самолеты взлетели с трех американских авианосцев и что два из этих авианосцев находятся не далее чем в ста милях к юго-востоку от Окинавы.

Отдел ВМС военного штаба пришел к выводу, что во время воздушного сражения, имевшего место у побережья Кюсю, было потоплено пять американских авианосцев, два линкора, один тяжелый и один легкий крейсер, а также один неопознанный корабль. Отдел ВМС полагал, что благодаря этим успехам японцев войскам союзников придется отложить нападение на Окинаву. А поскольку налет на Окинаву произошел гораздо раньше, чем ожидалось, офицер штаба ВМС истолковал его как ответную акцию остатков американского флота, который «бежал» на юг к Улитхи на Каролинских островах. Никто в штабе не верил, что вслед за бомбежками американцы намерены высадить на Окинаву десант, появление которого должно было бы означать, что пора проводить операцию «Небо №1», основным назначением которой была защита южных островов. Это оказалось трагическим просчетом.

Налеты на Окинаву продолжались весь день, а 24 марта даже усилились, и в них приняло участие более 900 бомбардировщиков.

На самом деле в воздушном бою, имевшем место ранее у побережья Кюсю, не было потоплено ни одного американского авианосца. Три авианосца получили повреждения, однако во флоте, приближающемся к Окинаве, было еще семь больших авианосцев и шесть авианосцев поменьше. Гарнизон на Окинаве сообщил о наличии во флоте 30 линкоров и эсминцев, которые уже вели обстрел военных целей на юго-западном побережье Окинавы.

Предложение Окамуры об использовании «Богов грома» только в отдельных неожиданных атаках было принято, и теперь шло интенсивное изучение, как же их лучше использовать. Теперь, когда от широкомасштабных налетов с использованием самолетов «охка» отказались, Окамура уже не нужно было держать в резерве несколько десятков пилотов «Богов грома». Особая эскадрилья истребителей «охка» была расформирована, после чего Окамура разбил «Богов грома» на две группы: члены одной должны были летать на бомбах «охка», а члены другой — на специальных истребителях, нагруженных бомбами.

Сама идея летающей бомбы «охка» в том и заключалась, чтобы усилить разрушительную мощь обычных истребителей, идущих на таран со взрывом. Теперь, когда Пятый во-

енно-воздушный флот ВМС уже не был хозяином воздушного пространства вокруг Японии, специальные атакующие истребители смертников были гораздо практичнее, чем летающие на короткое расстояние и совершенно неманевренные «охка».

24 марта, когда обстрел Окинавы американскими военными кораблями продолжался, всем пилотам самолетов «охка», разбросанным в районе Кюсю, было приказано явиться на авиабазу Томитака. Само летное поле было почти полностью разбито, однако налетевшие самолеты оставили казармы фактически нетронутыми, что говорило о мастерстве вражеских бомбометателей. «Боги грома» собрались на открытом пространстве перед казармами, как раз когда садилось солнце. Дул прохладный ветерок, было тихо. К тому времени уже погибло 27 пилотов самолетов «охка» — 15 в первом вылете под руководством Нонаки, а 12 других во время несчастных случаев и воздушных налетов.

Окамура поднялся на возвышение перед собравшимися и сообщил им, что от первоначального намерения по использованию бомб «охка» в массовых налетах пришлось отказаться. Собравшиеся приняли удивленно переглядываясь. У некоторых появился проблеск надежды, что им все же не придется сыграть свою последнюю роль. Затем Окамура объяснил, что принято решение разбить соединение на две группы, и пилоты одной из них будут совершать вылеты смертников на загруженных бомбами самолетах. Искорка надежды мгновенно погасла.

— Однако двухсотпятидесятикилограммовые бомбы, применявшиеся в атаках смертников на Филиппинах, не давали желаемых результатов, — продолжал Окамура, — поэтому я решил, что мы воспользуемся пятисоткилограммовыми бомбами. Полагаю, это вполне возможно, если у нас будет последняя модель «зиро». Окончательное решение о весе бомбы будет принято, как только мы проведем испытательный полет.

Затем Окамура дал указание ведущему подразделения «Богов грома» поделить их на две группы: одна — для полетов на обычных самолетах, другая — для полетов на «охка».

— Все, кто предпочитает летать на истребителях, поднимите руки! — громко выкрикнул командир.

Поднялось всего четыре руки.

— Все, кто хочет, несмотря ни на что, летать на «охка», поднимите руки! — снова выкрикнул лейтенант.

На этот раз поднялось всего три руки.

Люди были сбиты с толку и обозлены. Они все решили умереть на бомбах «охка». Их сознание слилось с бомбой, они считали себя и ее единым целым: цветками вишни, которые взорвутся, стукнувшись о врага, в одной славной вспышке ради императора и родины.

Теперь же у всех вдруг возникла острая психологическая неустойчивость. Появление идеи истребителя-бомбардировщика нарушило сложившиеся у них отношения с самолетами «охка». Понимание того, что на них смотрят лишь как на средство для проведения атак смертников против врага, неважно каким способом, вызвало у многих обозленность и возмущение.

Лейтенант повторил довод Окамуры, что гораздо практичней летать на загруженном бомбами самолете, чем на крылатой бомбе, и что их шансы на успех гораздо предпочтительней. Пилоты принялись спорить друг с другом. Наконец один из младших лейтенантов запаса в отчаянии простонал:

— Если нужна наша жизнь, нам что, не все равно, где мы умрем, в «охка» или в истребителе? Давайте согласимся, да и дело с концом!

Спор продолжался еще несколько минут, но наконец точка зрения младшего лейтенанта убедила большинство собравшихся, и они согласились принять план Окамуры. Среди тех, кто настаивал, что, раз уж им суждено умереть, они умрут только на «охка», был и старший унтер-офицер летного состава Кеисуке Ямамура, который уже однажды отказался от предложения променять подразделение пилотов-смертников на место летчика в эскадрилье, обеспечивающей охранение самолетов-носителей. Чтобы подчеркнуть свою решимость умереть на «охка», Ямамура сделал себе головную повязку с длинной лентой, свисавшей до пояса. На одной стороне повязки он написал: «Кара небесная, эскадрилья «Богов грома» «охка», старший унтер-офицер летного состава Кеисуке Ямамура». На другой стороне было его посмертное заявление: «Превращаясь в огненный шар, я мщу за сто миллионов соотечественников!»

Испытание нового «зиро», нагруженного 500-килограммовой бомбой, было намечено на 25 марта. Пилот, газуя,

вырулил на взлетно-посадочную полосу. Сначала он толкнул рычаг управления вперед, чтобы посмотреть, не опустится ли нос самолета. Как он его ни выжимал, нос не опускался. Оторвать самолет от земли ему удалось лишь перед самым концом полосы. Он сумел с грехом пополам поддерживать горизонтальный полет, но, поскольку самолету полагалось врезаться во вражескую цель да и только, испытание посчитали успешным.

Была сформирована новая эскадрилья из самолетов-смертников с 500-килограммовой бомбой. Для руководства операциями был приглашен капитан третьего ранга Тадаси Накадзима, уже имевший дело с вылетами самолетов-смертников на Филиппинах, и новая группа получила название эскадрилья «Кемму». Тем временем американцы продолжали атаковать Окинаву как с воздуха, так и с моря. Главнокомандующий Объединенном флотом приказал начать подготовку операции «Небо №1», а 26 марта, когда американские войска уже стали высаживаться на острова Керама, к югу от Окинавы, поступил окончательный приказ о проведении этой операции. Третий военно-воздушный флот ВМС был придан Пятому, и все самолеты этих двух флотов стали собираться на южной оконечности Кюсю.

27 марта на авиабазе в Каное собрались 30 пилотов самолетов «охка», чтобы подготовиться к атакам против американских сил, готовивших вторжение на Окинаву. Большинство зданий авиабазы было разрушено во время следовавших одна за другой бомбардировок, поэтому пилотов разместили в реквизированном здании начальной школы Нодзато, с западной стороны от летного поля. Воздушной волной по выбивало почти все стекла, в стенах и в потолке были отверстия от пуль. В комнатах гулял ветер. Люди спали на полу на одеялах. Вишни во дворе школы были в цвету, напоминающая пилотам о том, что и их самих, как и этих розовых лепестков, тоже вскоре не станет.

Теперь, когда операция «Небо №1» вступала в действие, объединенные флоты военно-морской авиации издали 31 марта директиву, определяющую основные задачи плана. «Прежде всего будут уничтожены вражеские военные корабли, затем десантно-транспортные, чтобы сорвать планы вторжения врага».

Операция «Небо №1» предусматривала налеты Третьего и Пятого военно-воздушных флотов ВМС на американское

оперативное соединение и налеты Десятого военно-воздушного флота ВМС на транспорты для перевозки войск союзников. Эскадрилья «Кемму» из «Богов грома» ставилась задача атаковать авианосцы, тогда как другим пилотам «охка» полагалось топить военные корабли в районе Окинавы. Однако флотам военно-морской авиации еще требовалось время, чтобы собрать свои оставшиеся самолеты и скоординировать их действия. Вторжение американских наземных войск на Окинаву надо было каким-то образом отсрочить.

Стоял апрель, до наступления дня оставалось еще несколько часов. Над авиабазой, почти затмевая далекую луну, повисла дымка тумана. Шесть пилотов «Богов грома» и 42 члена экипажей самолетов-носителей сели в грузовик перед зданием школы. Когда грузовик остановился перед штабом, люди вышли и построились.

В первом ряду среди «Богов грома» стоял Ямамура, старший унтер-офицер, который сделал себе головную повязку с длинной лентой, чтобы заявить миру о своих намерениях. Некоторые из пилотов отломали веточки вишни около своих квартир и заткнули их себе сзади за униформу. Окамура произнес короткую речь, прося людей исполнить свой долг и напомнив им, что, если они окажутся не в состоянии добраться к вражеским кораблям и провести успешную атаку, им следует вернуться на базу. Выпили на прощанье чашечки саке, и обреченным был дан приказ разойтись по своим машинам.

Ведущий самолет-носитель поднялся ровно в 02.21 ночи и быстро исчез в дымке тумана: как будто его поглотила вселенная. Пять других самолетов последовали за ним с интервалом в две минуты каждый, причем все направились прямо к различным военным судам, которые все еще долбили Окинаву из своих орудий. Ямамура со своей длинной лентой находился на борту ведущего самолета, сидел сразу же за пилотом. Вибрация от двигателей передавалась его телу. Когда самолет взлетел, Ямамура выглянул из окна и увидел, как мимо проносятся — в полном цвету — вишенки. Впервые в жизни на глаза у него навернулись слезы. «Я умру! Умру!» — отдавалось эхом в его сознании. По щекам у него побежали слезы, а он, захваченный остротой момента, даже не делал попыток сдержать их.

Когда самолет оказался над океаном, легкая дымка сменилась густым туманом. Пилот стал снижаться и наконец на высоте около 3000 м нашел прорыв в тумане. Ямамура снял свой спасательный жилет, готовый спуститься в бомбу «охка», когда они доберутся до района цели.

Из задумчивости Ямамуру вывел неожиданный взрыв пулеметного огня, доносившегося откуда-то сзади. Пилот быстро ушел в крутой вираж, пытаясь скрыться в тумане на высоте примерно 1000 м. Но прежде чем они вошли в пелену тумана, Ямамура в нескольких сотнях ярдов от окна увидел красный выхлоп американского истребителя. Пилот тоже увидел вражеский истребитель и перевел самолет на скользкое пикирование, отчего протестующе завывли его металлические суставы. В то же время пилот сбросил тяжелую бомбу «охка», которая должна была унести Ямамуру на смерть.

Самолет по-прежнему спускался. Ямамура бросил взгляд через плечо пилота. Альтиметр быстро приближался к нулю.

— Потяни вверх! — завопил Ямамура.

Самолет вдруг вышел из тумана, но было уже слишком поздно. Навстречу им, как бешеная, мчалась черная поверхность моря. Ямамура успел заметить, что спидометр показывает 220 узлов.

Следующее, что осознал Ямамура, это что его барабанные перепонки сейчас лопнут, и он оказался под водой. Не зная, как глубоко он находится, Ямамура заработал руками и ногами, чтобы добраться до поверхности. Через несколько секунд он вынырнул на поверхность, но кругом было море огня. Он быстро нырнул обратно под воду, наглотавшись при этом воды, и проплыл несколько ярдов. Всплыв на поверхность, он снова оказался посреди горящего топлива. Ему еще дважды пришлось выныривать, прежде чем он выплыл на чистую воду. Вода была жутко холодной, и боли обгоревшего тела он не чувствовал. Он знал, что без спасательного жилета он сможет продержаться всего несколько минут. Затем, будто чудом, он наткнулся на обломки самолета. Это было сиденье. Он ухватился за него.

Ямамура услышал, как кто-то кричит, выкликает какое-то имя. Потом послышались и другие голоса. В пределах нескольких минут четыре других члена экипажа сумели собраться вместе. Все они пострадали в разной степени. Все

были в машинном масле, у всех глаза лезли из орбит от страха и шока. Некоторые были в таком плохом состоянии, что держались на плаву только благодаря спасательным жилетам. К ним подбило тело еще одного члена экипажа. На месте его лица зияла большая дыра, так что опознать его было невозможно. Выругавшись, Ямамура подплыл к телу, с трудом стащил с него жилет и нацепил на себя. Тело сразу же потонуло.

Люди могли лишь постараться держаться вместе, только и всего. Вот они и держались друг за друга. Через несколько минут к ним прибило частично надутую спасательную лодку, сброшенную одним из американских самолетов. По очереди прикладываясь к клапану для надувания, они сумели надуть эту лодочку, но влезть в нее смог только один. У Ямамуры были сильно побиты ноги и грудь. Ему чуть не расщепило правую руку между большим пальцем и указательным, а мизинец едва не оторвало совсем. Работая здоровой рукой, он сумел прикрепить правое запястье к лодке ремешком от часов, а сам стал болтаться на волнах. Его часы остановились чуть позже 02.30 ночи.

Все люди испытывали мучительную боль от ран, которую усиливала еще больше холодная, как лед, вода. После долгого периода ожидания, показавшегося им вечностью, пришла заря, но было так туманно, что видимость ограничивалась всего несколькими ярдами. Минут пять-шесть спустя один из членов экипажа умер. Другие привязали его тело к спасательной лодке. Минуты тянулись ужасно медленно. Самые слабые, едва способные держаться за лодку, попросились.

— Держитесь! — подбадривал их Ямамура. — Продержитесь еще хоть немного!

И вдруг они услышали доносившиеся из тумана голоса, которые спрашивали:

— Японцы? Американцы?

Ямамура и другие люди закричали изо всех сил:

— Японцы! Японцы!

Из тумана выскользнула рыбацкая лодка и подплыла к болтающимся на воде людям. Она была из деревни Куросу на мысе Сата. Рыбаки втащили в лодку раненых и мертвеца. Ямамура, когда его втаскивали, потерял сознание.

Позже Ямамура узнал, что из пяти самолетов его группы один сбился с курса и вернулся на базу. Другой совершил

вынужденную посадку. Третий врезался в гору на полуострове и загорелся, а два других просто пропали без вести. Вылет закончился полной неудачей. Графа «Результаты» в «Донесении о результатах вылетов» соединения «Боги грома» осталась пустой.

Приблизительно в то же самое время, когда Ямамура был привязан к небольшому плоту у побережья Когосимы, американские военные корабли подвергли интенсивному артобстрелу аэродромы в северной и центральной части Окинавы. Сотни американских самолетов, базирующихся на авианосцы, заполнили небо над Окинавой, осыпая остров градом бомб. Шум от разрывающихся бомб и снарядов не прекращался ни на минуту. Побережье окутал густой слой дыма и пыли, который поднимался все выше и выше. Сверху можно было увидеть страшные пожары, полыхающие по всему острову. Военно-морская батарея Хаиандзан, с южной стороны центрального аэродрома, за несколько минут была превращена в дымящиеся развалины. Небольшие группы солдат, оставленные на аэродроме, чтобы не дать воспользоваться им перебрасываемым по воздуху американским войскам, были разбиты и оставили свои позиции.

Первый контингент американских войск высадился на Окинаве 1 апреля в 08.30 утра. За ним последовали волна за волной десантных барж и судов класса «корабль — берег», и не прошло и часа, как на острове уже оказалось около 16 000 американских солдат. За ними сразу же последовало огромное количество танков.

Наземные войска и танки начали продвигаться в глубь острова и к 14.30 сумели захватить и удержать все аэродромы в центральном и северном районах острова. Организованного сопротивления они практически не встретили. Благодаря артобстрелу с американских кораблей и бомбардировкам с самолетов в первой половине дня большая часть японских военных объектов была подавлена. Два основных аэродрома больше напоминали свалку для разбитых самолетов и военной техники. Среди обломков оказался и ряд «подсадных самолетов», сделанных из натянутого на бамбуковые рамы брезента, что вызвало у американских солдат большой смех.

На центральном аэродроме американцы обнаружили четыре уцелевших в полной сохранности самолета «охка»,

спрятанных в бункерах в земле, и вскоре поняли, что это управляемые человеком летающие бомбы, которые, как союзники и полагали, являются измененной моделью немецкого «Фау-1». Они прозвали «охка» «бака», что означает «чокнутый», или «дурацкий». Позже самолеты «охка» были аккуратно упакованы и отправлены в Соединенные Штаты, где их тщательно осмотрели и изучили в техническом центре военно-воздушной разведки. 17 июня центр подготовил доклад о конструкции «охка». Увидев этот доклад тридцать лет спустя, Мики, главный конструктор «охка», поразился. «Доклад был даже более подробный, чем спецификация, которую подготовили мы», — признался он.

Вслед за подробным анализом конструкции и рабочих характеристик самолета «охка» в американском докладе предлагались изменения конструкции, которые улучшили бы рабочие характеристики. Предлагались, в частности, новый двигатель, который бы дал возможность запускать «охка» прямо с кораблей или с земли, и улучшенная система наведения. Практически все предложения касались именно тех ключевых узлов, которые японские конструкторы рассматривали или над которыми работали до самого окончания войны.

В разработке реактивного двигателя на жидком топливе наблюдался большой прогресс, что и впрямь улучшило бы рабочие характеристики этой летающей бомбы. Проектные работы были закончены в конце марта, и «Аичи эркрафт компани» в Нагое было приказано начать его производство. Новая модель получила название «Охка-22», чтобы отличать ее от обычной «Охки-11». Разрабатывалось и несколько других моделей, но в конце концов было решено остановиться на «Охке-43Б», оснащенной турбореактивным двигателем, смоделированным на манер немецкого двигателя Шварбля. Эту «охка» предполагалось катапультировать с пусковых площадок, расположенных на побережьях основных островов Японии. Новая модель «охка» для запуска с земли должна была иметь скорость 300 миль в час. Конструкторам НИЛПА и представителям «Аичи эркрафт компани» сказали, что «Охка-43Б» должна стать основным оружием в предстоящей решающей обороне родных островов, и от нее зависит, одержит ли японская империя окончательную победу в войне.

В меморандуме говорилось: «Когда враг, полагая, что уничтожил все японские самолеты, боевые корабли и другие

средства обороны, сосредоточит свои флотилии вокруг самой Японии для решающего вторжения, бомбы «Охка-43Б», спрятанные в различных прибрежных укрытиях, будут запущены все сразу из катапульта, с тем чтобы похоронить вражеские войска вторжения в водной могиле».

Работа над «Охкой-43Б», а также над пусковыми установками шла в лихорадочном темпе и почти в том же направлении, какое предсказывали и предлагали американские военно-воздушные эксперты. Главный конструктор Мики заставлял себя работать в среднем по двадцать часов в сутки, отчасти потому, что, только целиком отдавшись работе, он мог позабыть о моральной и интеллектуальной дилемме, которая грозила свести его с ума. Он знал, что полагать, будто бомбы с самоубийцами спасут Японию от постыдного унижения — поражения со стороны Соединенных Штатов, это безумие. Понимал он и то, что следовать курсом самоубийств до последнего японца предосудительно с моральной точки зрения — зачем гробить понапрасну молодое поколение?

Однако же ему ничего не оставалось, кроме как работать над этим жестоким проектом, в котором высшее командование видело единственную возможность спасти Японию от вторжения. Мики, конструктор гробов для «Богов грома», считал себя такой же жертвой, как и они. Он прямо сходил с ума.

Соединение «Боги грома» было теперь, по сути, последним средством в битве против американских сил, высаживающихся на Окинаву. 2 апреля, на другой день после начала вторжения, первая эскадрилья «Кемму», состоявшая из четырех штурмовиков, нагруженных 500-килограммовыми бомбами, провела налет на корабли США, входившие во флот вторжения. На следующий день в сумерках восемь самолетов из второй эскадрильи «Кемму» были брошены в атаку против американских кораблей к югу от острова Амамиосима. Два из этих самолетов вернулись на базу из-за неполадок в двигателях.

Во время обоих этих налетов половина бомбардировщиков-самоубийц была уничтожена американскими истребителями, прежде чем они добрались до района цели. Из остальных 50% были сбиты в воздушном пространстве уже над целями. Это означало, что из общего числа взлетевших 12 бомбардировщиков протаранить американские корабли

удалось только трем. Для обороны против американских истребителей каждому бомбардировщику было выделено всего по 200 патронов.

Энтузиазм даже самых преданных пилотов «Богов грома» значительно упал.

Время ожидания и предчувствие верной смерти стали еще тягостней. Во время двух с половиной часов полета от баз на Кюсю до района цели каждый из пилотов «Богов грома», отобранный для полетов на обычных самолетах в атаках «камикадзе», молчал, поглядывая то на небо перед собой, то на жесткую, блестящую поверхность воды внизу. Пилотам полагалось сообщать о первом контакте с врагом заранее условленными краткими кодами, но от нескольких из них после вылета с базы не поступило никаких сообщений. Послания же, которые дошли, были подобны привидениям:

«Вижу вражеские самолеты».

«Показались вражеские корабли».

«Начинаю пикировать».

«Иду на таран вражеского военного корабля».

«Иду на таран вражеского авианосца».

Японские разведывательные самолеты продолжали сообщать о невероятном наращивании числа американских судов вблизи Окинавы, как будто налеты «Богов грома» вообще не дали никаких результатов. Американский флот вторжения, пользуясь техникой, отработанной при освобождении Филиппин, имел три круга обороны, пробиться через которые было почти невозможно. Внешний круг состоял из эскадрилий истребителей-перехватчиков, базирующихся на авианосцы. Средний был представлен пикетирующими патрульными судами с радаром, в основном эсминцами, но и другими кораблями, а внутренний являл собой сплошную стену зенитных орудий на кораблях, охранявших авианосцы и десантные суда.

Высадившиеся американские войска продолжали с боями продвигаться в глубь острова Окинава, отвоевывая один плацдарм за другим. На второй день после высадки они уже стали использовать некоторые аэродромы для небольших самолетов. Японское верховное командование ВМС знало, что строительные батальоны США расчистят и починят летные поля, так что они могут использоваться большими бомбардировщиками, в пределах нескольких часов. С

каждым часом возможность проведения японскими войсками действенной контратаки против американских наземных войск становилась все менее и менее вероятной. Было также очевидно, что, как только американские наземные войска овладеют Окинавой и смогут пользоваться аэродромами острова, авианосцы и корабли охранения смогут отойти за пределы досягаемости как «Богов грома», так и остатков японской авиации.

Полностью сознавая тяжесть создавшегося положения, японское верховное командование отдало Десятый военно-воздушный флот ВМС в распоряжение Пятого военно-воздушного флота на Кюсю. В лихорадочном темпе продолжались попытки усилить Шестой военно-воздушный флот армии и ввести его в бой. Адмирал Тоеда понимал, что судьба Японии решится в последующие десять дней.

3 апреля отдел ВМС военного штаба и Объединенный штаб флота направили несколько высокопоставленных сотрудников на авиабазу «Богов грома» в Каное с указаниями провести операцию «Кикусуи №1», которая предусматривала серию воздушных налетов — вплоть до последнего самолета — против сил союзников. В поддержку этих воздушных атак был отдан приказ отправить громадный линкор «Ямато» на Окинаву, где его огромные пушки могли посеять панику и произвести ужасные разрушения среди американских судов, окруживших остров.

Утром 4 апреля адмирал Тоеда объявил, что давно ожидаемая контратака начнется на следующий день.

В тот день, когда стало очевидно, что подготовка никак не закончится раньше 6 апреля, дата контратаки была перенесена на шестое.

Вице-адмирал Угаки, непосредственно несущий ответственность за проведение контратаки, стремясь ускорить приготовления, отдавал приказ за приказом. В серии вылетов смертников пилоты «Богов грома» в Каное, а также армейские и военно-морские пилоты на Тайване должны были находиться на острие атаки.

Угаки понимал, что это его последняя большая игра. Если и эта операция провалится, не может быть и речи об операциях «Кикусуи №2» или «№3». Для этой операции были реквизированы все до единого самолеты, которые только могли летать, в том числе старые «зиро» из Десятого военно-

воздушного флота ВМС, использовавшиеся в качестве учебно-тренировочных. Из поступивших дополнительно самолетов для «Богов грома» в Каное было сформировано еще несколько эскадрилий пикирующих бомбардировщиков, нагруженных 250-килограммовыми бомбами. Вновь прибывшие пилоты «Богов грома» из Десятого военно-воздушного флота ВМС были размещены во временных казармах в Нодзато.

Первостепенными целями эскадрильи пикирующих бомбардировщиков, приданной теперь соединению «Боги грома», должны были стать американские военные корабли, стоящие на якоре в портах Окинавы и в непосредственной близости от берега. Пилоты «Взрывающихся цветков вишни «охка» должны были охотиться за авианосцами и другими курсирующими поблизости кораблями.

Утром 6 апреля южная оконечность Кюсю была частично закрыта облаками, однако погода на Окинаве была ясная. В Каное и на других авиабазах поблизости развернулась кипучая деятельность. Непрерывно звонили телефоны и ревели моторы самолетов.

В 8 утра с авиабазы в Каное взлетела первая партия истребителей и направилась на юг над островами, тянувшимися до Окинавы. Одна за другой взлетели еще три группы истребителей. Их задачей было отвлечь внимание вражеских истребителей от Окинавы. Их целью было обеспечить господство в воздухе над Окинавой и вокруг острова.

Патрулировать воздушное пространство над Амамиосимой и островами Кикаигасима были также отправлены армейские эскадрильи истребителей, чтобы, в случае необходимости, перехватить любой самолет, который может направиться в сторону Кюсю. Кроме того, были посланы другие самолеты – разбросать металлическую фольгу на западном побережье Окинавы, чтобы не дать американским радарам распознать приближающиеся японские самолеты.

Вскоре после вылета самолетов поступили сообщения разведки о том, что в водах к северу от Окинавы обнаружено четыре группы американских военных кораблей. Были срочно отправлены 60 самолетов ВМС совместно с 18 самолетами эскадрильи «Кемму» для налетов смертников на эти американские суда. Лишь четверо из атаковавших «Богов грома» сумели прорваться через американские истребители охранения и кольцо огня, взметнувшееся с американских

кораблей, и радировать: «Иду на таран цели». Однако эта атака «Богов грома» и других самолетов имела определенный успех: она связала большое число американских самолетов, базирующихся на авианосцах.

В этом массированном налете против американских военно-воздушных сил на Окинаве приняло участие 6 армейских самолетов и 150 самолетов ВМС, в том числе пикирующие бомбардировщики «Богов грома» с 250-килограммовыми бомбами на борту.

Примерно в 12.30 японские самолеты наткнулись на первый круг охранения – американские истребители. Прежде чем основная масса самолетов смогла пробиться и полететь дальше к Окинаве, несколько японских самолетов было сбито. Следующий круг обороны – пикетирующие радарно-патрульные суда – сбил еще несколько японских самолетов. И все же более половины их прорвали оборону противника и стали приближаться к Окинаве. Американские корабли в непосредственной близости от острова сразу же принялись ходить зигзагом, ставить дымовые завесы, «перчить» небо противовоздушными заграждениями. К ним присоединились стоявшие на якоре в гаванях и у берега, заговорили их зенитные батареи.

Последовавшее сражение представляло собой сплошной кошмар взрывающихся самолетов и кораблей, воздух наполнился дымом, огненными шарами, разлетающимися в разные стороны металлическими обломками. Несмотря на оборонительные маневры американских кораблей и почти сплошную стену зенитного огня, несколько десятков «Богов грома» и других пилотов-смертников сумели поразить свои цели, отчего некоторые корабли загорелись, а другие в пределах нескольких минут пошли на дно.

Японский центр радиоперехвата в Каное перехватил отчаянные послания с американских кораблей на линии пикетирования вокруг острова:

«Мэйдэй! Мэйдэй! Нас атакуют!»

«На нас пикируют пять самолетов! Пять самолетов!..»

«Нам нужно охранение с воздуха! В нас врезались два камикадзе!»

«Нам нужен буксир!.. Нам нужна медицинская помощь!..»

Когда эта кровавая баня закончилась и погиб последний из «Богов грома», потонули два американских эсминец, мин-



ный тральщик и два транспорта с боеприпасами. Десять эсминцев, сторожевой корабль, легкий авианосец, семь тральщиков и ряд других американских кораблей получили серьезные повреждения.

В 16.30 адмирал Тоеда, главнокомандующий Объединенным флотом, прибыл из Токио в Каню, чтобы непосредственно руководить операцией. В шесть часов вечера он отдал приказ, чтобы линкор «Ямато» и восемь эсминцев вышли из пролива Бунго, где они находились в полной безопасности, и направились к Окинаве.

На следующее утро, сразу же после восьми часов, истребители Пятого военно-воздушного флота ВМС, прикрывшие «Ямато» с воздуха, были вынуждены вернуться на авиабазу для заправки. Чуть ли не сразу же «Ямато» и сопровождавшие его эсминцы подверглись нападению двух американских летающих лодок, которые, однако, удалось отогнать.

Вскоре после полудня при нудно морозящем дожде из-за облаков вырвалась волна базирующихся на авианосец самолетов и подвергла «Ямато» и сопровождающие его корабли торпедной и бомбовой атаке. Через несколько мгновений появилась вторая волна, а за ней — третья, причем каждая осыпала гигантский линкор градом бомб и торпед.

Примерно два часа спустя пораженный шестью бомбами и десятью торпедами самый большой в мире линкор взорвался и утонул, так и не поучаствовав ни в одном морском сражении. Для Японии это явилось еще одним опустошительным ударом.

Тем временем воздушные атаки смертников против американских сил вокруг Окинавы продолжались. 60 армейских самолетов и 10 самолетов ВМС сумели пробиться через линии американской обороны и атаковать американские корабли, стоявшие на якоре у Окинавы. Еще 40 самолетов ВМС совместно с 12 пикирующими бомбардировщиками из Четвертой эскадрильи «Кемму» соединения «Боги грома» провели атаку против судов США вблизи острова Кикаигасима между Окинавой и Кюсю.

Радиоперехват вражеских переговоров показал, что массированные налеты «камикадзе» произвели не только разрушения, но и вызвали у американцев деморализующий эффект. Перед подобной тактикой смертников у американцев не оказалось настоящей защиты, и они несли тяжелые потери. 32-е

армейское соединение на Окинаве сообщало, что около 70 американских военных кораблей получили серьезные повреждения или были потоплены. Число американских бомбардировщиков, базирующихся на авианосцы и совершающих налеты на юго-западные острова, резко сократилось.

8 апреля военный штаб в Токио объявил, что за последние три дня японские военно-воздушные силы потопили два специальных авианосца, один линкор, один эсминец, пять транспортных и шесть неопознанных судов, а также вывели из строя еще три линкора, три крейсера, семь транспортных и шесть других неопознанных судов.

Вице-адмирал Угаки был доволен успехом операции «Кикусуи №1». Еще раньше он пришел к заключению, что, если первая особая атака «Кикусуи» против вторгающихся американских сил не принесет успеха, проводить дальнейшие атаки будет абсолютно бессмысленно. Теперь он воспрянул духом и считал, что, продолжая массированные налеты смертников, можно уничтожить столько военных кораблей врага, что американцы будут вынуждены отказаться от вторжения.

Он послал зашифрованную телеграмму адмиралу Тоеде, в которой говорилось: «На мой взгляд, сейчас самый подходящий момент для того, чтобы, изыскав резервы, провести против врага массированное наступление всеми силами. Принимаются всевозможные усилия, чтобы найти необходимые материалы и самолеты и продолжить специальные вылеты смертников».

Тоеда согласился с Угаки и ответил: «Все указывает на то, что в стане врага замешательство, а это дает нам неоспоримое преимущество, не воспользоваться которым просто грех». 9 апреля он отдал приказ немедленно приступить к операции «Кикусуи №2».

Угаки сознавал, что стоит только продолжить тактику налетов смертников при защите отечества, как уже будет невозможно остановиться, пока не разобьется последний самолет и не погибнет последний пилот из «Богов грома» — именно это имело место на Филиппинах.

И он, при полной поддержке Объединенного флота и Генерального штаба ВМС, очертя голову принялся проводить бесконечную воздушную операцию с вылетом смертников против американских сил.

Дождь, который начался в день гибели линкора «Ямато», лил три дня. Первая фаза операции смертников «Кикусуи №2» началась 11 апреля, в день, когда дождь прекратился. 60 самолетов ВМС, в том числе 16 пикирующих бомбардировщиков «Кикусуи №2» из пятой эскадрильи «Кемму», совершили налет на американские корабли около острова Кикаитгасима. Трое «Богов грома» оказались не в состоянии добраться до района своих целей и возвратились на базу.

На следующий день, сразу же после полудня, была проведена основная часть операции «Кикусуи №2». В общей сложности 50 самолетов ВМС, 70 армейских и 9 «бетти», несущих «охка», принялись взлетать с авиабазы в Каное с интервалом в одну-две минуты и направились к американским кораблям, стоявшим на якоре вокруг Окинавы. Еще 19 пикирующих бомбардировщиков должны были отправиться на охоту за вражескими кораблями в водах вокруг острова. Пилот «охка», младший лейтенант запаса Сабуро Дохи, находился на второй «бетти» из третьей эскадрильи «охка». Всего за несколько мгновений до взлета он помогал соорудить койки с рамами из бамбука для офицеров в здании школы в Нодзато, рядом с авиабазой. Он ожидал доставки рам еще для шести коек и пятнадцати матрацев из тростника татами и едва успел крикнуть своему начальнику: «Пожалуйста, примите их вместо меня!» Из Канои самолет Дохи сначала направился к Восточно-Китайскому морю, намереваясь вернуться и подойти к побережью Окинавы с северо-западного направления. Через два часа после вылета эскадрильи «Богов грома» была замечена американскими самолетами, которые тут же их атаковали. Несколько «бетти» были изрешечены вражеским огнем и упали, объятые дымом и пламенем.

Младший лейтенант запаса Китатаро Миура, командир корабля «бетти», несущей Дохи и его «Взрывающийся цветок вишни», приказал пилоту сделать вираж и укрыться где-нибудь в облаках, над которыми они как раз летели. Спрятавшись от нападавших американских самолетов, «бетти» продолжал лететь дальше к Окинаве. Дохи сидел, сложив руки на груди и закрыв глаза. Можно было подумать, что он спит.

В 14.15 унтер-офицер Дзендирос Сугано, наблюдатель на самолете, заметил на горизонте караван кораблей. Настроив

бинокль, он насчитал семь американских судов, идущих на всех парах в направлении Окинавы.

Дохи открыл глаза, встал и выглянул из окошечка. Без бинокля он ничего не увидел, но понял, что его час настал. Он снял фуражку, отстегнул спасательный жилет и повязал на голову повязку «Богов грома». Потом снял пристегнутый на ремне пистолет и протянул его Сугано.

— Мне он больше не понадобится, — спокойно сказал он. — Пожалуйста, передайте его младшему лейтенанту Терасите с приветом от меня.

Сугано отложил пистолет в сторону и открыл люк в полу, ведущий в подвешенный под «бетти» самолетик «охка». Бледный и молчаливый, Дохи, будто в трансе, кивнул Сугано и опустился в крошечную кабину «охка».

Сугано окинул Дохи сверху прощальным взглядом, затем отдал честь и быстро закрыл люк.

Секунд через пять Дохи подал знак, что готов.

Вокруг самолета стали рваться зенитные снаряды, от которых появлялись облачка пурпурного дыма, препятствовавшего видимости. Один снаряд разорвался так близко, что «бетти» резко встряхнуло. Самолет летел на высоте 6000 м и находился примерно в 18 000 м от цели.

Сугано передал на авиабазу в Каное, что они готовы запустить Дохи и его нагруженную бомбой «охка». Командир корабля Миура передал Дохи сигнал «сброс» и нажал кнопку расстыковки. Взрыва не последовало — не сработал взрыватель.

— Сугано! — заорал командир корабля. — Потяни за рычаг расстыковки!

Сугано прошел по проходу к сиденью первого штурмана и быстро дернул за проводок расцепляющего устройства, тянувшийся к державшему «охка» зажиму. «Бетти» тут же приподнялась, что указывало на то, что маленький, но тяжелый самолетик наконец-то отцепился.

«Охка» стремительно понеслась впереди «бетти» в прямом пиике по направлению американских судов на горизонте. Когда самолетик несся к каравану судов внизу, оставляя за собой дымный след, Сугано на мгновение увидел отблеск лучей красного поднимающегося солнца на повязке «Богов грома».

Чтобы уйти от зенитного огня с американских кораблей, «бетти» резко свернула вправо. Сугано неотрывно смотрел

на дымок, оставляемый «охка». Дымовой след вдруг кончился, а мгновение спустя с поверхности моря стал подниматься столб густого черного дыма. Секунда проходила за секундой, и Сугано уже увидел у основания дымного столба разрастающееся пятно масла. Оно ярко блестело в свете полуденного солнца. В воде замелькали крошечные точки.

— Попали! Цель поражена! — крикнул он остальным членам экипажа.

Понимая, что заснять эту сцену они не в состоянии (камеру сняли, чтобы уменьшить вес самолета), Сугано добавил:

— Скорее! Зарисуйте эту сцену, чтобы мы могли показать, что поразили цель!

Миура схватил карандаш и блокнот и быстро набросал изображение горящего корабля. Сугано приготовил шифрованное послание, в котором говорилось: «Потоплен один линкор», и в 15.15 передал его в Каню.

Несколько минут спустя правый двигатель «бетти» загорелся и стал дымиться. Пилот тут же потянул за рычаг управления и не отпускал, пока самолет не достиг своей максимальной высоты. Тогда он толкнул рычаг вперед и стал пикировать. Благодаря этому маневру огонь погас.

Пилот взял курс на залив Кагосима, идя на высоте 1500 м, и в 17.45 сумел посадить самолет на авиабазе в Каное. После приземления экипаж обнаружил, что в самолете более пятидесяти пробойн от шрапнели, некоторые чуть ли не фут в диаметре.

Когда уставшие, но возбужденные члены экипажа «бетти» вошли в здание штаба, их встретил командир эскадрильи Ягита, который закричал:

— Это правда, что вы потопили два линкора?

Миура удивился.

— Нет, сэр. Один линкор, — ответил он.

— Но в вашем радиопослании говорилось два! — настаивал Ягита, держа в руках полученное от Сугано послание.

Сразу же стало очевидно, что Сугано допустил ошибку и, пребывая в радостном возбуждении, неправильно прочитал шифрованную книгу, когда кодировал послание.

Офицеры штаба Военно-воздушного флота ВМС в конечном счете пришли к заключению, что в общей сложности в результате операции «Кикусуи №2» было потоплено 11 аме-

риканских военных кораблей, в том числе один авианосец, линкор, два крейсера и семь других судов, которые не были идентифицированы. На самом же деле в тот день были потоплены крейсер и еще один неопознанный корабль, а два линкора, десять крейсеров и еще один другой корабль получили тяжелые повреждения и фактически на время вышли из строя.

Тот факт, что в списке судов, получивших повреждения, было столько крейсеров, означал, что пилоты «камикадзе», пробившись сквозь строй вражеских истребителей, атаковали первую линию вражеских кораблей, то есть сторожевое охранение, состоявшее в основном из крейсеров. Самолетам-носителям «Богов грома» до сих пор еще не удавалось прорваться за линию сторожевого охранения американских кораблей из-за низкой скорости и уязвимости как перед вражескими истребителями, так и перед зенитным огнем с крейсеров.

Корабль, который поразил Дохи, на самом деле оказался эсминцем «Мэннерт Л.Эйбел». В результате более раннего попадания в него самолета «камикадзе», который врезался с правого борта и взорвался в машинном отделении, он не мог самостоятельно передвигаться. Дохи тоже угодил в корабль с правого борта, около передней дымовой трубы. От последовавшего взрыва корабль развалился на два части и через три минуты затонул. Находившиеся на его борту 114 моряков и офицеров погибли. Именно успех Дохи продемонстрировал, что по силе взрыва самолеты «охка» превосходят обычные самолеты «камикадзе».

Согласно документам ВМС США, в этот день имели место всего четыре атаки «Богов грома». Один из «охка» избрал своей целью эсминец — минный тральщик «Джефферс», который направлялся, чтобы снять команду с эсминца «Эйбел». В корабль этот «охка» не попал, а угодил в воду метрах в пятидесяти от правого борта. Взрыв был таким мощным, что взрывной волной покорежило верхнюю палубу «Джефферса».

Два других «охка» атаковали эсминец «Стенли», который находился в первой линии сторожевого охранения американских сил. Снарядом зенитки эсминца оторвало крыло одного «охки», когда он пикировал на «Стенли». Он накренился над кораблем, ушел в сторону для новой атаки, снеся при

этом опознавательные знаки корабля, отскочил в сторону и взорвался примерно в 1800 м от правого борта судна. Другой «охка» угодил «Стенли» в нос с правого борта, но прошел через корпус и взорвался над водой с левого борта. «Охка» был спроектирован, чтобы пронзать тяжелую броню больших военных кораблей, и буквально пробуравил «Стенли», оставив зияющее отверстие, которое было серьезным, но далеко не фатальным.

## Глава 6

### Операция «Кикусуи»

За двадцать дней, прошедших после исчезновения 18 марта лейтенанта Нонаки и его эскадрильи, погибло 11 пилотов «охка» и 49 членов экипажей самолетов-носителей «бетти». В общей сложности за этот период погибли 172 человека, в том числе пилоты пикирующих бомбардировщиков, приданных соединению «Боги грома».

12 апреля, в день гибели Дохи, при перебазировании из Томитаки на базу в Каное оставшихся пилотов «охка» вел Иваки. В соединении теперь осталось всего 70 человек — два командира подразделения, 5 офицеров запаса и 63 унтер-офицера.

В различные военно-воздушные эскадрильи, включая соединение «Торнадо» на базе в Коноике, поступил срочный приказ произвести новый набор в соединение «Богов грома».

Было объявлено, что за операцией «Кикусуи №2» следуют новые «массированные беглые нападения на оперативное соединение врага». Были вывешены фамилии пилотов «Богов грома», отобранных для первого налета.

День 14 апреля выдался ясный и солнечный. Был отдан приказ о налете в дневное время. Семь самолетов «охка», 6-я эскадрилья «Кемму» и две эскадрильи пикирующих бомбардировщиков «Богов грома» (с 250-килограммовыми бомбами на борту) взлетели и взяли курс на флот американских авианосцев, который заметили примерно в 85 милях к востоку от острова Токуносима. В общей сложности для охранения налета смертников на американские корабли удалось набрать с различных авиабаз 125 истребителей. Одним подразделени-

ем истребителей командовал капитан Минору Генда, которого перевели из Генерального штаба ВМС и который четыре-мя годами раньше был ключевой фигурой при разработке плана нападения на Пёрл-Харбор.

Когда эскадрилья Генды приблизилась к острову Ки-каигасима, сотрясение воздуха подсказало пилотам, что где-то поблизости находятся другие самолеты, и был подан сигнал атаковать. Атака уже шла полным ходом, прежде чем обнаружилось, что «вражеские» самолеты, которые они собирались сбивать, это эскадрилья японских истребителей, с которыми им полагалось встретиться. К тому времени, как обнаружилась эта ошибка, самолеты Генды израсходовали так много топлива, что им пришлось возвращаться на базу. Самолеты же, которые они «атаковали», готовясь к сражению, сбрасывали свои подвесные баки с топливом. Самолет ведущего эскадрильи так серьезно пострадал во время «атаки», что, когда он развернулся и направился домой, другие самолеты последовали за ним. Таким образом, «Боги грома» и их самолеты-носители остались вообще без охранения, однако полет продолжали. Некоторое время спустя у двух пикирующих бомбардировщиков обнаружили неполадки в двигателях, и они вернулись на базу в Каное. Куда делись остальные, никто так и не узнал.

Тем временем еще 15 пикирующих бомбардировщиков «Богов грома» были отправлены для нападения на два перестроенных авианосца, стоявших на якоре в Кераме. У шести обнаружили неполадки в двигателях, и они вернулись на базу. Через некоторое время один из оставшихся девяти радировал: «Вижу вражеские корабли...». Это было последнее поступившее от них сообщение.

В этих двух вылетах погибли 83 пилота «Богов грома».

Пока на базе в Каное все еще ждали сообщений об этих неудавшихся дневных вылетах «Богов грома», на базу пришло два транспортных самолета с младшим лейтенантом Хироси, 16 офицерами запаса и 25 унтер-офицерами. Они немедленно были зачислены в соединение «Боги грома» и получили приказ на следующий день подготовиться к вылету. Приказ поразил вновь прибывших своей резкостью — он равнялся приказу приготовиться к смерти.

— Одну минуточку! — не удержался младший лейтенант Синдзо. — Дайте нам хотя бы немного передохнуть!

Однако ни о каком отдыхе речи быть не могло. Вновь прибывших отвезли на грузовиках в здание начальной школы Нодзато, где они должны были ночевать. Среди все еще уцелевших пилотов первоначальных эскадрилий «охка» они встретили кое-кого из своих старых друзей, которые уже не раз бывали в положении боеготовности, и других, которые взлетали и возвращались из-за неполадок в двигателях или невозможности обнаружить цель. Эти люди стали угрюмыми и дерзкими.

Среди вновь прибывших находился старший унтер-офицер летного состава Ичикава, который пошел в «Боги грома» с большой неохотой и который обиделся, когда первым вызвали его друга Тамуру. Войдя в казармы, он сразу же справился о Тамуре, и ему сказали, что он разминулся с ним всего на несколько часов — тот улетел утром в составе четвертой эскадрильи «охка». Ичикава прошел вдоль взлетно-посадочной полосы к контрольно-диспетчерскому пункту, надеясь, что вернется самолет-носитель Тамуры и он узнает кое-что о последних мгновениях жизни друга. Самолет, однако, так и не вернулся. Возвратившись, Ичикава побродил по зданию школы, заглядывая в заброшенные классные комнаты. В одной из них он нашел на доске предсмертное заявление Тамуры.

На следующий день в соединении «Боги грома» провели легкоатлетические соревнования — отчасти для того, чтобы люди перестали думать о неминуемой смерти, а также чтобы поприветствовать вновь прибывших. Все пилоты, особенно те, которых выбрали для полета на следующий день, что называется, выкладывались, желая, вероятно, развеять все страхи и сомнения и получить как можно больше удовольствия. Капитан Окамура показал свой коронный номер — выступление с мечами.

Перед двумя часами дня, когда состязания уже должны были закончиться, вдруг залаял громкоговоритель:

— Всем в убежище! Всем в убежище!

Откуда ни возьмись появились около 80 вражеских самолетов и принялись бомбить и обстреливать базу с бреющего полета. «Боги грома» и обслуживающий персонал, на-

пуганные взрывами бомб и градом врезавшихся в землю вокруг них пуль, бросились к ближайшим укрытиям. Даже те, кому было суждено умереть на следующий день, похолодели от страха.

Не успевала одна волна американских бомбардировщиков совершить налет на базу, как накатывалась другая. Нападение продолжалось почти два часа. На всех атакующих вражеских самолетах можно было разглядеть подвесные баки с топливом — можно было догадаться, что они прилетели с аэродромов на Окинаве. Пока продолжался налет, был отдан приказ, чтобы как можно больше истребителей последовали за нападавшими самолетами на их базу и атаковали их, прежде чем те успеют заправиться и пополнить запас боеприпасов. Успеха эти атаки не имели. Большинство истребителей сбивали. Вечером для налета на те же самые базы была отправлена эскадрилья бомбардировщиков, результаты тоже были не ахти какие.

На следующее утро 70 самолетов ВМС и 50 армейских в рамках операции «Кикусуи №3» совершили налеты смертников против тех же кораблей. В этих налетах принимали участие шесть самолетов «охка» и двадцать пикирующих бомбардировщиков «Богов грома». Кроме того, еще 40 самолетов ВМС, включая эскадрилью «Кемму» и пикирующие бомбардировщики, атаковали американское оперативное соединение к востоку от острова Кикайгасима. Из этих сорока самолетов 21 не вернулся.

Вскоре после того, как первая группа самолетов взлетела с авиабазы в Каное и направилась на юг, готовая схватиться с врагом, база подверглась нападению примерно 100 американских самолетов, базирующихся на авианосцы. Налет продолжался до полудня. Сразу же после его завершения взлетела вторая группа самолетов «камикадзе» и последовала за американскими самолетами в попытке подобраться к их авианосцам. В этой второй группе было 34 самолета «Богов грома» (12 из восьмой эскадрильи «Кемму» и 22 пикирующих бомбардировщика «Богов грома»), 15 из которых были сбиты или пошли на таран врага.

В период с 6 по 17 апреля «Боги грома» и другие соединения, проводившие налеты смертников, сумели потопить 5 американских крейсеров и 5 других не идентифицирован-

ных кораблей, а также нанести серьезные повреждения 5 авианосцам, 6 линкорам, 54 эсминцам и 14 другим судам. Вместе с другими американскими кораблями, получившими повреждения при обычных нападениях, число американских судов, получивших повреждения, приближалось к 100. В штабе Пятого военно-воздушного флота ВМС знали, что их тактика «камикадзе» оказывает серьезное воздействие на американцев, а разговоры по радио между кораблями и самолетами указывали на то, что команды кораблей вымотались, неся круглосуточное наблюдение и борясь против повторяющихся налетов смертников, от которых у них не было действенных средств защиты. Вид одного-единственного самолета наводил ужас на матросов вражеских судов. Тем временем число поврежденных американских кораблей, стоявших на якоре у островов Керама, продолжало возрастать с ошеломляющей быстротой. Некоторые корабли едва держались на плаву, а воды вокруг них были покрыты маслом. Те, что могли идти своим ходом, отправились в долгий путь обратно на Гавайи и к США, чтобы пройти неотложный ремонт и обновить команды.

«Боги грома» и другие подразделения, проводившие атаки смертников, преуспели в том, что сорвали график американцев по захвату Окинавы и закреплению на острове. Штаб японского Пятого военно-воздушного флота ВМС перехватил 17 апреля радиопослания американцев, в которых содержались настоятельные просьбы о массивной поддержке вторжения на этот стратегически важный остров. В одном из посланий говорилось, что атаки японских смертников заслуживают самого пристального внимания с точки зрения метода и его результатов. Американские силы были истощены, и было опасение, как бы дальнейшие налеты смертников не привели к кризису. В послании содержалась просьба о массивном воздушном охранении для отражения этих атак.

Сразу же по получении этого послания адмирал Нимиц приказал эскадрилье бомбардировщиков В-29, базирующейся на Марианские острова, поддержать вторжение на Окинаву. Эти громадные бомбардировщики перестали совершать свои ежедневные налеты на основные японские промышленные центры, а были переброшены для налетов на Каню

и другие авиабазы в южном Кюсю, с которых совершались вылеты смертников против американских кораблей, находившихся у Окинавы.

Тем временем потери в самолетах и пилотах соединения «Боги грома», а также других военно-воздушных подразделений Японии с начала операции «Кикусуй» были такими большими, что сама операция была на грани краха. В довершение ко всему основательно усиленные американские войска на Окинаве открыли новый фронт, назначением которого было вклиниться между японскими войсками, чтобы они оказались неспособными на действенную оборону.

Несмотря на успехи операции «Кикусуй», японское верховное командование остро сознавало, что остановить продвижение американских войск на Окинаве не удастся, и начало поговаривать о проведении операции «Кецуго», назначением которой была защита родных японских островов.

Когда 17 апреля бомбардировщики В-29 начали совершать налеты на Каню и другие авиабазы в южном Кюсю, адмирал Тоеда распорядился, чтобы в качестве подготовки к ожидаемому вторжению американцев на родные острова японцев часть самолетов Десятого военно-воздушного флота ВМС была придана операции «Кецуго» («кецуго» означает «последняя надежда»). Вице-адмирал Утаки был в ярости, но сделать ничего не мог. Он заявил, что забирать у него самолеты — это все равно что убирать лестницу, когда другие его войска все еще находятся на втором этаже.

Большинство членов штаба Пятого военно-воздушного флота истолковали этот шаг адмирала Тоеды как свидетельство того, что флот отодвигает в сторону армия, которая намеревалась провести последнюю решающую битву на территории самой Японии.

18 апреля штаб Десятого военно-воздушного флота ВМС перебрался из Канои в Касумигауру, передав свои запасные эскадрильи Пятому военно-воздушному флоту ВМС. Атаки смертников против американских сил на Окинаве продолжались. В Пятом военно-воздушном флоте ВМС осталось менее 600 самолетов, из которых летать могли всего 350.

Для соединения «Боги грома» было завербовано еще двадцать пилотов, в том числе младший лейтенант Минуру Таги из подразделения «Торнадо», расквартированного на базе в

Коноике. Большею частью это были пилоты пикирующих бомбардировщиков, они не имели никакой подготовки для полетов на «охка». В соединение «Боги грома» были формально включены и другие эскадрильи из Десятого военно-воздушного флота ВМС. Некоторые были «приданы» 306-й эскадрилье, от которой осталось одно название, поскольку все ее пилоты погибли вместе с капитан-лейтенантом Нонакой. Всем пилотам самолетов «охка», еще не отправленным на задания, было приказано вернуться из Канои на базу Томитака, чтобы готовить новых пилотов для соединения. Ответственным за передислокацию снова назначили заместителя командира в Каное, в живых осталось 37 человек. Единственными оставшимися в живые офицерами запаса были Хачиро Хосокава и Сусуми Охаси.

Остаться в Каное означало верную смерть. Отправиться в Томитаку означало немного продлить жизнь. Для Хосокавы и Охаси ежедневное ожидание смерти стало невыносимым. Если уж им по-прежнему было суждено умереть, им хотелось умереть как можно скорее. Хосокава понимал, что, если его оставят в Каное, его судьба будет решена. Все зависело от прихоти Юнокавы, его командира. Наконец, к большому удивлению Хосокавы, Юнокава приказал ему перебраться в Томитаку, а Охаси — остаться в Каное. Хосокава всегда считал, что он полетит первым, поскольку у Охаси были более близкие отношения с Юнокавой. Сейчас он гадал, уж не пытается ли Юнокава доказать ему, что «Боги грома» гораздо выше подобной мелочной дискриминации.

Направляясь с Охаси из кабинета командира их подразделения в казармы и пытаясь рационалистически объяснить решение Юнокавы, он пришел к выводу, что оно основывалось на практической необходимости сохранить жизнь бывшим летчикам-истребителям как можно дольше и что выбрали его, а не Охаси только потому, что он прежде был ведущим особой эскадрильи истребителей «охка» и имел опыт посредничества между офицерами и унтер-офицерами. «Нам обоим суждено умереть, — сказал он себе. — Дело лишь в том, кто умрет первым».

Охаси вдруг повернулся и ударил его кулаком по лицу.

Хосокаве не так было больно, как его поразило само это деяние. Не веря своим глазам, он уставился на Охаси.

У того на глаза навернулись слезы, казалось, он вот-вот расплачется.

— Прости! — сказал он наконец, повернулся и пошел прочь.

Пытаясь измерить глубины собственных чувств, Хосокава тер скулы и смотрел вслед Охаси, звуки шагов которого эхом отдавались у него в мозгу. Ему вдруг пришло в голову, что реакция Охаси оказалась куда более рационалистичной, чем вежливое, сдержанное прощание, и, как ни странно, он был доволен.

20 апреля командир подразделения Юнокава увел основную массу пилотов для особых атак из Канои в Томитаку. Некогда переполненные казармы в школе Нодзато теперь казались до странности пустыми. Бомбежки американских В-29 стали ежедневной реальностью, база ощетилилась красными флажками, указывавшими на местонахождение невзорвавшихся бомб замедленного действия.

Все пригодные к полетам самолеты были надежно укрыты в туннелях подальше от летного поля. Те, что для полетов не годились, оставили на летном поле в качестве посадных уток. Погода испортилась, обещали дождь. Взрывающиеся с разными интервалами бомба за бомбой держали всех в напряжении. Спать в помещении было уже небезопасно, поэтому пилоты и другой персонал перебрались со своими одеялами в землянки, вырытые в склонах холмов, и спали на сырой земле; их покой прерывали взрывы бомб и расплывшиеся вши.

25 апреля отдел ВМС военного штаба создал Генеральный штаб ВМС, который должен был координировать деятельность всех подразделений флота. Адмирал Тоеда, который уже был командующим Объединенным флотом, стал и начальником этой новой организации. Новый Генеральный штаб ВМС был создан по образцу Генерального штаба армии, ответственного непосредственно за оборону уже самой Японии. Тоеда немедленно распорядился провести совместное заседание с армейским штабом, чтобы изучить создавшееся положение и предложить рекомендации.

Выявилось множество противоречивых мнений. Отдельные члены штаба утверждали, что «Боги грома» причинили столько вреда американскому военно-морскому флоту,

что японские войска уже фактически перешли в наступление. Было предложено несколько планов, но ни один из них не отличался оригинальностью. Наконец было признано, что основная роль отводится новой модели самолета «Охка-22», которая еще находилась в стадии разработки. Одна группа предложила всемерно ускорить его разработку, так как его создание позволит разделаться с врагом одним махом.

На самом же деле у ракетного двигателя для новой «охка» был весьма серьезный недостаток — его надо было очень долго заводить. В конце концов приняли решение заводить двигатель, используя топливо самолета-носителя, пока самолет все еще находится на земле, а на бортовую ракетную систему переключаться непосредственно перед сбрасыванием.

Затем возникла еще одна проблема. Когда «охка» достигал высоты 4000 м, топливо поступало в двигатель с перебоями, отчего он дергался и вибрировал.

Тем временем быстро продвигалась разработка запускаемой с катапульты летающей бомбы «Охка-43Б», которую предстояло использовать в предстоящей обороне родных островов. 26 апреля ее проектирование было закончено, а для испытаний новой летающей бомбы и ознакомления пилотов с ее рабочими характеристиками предполагалось установить небольшую катапульту в Такеяме, неподалеку от военноморского порта Йокосука. Для учебно-тренировочного планирования требовался еще один участок. Идеальными для этой цели были туристские центры с фуникулерами, с помощью которых можно было бы поднимать опытные образцы обратно на гору.

Лучше всего для испытаний подходила гора Икомасан в префектуре Осака, однако при подъеме на вершину туннель был слишком узкий, чтобы по нему мог пройти самолет, даже со сложенными крыльями. Наконец, несмотря на весьма ограниченную площадь у терминала фуникулера, была выбрана гора Хиейдзан, известный религиозный центр. Самолеты могли планировать до посадки на базе соединения ВВС Сига у подножия горы, для запуска опытных самолетов предполагалось использовать механическую катапульту. Однако в данном районе серьезную проблему представляла влаж-

ность — механизмы ржавели, и было невозможно держать порох сухим.

Тем временем в лихорадочном темпе шла подготовка новых пилотов «Боги грома» в Томитаке, где в качестве стимулирующей цели использовался японский авианосец в заливе Беппу. Утром, однако, зачастую приходилось укрываться от продолжающихся налетов Б-29 в бомбоубежищах на мысе Хососима. Из Коноике прислали новых рекрутов для соединения «Боги грома». Большинство из вновь прибывших были пилотами пикирующих бомбардировщиков и не имели никакого опыта полетов на «охка».

Бомбоубежища были оснащены телефонами для связи с авиабазой Каноиике, и аппараты либо самопроизвольно звонили, либо вообще не работали из-за влажности. Нервы и так у всех были на пределе, а тут еще постоянно кричали связисты, пытавшиеся дозвониться по этим испорченным линиям.

Заместитель командира Иваки наконец не выдержал и подозвал дежурного офицера.

— Этот оператор ни на что не годится! Он только и делает, что кричит «алло»! Убейте этого сукиного сына!

Двенадцати пилотам «Богов грома», которых держали наготове в Томитаке, было приказано вернуться обратно и сесть в пикирующие бомбардировщики, нагруженные 500-килограммовыми бомбами. Этот приказ разозлил младшего лейтенанта Синдзо, который считал, что следовало бы выбрать его группу, поскольку она пробыла в Томитаке больше других.

— Я настаиваю на том, чтобы выбор делался в порядке очередности прибытия сюда, — заявил он заместителю командира Иваки.

— Время прибытия сюда пусть вас не волнует, — ответил Иваки. — Ваша очередь наступит довольно скоро. А пока почему бы вам еще не поучиться?

Такой ответ Синдзо не понравился.

— «Довольно скоро» нас не устраивает! — закричал он. — Я настаиваю на том, чтобы вы изменили свое решение и вместо группы Таги немедленно отправили нас! Это будет только справедливо!

Иваки побагровел.



— Что справедливо, решать буду я! — заорал он. — А сейчас — убирайтесь отсюда!

Синдзо ушел, кипя от злости. Он отдавал себе отчет в том, что лучше всего подготовленных «Богов грома» стараются пока сохранить, как и бывших летчиков-истребителей и пилотов особой эскадрильи истребителей «охка». Ему хотелось знать, уж не приберегают ли их для новых моделей самолета «охка», о которых они постоянно слышали.

28 апреля поступил приказ о проведении операции «Кикусуи №4», предусматривавший новую волну атак смертников против американских военных кораблей, стоявших на якоре у Окинавы. Подразделение для этой особой атаки было сформировано из 40 самолетов ВВС и 40 армейских, а также четырех самолетов «охка» из соединения «Боги грома». Налет предполагалось провести ночью.

Пилоты «Богов грома», отобранные для налета, писали свои предсмертные заявления, передавали друзьям личные вещи и прощались. Многие из провожавших плакали, не скрывая слез. Для некоторых было гораздо тяжелее оставаться, чем полететь.

Многие пилоты «бетти» ворчали из-за решения лететь ночью. Планировавшие операцию сотрудники штаба, очевидно, полагали, что под покровом ночи самолетам-носителям и их бесценному грузу проще избежать встреч с вражескими истребителями и огня зениток, но ведь из-за этой же самой темноты пилотам будет невозможно увидеть свою цель.

Самолеты, тем не менее, взлетели. Кроме темноты было еще огромное покрывало из облаков, окутавшее океан внизу. Даже когда в облаках появлялся просвет, все равно было слишком темно, чтобы члены экипажей самолетов-носителей и «Боги грома» могли разглядеть что-нибудь на поверхности воды.

Вдруг рядом с самолетом, на котором летел унтер-офицер летного состава Наохико Ямагива, разорвался желтый огонек.

— Зенитный огонь! Враг прямо под нами! — крикнул наблюдатель самолета.

Член экипажа сразу же открыл люк в полу, ведущий к подвешенной под самолетом «охка». Не задумываясь над тем,

что делает, Ямагива машинально сполз в крошечную кабинку летающей бомбы и закрыл фонарь. Кейичи Сакаи, старший пилот, стал забираться влево, пытаясь разглядеть американские корабли внизу. Потом потянулся к переговорной трубке, связанной с «охка».

— Ямагива, вы меня слышите? — крикнул он в трубку.

— Вас слышу! — ответил Ямагива.

— Вы видите вражеские корабли?

— Нет, абсолютно ничего не вижу.

Вокруг стали рваться снаряды, отбрасывая вспышки желтого света в кабину как самолета-носителя, так и «охка».

— Господин! Господин! — закричал Ямагива. — Отстыкуйте «охка»! Я спикирую на вспышки света от зениток!

Чуть ли не машинально Сакаи нажал кнопку, отстыковав Ямагиву, затем накренился вправо, чтобы попытаться увидеть, как тот спускается. Однако не увидел ничего. Его вдруг охватило чувство сожаления, что он, совершенно не задумываясь, сбросил Ямагиву в ночную тьму. Реакция его была чисто механической, он совершенно позабыл о том, что речь идет о жизни людей.

И вдруг рев двигателей прорезал пронзительный крик одного из членов экипажа:

— Попали! Цель поражена!

Обернувшись, Сакаи увидел столб красного огня, поднимающийся вверх с поверхности моря. Он немедленно приказал радисту радировать, что Ямагива поразил и потопил какой-то крупный американский корабль. После чего Сакаи лег на обратный курс домой.

Ликование в самолете-носителе, однако, продолжалось недолго. При подходе к острову Амакуса он подвергся нападению нескольких вражеских истребителей, получил серьезные повреждения и был вынужден совершить посадку на воду.

Из трех других самолетов в эскадрилье Сакаи одному пришлось сбросить свой «охка» и совершить вынужденную посадку на воду к западу от Кюсю. Другой, еще не добравшись до района цели, подвергся нападению вражеских бомбардировщиков, сбросил «охка» и возвратился на базу. Третий радировал, что у него неполадки с двигателем, затем сбросил свой «охка» и направился домой, но больше ника-

ких сведений о нем не поступило. Этот самолет и члены его экипажа были исключены из списка деяний, совершенных соединением и достойных похвалы, а пропавшим без вести не было посмертно присвоено очередное воинское звание.

По-прежнему стояла хорошая погода. 29 апреля соединению «Боги грома» было приказано провести еще одну атаку, на этот раз в сумерках, против вражеских судов, курсирующих вдоль восточного побережья Окинавы. В налете участвовали четыре эскадрильи: девятая эскадрилья «Кемму» из 12 самолетов и три эскадрильи пикирующих бомбардировщиков «Богов грома» из 21 самолета с 250-килограммовыми бомбами на борту. Из эскадрильи «Кемму» на базу вернулось всего два самолета, а из других — всего четыре. К тому времени самолеты «Богов грома» летали вообще без какого бы то ни было охранения истребителей. Те немногие истребители, что еще оставались, были разбиты в результате непрерывных налетов бомбардировщиков B-29 на родные японские острова.

30 апреля ясная погода кончилась, а к 1 мая уже лил проливной дождь. Японские газеты опубликовали материалы о безоговорочной капитуляции Германии перед союзными державами в Европе. Они также сообщили своим читателям, что американцы открыто признали, что японцы на Тихом океане применяют против них управляемые человеком бомбы.

Пилоты из соединения «Боги грома» не могли понять, почему правительство решило позволить японской прессе опубликовать это зарубежное сообщение, поскольку способность соединения проводить атаки смертников с каждым днем падала. Похоже, штаб Пятого военно-воздушного флота ВМС свои последние надежды возлагал на более мощные бомбы весом в 1200 кг, которые должны были использоваться в последней модели «охка».

4 мая стало проясняться, и был дан приказ провести операцию «Кикусуи №5». 32-е армейское соединение, которое загнали в горы на юге Окинавы, начало массированное контрнаступление всеми силами против американских войск вторжения. Семьдесят самолетов ВМС и пятьдесят армейских провели скоординированные атаки смертников.

Американские вооруженные силы впоследствии сообщали, что один из пилотов «охка» сумел поразить свою цель, а еще один был очень к этому близок. «Охка», пилотируемый младшим лейтенантом запаса Охаси, попал в капитанский мостик эсминца — минного заградителя, пробил корпус корабля и взорвалась, уничтожив 118 членов команды. А «охка» старшего унтер-офицера летного состава Ма-саеси Исивата спикировал на минный заградитель «Гейэти», но угодила в воду рядом. В результате взрыва пострадали артиллеристы, находившиеся на корабле. Экипаж самолета-носителя, увидев взметнувшийся к небу столб дыма, решил, что корабль потоплен, и под прикрытием дымовой завесы вернулся на базу.

Из участвовавших в налете всего еще один самолет вернулся на базу. От двух после взлета не поступило вообще никаких сообщений. Два других пропали после того как радировали, что запустили свои «охка» и что их преследуют вражеские истребители. К тому времени число погибших пилотов в соединении «Боги грома» достигло 587.

8 мая адмирал Тоеда вернулся на базу в Каное с намерением провести какую-нибудь акцию, которая бы помогла японцам выйти из сложившегося на Окинаве тупика. Однако единственным доступным военно-морским подразделением было соединение «Боги грома». Оставшимся еще пилотам «охка» был дан приказ приготовиться к вылету. Три дня спустя, 11 мая, поступил приказ о проведении операции «Кикусуи №6». На заре небо заволочило низкими густыми облаками, и вскоре пошел дождь.

Пилотам «охка» Мицуо Ямадзаки и Кодзи Кацумура было приказано взлететь первыми и врезаться своими бомбами «охка» во взлетно-посадочную полосу северного аэродрома на Окинаве. Командир Окамура объяснил, что эта акция на время выведет аэродром из строя и у других самолетов «охка» будет больше возможностей добраться до своих целей. Ямадзаки и Кацумура принялись ныть, что их просят совершить самоубийство, спикировав на взлетно-посадочную полосу.

— Я понимаю ваши чувства, — ответил Окамура, и на лице у него появилось выражение сострадания, — и мне больно отдавать вам такой приказ, но у нас не хватает самолетов для

атак смертников, и нам теперь приходится полагаться только на мощь «охка». Пожалуйста, поймите меня правильно.

Оба пилота неохотно согласились. Первый самолет-носитель взлетел в 01.56 ночи, восемь минут спустя за ним последовал второй. Но так уж распорядилась судьба, что у самолета-носителя, на котором летел Ямадзаки, возникли неполадки с двигателем, и он вернулся на базу, так и не успев добраться до цели. Некоторое время спустя возвратился и самолет-носитель Кацумуры: экипаж доложил, что облака прикрыли Окинаву такой плотной завесой, что они не смогли отыскать аэродром.

Самолет-носитель Кацумуры уже в третий раз не смог запустить свой «охка», и его главного пилота, старшего унтер-офицера летного состава Наоми Катамату, упрекнул офицер-оперативник Накадзима.

— Почему же вы не спустились ниже облаков и не нашли способа запустить «охка»? — саркастически спросил он, желая этим сказать, что Катамата трус.

Основная ударная группа состояла из 30 самолетов ВМС (включая «охка» и самолеты-носители), 40 армейских самолетов и 26 пикирующих бомбардировщиков эскадрильи «Кемму» и соединения «Боги грома». Их целью было уничтожить американские корабли у восточного побережья Окинавы. Самолеты начали взлетать в пять часов утра.

Задолго до того, как эти две ударные группы достигли района цели, их перехватили американские истребители, налетевшие на них, что называется, тучей. Большинство самолетов-смертников были сбиты в течение последующих нескольких минут. Всего один самолет-носитель, направлявшийся к американским кораблям, сумел запустить свой «охка», который чуть не врезался в эсминец, причинив ему серьезные повреждения. Еще у одного самолета-носителя возникли неполадки с двигателем, и он вернулся на базу.

Второй группе, направлявшейся к американским кораблям, находившимся в море, повезло больше. Один пикирующий бомбардировщик сумел прорваться через кольцо американских самолетов и зенитного огня и спикировал на флагманский авианосец «Бункер Хилл», врезавшись в него с правого борта у третьего лифта. Нагруженный бомбой самолет пробил палубу и взорвался внутри корабля, уничтожив боль-

шую часть самолетов на палубе и выведя авианосец из строя. Флаг перешел к авианосцу «Энтерпрайз».

12 мая, на следующий день после начала операции «Кикусуи №6», Генеральный штаб ВМС соединил остатки своих самолетов, в основном учебно-тренировочных и разведывательных, кроме самолетов соединения «Боги грома», в один флот и назвал его «Небесное военно-воздушное соединение». Новая боевая единица должна была использоваться для продолжения атак против американских сил на Окинаве. Через день после создания новой ударной группы американцы провели серию из шести воздушных налетов с участием около 900 самолетов против авиабаз в южной оконечности Кюсю, которые использовались новым «Небесным военно-воздушным соединением». Налеты продолжались и на другой день, но «Боги грома» сумели провести новую атаку, в которой участвовали 28 самолетов из 11-й эскадрильи «Кемму» и пикирующие бомбардировщики из «Богов грома». И снова один из этих самолетов сумел прорвать американскую оборону и протаранить корабль США «Энтерпрайз».

Самолет-смертник врезался в «Энтерпрайз» перед первым лифтом и пробил палубу. От последовавшего взрыва лифт улетел на 120 м вверх, палуба покоробилась, а ангар загорелся. Флаг снова переместился, на этот раз на авианосец «Рэндолф».

Несмотря на то, что на них нападало теперь гораздо меньше самолетов-смертников, американские военно-морские силы во избежание новых потерь передислоцировались южнее, за пределы дальности полета японских разведывательных самолетов. Тем временем ВВС американской армии со взлетных полос в южной Окинаве стали совершать ежедневные налеты на южный Кюсю. Бомбардировщики B-29, которые базировались на Марианские острова и прежде участвовали в налетах на Окинаву, возобновили бомбардировки и обстрелы родных японских островов. Американцы также усилили деятельность по минированию прибрежных вод.

Соединение 32-й армии в горах южной Окинавы было на грани поражения. В качестве последнего радикального средства верховное командование собиралось 24 мая перебросить по воздуху войска на северный и южный аэродро-

мы, в соответствии с операцией «Кикусуи №7», которую должно было провести «Небесное военно-воздушное соединение», состоявшее из самолетов для атак смертников. В объединенной ударной группе насчитывалось 100 самолетов ВМС и 20 армейских, в том числе 12 самолетов-носителей «охка» из соединения «Боги грома». Среди пилотов, выстроившихся 25 мая на взлетно-посадочной полосе, был старший унтер-офицер летного состава Ямамура, совершивший вынужденную посадку на воду после неудачной атаки «охка» 1 апреля. Сейчас он был очень бледен и дрожал, как будто у него страшная простуда. Он даже не слышал, о чем говорит командир Окамура.

Сев на борт самолета-носителя, который взлетел перед самой зарей, Ямамура все еще пребывал в состоянии оцепенения. Погода быстро менялась, и вскоре они попали под проливной дождь. Вода с такой силой стучала в ветровое стекло, что Ямамура не слышал даже рева моторов. Кто-то протянул ему коробочку с завтраком. Он заставил себя проглотить два-три кусочка, после чего отдал коробочку одному из членов экипажа. Самолет наконец вроде бы добрался до района цели. Открылся люк, показалась кабинка «охка». Порыв холодного сырого воздуха саданул Ямамура в лицо, чуть не сбив его с ног. Крепко держась за раму, Ямамура опустился в кабинку и закрыл фонарь. Затем вытащил из кармана фотографию и положил ее на приборную доску. Это была фотография одной актрисы, имени которой он даже не знал. Она мило ему улыбалась. Ямамура передал на самолет-носитель сигнал «Готов!» и сидел, ожидая, когда загорится красный свет. Дождь еще больше усилился. Ямамура ничего не видел за пределами крошечной кабинки. Он сделал глубокий вдох, ожидая, когда же вспыхнет красный свет, что означало бы, что жить ему осталось несколько секунд.

Свет все не загорался. Не в состоянии выносить неопределенность, Ямамура крикнул в переговорную трубку:

— Что там такое?

— Видимость очень слабая, мы ничего не видим! — ответил чей-то голос.

Ямамура сунул руку в карман, вытащил сигарету и закурил, напряженно попыхивая. Ожидание становилось совершенно невыносимым.

— Унтер-офицер! Унтер-офицер! — раздался голос в переговорной трубке. — Возвращайтесь в самолет-носитель. Мы не можем сбросить вас в такую погоду!

Ямамура показалось, что это сон. Он открыл фонарь кабины, и члены экипажа втащили его обратно в самолет-носитель.

На базу вернулись и десять других самолетов, не сумевших отыскать цели из-за погоды. Три других исчезли без следа. Погода же вынудила вернуться на базу и несколько самолетов-смертников.

Двадцать восьмого же мая министерство ВМФ впервые обнародовало данные о деятельности соединения «Боги грома». В заявлении говорилось:

«С конца марта 1945 года пилоты соединения «Боги грома» совершали вылеты к водам к югу от самой Японии и вокруг Окинавы и, наводя ужас на врага, не раз поражали и топили вражеские корабли с одного удара. Их боевой дух достоин восхищения, и главнокомандующий Объединенным флотом с огромной признательностью оповещает об их достойных всяческой похвалы заслугах перед всеми ВМС».

За этим оповещением следовал список фамилий пилотов «Богов грома», погибших в первых четырех эскадрильях «охка» и первых шести эскадрильях «Кемму». В списке значилось 332 фамилии. Заявление было опубликовано во всех основных газетах 29 мая, с большими заголовками и похвалой в адрес соединения «Боги грома».

Несмотря на погоду, американские бомбардировщики, базирующиеся на Окинаву, продолжали совершать налеты на основные острова Японии — эти налеты окрестили «регулярным воздушным сообщением». Основные силы американского военно-морского флота сосредоточились в районе Окинавы. Самолеты с различных авианосцев совершали «хвастливо-показательные» полеты над Кюсю.

12 июня Генеральный штаб ВМС представил проект плана по окончательной защите Японии. Ключевым моментом плана, получившего название операции «Кацутто» («Последняя надежда»), было проведение массированных атак смертников против врага. Одновременно соединение «Боги грома» поставили в известность, что 14 и 15 июня будут проведены испытания новой «Охка-22». Иваки, Юнокаве и Хаяси

было велено явиться на базу Коноике, чтобы присутствовать на испытаниях. По дороге на Коноике их самолету пришлось сделать крюк, чтобы не встретиться с американскими бомбардировщиками.

Отдел ВМС военного штаба был наконец вынужден признать, что битва за Окинаву проиграна. Операции «Кикусуи» после завершения десятой предполагалось приостановить. Небольшим партизанским подразделениям на Окинаве был дан приказ проводить ночные вылазки, чтобы не давать американцам покоя, пока шла дальнейшая подготовка к обороне родных островов.

В последнем налете против врага на Окинаве принимали участие 6 самолетов «охка» и 8 пикирующих бомбардировщиков с 250-килограммовыми бомбами на борту. В три часа ночи 22 июня пилоты выстроились перед входом в убежище. Включили слабый свет. Первым стоял Ямамура, который дважды возвращался после неудачных атак. В его сознании туманно вставало воспоминание о последнем полете, когда он сидел в тесной кабинке «охка», ожидая, когда загорится красный свет, то есть его судьба. Он был зол и грустен.

— Черт побери! — не выдержал он. — Поживей! Убейте меня! Только, ради Бога, избавьте от ожидания!

На этот раз, когда 14 самолетов взлетели с базы, их сопровождали 66 истребителей из Кадзанопары — впервые после гибели эскадрильи Нонаки «Боги грома» летели строем под охранением истребителей.

Для экипажей шести самолетов-носителей «бетти» и восьми пикирующих бомбардировщиков лицезрение истребителей охранения было желанной переменой, однако не прошло и часа, как у 25 истребителей возникли неполадки с двигателями, и им пришлось возвращаться на базу. Некоторое время спустя эти две эскадрильи подверглись нападению американских самолетов, которые разогнали остальные истребители. Эскадрильи, тем не менее, продолжали свой полет к Окинаве практически без всякого охранения.

Предполагалось, что эскадрилья «охка» подлетит к Окинаве с запада, а эскадрилья пикирующих бомбардировщиков — с востока. При подходе к острову Иедзима, к северу от Окинавы, экипаж самолета-носителя, на борту которого

находился Ямамура, заметил след вражеского военного корабля. Подавив желание закричать и отказаться лететь, Ямамура еще раз влез в кабину крылатой бомбы, подвешенной под «бетти».

Он еще раз крикнул в переговорную трубку «Готов!» и стал смотреть, когда загорится красный свет на приборной доске. На этот раз свет почему-то стал вспыхивать и гаснуть. Ямамура схватился за рычаг управления. Последовали три короткие вспышки, за ними одна длинная и последняя — короткая. У него пересохло во рту и в горле. Живот у него резко свело в предвкушении чувства падения.

Однако ничего не произошло. «охка» так и остался состыкованным с «бетти». Ямамура принялся раскачиваться из стороны в сторону, ревя белугой и стараясь отцепить самолет. Это ничего не дало. «охка» так и остался наглухо притороченным к «бетти», которая еще с двумя самолетами-носителями вернулась на базу.

Самолет-носитель Катагири приближался к трем вражеским крейсерам, когда на него налетели два вражеских истребителя. Он загорелся и взорвался. От трех других «бетти» не поступило никаких известий. Один из восьми пикирующих бомбардировщиков произвел вынужденную посадку на воду. Остальные, очевидно, посбивали, прежде чем они добрались до района цели.

Таким образом, последний вылет соединения «Боги грома» закончился полной неудачей. В тот же день оставшиеся в живых солдаты 32-го армейского соединения, прижатые на южной оконечности острова, принялись кончать жизнь самоубийством. На заре 23 июня командир соединения Мицуру Усидзима и начальник штаба Исаму Чо сделали себе хакакири. Битва за Окинаву закончилась.

## Глава 7

### Операция «Меч»

С начала битвы за Окинаву в марте до десятой операции «Кикусуи» в июне в воздушных боях к югу от Кюсю участвовало около 9440 самолетов ВМС. Потери из этого числа составили 1320 самолетов. В этих боях приняли участие так-

же 1840 самолетов специального назначения: 960 из них были либо сбиты, либо протаранили свои цели. Самые большие потери понесло соединение «Боги грома». Из 185 самолетов, использовавшихся в атаках «охка», 118 были уничтожены, при этом погибло 438 человек, в том числе 56 пилотов «Богов грома» и 372 члена экипажей самолетов-носителей. Из 368 пикирующих бомбардировщиков, использованных в этот период, 284 самолета совместно с экипажами были сбиты или поразили цель.

Позже ВМС США сообщили, что из 240 американских военных кораблей, получивших повреждения или потопленных японцами во время битвы за Окинаву, 192 были поражены самолетами «камикадзе». В буклете, опубликованном 28 мая 1945 года оперативным отделом ВМС США, говорилось, что налеты истребителей-«камикадзе» и управляемых бомб нанесли американцам гораздо больший ущерб, чем обычные воздушные налеты.

И все же ущерб, нанесенный самолетами-«камикадзе», был незначительный. Большею частью страдали лишь надпалубные сооружения, потоплено же было всего 15 судов, причем ни одно из них по классу не больше эсминца. Что касается самолетиков «охка», они сумели потопить всего один эсминец и вывести из строя пять других — явно недостаточная компенсация за огромные расходы и потери в живой силе. «Охка» и впрямь оказались копьями, «которыми очень трудно управлять».

Производство обновленной модели «Охка-22» к моменту битвы за Окинаву не успели поставить на поток. В день операции «Кикусуи №10» на стадии испытания находилось всего десять машин «Охка-22», у которых обнаружилось множество недостатков. Во время первого испытания ускоритель загорелся еще до получения сигнала о расстыковке, отчего «охка» кувырком полетел к земле. Нагано, летчик-испытатель, едва успел катапультироваться из падающего аппарата, но его парашют раскрылся не полностью, и при приземлении он получил серьезные повреждения. После посадки самолета-носителя «франсес» обнаружилось, что у него снесена нижняя часть фюзеляжа. Осмотр разбившегося «охка» показал, что ракета сработала, прежде чем «охка» отстыковался.

Когда члены испытательной комиссии и другие очевидцы подбежали к Нагано, он был еще в сознании. На носилках по дороге в санчасть базы он четко сказал: «Я даже не прикасался к кнопке зажигания!» Перед шестью вечера он умер. Поскольку «охка» получил большие повреждения, когда врезался в землю, определить причину преждевременного зажигания двигателя ракеты-ускорителя оказалось невозможно. Осталось загадкой и то, почему не раскрылся парашют Нагано. Укладывали его два опытных сотрудника компании, производящей парашюты, а Нагано стоял рядом и смотрел, чтобы все было сделано как надо. Поползли слухи, что тут не обошлось без саботажа. Ни одной из этих двух тайн расследование несчастного случая, продолжавшееся два дня, так и не прояснило.

Рассмотрение связанных с «Охкой-22» проблем привело к решению отказаться от данной ракеты-ускорителя и приостановить все испытательные полеты, пока не будет решен вопрос движущей силы. Одновременно был достигнут определенный прогресс в работе над «Охкой-43Б», запускаемым из катапульты и оснащенным турбореактивным двигателем на манер двигателя немецкого реактивного самолета. Турбореактивный двигатель должен был также применяться в только что спроектированном самолете «Кикка». Первая модель «Кикки» была закончена на заводе фирмы «Накадзима эркрафт» в Коидзуме, префектура Гумма, 29 июня, через три дня после несчастного случая с Нагано. Предполагалось после прохождения испытаний на «Кикке» использовать этот турбореактивный двигатель на «Охке-43Б».

На горе Хиейдзан и на пляже в Такеяме уже полным ходом шло сооружение катапульт для запуска самолетов «охка» с земли. Первое испытание катапульты в Такеяме с использованием двухместного учебно-тренировочного самолета «Тип-11» было проведено 27 июня. В качестве наблюдателя в учебно-тренировочный полет отправился сам главный конструктор Мики. Он сидел на заднем сиденье, откуда открывался прекрасный вид полуострова Миура внизу. На него и на пилота, капитана Хиромицу Ито, который в отделе авионавтики ВМС выступал в качестве офицера связи между конструкторскими группами, работавшими над «охка», и «Кик-

кой», самолет произвел большое впечатление. После посадки Ито шутиливо заметил:

— Может, после окончания войны учредим тут компанию по обзору с воздуха?

Конструирование и испытание летающих бомб и самолетов-смертников продолжалось в лихорадочном темпе, чему, однако, серьезно мешали отсутствие необходимых материалов и непрерывные воздушные налеты. Кроме производственных возникали еще и проблемы управляемости и маневренности пикирующих бомбардировщиков. Самая важная заключалась в том, что пилотам было очень трудно удерживать нос самолета внизу при нанесении удара противнику в уязвимое место. При пикировании и под углом в 60 градусов у пилотов создавалось впечатление, что они совершают чуть ли не вертикальное падение. Поскольку основная масса оставшихся пилотов были едва в состоянии проводить горизонтальный полет, ожидать, что они должным образом спикируют на вражеский корабль, значило бы требовать от них слишком многого.

Проводились попытки отыскать наиболее уязвимое место корабля. Для этой цели использовался недостроенный авианосец в доках судостроительного завода в Куре. После того как было взорвано под разными углами несколько типов бомб, а серьезного ущерба кораблю они не причинили, под нижней палубой у заднего лифта взорвали боеголовку «Охки-22». Это вызвало серьезные повреждения летной палубы, но корабль не потонул.

10 июля американский флот вторжения, который сосредоточивался в заливе Лейте, принялся проводить новую серию воздушных налетов в районе Токио. 14 и 15 июля американские самолеты, базирующиеся на авианосцы, потопили большинство паромов, которые связывали самый северный остров Хоккайдо с центральным островом Хонсю. Одновременно американские военные корабли обстреливали из орудий сталелитейные заводы в Муроране и Камаиси. 17 и 18 июля по району Токио был нанесен еще один удар.

Американские самолеты, базирующиеся на острова Цвадзима и Окинава, координировали свои действия с самолетами, базирующимися на авианосцы, и теперь почти полностью господствовали в небе Японии. Во время налета на

авиабазу Мисава на севере Хонсю была уничтожена большая часть из 25 «бетти» — их реконструировали для операции «Кен» («Меч»), в соответствии с которой предполагалось перебросить по воздуху японские войска на удерживаемую американцами базу Мариана. В результате этого налета проведение операции было отложено почти на месяц.

Пока все это тянулось, армейский и военно-морской отделы военного штаба договорились слить свои оставшиеся военно-воздушные силы в одну флотилию примерно из 5000 машин, которые главным образом должны были использоваться в атаках смертников против ожидаемого американского флота вторжения. В этот флот планировалось включить и 230 самолетов «охка» (170 типа 11 и 60 типа 22); 90 из них размещались на Кюсю и Сикоку, 40 в районе Кинки, 20 в районе Чубу и 80 в районе Канто. Количество базирующихся на землю катапульт для запуска турбореактивных самолетов «Охка-43Б», приступить к поточному производству которых должны были в сентябре, было увеличено с 50 до 60, а размещаться они должны были между полуостровами Босо и Кии вдоль тихоокеанского побережья.

Утром 27 июля радио Сан-Франциско передало Потсдамскую декларацию, в которой содержалось требование о безоговорочной капитуляции Японии с последующей военной оккупацией, демилитаризацией и потерей всех колоний. Призыв к безоговорочной капитуляции Японии вызывал язвительный смех вице-адмирала Угаки из Пятого военно-воздушного флота ВМС.

— Это нам следует призывать к безоговорочной капитуляции Соединенных Штатов, Великобритании и Китая! — вскричал он.

В соответствии с решением армейского летного соединения использовать смертников в операции «Кен» несколько самолетов из эскадрильи «бетти», приданной «Богам грома», были отправлены в Читосе на Хоккайдо, где их экипажи присоединились к морским пехотинцам и армейским десантникам в ночных учениях по уничтожению бомбардировщиков Б-29 и поджогам нефтехранилищ и пороховых складов. Проведение операции «Кен» намечалось в интервале между 19 и 23 августа, на период полнолуния.

Испытания «Омки-22» по-прежнему откладывались по чисто техническим причинам. Первое воздушное испытание закончилось, прежде чем самолет-носитель оторвался от земли. «Омка» отстыковался от переконструированного бомбардировщика «франсес», пока еще он совершал разбег по взлетно-посадочной полосе, и получил серьезные повреждения. Реактивный двигатель на жидком топливе второй испытуемой модели так сильно вибрировал, что остановить вибрацию никак не удавалось, а когда скорость уменьшилась — совсем заглох. К 1 августа было проведено шесть неудачных испытаний.

Воздушные налеты и обстрел с судов продолжались фактически без какого-либо сопротивления с японской стороны. Несмотря на тот факт, что проблема вибрации двигателя так и не была решена, высшее командование настаивало, чтобы «Омка-22» была готова к первому своему испытанию со сбрасыванием 12 августа. Последнюю надежду Японии высшее командование все больше и больше связывало с соединением «Боги грома» и с другими подразделениями для атак смертников. Еще одно специальное ударное подразделение передислоцировалось с базы Коноике к горе Хиейдзан для укомплектования самолетов «Омка-43Б», которые должны были запускаться катапультной. Разработка самой катапульты тоже близилась к завершению. Пилотов «Богов грома» разместили в центре, в домах священнослужителей. Прежде чем сделать последние изменения, предполагалось испытать это метательное устройство на горе Хиейдзан.

Деревянную модель «Омки-43Б» поместили на горе на тележку катапульты и включили зажигание трех труб с порохом. Раздался оглушительный взрыв, от которого у собравшихся «Богов грома» чуть не полопались барабанные перепонки и который весьма наглядно напомнил им об уготованной им судьбе. От взрыва тележка с самолетом «омка» подскочила чуть не до самого конца катапульты. Были определены и сделаны необходимые изменения.

Пилоты принялись ждать прибытия учебно-тренировочных самолетов. Предполагалось, что по совершении одного-единственного тренировочного полета пилотов разошлют по всей стране, где расположены пусковые площадки с катапультными, ожидать начала операции «Кецуго» — решающей

операции в обороне Японии. Готовясь к смерти, пилоты отрезали локоны волос и обстригали ногти и зарывали их под главным зданием храма, в котором жили.

Все площадки с установками катапульт находились на тихоокеанском побережье. Возникли опасения, что американцы могут также подойти и со стороны Японского моря. 5 августа Генеральный штаб ВМС поспешно пересмотрел первоначальные планы и решил прежде всего установить катапульты по берегам проливов Цусима и Цугару, а уж только потом размещать новые установки на тихоокеанской стороне. План предусматривал сооружение 24 площадок для катапульт вдоль Цусимских проливов, куда предполагалось направить 360 самолетов «Омка-43Б» вместе с пилотами, и 8 стартовых площадок вдоль пролива Цугару со 120 «омка» и пилотами.

Турбореактивный самолет «Кикка», своего рода ключ к успешному разворачиванию самолетов «Омка-43Б», должен был произвести свой первый полет на базе Кисардзу в префектуре Чива 7 августа. Погода в то утро выдалась славная, однако в 10.20 над бухтой Сагами появились около 40 американских бомбардировщиков, которые более часа бомбили различные объекты в районе Канагавы. Отбой воздушной тревоги прозвучал уже после полудня, однако было решено приступить к испытанию «Кикки».

Принципиально новый по конструкции самолет выкатили из укрытия в час дня, по обеим сторонам взлетно-посадочной полосы выстроились пилоты «Торнадо» и высокопоставленные чины. Дали сигнал к началу испытаний. Самолет совершил плавный взлет, воспарил на 600 м в высоту, сделал круг к северу от базы, после чего приземлился. В воздухе он пробыл всего 12 минут, но испытание прошло успешно, и «Кикка» стал первым поднявшимся в воздух японским реактивным самолетом. Собравшиеся офицеры, члены экипажей и другой персонал, ликуя, прыгали и приплясывали от радости. Полный испытательный полет был намечен на 10 августа.

Примерно в 15.30, когда ликование все еще продолжалось, из военного штаба было получено сообщение о налете на Хиросиму. Тот факт, что сообщение поступило непосредственно из военного штаба, означал, что ему придается осо-



бое значение, поскольку подобные сообщения обычно поступали из местного военного округа. В сообщении говорилось, что на Хиросиму совершили налет несколько бомбардировщиков Б-29, не так уж и много, но они использовали бомбу какого-то совершенно нового типа, причинившую весьма значительный ущерб. В сообщении также говорилось, что данный инцидент расследуется, а в другом сообщении подчеркивалось, что скорее всего это и есть атомная бомба, о которой ходило столько слухов, хотя никто всерьез не верил, что такое оружие появится уже в эту войну.

Первое полное испытание реактивного самолета «Кикка» началось на день раньше запланированного срока, утром 11 августа. Когда полностью загруженный самолет уже мчал по взлетно-посадочной полосе, летчик-испытатель Такаока заметил в ракете ускорения дефект — отклонение от курса, но останавливаться было слишком поздно. Самолет пробежал за полосу, стукнулся, оторвав шасси, о край канавы и разбился, упав в океан.

На базе в Коноике продолжались испытания по расстыковке «Охки-22». Когда самолет-носитель достиг высоты 4000 м, летчик-испытатель Хирано вошел в «охка», устроился, дал сигнал «готов» и включил зажигание ракеты. «Охка» жутко завибрировал.

— Подождите! Подождите! Не отстыковывайте самолет! — пронзительно закричал Хирано, нажав на аварийную кнопку.

Оказалось, что дали трещину три или четыре удерживавших двигатель болта, но никаких других дефектов обнаружено не было. Решили сделать несколько общих улучшений в конструкции и испытать самолет еще раз 15 августа. Если же он и тогда не пройдет испытаний, его решили похерить.

13 августа последовал целый ряд передач по радио, призывавших Японию сдаться и избежать дальнейшего кровопролития и разрушений, но Угаки не обращал на них внимания. Узнав о том, что прибытие сменяющего его Рюносукэ Кусаки задерживается из-за воздушных налетов, он послал телеграмму в отдел кадров ВМС, фактически отказываясь освободить занимаемый пост. Он помешался на идее защиты Японии до последнего солдата.

В тот же день пять пикирующих бомбардировщиков «Богов грома» взлетели с острова Кикайгасима и взяли курс на Окинаву. Вскоре после взлета первого звена у ведущего самолета потекло масло, а у третьего не убралось как следует шасси. Эти два самолета, сопровождаемые третьим, сбросили свои бомбы в океан и вернулись на базу. Самолет с неисправным шасси при посадке так разбился, что уже не подлежал ремонту.

Примерно в 18.50 поступили сообщения по радио от двух других самолетов, которые продолжали лететь к Окинаве. Они радиовали, что собираются пикировать.

Три возвратившихся пилота стояли на коралловом пляже и смотрели на мерцающую в лунном свете морскую даль.

— Мы попробуем еще раз! — сказал один из них.

Однако больше вылетам пилотов соединения «Боги грома» состояться было не суждено.

В штабе вице-адмирала Угаки в Ойте связисты всю ночь крутили ручки радиоприемников, надеясь услышать что-нибудь новое об окончании войны. Утром 14 августа весть о поражении Японии и предстоящей капитуляции приобрела более конкретную форму. Сообщалось, что вскоре в Токио прибудет генерал Дуглас Макартур, главнокомандующий союзными войсками. Угаки наконец смирился с тем, что о капитуляции Японии договорились у него за спиной, даже не соизволив ни разу с ним посоветоваться.

Примерно в 10.30 утра из штаба Угаки можно было увидеть около 200 бомбардировщиков Б-29, направлявшихся на север. Некоторое время спустя поступило сообщение, что бомбежке подверглись авиабаза Ивакуни и другие военные объекты поблизости от нее. Вечером мэр Ойты заехал к вице-адмиралу Угаки поговорить о том, чем они станут заниматься после окончания войны, но Угаки был весьма уклончив и отказался взять на себя какие-либо обязательства.

Позже вечером Генеральный штаб ВМС разослал послание всем подразделениям на островах с сообщением о том, что вторжение врага вот-вот начнется. Угаки не верил, что враг и впрямь готовит вторжение. Он полагал, что продолжающиеся налеты рассчитаны на то, чтобы запугать Японию и заставить ее сдаться, и что никакого вторжения не последует. Перед самой полночью 14 августа он получил

приказ прекратить все враждебные действия против американских сил на Окинаве и против советских войск в Маньчжурии.

...Рано утром 23 августа по всей авиабазе Комацу раздался рев авиационных моторов. Один за другим воспарили в ясное чистое небо бомбардировщики «бетти», унося уцелевших пилотов «Богов грома» подальше от войны, от их прежней жизни в качестве трепещущих на ветрах войны «лепестков цветка вишни». Капитан-лейтенант Адачи и несколько оставшихся офицеров стояли перед зданием штаба, пока не скрылся из виду последний самолет. Ноздри им резал острый запах выхлопных газов.

На авиабазе Мацуяма Окамура, командир соединения «Боги грома», жег документы. Вернувшись после встречи с Кусакой и Йоком в Ойте, он собрал расквартированных на базе пилотов и объявил: «Будем придерживаться императорского указа. Отныне соблюдайте осторожность во всем, что говорите или делаете!» А уж после этого, какой бы вопрос ему ни задавали, он отвечал: «Таков императорский указ».

Когда поступил приказ распустить соединение, Окамура постарался, чтобы объявление об этом прозвучало как можно короче. Затем добавил:

— Все, чем вы были, все, что мы сделали, стало теперь достоянием истории!

Эти слова произвели на пилотов большее впечатление, чем любые другие, которые он мог бы сказать, и помогли им с большей легкостью примириться с судьбой.

Окамура продолжал жечь бумаги. Приказы, из-за которых столько людей отправились на смерть, сами обратились в пепел. Сгорели и донесения о результатах атак смертников, полученные по радио. В самом конце он бросил в огонь толстую пачку писем. Одно из них было адресовано вице-адмиралу Такидзиро Ониси.

Два года и семь месяцев спустя, 21 марта 1948 года, 30 бывших пилотов эскадрильи «охка» встретились в храме Ясукуни. Лишившись прежнего официального статуса и государственной поддержки, храм после окончания войны захирел. Территория вокруг заросла сорняками. Других посетителей там почти не было.

Однако вишни на аллеях, ведущих к храму, все еще уцелели. На них набухали почки, деревья вот-вот должны были расцвести. Бывшие пилоты «Богов грома» спокойно приветствовали друг друга, затем сели кружком и поговорили. Один из присутствовавших упомянул, что он видел Оту, человека, несущего непосредственную ответственность за создание соединения «Боги грома», который якобы разбился, спикировав в море. Тут же еще несколько человек заявили, что Ота навещался и к ним, а один даже сказал, что одолжил Оте денег, которые тот так и не вернул. Людям вдруг стало как-то неловко, что они говорят об Оте, и вскоре они сменили тему. Разговор продолжался, пока людям не пришло время разъезжаться, и они пообещали друг другу, что встретятся и на следующий год.

13 июля 1948 года капитан третьего ранга Окамура покончил жизнь самоубийством, бросившись под поезд около Мобары в префектуре Чиба. Ни в местных, ни в общенациональных газетах никаких сообщений о его смерти не появилось, и никакой посмертной записки он не оставил.

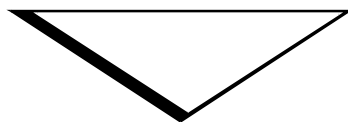
В 1952 году, через год после подписания Сан-Францисского мирного договора, Ассоциация бывших пилотов соединения «Боги грома» преподнесла храму Ясукуни четыре вишни. Эти четыре деревца получили название «Вишни «Богов грома».

Каждый год, примерно 21 марта, «Вишни «Богов грома» цветут, как бы возвещая о ежегодной встрече лепестков цветка вишни, которые остались в живых.

*Перевел с английского Н. НИКОЛАЕВ.*

# ПОСЛЕДНЯЯ ЖЕРТВА

(ГИБЕЛЬ ЛИНКОРА «ЯМАТО»)



В середине марта 1945 года 44-летний император Японии Хирохито выслушал доклад начальника штаба ВМФ адмирала Коширо Оикавы. Адмирал предлагал предпринять последнюю отчаянную попытку спасти остров Окинава, где в кольце американских войск и флота оказались крупные силы японцев. Император Хирохито, хотя еще не оправился от недавнего потрясения, когда 10 марта 1945 года американские бомбардировщики превратили столицу страны Токио в огненный ад, погубивший около 84 тысяч жизней и лишивший крова более миллиона человек, все-таки одобрил предложение адмирала.

6 апреля 1945 года военно-морская группировка японцев вышла из гавани Курэ, военного порта города Хиросима, и взяла курс на Окинаву. В состав группировки входили девять кораблей поддержки и линейный корабль «Ямато» — краса и гордость национального флота.

Его чертежи были готовы к 1936 году, а в 1937 году сразу же после истечения сроков Вашингтонского и Лондонского соглашений, ограничивавших тоннаж боевых кораблей, началось строительство линкора. Оно проводилось в строжайшей тайне на секретной верфи базы Курэ и завершилось уже в годы Второй мировой войны.

Размеры и огневая мощь «Ямато» поражали воображение — длина 263 метра, ширина 39 метров, водоизмещение 73 тысячи тонн, скорость 30 узлов. На палубе, защищенной самой стойкой для того времени корабельной броней, размещались десятки 20- и 40-миллиметровых пушек, многочис-

ленные зенитные установки, а также девять орудий калибром 460 миллиметров — самых больших корабельных орудий за всю военную историю. Они посылали снаряд весом 1451 килограмм на расстояние 50 километров, а прямое попадание по кораблю противника фактически топило его. В военные анналы «Ямато» вошел как самый большой линкор, когда-либо созданный людьми.

До конца войны японское командование берегло «Ямато», и только приближавшееся поражение заставило адмиралов использовать свой последний шанс. Горючего на «Ямато» хватало лишь на плавание в один конец, отсутствовало достаточное авиационное прикрытие. Экипаж корабля в составе 3332 матросов и офицеров знал, что идет на верную смерть.

Пока линкор «Ямато» и корабли поддержки на полном ходу приближались к Окинаве, на американскую морскую армаду устремились 355 начиненных взрывчаткой самолетов, управляемых летчиками-камикадзе. Когда 7 апреля 1945 года «Ямато» сблизился с эскадрой США, ее командование решило не вступать в артиллерийский бой с гигантским линкором. Имея в своем распоряжении авианосцы, американцы подняли в воздух несколько десятков истребителей-бомбардировщиков и торпедоносцев, которые начали бомбардировку линкора.

На бронированную палубу «Ямато» обрушились тонны бомб, торпед, ракет и снарядов. Беспрецедентная по интенсивности бомбардировка продолжалась два часа. В 14 часов 22 минуты гигантский корабль вздрогнул и начал тонуть. Вскоре угол крена достиг 90 градусов. Конец агонии положил взрыв чудовищной силы, разворотивший сердцевину корабля и сопровождавшийся ослепительной огненной вспышкой. В покрытое тучами небо вместе с выброшенными взрывом бронеплитами, оборудованием и орудийными установками вырвался гигантский столб огня. По оценкам наблюдателей, его высота равнялась почти двум километрам, а грибоподобное облако, нависшее над тонущим кораблем, достигало шести километров в высоту. Вспышку взрыва линкора видели даже жители города Кагошима, расположенного в 220 километрах к северу от места сражения.

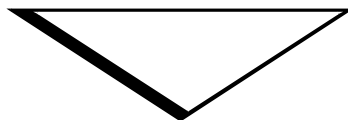
Гибель линкора «Ямато» означала полный и окончательный разгром японского флота. Из 3332 человек экипажа линкора спаслись только 269. В тот же день на частично потопленных кораблях поддержки погибли еще 1187 матросов и офицеров. Общие потери американской стороны во время битвы 7 апреля составили лишь 12 человек!

В Японии линкор «Ямато» до сих пор остается символом храбрости матросов и офицеров, вступивших в неравный бой и отдавших жизни за родину. В августе 1999 года к месту гибели линкора прибыла первая японо-американская экспедиция. Исследовательское судно «Оушн вояджер» обнаружило затонувший корабль с помощью гидролокатора. По словам участников экспедиции, их всех охватило странное оцепенение, когда они почувствовали, что находятся над братской могилой более трех тысяч японских моряков. «Ямато» лежал на краю подводной скалы на глубине 344 метра. Как показал локатор, последний взрыв разорвал корпус линкора на две части, которые упали на дно неподалеку друг от друга. 21 августа, в последний день экспедиции к останкам линкора «Ямато», японцы и американцы почтили память погибших. С палубы «Оушн вояджера» в волны бросили букеты цветов и вылили несколько больших бутылок sake — японской рисовой водки. А потом, когда экипаж судна собрался в кают-компанию, участник экспедиции 78-летний Масами Хашимото, один из немногих, кому удалось выжить из экипажа «Ямато», рассказал историю своего спасения.

Ночь перед боем 19-летний канонир Масами Хашимото провел без сна. В отличие от большинства своих товарищей, пьющих sake и убежденных, что идут на смерть, он усердно молился в крохотном синтоистском храме на борту линкора. Во время сражения он находился в башне зенитного орудия. Корабль начал крениться, и Масами ухватился за металлическую лестницу. Это спасло его от травм, когда линкор содрогался от взрывов. С большим трудом Масами удалось выбраться из башни и броситься за борт, но водоворот, образовавшийся при погружении линкора, затянул его на глубину. Тогда, вспоминает пожилой японец, он мысленно вознес молитву небесам, и случилось чудо. Его подхватил восходящий

поток воды и выбросил на поверхность. Через два часа моряк подобрал уцелевший в сражении японский эсминец. Дожив до преклонных лет, Масами Хашимото помнит день гибели линкора «Ямато», словно это было вчера, и не перестает молиться за тех, кто лежит на океанском дне.

# РЕКВИЕМ ПО ЛИНКОРУ «НОВОРОССИЙСК» (ПОПЫТКА НЕЗАВИСИМОГО РАССЛЕДОВАНИЯ)



Продолжаем печальный мартиролог историей гибели линкора «Новороссийск», находившегося до войны в составе итальянских ВМС под названием «Юлий Цезарь» и погибшего в Севастопольской бухте 29 октября 1955 года.

Толчком к написанию настоящего независимого расследования послужили страницы личного дневника автора, а также то, что он в 1951 году, будучи курсантом, проходил морскую практику на этом корабле, был знаком со многими офицерами и матросами и хорошо знал сам корабль.

Немаловажным является и то обстоятельство, что автор неоднократно бывал на месте гибели линкора, слышал очевидцев трагедии и уже тогда как бы начал вести свое расследование, во многом расходившееся с официальной версией причины гибели линкора в мирное время.

Как тогда говорилось в приказе по флоту, причиной взрыва линкора, стоявшего на бочке, то есть на «мертвом якорю» в бухте, была немецкая магнитная мина, якобы пролежавшая на дне со времен войны более 10 лет, которая по каким-то причинам неожиданно пришла в действие. На этом месте бухты сразу после войны было проведено тщательное траление, затем контрольное в местах стоянки кораблей и, наконец, механическое уничтожение мин в наиболее ответственных местах. На самой бочке корабли становились на якорь сотни раз... После взрыва на линкоре в Севастополе работала правительственная комиссия под председательством зампреда Совмина В.А. Малышева. От ВМФ в комиссию входил С.Г. Горшков, который с 1951 по 1955 год был командую-

щим Черноморским флотом и, следовательно, нес ответственность за качество траления. Однако при поддержке Н.С. Хрущева Горшков в значительной степени передернул и исказил многие факты трагедии, после чего понесли наказание только ВРИО командующего Черноморским флотом вице-адмирал В.А. Пархоменко (сын легендарного комдива), командир линкора «Новороссийск» капитан 1 ранга А.П. Кухта, отстранен от руководства военно-морскими силами страны и понижен на две ступени Адмирал Флота Н.Г. Кузнецов.

Между тем «хмуро молчащие адмиралы» отлично понимали, что отстранение Кузнецова связано с его критическими замечаниями в адрес Хрущева по части передачи Крыма Украине...

По странному стечению обстоятельств линкор «Новороссийск» погиб на том же самом месте, где в 1916 году взорвалась, а затем перевернулась «Императрица Мария», — история как бы повторилась еще раз через 49 лет!

## Эхо трагедии

В 1968 году на 113-м тренировочном прыжке с парашютом я при неудачном приземлении сломал ногу, после чего угодил в Севастопольский военно-морской госпиталь к хирургу травматологического отделения Чемоданову. Он мастерски сдвинул и зафиксировал гипсом сломанную кость, и дело быстро пошло на поправку...

Соседом моим по палате оказался старый водолаз Иван Петрович Прохоров, который много лет работал в ЭПРО-Не, поднимал затонувшие корабли и знал Черное море как свои пять пальцев. Он страдал острой формой полиартрита, и тот же хирург Чемоданов старался спасти от ампутации его ноги.

Иван Петрович был с темным от загара лицом. Суровый, молчаливый, он безропотно принимал какие-то лекарства, ходил на перевязки и редко вступал с кем-либо в разговоры.

Другие обитатели нашей палаты, напротив, были любители поговорить о жизни, о службе морской, были неисчерпаемы по части анекдотов и самых невероятных историй, что, несомненно, скрашивало медленно текущее госпитальное время.

Я невольно обратил внимание, что оказался в компании бывалых моряков, имевших приметливый, острый глаз на людей и события, и с большим интересом часами мог слушать их весьма поучительные рассказы.

Однажды лежащий напротив моей койки с загипсованными ногами командир торпедного катера капитан-лейтенант обратился к Ивану Петровичу с необычным вопросом:

– Эй, «водоглаз», тебе много приходилось бродить в своих свинцовых бутах по дну морскому и заглядывать в трюмы затонувших кораблей. Много ли видел покойников?

Старый водолаз стоял у большого окна к нам спиной и ответил не сразу.

– Много раз, милоч, начиная с испанской войны в 1937 году у Пиренейского полуострова, а потом и у себя на Черном море, например, после гибели линкора «Новороссийск» в Севастопольской бухте.

Напомню, что «Новороссийск» подорвался в половине второго ночи 29 октября 1955 года. Взрыв был столь мощный, что в этом госпитале воздушной волной вышибло окна.

Корабль стал крениться, но держался на плаву. Берег был рядом и многие, сиганув за борт выбрались на сушу. Из внутренних помещений тревожно докладывали, что в трюмы интенсивно поступает забортная вода, и оставшийся вместе съехавшего на берег командира корабля каперанга А.П. Кухты старпом Хуршудов дал спасительную и весьма разумную команду: отработать задний ход и выброситься кормой на берег у Госпитальной стенки. Однако примчавшийся на корабль прямо с постели с выпученными глазами ВРИО командующего Черноморским флотом вице-адмирал В.А. Пархоменко, матюкаясь направо и налево, отменил эту команду: «Винты погнем», – крикнул он офицерам, а тем, кто из-за увеличивающегося крена предлагал срочно эвакуировать личный состав, закричал: «Застрелю!» – и прогнал внутрь, где они все и погибли...

Я потом под водой с трудом мог открыть только некоторые двери с задрайками, за которыми сплошной стеной стояли утопшие матросики и офицеры. Страшная, доложу я вам, картина...

## Свидетельства очевидцев

Только в мае 1988 года газета «Правда» опубликовала впервые небольшую статью, посвященную гибели линкора «Новороссийск», с воспоминаниями очевидцев трагедии, где описывалось героическое поведение матросов и офицеров, оказавшихся внутри перевернувшегося корабля, дополнявшую рассказ водолаза Ивана Петровича Прохорова.

Свидетельствует старшина 1 статьи Л.О. Вахши:

– Столб взрыва прошел через наш кубрик, метрах в трех от моей койки... Когда я очнулся – тьма кромешная, рев воды, крики. Первое, что я увидел: лунный свет, лившийся через огромную рваную пробоину, которая как шахта уходила вверх.

Я собрал все силы и закричал тем, кто остался в живых: «Покинуть кубрик!» Первый, кого увидел, – Сербулов. Помощник командира. Он стоял над проломом без фуражки, обхватив голову, повторял: «Ребятки, спокойно... Спокойно, ребятки!..» Я увидел его возле развороченных шпиль и сразу как-то успокоился.

Едва одевшись, мы бросились помогать товарищам, что в низах. Они подпирали брусками переборки. Вода хлестала из всех щелей. Матросы работали споро, без паники.

Свидетельствует дежурный по низам, лейтенант К. Жилин:

– Спрыгнув с койки, натянул брюки уже на ходу... Первый трап, второй трап, верхняя палуба. Темно. Отгляделся. Перед носовой башней – вспученное корявое железо палубы. Зажатый труп... Все забрызгано илом... Бросился на кт – к вахтенному офицеру.

Объявили аварийную, затем боевую тревогу. Но корабль обесточен. Все пакетники вырубались. Колокола громкого боя молчат. Сначала послали рассыльных с боцманскими дудками. Засвистели. Ударили в ринду...

Между тем вода взламывала переборки, затапливала отсеки корабля. После получения пробоины линкор продержался на плаву 1 ч 40 мин.

### **А дальше было вот что...**

Иван Петрович, скрестив руки и поглаживая небритый подбородок, помолчал, как бы восстанавливая в памяти давно прошедшее. В палате воцарилась тишина, и все молча не сводили глаз с рассказчика.

— А дальше было вот что, — продолжал он негромким голосом. — Дрожащий от страха Пархоменко решил отбуксировать линкор в сухой док, который был по носу на Северной стороне. Завели троса. Из трюмов сообщили, что их заливают вода. Корабль уже имел правый крен 15 градусов... В наглухо задраенных помещениях полно людей, включая БЧ-2 главного калибра, где были установлены орудия небывалого калибра 320 мм, и броня толщиной 406 мм.

Корабль стоял перпендикулярно берегу бухты, и Пархоменко, не представляя размеров пробоины, дал команду буксировать в док и этим погубил корабль, один из лучших, который, правда, как говорят, за всю жизнь так и не сделал ни одного боевого выстрела и не участвовал ни в одном морском сражении, но которым итальянские «марини» гордились...

Едва линкор сдвинулся с места, крен быстро начал увеличиваться до угрожающего, а затем вся эта стальная громада длиной 168 метров и массой 24 600 тонн сыграла «оверкиль»! Кто был на палубе, посыпался в воду, как горох, а кто половчее, сиганув через леера, перебежали по борту и очутились на мокром киле.

### **Продолжим рассказ старого водолаза**

— Было уже около трех часов утра. Из топливных танков в воду хлынули потоки мазута, которые с головой накрывали плавающих в воде отчаянно орущих людей. Потеряв остойчивость и перевернувшись вверх днищем, корабль довольно долго был на плаву, возвышаясь над водой на 2–3 метра.

Когда стальные мачты с вертикальной броней более 40 см, описав дугу, стали погружаться в воду, образовался мощный водоворот... Один из спасенных, матрос-новобранец, сильно заикаясь (его колотила дрожь), рассказывал пассажирам остановленного поезда:

— Я прыгнул в воду, когда корабль стал медленно крениться на правый борт. Едва вынырнул, увидел, что меня накрывает палубными постройками, после чего в страшно бурлящей воде затянуло на большую глубину, и я потерял сознание. Очнулся я еще в воде, внутри большого воздушного пузыря и успел сделать несколько вдохов... Этот же пузырь меня выбросил на поверхность с другого борта, где и подобрали спасательные катера...

После взрыва корабельные врачи стали делать срочные операции пострадавшим и погибли все до единого вместе с ранеными уже под водой через несколько дней...

Меня с несколькими другими водолазами вызвали к «Новороссийску» на второй день после трагедии, и мы сразу же приступили к подводным работам 30 октября. Под водой картина была страшная... Мне по ночам потом долго снились лица людей, которых я видел под водой в иллюминаторах, которые они силились открыть. Жестами я давал понять, что будем спасать. Люди кивали, мол, поняли... Погрузился глубже, слышу, стучат морзянкой, — стук в воде хорошо слышен: «Спасайте быстрее, задыхаемся...» Я им тоже отстучал: «Крепитесь, все будут спасены». И тут началось такое! Во всех отсеках начали стучать, чтобы наверху знали, что люди, оказавшиеся под водой, живы! Передвинулся ближе к носу корабля и не поверил своим ушам — поют «Варяга»!

Стал осматривать пробоину. Она была чудовищных размеров: примерно 27×8 метров с правого борта, то есть разворочено более 160 кв. метров брони ниже ватерлинии. Сила взрыва была столь невероятной, что ее хватило пробить восемь палуб — в том числе три бронированные! Даже верхняя палуба была искорежена от правого до левого борта...

Нетрудно подсчитать, что для этого понадобилось бы несколько более тонны тротила. Даже донная, так называемая «цементная мина» не обладает такой мощью. Если предположить, что это работа морских диверсантов (известно, что у них имеется в Италии первоклассное заведение подобного рода), доставка такого количества взрывчатки с подводной лодки аквалангистами — задача невероятной сложности.

Однако мне было известно, что за неделю до катастрофы линкор стоял в Донузлаве, на северо-западе Крымского полуострова, и покинул свою стоянку после того, как летчики доложили командованию, что на небольшой глубине про-

сматривается субмарина. Оперативный дежурный по флоту доложил командованию, что близ Донузлава наших подводных лодок не должно быть.

Повторный поиск лодки результатов не дал. Решили, что летчикам померещилось...

По краям пробоины броня была завернута и наружу, и внутрь. У меня сложилось впечатление, что взрыв был изнутри по 27-метровой длине, а затем отраженная от грунта ударная волна гидроударом вмяла броню внутрь. Поэтому спасенные матросы уверяли, что взрывов было два, с интервалом в секунду-две.

Я невольно обратил внимание, что из страшной пробоины непрерывно струится нечто, похожее на «розовый дым», и вдруг понял, что это человеческая кровь в воде — в этом месте за броней были матросские кубрики, где койки были в три яруса. У итальянцев команды, экипаж больших кораблей располагаются на берегу, а на кораблях, стоящих у причала, несут только вахту службы. В случае похода, учений экипаж располагается на корабле, на подвесных койках, вот почему в помещениях у итальянцев очень тесно...

Так вот, из пробоины в бухту вытекала из кубриков кровь людская, которая в воде напоминала «розовый дым». Еще до погружения под воду я знал, что в помещениях внутри корабля оказалось около тысячи человеческих душ...

2 ноября из «Новороссийска» сквозь вырезанное автогенном отверстие в днище извлекли последних 37 человек, обессиленных, совершенно седых матросов. Последним был мичман с сильно ввалившимися глазами, еле живой. Он сказал, что все находящиеся с ним в отсеке люди погибли, вода прибывала и он плавал в абсолютной темноте среди раздувшихся трупов. В момент взрыва он лежал в койке-гамаке, которая несколько «спружинила» страшный удар, но он, тем не менее, на какое-то время потерял сознание. Сколько времени это длилось — он сказать не мог. Очнувшись от страшной головной боли... Всех спасенных поместили в морской госпиталь.

Пробоину в днище «Новороссийска» я обследовал тщательнейшим образом. Мне, как водолазу, было известно, что в Севастопольской бухте за войну от неконтактных мин погибло четыре корабля и пять получили большие повреждения, и как выглядят пробоины такого рода, я хорошо знал.

Ни одна мина не прошибала столько палуб, как это было на линкоре...

Продольный и поперечный набор корпусов кораблей от взрывов мин, включая палубы, деформируется, появляются гофры и разрывы в броне, заклепки вылетают.

На «Новороссийске» пробоина выглядела иначе: она была сильно вытянута по длине (целых 27 метров!). У меня не вызвало ни малейшего сомнения, что линкор взорвали морские диверсанты, итальянские, конечно. И они подвели под днище сравнительно небольшой заряд, прикрепив его не к «погребам», а к замурованным заранее мощным фугасам изнутри и тщательно замаскированным в период подготовки корабля к передаче нам, с этим «сюрпризом» он и плавал до поры до времени в наших водах...

Обо всем этом я тоже доложил... Каково же было мое удивление, когда в секретном приказе по флоту утверждалось, что «Новороссийск» якобы погиб в результате подрыва на донной mine, лежавшей на дне бухты с времен войны!

Этим же приказом семьям погибшим были выданы единовременные пособия — по 10 тысяч рублей за погибших матросов и по 30 тысяч — за офицеров. После чего о «Новороссийске» постарались забыть...

Я же еще несколько месяцев кряду спускался под воду с другими водолазами, побывал во многих помещениях, готовил искалеченный линкор к подъему на поверхность.

В развороченном корпусе его пробоина зияла как огромная пасть, одновременно отпугивая и дразня тайной. Ил, постепенно оседая, покрыл весь линкор толстым слоем, и он стал темно-коричневым. Я же все больше утверждался во мнении, что «черный отсек» с мощным зарядом тротила, начиная с 23 шпангоута, на корабле был. Этот отсек, или «потайной карман», простирался примерно до 54 шпангоута, был тщательно заварен, швы закрашены и замаскированы.

Место для этого потайного кармана было вычислено очень точно и гарантировало после взрыва потерю остойчивости и опрокидывание. Хлынувшая внутрь линкора забортная вода должна была завершить дело, так как заполняла помещения, расположенные выше броневой палубы. Дьявольский расчет полностью оправдался...

Мы слушали старого водолаза не перебивая. Было очевидно, что гибель линкора «Новороссийск» и пелена тайны



вокруг него уже долгое время не дает ему покоя, заставляет размышлять, анализировать, сопоставлять...

Впрочем, бесславная гибель «Новороссийска», насколько мне известно, беспокоила не одного Ивана Петровича Прохорова. Много позже в мемуарах адмирала Г. Левченко, в статьях бывшего флагманского механика Черноморского флота контр-адмирала В. Самарина, писателя Н. Черкашина последовалась история гибели линкора, как, впрочем, и в статьях ряда других историков и очевидцев. Но и после этих публикаций оставалось много загадочного во всей этой истории.

Нельзя не обратить внимания, что профессиональный водолаз высшей квалификации И.П. Прохоров, видимо, весьма близко подошел к причине страшного взрыва на корабле, считавшемся непотопляемым.

Капитан 2-го ранга Ю. Лепехов свидетельствует:

«В марте 1949 года, будучи командиром трюмной группы линкора «Юлий Цезарь», вошедшего в состав Черноморского флота под названием «Новороссийск», я спустя месяц после прихода корабля в Севастополь делал осмотр трюмов линкора.

На 23 шпангоуте я обнаружил переборку, в которой флорные вырезы (поперечная связь днищевого перекрытия, состоящая из вертикальных стальных листов, ограниченных сверху настилом второго дна, а снизу — днищевой обшивкой. — Л.В.), оказались заваренными. Сварка показалась мне довольно свежей по сравнению со сварными швами на переборках. Подумал — как узнать, что находится за этой переборкой? Если вырезать автогеном, то может начаться пожар или даже может произойти взрыв. Решил проверить, что имеется за переборкой, путем высверливания с помощью пневматической машинки. На корабле такой машинки не оказалось. Я в тот же день доложил об этом командиру дивизиона живучести. Докложил ли он об этом командованию? Я не знаю. Вот так этот вопрос остался забытым».

Напомню читателю, не знакомому с премудростями морских правил и законов, что, согласно Корабельному уставу, на всех без исключения боевых кораблях флота должны осматриваться все помещения, включая труднодоступные, несколько раз в году специальной постоянной корпусной комиссией под председательством старпома. Осматривается со-

стояние корпуса и всех корпусных конструкций. После чего пишется акт результатов осмотра под контролем лиц эксплуатационного отдела технического управления флота для принятия решения, в случае необходимости, о производстве профилактических работ или аварийно.

Как вице-адмирал Пархоменко и его штаб допустили, что на итальянском линкоре «Юлий Цезарь» имеется «поптайной карман», не имеющий доступа и никогда не осматриваемый, остается загадкой!

Анализ событий, предшествующих передаче «Джулио Цезаре» в состав Черноморского флота, вместе со сторожевыми кораблями «Ловкий» и «Легкий», а также красавца парусника «Колумб», доставшихся СССР после раздела между союзниками итальянского флота, не оставляет сомнения, что после того, как война ими была проиграна, у «милитаре итальяно» было достаточно времени для подобной дьявольской хитрой акции.

Несомненно, что передача Хрущевым Крыма под юрисдикцию Украины самым отрицательным образом сказалась на боеготовности флота, включая авиацию и другие рода войск, как и на Севастополе, формально оставшемся основной военно-морской базой СССР.

## Последнее слово адмирала

С глубоким вздохом Иван Петрович завершил свой рассказ:

— Водолазам была поставлена задача поднять «Новороссийск», что оказалось очень трудным делом и на это ушло много времени.

Для этого пришлось отделить от корпуса башни главного калибра и часть палубных надстроек. Пробоину заварили, подвели понтоны, стропы...

Со дня трагедии прошел год. Водолазы побывали во многих помещениях, забитых скелетами и кишашими крабами. Мы как бы заглянули внутрь стального гроба. Ракообразные и бактерии в воде обычно уничтожают утопленников за несколько недель, но предметы сохраняются довольно долго. В одном из кормовых помещений, куда я сумел заглянуть, я увидел при свете переносной лампы плавающие табуретки,

тетради, томики Пушкина, авторучки, гитару. Из-за ила я не сразу разглядел несколько скелетов в умиротворенных позах. Двое как бы сидели обнявшись. Нелепо и странно было видеть на ногах скелетов матросские ботинки на толстых подошвах, именуемые обычно «ГД», а также сползшие ремни с матросскими бляхами. На одном я узрел изолирующий кислородный противогаз КИП-5. Этот, верно, задохнулся и наглотался воды позже других...

В луче фонаря я увидел бронзовую эмблему военно-морского флота Италии: связка прутьев (фасций), крепко связанных с боевыми топориками. Эмблема эта существовала еще во времена Юлия Цезаря, ее и позаимствовал Муссолини. Она стала означать силу и власть фашистов. Такие эмблемы сохранились на линкоре во многих помещениях, и я невольно вспомнил об умном и коварном князе Боргезе, мастере подводных диверсий, руководителе центра по обучению подводных пловцов. И вновь, в который раз, укрепился в мысли, что гибель «Новороссийска» — это умело подготовленная операция.

Недавно в журнале «Слово» опубликованы мемуары адмирала Николая Герасимовича Кузнецова «Крутые повороты». Как старый и многоопытный адмирал, он до самой своей кончины не сомневался, что гибель «Новороссийска» — это тщательно подготовленная операция. Об этом он пишет следующее:

«До сих пор для меня остается загадкой: как могла остаться и сработать старая немецкая мина, взорваться обязательно ночью и в таком самом уязвимом для корабля месте? Уж слишком невероятное стечение обстоятельств. Что же тогда могло произойти? Диверсия.

«Новороссийск» — трофейный итальянский корабль, а итальянцы — специалисты в такого рода делах. В годы войны они подрывали английские корабли в Александрии, техника позволяла это делать и сейчас. Пробраться в Севастопольскую бухту трудностей не представляло. Ведь мирное время, город открыт. К тому же патриотические чувства итальянских моряков могли толкнуть их на это. Значит, ничего невозможного здесь нет...

Я не особенно был удивлен, но возмущен тем, что, вопреки всякой логике, когда у бывшего комфлота С.Г. Горш-

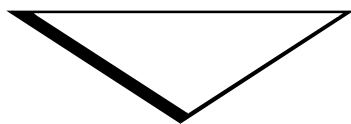
кова погиб «Новороссийск», меня за это наказали, а его повысили...

С.Г. Горшков не остановился перед тем, чтобы возвести напраслину на флот в целом, лишь бы всплыть на поверхность при Хрущеве.

Я возмущен тем, что решение приняли, не вызвав меня, не заслушав моих объяснений и даже не предъявив документа.

Эти действия Н.С. Хрущева стали понятны много позже...».

## ИЗ БЕЗДНЫ ВЗЫВАЯ...



Судьбы кораблей, как и судьбы людские, незримо, а порой и просто мистически связаны между собой. Объяснить эту непонятную взаимосвязь не может сегодня никто, а поэтому нам остается лишь выстраивать череду невероятных совпадений, не переставая гадать, кто же все-таки выкладывает зловещий пасьянс таинственных закономерностей и странных параллелей? Одной из самых загадочных и трагических судеб в истории отечественного флота стала судьба одного из первых наших атомных лодок К-8.

Атомная торпедная подводная лодка К-8 принадлежала к первому поколению советских подводных лодок с ядерным реактором. Разработка проекта этих субмарин начиналась под патронажем еще самого, недоброй памяти, Лаврентия Берии, а всего атомных лодок этого проекта, имевшего индекс 627-А, было построено ровно тринадцать штук! Американцы дали лодкам этого проекта свое наименование — «Новембер», а в обиходе за большую шумность прозвали «ревущими коровами». Может, околобериевское зло, может, именно чертова дюжина спущенных на воду лодок здесь виной, но одна из них была явно лишней на этом свете. Одной из тринадцати суждена была страшная смерть...

Все десять лет существования К-8 отмечены непрерывной чередой несчастий. Именно этому атомному лодке принадлежала сомнительная честь открытия аварий с ядерным реактором в далеком 1960 году. Тогда огромные дозы облучения получил практически весь экипаж, многие остались навсегда инвалидами, иные и вовсе ушли из жизни в не-

сколько лет. Едва атомную субмарину начал осваивать новый экипаж — еще две аварии с реактором и опять с тяжелыми последствиями. А на одном из выходов в море лодка и вовсе чуть было не торпедировала сама себя. К этому необычному случаю мы еще вернемся, но и это не все! В 1969 году снова с ней едва не происходит трагедия. Во время одного из учебных выходов, при погружении, атомный лодка получает столь большой дифферент, что только чудо и мастерство командира спасают экипаж от гибели. Ну, а если ко всему этому прибавить, что большую часть своей недолгой жизни К-8 вообще простояла в заводах, ремонтируя бесконечные поломки и аварии, то станет очевидным — из тринадцати «ноябрей» именно она с самого начала была отмечена роком, и время трагической развязки неумолимо приближалось.

Подводники не любили несчастливую «восьмерку». Одни видели причину всех ее бед в некачественной постройке, другие в узком кругу поговаривали и о потусторонних силах. Вспоминали, что при спуске лодки на воду не разбилась традиционная бутылка шампанского, а это явный знак будущей беды. Впрочем, на советском атомном флоте была еще одна несчастная субмарина — ракетный атомный лодка К-19, прозванный моряками «Хиросимой», за две страшные атомные аварии с большим количеством жертв. И если К-19 получила заслуженно прозвище Хиросимы, то К-8 не менее заслужено можно было бы именовать «Нагасаки»...

Служить на К-8 шли с явной неохотой, уходили же с радостью. Недобрая слава, бесконечные аварии и ремонты оптимизма не прибавляли. Тогда, в шестидесятых, о предчувствиях предпочитали вслух не говорить, но шлейф несчастий с «восьмеркой» был столь очевиден, что ее, попросту говоря, боялись выпускать лишней раз в море. В 1966 году встал вопрос о первом кругосветном плавании отряда атомных лодок. Плавание с Северного флота на Камчатку приурочивалось к XXIII съезду КПСС и должно было продемонстрировать всему миру возросшую мощь советского флота. Но когда кто-то из офицеров-операторов, исходя из чисто тактических соображений, включил в состав отряда К-8, то суеверные адмиралы немедленно вычеркнули несчастливый атомный лодка — рисковать было слишком опасно. Как известно,

тот легендарный поход завершился успешно, а не пошедшая в него К-8 выиграла у судьбы еще несколько лет жизни.

Но, как оказалось, у советского атомохода был свой американский двойник по несчастливой судьбе. При этом, как это и бывает у двойников, каким-то необъяснимым образом, но судьбы двух отмеченных роком атомоходов постоянно пересекались между собой, будто кто-то тщательно спланировал, а затем и претворил в жизнь жуткую драматургию их судеб. Череда невероятных совпадений незримо, но прочно связала воедино две субмарины с самого момента их рождения.

Военно-морской флаг взвился над К-8 31 декабря 1959 года, а всего несколько днями раньше на противоположном берегу Атлантики звездно-полосатое полотнище было поднято и на американской атомной торпедной лодке «Скорпион». Как и на К-8, бутылка шампанского не разбилась и на «Скорпионе». Прошло еще несколько лет, и вот однажды, выйдя в полигон для отработки курсовой задачи, К-8 обнаружила, что рядом с ней в глубине маневрирует неизвестная атомная подводная лодка. Какое-то время обе лодки находились в пределах взаимного прослушивания друг друга гидроакустическими станциями. Затем неизвестная субмарина ушла. Когда же после возвращения в базу командир К-8 доложил об имевшем место гидроакустическом контакте, то ему сообщили, что, по данным агентурной разведки, «неизвестная подводная лодка» была атомной торпедной подводной лодкой ВМС США «Скорпион». Так судьбы двух атомоходов враждующих государств, пересекаясь на боевых курсах, прочертили еще один общий таинственный след. Последующее развитие событий не заставило себя ждать.

В 1965 году К-8 выполняла стрельбу боевой торпедой, обозначая начало флотских учений. Но вместо того чтобы взорвать торчащую из воды скалу, торпеда внезапно навелась на самую стрелявшую подводную лодку: развернувшись, она на бешеной скорости помчалась прямо в нее. Скорее всего, на торпедо по какой-то неизвестной причине отказал прибор гироскопа. Случай редчайший! От неминуемой гибели К-8 тогда спасла лишь быстрота действий ее командира капитана 2 ранга Андросова да выучка экипажа. И на этот раз «восьмерке» чудом удалось обмануть свою судьбу.

Увы, это не удалось сделать ее заокеанскому двойнику «Скорпиону»...

Спустя три года после происшествия с К-8 «Скорпион» уходит на свое первое боевое патрулирование в Средиземное море. И хотя за время самого патрулирования на борту атомохода никаких особых происшествий не произошло, на душе американских подводников было тяжело. Дело в том, что именно в это время невдалеке от них у побережья Тулона внезапно со всем экипажем исчезла французская дизельная подводная лодка «Сибилла», унеся навечно в пучину тайну своей гибели. Гибель «Сибиллы» стала страшным прологом к судьбе «Скорпиона». Трагедия с американским атомоходом произошла уже во время его возвращения в родную базу. На обратном пути «Скорпион» внезапно пропадает. Береговые акустические станции зафиксировали лишь страшный подводный взрыв. Напрасными были и многочисленные вызовы исчезнувшей атомной подводной лодки по радио. К месту предполагаемой катастрофы устремились спасательные суда и самолеты, но все было напрасно: ни лодки, ни одного из членов ее экипажа найти не удалось.

Прошло немало времени, пока на дне Атлантики удалось все же обнаружить искореженные останки «Скорпиона», ставшего братской подводной могилой для полутора сотен людей. В версиях недостатка не было. От самых прозаических до самых фантастических, как атака НЛО и пиратское нападение советской подводной лодки... Но тайна гибели «Скорпиона» так и осталась тайной.

Прошло ровно четверть века, пока Пентагон наконец решился раскрыть правду о гибели одного из своих первых атомоходов. В официальном сообщении черным по белому указывалось, что вопреки всем предыдущим рекламным заявлениям «Скорпион» был очень неудачной субмариной. Подводную лодку словно преследовали неприятности. Долго решало американское командование и вопрос: стоит ли вообще пускать «несчастливца» в столь дальний поход, как средиземноморский. Отметим и еще одну немаловажную деталь (в свое время мы к ней еще вернемся): опасаясь за «Скорпион», как ни за какую другую подводную лодку, в последний поход ее готовили с особой тщательностью и скрупулезностью. Увы, все это оказалось бесполезным. Ход событий пе-

реломить было уже просто невозможно. Но от чего же все-таки погиб обреченный «Скорпион»? Американский атомоход убил его же собственная боевая торпеда! Так же, как и в случае с К-8, на ней отказал гироскоп, и, развернувшись на 180 градусов, торпеда погналась за подводной лодкой, а настигнув, разнесла ее в клочья. Все до невероятности совпало, как это было с К-8, кроме одного: советский атомоход все же сумел уклониться, хотя находящиеся тогда в шестом отсеке подводники даже инстинктивно пригнули головы от шума пронесшейся рядом торпеды. Все решили какие-то сантиметры...

В 1969 году К-8 выходит наконец из очередного длительного ремонта. Подводную лодку начинают готовить к первому за десять лет ее жизни дальнему походу. Невезучесть невезучестью, но ведь надо кому-то и в море ходить! Да и экипаж подводной лодки, уставший от ремонтов и причалов, также рвался в поход. Надо ли говорить, что К-8 готовили в море столь добросовестно, что это впоследствии было даже отмечено в акте государственной комиссии. Одних индивидуальных дыхательных аппаратов навалили на нее чуть ли не вдвое больше нормы. Казалось, предусмотрено было все. Старшим на борту отправился один из опытейших подводников заместитель дивизии атомоходов капитан 1 ранга Каширский. Вьюжной февральской ночью 1970 года К-8 вышла в свой первый и последний поход.

Первая неприятность с лодкой произошла уже вскоре после выхода из базы. По неизвестной причине частично оторвался лист обшивки легкого корпуса. Непрерывно ударяясь об основной корпус, он полностью демаскировал лодку для вероятного противника. Согласно всем инструкциям, командир должен был бы доложить о случившемся в Москву и возвращаться обратно. Но командование субмарины решило иначе: отремонтировать лодку прямо в море. Да и как могли они поступить по-другому, ведь это был их первый и последний шанс доказать, что их лодка и их экипаж ничем не хуже других, «везучих». С большим трудом и риском при штормовой погоде, но неисправность все же была исправлена. Так уже второй раз экипаж К-8 доказал, что мужество и мастерство все-таки могут иногда перебарывать злодейку-судьбу. Позднее кто-то задним числом скажет, что если бы

тогда атомоход повернул в базу, то никакой трагедии бы и не произошло. Как знать, может быть, все случилось бы именно так, но история сослагательного наклонения не признает.

Итак, спустя два года после гибели своего двойника по несчастьям К-8 отправилась... в Средиземное море. Причем, как и в случае со «Скорпионом», это был ее первый поход туда. А далее события начинают развиваться как в зеркальном отражении двухлетней давности. Едва советская подводная лодка прорывается через Гибралтар, как у Тулона таинственно гибнет французская дизельная подводная лодка «Эридис». Совпадений (да и совпадений ли?) чрезвычайно много: во-первых, «Эридис» относилась к тому же проекту французских субмарин, что и погибшая два года назад «Сибилла», во-вторых, обе лодки погибли практически в одном и том же месте, в-третьих, тайна их гибели не раскрыта и по сию пору и, наконец, в-четвертых, обоим гибелям предшествовал приход в Средиземное море обреченных атомоходов. Что это было: роковая случайность или предостережение свыше, а может, где-то в ином мире шла неведомая нам борьба каких-то неведомых нам сил и две дизельные лодки были принесены в жертву во имя спасения своих более крупных собратьев? Увы, если дело обстояло именно так, то эти жертвы приняты так и не были...

Как и «Скорпион», К-8 успешно выполнила свою задачу в Средиземном море. И вот наконец дана команда начать движение домой. Однако 1 апреля на подводную лодку поступает приказание изменить курс и следовать в один из центральных районов Атлантики для участия в широкомасштабных маневрах «Океан». И, развернувшись, К-8 направилась в тот же самый район, где так трагически погиб «Скорпион». Покойник-двойник словно звал ее к себе...

Из бесед с оставшимися в живых членами экипажа К-8 известно, что в день аварии подводники, собравшись в первом отсеке, смотрели фильм с весьма симптоматичным названием «Путь во мраке». И снова — просто совпадение или какая-то дьявольская закономерность?

Беда случилась в 23.30 8 апреля 1970 года, когда на подводной лодке внезапно вспыхнул сильный пожар, причем сразу в двух отсеках: в третьем (центральном) и седьмом.

Случай сам по себе невероятный и труднообъяснимый. Впоследствии члены государственной комиссии, пытаясь объяснить этот феномен, назовут три более-менее возможные причины такого фантастического пожара. Но точного ответа на вопрос, что же произошло на К-8, не дал по сей день никто.

Борьба с пожаром была долгой и упорной. Теряя товарищей, подводники отходили под напором пламени и дыма из отсека в отсек. В этой борьбе дрогнувших не было, каждый сражался до конца, жертвуя порой своей жизнью во имя спасения товарища. Но «форсмажорные» обстоятельства были на этот раз сильнее людей. Продержавшись еще трое суток на плаву, К-8 потеряла продольную остойчивость и затонула, унеся с собой жизни пятидесяти двух членов экипажа. Это произошло в каких-то двухстах милях от погибшего двойника – «Скорпиона».

Так гибельные параллели судеб двух атомных субмарин, советской и американской, наконец-то соединили их мертвые тела на многокилометровой глубине Атлантического океана. А зловещий рок, словно насытившись совершенным злодеянием, затаился на много лет, чтобы вновь явить людям весь ужас своего отработанного сценария, продолжить хитросплетения таинственной вязи времен и событий.

Прошло ровно девятнадцать лет, и 12 апреля 1989 года неподалеку от острова Медвежий потерпела аварию и затонула новейшая советская глубоководная подводная лодка «Комсомолец» (К-278). И тогда многие вздрогнули, уж слишком много было в только что происшедшей трагедии невероятных совпадений с канувшей в пучину К-8...

Начнем с того, что трагедия «Комсомольца» произошла день в день с трагедией К-8, на которой пожар начался 8 апреля, а затонула она 12 апреля. Но это только начало! Обе атомные торпедные лодки потерпели аварию, возвращаясь с боевой службы, причем для обеих экипажей этот поход был первым. На обоих атомоходах пожар начался в кормовых седьмых отсеках (на К-8 дополнительно еще и в третьем), на обоих атомоходах, борясь за живучесть, люди постепенно отходили в носовые отсеки, пока в конце концов не были вынуждены подняться на верхнюю палубу. В обоих случаях причиной гибели стала потеря продольной остойчивости вследствие затопления кормовых отсеков из-за попадания в

них забортной воды через отверстия выгоревших от сильного пожара сальников. Но и это не все совпадения!

В обоих случаях погибли командиры атомоходов: капитан 2 ранга Бессонов на К-8 и капитан 1 ранга Ванин на «Комсомольце», до конца оставшиеся на борту своих кораблей. В обоих случаях на борту атомных субмарин находились старшие начальники, причем оба в одинаковой должности – заместители командиров дивизий. Оба они остались живы и были переведены в один и тот же город – Ленинград. Однако невероятные совпадения между К-8 и «Комсомольцем» на этом не заканчиваются!

Дело в том, что на обоих атомоходах были люди с одинаковыми или очень схожими по звучанию фамилиями: в обоих случаях одни спаслись, зато другие погибли. Так спаслись бывший на К-8 старшина 1 статьи Колойда и бывший на «Комсомольце» капитан 1 ранга Коляда, погибли бывший на К-8 старший лейтенант Шостаковский и бывший на «Комсомольце» лейтенант Шостак...

Фамилия Шостак вообще отмечена на отечественном флоте особой печатью трагичности. Первый обладатель ее, знаменитый ушаковский капитан, герой штурмов Измаила и Корфу Иван Шостак погиб, выйдя в Черное море из Севастополя на линейном корабле «Толгская Богородица» во время сильного шторма. Кстати, это был единственный линейный корабль в истории российского флота, погибший в шторм на Черном море. Шостаковский была и фамилия заместителя командира печально известного трофейного линейного корабля «Новороссийск», погибшего по неизвестной до сих пор причине в 1955 году прямо в Севастопольской бухте. Выпускниками Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища были и погибшие на К-8 и «Комсомольце» старший лейтенант Шостаковский и лейтенант Шостак. Что это? Опять совпадение или уже что-то иное?

Еще необъяснимая судьба. Оказывается, был на невероятно несчастливой подводной лодке человек с невероятно счастливой судьбой. Человек, чей жизненный заряд смог перебороть уготованную для большинства членов экипажа участь. Этим человеком был старшина торпедистов мичман Станислав... Неживой. Мичман Неживой оказался единственным, кто остался в живых из всего состава своей мин-

но-торпедной боевой части. Но и это не все! До своего похода на К-8 мичман Неживой служил на не менее печально известной среди наших моряков К-19 («Хиросиме») и остался жив, попав на ней в страшную атомную аварию... Воистину связь людских судеб порой словно пишется кем-то за нас.

А теперь попробуем рассмотреть схожесть судеб К-8 и «Комсомольца» по-иному. Посмотрим, что даст нам цифровая кабалистика. Тактический номер «Комсомольца» — К-278, т.е. вторая К-8, с началом пожара в седьмом отсеке. Если же сложить двойку и восьмерку, умножить на среднюю цифру, то получится 70 — год гибели К-8. Если же сложить первые две и перенести их сумму за восьмерку, то получим 89 — год гибели «Комсомольца»...

А вот что думает по поводу столь невероятных совпадений при гибели двух советских атомных лодок один из опынейших подводных асов отечественного флота, бывший главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота В.Н. Чернавин: «...Многое до странности повторилось в тех трагедиях — почти один к одному. Командиры обоих кораблей (как и их старшие начальники, находившиеся на борту) однозначно исключали возможность потери плавучести. (Потеря плавучести явилась полнейшей неожиданностью для обоих экипажей.) Первоначальной причиной обеих катастроф стал пожар, но отнюдь не повреждения (типа пробоины) корпуса. Личный состав загодя, тщательно не готовился к тому, чтобы при необходимости покинуть корабль. Даже уцелевшие индивидуальные средства спасения не были использованы полностью, хотя объективности ради надо сказать, что и возможности вынести их на заливаемую водой верхнюю палубу почти не было.

Разные люди служили на тех двух лодках, различна была конструкция кораблей. Общее одно — роковая судьба, неизбывное горе матерей, отцов, жен, осиротевших детей... А еще — удивительный героизм и стойкость моряков, ставших примером для всех нас, ныне живущих...».

И еще одно возможное или, скорее, почти невозможное объяснение гибели К-8, «Скорпиона» и «Комсомольца». Итак, теория взрывов планетного роста, разработанная старшим научным сотрудником Института физики Земли Ака-

демии наук Российской Федерации Е.В. Барковским. Суть ее в общих чертах в следующем. Все массивные тела обладают врожденным свойством тяготеть друг к другу. Но посредством чего осуществляется тяготение? Есть мнение, что это особые частицы или поля, именуемые гравитонами. Имея размеры в 10 в пятнадцатой степени раз меньше электронов, они обладают колоссальной проникающей способностью и способны проскочить сквозь атомную структуру любого материального объекта. Однако какая-то часть гравитонов все же сталкивается с ядрами атомом и электронами. Причем число таких встреч на единицу объема будет тем больше, чем будет больше удельная плотность вещества. Так, по расчетам Барковского, если количество гравитонов (или вакуум-частиц, как их еще называют) в 1 куб. см пространства достигает 10 в сорок восьмой степени штук, то и эффект от столкновения получится весьма ощутимым. Естественно, что в центре Земли, и особенно в ее ядре, где количество вакуум-частиц в единице объема значительно больше, эти частицы образуют ступки вакуума куда более плотного, чем на поверхности Земли. Естественно, каждая очередная вакуум-частица при встрече со столь плотным вакуумом, скорее всего, не отскочит от него, а увязнет в нем. То же самое произойдет и с большинством других устремившихся к центру Земли частиц. Ядро планеты сыгрывает в этом случае роль непроницаемого щита, в который, словно стрелы, воткнутся летящие частицы вакуум-частиц. При этом получится, что результирующая потока частиц к центру Земли будет превышать поток их от центра, ведь часть частиц так и застрянет в ядре. Разница между этими векторами и является гравитационной составляющей «мистического» тяготения. Постепенно вакуум-частицы накапливаются и преобразуются в материю пород. В результате планета как бы растет изнутри. Ежесекундно ее вес увеличивается на 100 тонн, а площадь — на 0,7 кв. км. Расползание ведет к появлению трещин и разломов, при этом давление вблизи разломов резко уменьшается и плотность вакуума внутри их становится избыточной. Этот избыток выбрасывается в виде определенного количества вакуум-частиц, которые в большинстве своем устремляются по своему каналу разлома к поверхности Земли. А наверху

происходит неизбежное столкновение со встречным потоком вакуум-частиц, результатом чего является мощный гравитационный взрыв, то есть землетрясение.

Ну а при чем, казалось бы, здесь трагедии с подводными лодками? Но Барковский объясняет их именно результатом таких вот небольших гравитационных взрывов, которые пока практически не фиксируются приборами, но которые теоретически существуют. Именно следствием этих мини-взрывов ученых и считает внезапные выходы из строя энергонасыщенных узлов, механизмов и приборов, рассчитанных на работу в условиях земного тяготения. Как не вспомнить здесь внезапный выход из строя гироскопов на торпедах К-8 и «Скорпиона», прибора, в основе которого и лежит как раз принцип закона всемирного тяготения, одновременный пожар в двух отсеках на К-8 и пожар в наиболее энергетически сложном 7-м отсеке «Комсомолец»! Принимая версию Барковского, можно объяснить и тот факт, что К-8 и «Комсомолец», французские субмарины «Сибилла» и «Эридис» погибали практически в одном и том же месте, то есть в местах подводных разломов земной коры...

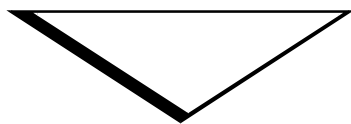
И еще одна цепь необъяснимых совпадений. Дело в том, что катастрофы «Скорпиона» и К-8 произошли в одном и том же месяце – апреле. К-8 – 12 апреля 1970 года, а «Скорпион» – 27 апреля 1968 года. Но и это не все! Именно в апреле (10 апреля) 1963 года при послеремонтном глубоководном погружении тонет американская атомная торпедная подводная лодка «Трэшер». При этом погибли 129 человек. В апреле же погиб и советский подводный атомоход «Комсомолец».

Конечно, говоря о «несчастливом апреле», можно объяснить его невероятный феномен тем, что именно в этом месяце происходят наиболее быстрые изменения температурного режима на разных широтах, солености водных океанических масс, неустойчива гидрология, изменяются плотность и электропроводность морской воды. Но ведь подобным образом мы можем охарактеризовать практически любой из всех двенадцати месяцев! Так почему же львиная доля подводных атомных катастроф приходится именно на апрель? Снова простое совпадение?

Небезынтересно, что апрельским феноменом сейчас весьма заинтересовались научные круги. Серия публикаций о «несчастном апреле» прошла в печати США. Однако никакого внятного объяснения по этому вопросу никто не дал и по сей день.



## «ТРЭШЕР» СПУСКАЕТСЯ В АД



10 апреля 1963 года американская атомная подводная лодка «Трэшер» — самая современная по тем временам — навсегда скрылась в морской пучине Атлантики. Масляное пятно на воде — все, что осталось от новой субмарины. Истинные причины бесследного исчезновения лодки и 129 членов экипажа не выяснены до сих пор, есть только версии. Очевидна лишь смертельная опасность, и по сей день таящаяся на океанском дне.

### «Морская лисица» выходит на охоту

Утром 9 апреля 1963 года погода выдалась безветренной, на небе — ни облачка. Водная гладь Атлантического океана, едва подернутая рябью, серебрилась под лучами весеннего солнца. Атомная подводная лодка, выходящая из гавани Портсмута, штат Нью-Гэмпшир, напоминала гигантскую хищную рыбину, всплывшую на поверхность. Размеры громадины впечатляли. И это с учетом того, что часть черного матового корпуса лодки находилась под водой! Субмарину с регистрационным номером «SSN-593» нарекли «Трэшер» — именно так американцы величают морскую лисицу семейства акульих — подходящее название для самой современной боевой подводной лодки ВМС США.

Капитан-лейтенант Джон Уэсли Харвей впервые командовал таким судном. Тридцатипятилетним, в 1950 году, он

окончил элитную военно-морскую академию в Аннаполисе, став восьмым в списке лучших из 696 кандидатов. До «Трэшера» Харвей три года прослужил офицером на «Наутилусе», первой американской атомной подводной лодке, и даже принял участие в легендарном походе подо льдами Северного Ледовитого океана. Командиром «Трэшера» его назначили еще за три месяца до того, как он впервые смог с ней ознакомиться. После ходовых испытаний субмарину законсервировали в гавани Портсмута на девять месяцев планового техосмотра. Наконец все проверки позади, и «Трэшер» должна погрузиться в океанские глубины, выполняя свое первое задание.

Итак, паровые турбины, питаемые атомным реактором, набирают положенные обороты. Находясь на борту, их можно не только услышать, но и ощутить — легкая вибрация дает о себе знать постоянно. В ближайшем будущем, если, конечно, пробное плавание пройдет нормально, лодке в течение нескольких месяцев предстоит обследовать воды Северной Атлантики — задание вполне реальное, можно сказать, тривиальное. Хотя серьезное испытание предстояло уже сегодня: субмарина должна совершить двухдневное погружение в водах Восточного побережья США. Такая проверка необходима после длительной стоянки на верфи. Именно поэтому на борту «Трэшера» не было вооружения. Ее главный козырь — торпеды, оснащенные атомными боеголовками, способные поразить любой корабль на расстоянии до 50 км, — остался на суше. А вот людей на борту, не считая команды, оказалось больше обычного: три офицера с верфи, представитель штаба и семнадцать гражданских лиц, большинство из которых инженеры и техники. Всего — 129 человек.

Тем временем буксиры провожают «Трэшер» звуками горнов. Трое мальчишек, отцы которых находятся на борту, что есть мочи жмут на клаксоны родительских машин. Все знают, что плавание будет коротким, потому на пирсе не так много людей. Экипаж обещал вернуться к грандиозной вечеринке, предстоящей 11 апреля и посвященной

шестьдесят третьей годовщине первой подводной лодки ВМС США.

«Трэшер» хотя и не самая первая атомная американская субмарина — все же первая из тех, что задали моду на привычные сегодня обтекаемые формы. С нее начался отсчет нового класса, давшего 14 боевых единиц, цена каждой из которых даже по самым приблизительным оценкам колебалась от 45 до 55 миллионов долларов. Огромные деньги по тем временам.

В длину «Трэшер» достигала почти 85 метров; ее корпус из высокопрочной стали имел округлую форму, издали напоминавшую кита. Кроме традиционных горизонтальных и вертикального рулей, которые, как обычно, несла заостренная корма, на маленькой башне, расположенной в первой трети корпуса, дополнительно оборудованы небольшие, похожие на крылья рули стабилизации. Корпус судна настолько гладкий, что во время надводного плавания находящимся на палубе матросам приходится носить туфли со специальной подошвой, предотвращающей скольжение.

С берега лодка казалась неповоротливой и медлительной, но под водой она была подвижна, как рыба. Субмарина способна разворачиваться в довольно узком пространстве и резко менять курс. Словно мощный кит продиралась она сквозь толщу воды, погружаясь в бездну, либо вырывалась на поверхность быстрее скоростного лифта. Все внутренние отсеки и коридоры были снабжены поручнями, чтобы люди в любой момент могли удержаться на ногах. Этот колосс водоизмещением 4300 тонн под водой был мобильнее самолета в небе.

На флотском жаргоне субмарину окрестили «смертельным охотником». Ее основное назначение — выслеживать и топить вражеские подводные лодки. Носовая часть судна была оборудована сонаром — системой звуковой локализации, позволяющей по подводным шумам устанавливать местоположение вражеского судна с точностью до одного метра. Сонар не оставил места для торпедных аппаратов, так что последние располагались у «Трэшера» сбоку от башни, по два с каждой стороны.

Ну и, конечно, же сердце субмарины — атомный реактор «S5W2», сравнительно небольшое устройство, охлаждаемое водой. Мощность реактора составляла 15 000 лошадиных сил, он не только снабжал паром турбины, но и питал энергией системы очистки воздуха и воды. Теоретически, не всплывая, «Трэшер» могла преодолеть 200 000 км, то есть совершить пятикратное кругосветное путешествие со скоростью около 55 км/ч.

Никто из непосвященных тогда точно не знал, на какую глубину способна погрузиться лодка. Не менее 330 м, считали многие. Этот показатель в три раза превышал те рекорды, на которые были способны субмарины времен Второй мировой войны. Сегодняшнее пробное плавание «Трэшера» должно закончиться погружением на максимальную тестовую глубину.

## Коварная Атлантика

Сопровождал субмарину небольшой специальный катер «Скайларк», задачей которого было следить за лодкой и освобождать водное пространство от других судов. Кроме того, «Скайларк», находящийся под командованием капитан-лейтенанта Стэнли Хекера, играл еще и роль спасательного судна, поскольку к тому моменту в коварных атлантических водах американские военные потеряли уже несколько подводных лодок. Например, «S-51», которая 25 сентября 1925 года у побережья штата Род-Айленд во время надводного плавания врезалась в пароход и моментально затонула. В живых остались только три человека.

Два года спустя «S-4» оказалась протараненной эскадренным миноносцем береговой охраны. Шесть человек заперлись в носовом торпедном отсеке тонушей подлодки, остальным членам экипажа — их было тридцать четыре — удалось добраться до машинного отделения в кормовом отсеке. Субмарина находилась на глубине всего сорока метров, но из-за плохой погоды и слабого оснащения ВМС так и не удалось ее поднять. Водолазов все же спустили, но те смогли

лишь перестукиваться с несчастными, пока последние не захлебнулись.

Но самый драматичный случай произошел с подводной лодкой «Скволус», потерпевшей аварию во время ходовых испытаний 23 мая 1939 года в нескольких милях от Портсмута из-за технической неисправности. Тогда погибли двадцать шесть человек, а тридцать три других смогли спастись только потому, что оказались в наглухо задраенном отсеке. На этот раз ВМС удалось через несколько часов после катастрофы подогнать к затонувшей субмарине подводную капсулу и вызволить людей.

В июне 1941 года, незадолго до вступления США во Вторую мировую войну, в результате аварии — опять же неподалеку от Портсмута — затонула «О-9». Все 133 члена экипажа погибли.

На всякий случай на борту «Скайларка» имелась спасательная капсула Маккэна — потомок того самого аппарата, с помощью которого удалось спасти жизнь тридцати трем морякам «Скволуса». Но спуститься она могла только на 260 метров, следовательно, морского дна в районе тестового погружения «Трэшера» ей никак не достичь — глубина там более 2500 метров!

Находясь под водой, лодка «Трэшер» связывалась со «Скайларком» по так называемому подводному телефону, функционирующему посредством звуковых волн, генерируемых электричеством. Подводный телефон — единственное средство постоянной связи. Связи очень плохой и ненадежной. Многие сообщения принимались искаженными, если вообще достигали адресата.

### **Последний шаг «SSN-593»**

Итак, «Скайларк» сопровождает «Трэшера», держа курс на юго-восток. Проходит четыре часа, а субмарина все еще на поверхности. За это время экипаж успевает настроить радар и сонар, отрегулировать все рули, а также испытать реактор и паровые турбины.

Ровно в 12.30, когда «Трэшер» и сопроводительный катер находятся примерно в 50 км юго-восточнее Портсмута, звучит приказ на погружение, к выполнению которого призывает два коротких гудка бортовой сирены. На центральном посту сидят два «пилота», управляющие горизонтальными рулями. Рядом с ними светится «елка», контрольное табло, нашипованное маленькими лампочками, каждая из которых информирует о состоянии клапанов, люка, торпедных шахт и других отверстий, имеющих в корпусе. Сейчас все закрыто — «елка» горит зелеными огнями, иначе зажглись бы красные.

Шипит и свистит воздух, улетающий из больших балластных цистерн. В несколько мгновений субмарина проглатывается морем и исчезает под водой. Пока лодка погружается на первые десять метров, экипаж осуществляет глобальную проверку всех систем. Прежде всего прогоняются тесты на водонепроницаемость, позже подвергаются контролю привод и управление.

К 21.00 все проверки окончены, и командир Харвей позволяет себе облегченно вздохнуть. Атомная подводная лодка и сопроводительный катер держат курс на юго-восток. Их цель — самый край материкового цоколя. Там, где морское дно резко обрывается вниз, в глубокую бездну, «Трэшер» сможет осуществить погружение на максимальную глубину.

На следующий день, 10 апреля, в 7.45 утра лодка находится приблизительно в 350 км от Портсмута. «Скайларк» стоит строго над ней. Море спокойно, дует легкий северный бриз. Куда ни кинь взгляд — никаких судов, только океанская гладь безбрежной Атлантики.

В 7.47 «Трэшер» начинает погружение на максимальную тестовую глубину. Харвей передает на катер, что собирается пробыть под водой шесть часов. На «Скайларке» продолжают поддерживать связь по подводному телефону. Хотя катер снабжен сонаром с радиусом действия до 3400 метров, «зацепить» с его помощью «Трэшер» почему-то не удается. Теперь «Скайларк» напоминает слепого сторожа, который слышит звон, да не знает, где он.

«Трэшер» медленно, но верно скользит в глубь океана. Во время испытаний погружение происходит иначе, нежели в боевой обстановке, — то есть не в режиме «нон-стоп», а по «шагам»: примерно каждые 200 футов (около 65 метров) процесс прерывается, идет короткий контроль, затем лодка снова опускается еще на один «шаг» и так далее. После очередных 100 футов командир выравнивает субмарину и приводит ее в горизонтальное положение. С каждым метром глубины давление на квадратный метр площади увеличивается на целую тонну. Это значит, что на 300-метровой глубине на один квадратный метр сигарообразного корпуса давит 300 тонн. Колоссальная мощь!

Ни одна подводная лодка не может быть абсолютно герметичной. После очередного «шага» погружения члены экипажа осматривают все помещения в поисках воды и через микрофоны, которые закреплены у них около рта, как у диспетчеров или летчиков, сообщают о наблюдениях на центральном пост. Течи могут появиться прежде всего на буксах, клапанах, в торпедных аппаратах и люках — то есть там, где разорвана внешняя обшивка судна. Как правило появляются всего несколько капель. «Подлодка плачет!» — говорят в таких случаях матросы.

Когда лодка оказывается на глубине 300 футов (90 метров), Харвей собирает информацию со всех отсеков. Проанализировав отчеты, он считает, что все в норме, а потому приказывает продолжать погружение. С каждой секундой давление увеличивается, и вскоре слышится клацанье металла в длинных цилиндрах. Да и сама лодка, плотно зажатая в мощнейшие тиски, начинает дрожать.

Погружение любой субмарины достигается заполнением балластных цистерн заборной водой, а всплывает лодка за счет выдувания воды из цистерн сжатым воздухом. Естественно, чем глубже находишься, тем тяжелее вытеснить воду из-за сильнейшего давления за бортом. Стало быть, для удержания лодки на заданной глубине одна только система балластных цистерн уже не годится. Эту функцию выполняют горизонтальные рули, управление которыми осуществляется

как в самолете. «Пилоты» сидят в овальных креслах, держа в руках штурвалы, очень похожие на те, что имеются в кабинах реактивных истребителей.

В 7.52 «Трэшер» выходит на связь и сообщает о погружении на 400 футов (122 метра). В 8.00 на «Скайларк» приходит сообщение о дальнейшем курсе лодки. Катер принимает его и передает свои координаты. Капитан «Скайларка» Хекер решает не наносить курс подлодки на морскую карту.

В 8.09 с «Трэшера» вешают, что достигнута половина максимальной глубины погружения. В следующие полчаса Харвей подвергает подлодку серьезным испытаниям. «Скайларк» продолжает висеть над субмариной, получая информацию о дальнейших изменениях курса. В 8.35 «Трэшер» информирует, что делает последний «шаг» — идет на максимальную глубину.

Следуют дальнейшие плановые сообщения с заметным ухудшением качества связи. В 9.02 с катера запрашивают очередное уточнение данных. Сигнал на подлодку приходит искаженным, ибо оттуда отвечают: «Просьба повторить». В 9.09 «Трэшер» достигает наконец максимально допустимой глубины погружения — 330 метров. Минуту спустя с подлодки посылают сигнал об изменении курса. До этого момента все идет по плану.

### **Сигналов больше нет**

В 9.12 — снова проверка связи, которая совсем разладилась. Запускается так называемый «контроль Гертруды». И это последнее рабочее сообщение.

В 9.13 на катер поступает тревожная вест: «Есть некоторые проблемы. Угол положительный... вертикаль... Пробую продуть... Буду информировать».

Что за «некоторые проблемы»? Следующие отрывочные фразы означают, что командир Харвей собирается подниматься.

«Продуть» — значит накачать сжатый воздух в цистерны лодки, не поднявшись прежде в область менее сильного дав-

ления. Мероприятие весьма сомнительное, и, похоже, Харвею оно не удастся, иначе он не сообщал бы о «попытках», а сказал бы, что «продул». Самую последнюю фразу тоже вряд ли можно назвать обнадеживающей.

На «Скайларке» у телефона постоянно дежурит лейтенант Джеймс Д. Уотсон. Как только слышится хоть какой-то намек на сообщение, капитан Хекер тут же придвигается к микрофону и четырежды кричит: «У вас все под контролем?» Затем он дает координаты катера, запрашивает «Трэшер» и сообщает, что поверхность воды спокойная, — это значит, что подводная лодка может всплывать.

Никакого ответа.

Вскоре присутствующие в радиорубке слышат шумы, очень похожие на те, что сопровождают выпуск сжатого воздуха. Но вот в 9.16 они получают исковерканное сообщение и полагают, что среди потока слов могла прозвучать фраза «тестовая глубина». Уотсон к тому же уверяет, что перед ней он слышал слово «превысил».

В 9.17 приходит последнее сообщение, разобрать которое практически невозможно: «900... север». Скорее всего это данные о местоположении.

И все. Больше никаких сигналов.

В 9.18 лейтенант Уотсон снова слышит громкий шум. Позже он станет уверять, что тогда ему показалось, будто подлодка развалилась на части. Но можно сделать и другой вывод: связь в последние двадцать минут резко ухудшилась, значит, полученные неразборчивые сообщения могут означать всего лишь поломку канала связи. Начиная с 9.20 капитан Хекер приказывает посылать запросы каждую минуту.

Тем временем океан становится неспокойным, небо затягивается пеленой облаков. «Скайларк» настойчиво продолжает выходить на связь, но в ответ — гробовая тишина. Мысль о том, что коварная Атлантика навсегда поглотила самую современную атомную подводную лодку, все чаще приходит в голову капитану Хекеру. Обстановка на борту «Скайларка» накаляется с каждой минутой.

В 9.40 лейтенант Уотсон уточняет у капитана, не пора ли сообщить об исчезновении «Трэшера» в штаб ВМФ, но Хекер делает последнюю попытку: ровно через десять минут он бросает за борт ручную гранату. Ударная волна всколыхнет глубины, что послужит «Трэшеру» неукоснительным требованием всплыть на поверхность. В ответ — тишина. Никакого движения.

Лишь в 10.45 Хекер решается наконец запросить по радио военно-морскую базу в Нью-Лондоне, где закладывалась субмарина. Сообщение, принятое на базе, возвестит о крупнейшей катастрофе, происшедшей на флоте в мирное время и будет зафиксировано под номером «101604Z». Капитан Хекер сообщит, что атомная подводная лодка, по всей видимости, уже находится на максимальной тестовой глубине погружения и с 9.17 от нее нет никаких сигналов. При этом самая тревожная информация с «Трэшера» («Есть некоторые проблемы») вообще не будет упомянута. Ко всему прочему у «Скайларка» ни с того ни с сего ломается собственная радиоустановка. Кроме того, с катера никак не удастся связаться с Нью-Лондоном и придется менять частоту. Сообщение под указанным номером поступит на базу только в 12.45.

Верховный главнокомандующий подводными силами в Атлантике находится в это время в Аннаполисе. Он узнает о таинственном исчезновении «Трэшера» лишь тогда, когда все командование возвратится в штаб-квартиру в Норфолк, штат Вирджиния. Это произойдет в 14.35. На поиски подводной лодки тотчас отправляются самолеты и специальное судно «Рикавери».

В 15.35 в Пентагоне, в кабинете адмирала Джорджа В. Андерсона, руководителя военно-морскими операциями, раздается телефонный звонок. Положив трубку, Андерсон в течение получаса информирует о чрезвычайном происшествии всех важных военных чинов и политиков, включая президента Джона Кеннеди, который только теперь — то есть 6 часов спустя! — получает известие об исчезновении новой субмарины.

Поиски продолжаются. До захода солнца пять эскадренных миноносцев, один фрегат и две подводные лодки дополнительно перебрасываются в поисковую зону. Временно исполняющий обязанности главнокомандующего подводным флотом в Атлантическом океане вызывает вертолет и приказывает пилоту сесть на одно из судов. Здесь он устраивает допрос лейтенанту Уотсону и внимательно просматривает вахтенный журнал, в котором запротоколированы переговоры по подводному телефону. Американского генерала ожидает весьма неприятная неожиданность — никто на «Скайларке» до сих пор почему-то не упомянул о последнем сообщении с «Трэшера». Только на исходе дня политикам и военным наконец становится ясно, что произошла катастрофа. Нервозность продолжает нарастать.

Одна из двух подводных лодок, «Сивулф», неожиданно ловит странное излучение и непонятные звуки, а в 17.30 с «Рикавери» приходит сообщение: в семи милях южнее того места, где еще в 9.17 находился катер «Скайларк», на поверхности воды обнаружена масляная пленка. Чуть позже там вылавливают несколько кусков пробки и пластика размером со стандартную папку для бумаг. Пробкой, служившей изоляционным материалом, была выложена вся внутренняя часть корпуса «Трэшера», а обнаруженный пластик обычно использовался на атомных подводных лодках для защиты от радиации.

Адмирал Андерсон решает проинформировать всех родственников членов экипажа пропавшей субмарины. В Портсмуте по его команде собираются семь офицеров — в основном командиры других подлодок — и начинают обзванивать семьи. Их сообщение кратко: «Подводная лодка «Трэшер» не прибыла вовремя. Мы ищем ее и, если получим информацию, поставим вас в известность».

Позже сведения о 129 людях, пропавших в океане, появятся во всех сводках ВМС, но выглядеть они будут очень скупо: фамилия, имя, должность, личный номер и место службы. В них не говорится, что Билли Клир — ENI (SS) —

P2, 467 68 55, USN, USS «Thresher» — так гордился своим малышом, что одел его в маленький морской костюмчик и сфотографировался с сыном перед самым отплытием. В них нет ни слова о том, что дочь Чарльза Виггинса — FTG1-P2, 418 64 79, USN, USS «Thresher» — отныне напрасно будет ждать своего отца. В них нет совета, каким образом Ирен Харвей сможет объяснить своим сыновьям, почему их папа, командир самой современной подводной лодки в мире, убит этой дьявольской посудиною. «Бог примет их», — единственная фраза, которую скажет репортерам мать Харвея, безутешная в своем горе.

Несколько жен, узнав о случившемся, примчатся на верфь. Там они сразу же попадут под опеку священников, имеющих в штате ВМС. Журналисты тоже поспешат в Портсмут, только с иной целью — сфотографировать плачущих женщин и накопать побольше сенсаций. Тут же, например, они поспешат сообщить, что механик Дональд Дж. Маккорд после пробного плавания «Трэшера» должен был перевестись на другую лодку. Вот, дескать, какова судьба!

Еще перед отплытием командир Харвей получил строгий приказ: что бы ни случилось, сообщить о себе 10 апреля в 21.00. Но и в условленное время — никаких сигналов, а значит, потеряна последняя слабая надежда.

Ранним утром 11 апреля поисковые корабли снова найдут масляные пятна и другие предметы, среди которых — перчатки, которые надевают в реакторной.

В 10.30 адмирал Андерсон выступает перед прессой и официально объявляет о потере атомной подводной лодки. Один из журналистов спрашивает его, могли ли на глубине выжить люди. Ответ адмирала звучит как приговор: «Думаю, нет». С этого момента 129 человек считаются не пропавшими, а погибшими, что гарантирует семьям несчастных выплату денежных компенсаций. Но к чему деньги, когда нет кормильцев? Президент Кеннеди в своем выступлении выражает глубокое соболезнование.

В пятницу, 12 апреля, на верфи в Портсмуте приспускают флаг. Верфь, едва ли не самое оживленное место

города, на несколько минут словно вымирает. Матросы и солдаты стоят «смирно», рабочие снимают защитные шлемы...

Случай с «Трэшером» — не только крупнейшая катастрофа ВМС США в мирное время, но и вообще ужасающая по числу жертв трагедия. В первый раз затонула атомная подводная лодка. Скорее всего, именно последнее обстоятельство больше, чем все остальное, вынуждает американских военных лихорадочно искать ответы на два вопроса: почему она затонула и где может находиться?

### **Жертва халатности?**

Уже 11 апреля начинает работать комиссия по расследованию происшествия. Председателем назначается контр-адмирал Бернард Л. Остин, начальник Ньюпортского военно-морского колледжа. Члены комиссии собираются в Нью-Лондоне, родном порту «Трэшера». Их задача — как можно скорее выяснить причины катастрофы. Комиссия имеет на то все полномочия. Ей разрешено опрашивать в качестве свидетеля любого члена экипажа «Скайларка» или техника с верфи, читать вахтенный журнал и изучать чертежи с грифом «совершенно секретно».

Несмотря на простор деятельности, поначалу создается впечатление, что даже не за что зацепиться. С «Трэшера» в живых никого не осталось, никто ничего не видел и не знает. Даже немногочисленные свидетели, находившиеся в радиорубке «Скайларка», не могут сказать ничего определенного. Они принимали сообщения в сильно искаженном виде, да к тому же после 9.13 вообще перестали заносить их в вахтенный журнал. Только после опроса комиссии, то есть тогда, когда уже всем стало очевидно, что подводная лодка затонула, показания свидетелей о последних сообщениях с субмарины заносятся в протокол.

Чтобы восстановить хронологию происшедшего, комиссия пользуется данными океанографической атлантической системы (ОАС), представляющей собой группу сонаров-из-

мерителей постоянного действия, установленных в Атлантике американцами. Как только в океане случается катастрофа или бедствие, разного рода комиссии обращаются к ОАС. Назначение ее примерно то же, что у авиационного «черного ящика».

В случае с «Трэшером» сонары ОАС дважды, с 9.09 до 9.11 и с 9.13 до 9.14, уловили шумы, которые могли исходить от лодки во время накачки балластных цистерн сжатым воздухом. Кроме того, в 9.18 был зарегистрирован сильный низкочастотный помеховый сигнал. Возможно, это был взрыв «Трэшера», стальной корпус которого не выдержал чудовищного давления. Масляная пленка на воде и какие-то кусочки пластика — все, что, на первый взгляд, осталось от подводной лодки и ее экипажа, — с таким же успехом могли быть обыкновенным мусором, оставленным любым судном.

И все же комиссии контр-адмирала Остина удалось локализовать поиски. Возможные внешние причины катастрофы — нападение врага, встреча с НЛО, столкновение с другим кораблем, саботаж — были быстро отвергнуты. Ошибки в действиях экипажа? Возможно, но маловероятно. Чтобы «Трэшер» оказался в аварийном состоянии, командир Харвей, уже девять лет плавающий на атомных лодках, должен был еще до погружения на максимальную глубину, то есть до 9.12, отдать целый ряд ошибочных приказаний. Также маловероятно, чтобы на эти неправильные решения никто бы не отреагировал: ни опытные члены экипажа, ни специалисты с верфи, находившиеся на борту субмарины. А потом, об этом обязательно упоминалось бы в вахтенном журнале «Скайларка».

Гораздо более вероятным представляется неожиданный сбой техники, из-за которого субмарина на несколько мгновений вышла из-под контроля. Такой дефект мог возникнуть только в двух случаях. Либо это грубейшая халатность во время девятимесячных судостроительных работ, либо — очень серьезный конструкторский просчет. Контр-адмирал Остин и его коллеги расследуют оба возможных варианта и в итоге вскрывают такую массу преступных ошибок и недо-

четов, что ее с лихвой хватило бы, чтобы посадить на дно целый флот.

«Трэшер» была приписана к портсмутской верфи 15 января 1958 года, а 3 августа 1961 года лодку официально приняли там на вооружение. Естественно, каждое новое судно должно подвергнуться ходовым испытаниям. Если учесть, что в данном случае речь шла об атомной подводной лодке — совершенно новом тогда типе боевых судов, — то испытания обещали быть продолжительными и очень серьезными. Так и происходило. С лета 1961 по лето 1962 года «Трэшер» совершила несколько надводных и подводных рейдов в Атлантическом океане, а напоследок ее ожидал достаточно жесткий тест, считающийся в ВМС стандартной процедурой: проверка на «профпригодность». В соответствии с правилами проверки «Трэшер» ушла под воду у берегов Флориды, а несколько других боевых кораблей забросали место погружения глубинными бомбами. Цель такого сурового испытания, весь процесс которого рассчитан с математической точностью, — ни в коем случае не потопить лодку, но основательно ее встряхнуть. Это один из видов так называемого «тренировочного состязания боевых машин высоких технологий».

Выдержав все испытания и экстремальные нагрузки, лодка вернулась 11 июля 1962 года в гавань военно-морской верфи Портсмута. Теперь за нее взялись техники. В их задачу входило обследовать сложный подводный аппарат на предмет выявления и устранения всех его слабых мест.

Работы, рассчитанные на полгода, начались 16 июля. В действительности они затянулись на девять месяцев, поскольку открывались все новые дефекты: низкое качество герметизаторов, соединительных деталей и клапанов систем трубопроводов, поврежденная во время проверки «профпригодности» электроизоляция и тому подобное. Все это можно было устранить, если бы... Если бы на верфи проявили добросовестность. Техники попросту схалтурили. Причем их «халтура» зашла настолько далеко, что важные элементы конструкции сплошь и рядом оказались установленными не с

той стороны! Так, во время одного из тестов команда «Трэшера» с удивлением обнаружила, что перископ пошел вверх, когда переключатель стоял в положении «вниз», и наоборот.

Когда «Трэшер» 9 апреля 1963 года покидала портсмутскую гавань, командир лодки и инженеры с верфи были уверены, что все ошибки устранены. Но кто мог бы тогда дать полную гарантию, что в системе из десятков тысяч деталей где-нибудь не найдется еще какой-нибудь неправильно установленный выключатель или окажется перевернутым клапан? Конечно, даже при самом тщательном осмотре проверить положение всех деталей оказалось очень непросто. Но совсем не по той причине, о которой можно подумать. Невероятно, но у самой современной атомной подводной лодки не было даже того, что есть у обычного пылесоса: подробной инструкции!

На каждом корабле ВМФ США имеется информационная книга о судне (ИКС), где описано использование систем, указаны все значимые данные, а самое главное — отражены особенности конструкции. Своего рода инструкция по эксплуатации. Была такая книга и у «Трэшера», но руководство портсмутской верфи передало ИКС одной гражданской фирме, работавшей по подряду. А для себя взяло и скопировало ИКС более старой модели атомной подводной лодки. Модели с совершенно иными особенностями конструкции...

При ВМФ США постоянно действует комитет по технической приемке судов. Эта же организация утверждает и ИКС. Так вот, в силу некоторых причин предложенную к рассмотрению ИКС «Трэшера» комитет не принял, а назначил временную комиссию, которая сопровождала «Трэшер» во время испытаний 1961–62 годов и инспектировала субмарину на верфи. Когда подводная лодка 9 апреля 1963 года отправлялась в свое последнее плавание, на ее борту не оказалось никакой постоянной документации. Что это — оплошность? Или что-то другое?

В конце концов комиссия контр-адмирала Остина делает вывод, что сборка в Портсмуте двух жизненно важных



систем «Трэшера» произведена не в полном соответствии с установленными техническими нормами и требованиями. Сжатый воздух и вода в лодке подводились по длинным трубопроводам, которые всегда должны быть идеально чистыми, поскольку даже мельчайшая грязь может заблокировать очень чувствительные клапаны. Но на военно-морской верфи не было ни одного помещения, где соблюдался бы режим пыленепропускания. Хотя и не очень вероятно, но вполне возможно, что даже один небольшой металлический осколок, волокно тряпки или крохи грязи могли стубить 85-метровую атомную подводную лодку, отправив ее на дно океана.

### **Слабость конструкции?**

Все эти калатности во время техобслуживания относительно безобидны по сравнению со слабыми местами самой конструкции. Считалось, что инструменты и электрические соединения «Трэшера» были хорошо защищены от воды. Но никто не оговаривал, что это лишь в том случае, если вода будет капать сверху. На самом же деле она может проникнуть в субмарину со всех сторон. На глубине 300 метров вода, находясь под мощным давлением, с силой снаряда прорвется сквозь мельчайшую пробоину и разрушит все, что специально не защищено. Дырка от толстого гвоздя позволит воде в течение пяти секунд затопить пространство в корпусе лодки размером с жилую комнату.

Даже из-за меньшей пробоины, через которую вода, кажется, только сочится, чувствительная электроника субмарины может вдруг выйти из строя. К тому же многие нужные инструменты хранились на лодке хотя и в двойном экземпляре, но недалеко друг от друга. Случись что, команда в один миг лишалась как основного инструмента, так и дубликатов.

На основании сообщения командира Харвея («Пробую продуть») комиссия делает вывод, что сжатого воздуха на «Трэшере» оказалось недостаточно. Атомная подводная лод-

ка не только при нормальных условиях, но и в случае крайней необходимости начинает подъем с большой глубины только с помощью горизонтальных рулей. Накачка воздуха в балластные цистерны производится только тогда, когда лодка окажется близко к поверхности.

Максимальная величина давления сжатого воздуха для подводных лодок была определена в ВМС США еще за несколько лет до трагической гибели «Трэшера». Она являлась стандартным значением для определенной глубины. «Трэшер» должна была погрузиться гораздо глубже, чем все ее предшественники, но никто в целом флоте не подумал о том, чтобы соответственно повысить давление воздуха и переоборудовать трубопроводную систему! Таким образом, надежность «Трэшера» оказалась ниже, чем надежность более ранних моделей, а ее самым слабым местом стала система сжатого воздуха, не сработавшая как нужно на максимальной тестовой глубине.

Вообще в системе имелись и другие недоработки. В корпусе лодки циркулировали два круга сжатого воздуха. Оба были связаны подобно сообщающимся сосудам. Если в одном — ну, скажем, из-за разгерметизации — падало давление, то же самое происходило и в другом. Похоже, экипажу «Трэшера» так и не удалось вовремя определить неисправный трубопровод. Весьма вероятно, что вовремя не были закрыты клапаны. А может быть, не удалась коррекция, поскольку сжатый воздух не успел нагреться.

Комиссия после скрупулезного анализа полагает, что к засору проводки или блокировке клапанов мог привести накопившийся лед, сконцентрировавшийся прежде всего на самих клапанах, а потом уже на сужениях и сгибах труб.

Но это еще цветочки. Подчиненные Остина делают вывод, что в самой конструкции любой атомной подводной лодки уже заложена ошибка, из-за чего, собственно, каждый выход на максимальную глубину может оказаться смертельно опасным. Обычные подводные лодки, приводимые в действие дизельными и электрическими двигателями, также снабжены сложной системой трубопроводов, величина давления

в которых ничуть не меньше, чем за бортом. Если трубы дадут течь и пробоина не будет тотчас заделана, лодка быстро пойдет ко дну, как и при пробоине в корпусе. Бортовой реактор на атомных лодках так или иначе связан с системой трубопроводов. Во-первых, он охлаждается, как обычная АЭС. Вместо речной в подводную лодку накачивается морская вода, после чего она охлаждает реактор и выкачивается обратно в океан. Во-вторых, реактор, в свою очередь, косвенно воздействует на трубопроводы – морская вода опресняется и расщепляется на водород и кислород. Ядерному реактору достаточно заполненной ураном активной зоны, чтобы он мог месяцами бесперебойно работать под водой. Другое дело человек. Экипажу жизненно необходимы пресная вода и кислород.

В любой системе трубопроводов имеются многочисленные стыбы и стыки. Обычно эти места тщательно свариваются. Если сварка выполнена по всем правилам, то соединения служат очень долго. Кстати, их надежность тогда проверяли с помощью рентгеновского излучения.

И тут комиссия Остина раскапывает новую сенсацию. Трубопроводы «Трэшера» на стыках были не сварены, а запаяны, по причине их труднодоступности. Разумеется, места пайки не могут выдержать той нагрузки, что максимально допустима для соединений сварки.

Вообще проблемы с трубопроводами американских подводных лодок возникали и раньше. Самый надежный способ испытать место пайки – протестировать его ультразвуком. Хотя этот метод в 1960–61 годах, во время постройки «Трэшера», еще не получил широкого распространения, весной 1962 года, когда лодка в рамках ходовых испытаний пять недель стояла на верфи в Гротоне, штат Коннектикут, ультразвуковое исследование все же было проведено.

Тогда обследовали 115 мест паяк – и восемь из них, то есть 6,96%, оказались ненадежными. Два соединения были перепаяны. Состояние остальных руководство не сочло критическим. После проверки на «профпригодность» техники в Портсмуте снова обследовали «Трэшер» ультразвуком. С

июля по ноябрь 1962 года было заменено в общей сложности 13,8% паяных соединений. В том же году другие атомные подводные лодки, «Скалпин» и «Скипджек», непосредственные предшественники «Трэшера», были испытаны более основательно. Проверили более 300 мест пайки. В итоге на обеих лодках более 22% соединений признали ненадежными, что оказалось почти на 10% выше, чем у «Трэшера»! Несмотря на это спустя два года после тестов «Скипджека» также построенного в Портсмуте, в технике пайки и проведении самих тестов ничего не изменилось. Неужели никто во время работ над «Трэшером» не задумался над такими вопросами? Ведь очевидно, что если трубопроводная система на большой глубине даст течь – хотя бы в месте пая, – для атомной подводной лодки это конец. Гигантские потоки воды не только хлынут внутрь субмарины, они еще вызовут автоматическое выключение реактора, которое происходит при любом дефекте трубного соединения во избежание перегрева и плавки ядра. Все это значит, что в тот самый момент, когда лодке нужна вся ее энергетическая мощь для выкачки воды, закрытия водонепроницаемых переборок и управления горизонтальными рулями, подача энергии вдруг прекратится – смертельная мышеловка захлопнется.

## Версия компьютера

20 июня 1963 года комиссия по расследованию выдает на суд общественности краткий отчет о проделанной работе. Он выглядит весьма общим, поскольку большинство данных считаются секретными. Естественно, никто точно так и не узнал, что же произошло на борту «Трэшера», но на основании вскрытых просчетов комиссии удалось выявить возможные последствия и загрузить полученные исходные данные для анализа в ЭВМ.

За наиболее вероятную версию катастрофы компьютер принял следующую: утром 10 апреля «Трэшер» находился на максимальной тестовой глубине, то есть на глубине не

менее 330 м. Лодка шла со скоростью 15 км/ч и вскоре сменяла курс. В 9.09 в корпусе субмарины или в трубопроводной системе появилась пробоина примерно с ноготь величиной. В ту же минуту резко упала мощность насоса, поставляющего холодную воду для реактора. Командир Харвей приказал «продуть» цистерны и подниматься на поверхность. В 9.11 «продувка» внезапно прервалась, вероятно из-за короткого замыкания в электрической цепи, после чего появились сбои в системе сжатого воздуха, вызванные возможным оледенением. В 9.12 отключился реактор – короткое замыкание. Электрическому двигателю, который в аварийных случаях замещает реактор, требуется на «разгон» от 10 до 50 секунд. Естественно, в этот период неизбежно падает скорость судна, что и случилось с «Трэшером». В 9.13 с лодки пришло последнее сообщение. Одновременно была проведена вторая попытка накачать цистерны сжатым воздухом, шум которого слышен снова 30 секунд спустя. В этот момент отказали практически все жизненно важные системы «Трэшера».

Компьютер заключает: «Гибель в 9.18».

Комиссия предлагает еще две версии, отличающиеся несколькими деталями и кажущиеся менее вероятными, но все же возможными. Однако в одной версии сходятся: между повторной попыткой «продува» и катастрофой прошло 4 минуты. Что же происходило с «Трэшером» в эти последние минуты? Никто не знает. Что бы там ни было, но именно в этот промежуток времени всем на борту субмарины стало ясно – спастись никому не суждено.

### **Где же ядерный реактор?**

Корпус «Трэшера» не найден. ВМС, хотя и разворачивают беспрецедентные по масштабам поиски, не обладают той техникой, с помощью которой можно было бы вести удачные розыски в океанских глубинах. Военные, обследовав с помощью сонаров рельеф морского дна в районе катастрофы, обнаруживают около десятка странных возвышений.

Любое из них может оказаться корпусом «Трэшера», если, конечно, тот не был раздавлен чудовищным давлением. Однако все это лишь предположения, ибо поисковым судам даже местоположение друг друга удастся определить едва ли с точностью до 250 м.

Вскоре на глубину спускают автоматические фотокамеры, способные снять морское дно с высоты примерно десяти метров. Но все это съемки вслепую, поскольку фотокамеры не управляются с кораблей. Потрачена уйма пленки и времени на проявку, но почти на всех фото видно только илистое дно.

Лишь на одном снимке можно различить какие-то обломки, похожие на части металлических перил, обрывки материи и бумаг, а также баллон со сжатым воздухом, зарывшийся в илистое дно. Специалисты, участвующие в поисках, полагают, что тяжелый баллон мог выпасть из разломившегося «Трэшера» и пропахать по дну почти два километра. С помощью специального автоматического робота удается собрать с поверхности океана несколько пакетов с уплотнительными резиновыми кольцами, по размерам и типу точно совпадающими с теми, что использовались на «Трэшере». Правда, и на других судах тоже.

Наибольшую ясность, если только подобное выражение применимо к столь запутанному делу, в конце концов, внесит «Триест», маленький исследовательский батискаф. Тот самый, на котором в январе 1960 года Ж. Пиккар и Д. Уолш достигли дна Марианской впадины в Тихом океане на глубине 10 912 м. Этот батискаф – единственное подводное средство, имеющееся в распоряжении флота, способное добраться до предполагаемой могилы субмарины. Правда, скорость его всего 1,8 км/ч, да и под водой он может находиться не более 6 часов. Почти половина этого времени уходит на погружение и всплытие.

Над холмистым морским дном «Триест» сможет двигаться не быстрее пешехода, а поисковые прожекторы – единственный источник света на такой глубине, куда не способен проникнуть ни один солнечный луч.

Сразу после катастрофы «Трэшера» батискаф на специальном судне переправляют из Тихого океана через Панамский канал в воды Атлантики и доставляют к месту трагедии. Два первых погружения не дают никаких результатов.

И вот, 27 июня 1963 года Дональд Л. Кич и Кеннет В. Маккензи в третий раз на океанском дне. Проходят три часа, и они опасаются, что и это погружение закончится ничем. Начинают садиться батареи, свет поискового прожектора становится все слабее. Кич сообщает по радио на корабль, находящийся наверху, что пора подниматься. Но прежде чем придет ответ, он заметит четкое желтое пятно на морском дне.

Маккензи тотчас проверяет показания манометра и счетчика Гейгера, а Кич передает наверх, что теперь хочет остаться еще минут на пятнадцать. Затем он осторожно подводит «Триест» поближе и неожиданно находит резиновый бот. Такую обувь на атомных подводных лодках обычно носят в реакторной.

Батискаф медленно движется вперед. Но у него, к сожалению, нет необходимого оснащения, с помощью которого можно было бы передвигать предметы по дну или поднимать их на поверхность. Единственное, что может сделать Маккензи, это сфотографировать объект. Бот лежит на дне, сложенный пополам, при этом можно разобрать лишь часть надписи на подошве. Но и так понятно, что это номер «Трэшера» — «SSN-593». Позже Кич и его коллеги обнаружат рассеянные по дну части — несколько больших кусков стали. И все. Ни людских тел, ни корпуса лодки или хотя бы того, что его напоминает.

28 августа 1963 года «Триест» все же натъкается на кладбище обломков. Изогнутые металлические и пластмассовые части разной величины несут в себе угрозу для батискафа. Кич должен быть предельно внимателен, чтобы ни за что не зацепиться и не повредить подводный аппарат. Рыбы и другие жители глубин уже нашли в обломках пристанище, а красные пятна, бросающиеся в глаза, указывают на то, что многое покрыто ржавчиной.

На этот раз «Триест» оборудован «хватающей рукой». С ее помощью удастся подцепить расплюснутую медную трубу длиной 1,5 м. На этой трубе тоже стоит цифра «593». Итак, можно констатировать факт, что погибшая лодка — точнее то, что от нее осталось, — найдена.

6 сентября 1963 года поиски прекращаются. Правда, год спустя тот же самый «Триест», только усовершенствованный, снова осматривает найденные груды развалин. На новых фотографиях можно распознать один из горизонтальных рулей, когда-то находившийся на корме «Трэшера».

Примерно в это же время усиливается контроль за качеством судов на военно-морских верфях. Флот начинает реализацию перспективной программы по техническому оснащению спасательных групп, действующих на больших глубинах.

А несуществующий «Трэшер» остается опасным и сегодня. Ее атомный реактор все еще покоится где-то на дне океана — батискаф «Триест» не нашел от него и следа. Еще 11 апреля 1963 года ВМС США замерили радиоактивность океанской воды. Показатели не превышали нормы. Высшие американские офицеры поспешили уверить, что реактор не опасен. Морские глубины, дескать, охладят его и препятствуют плавке ядра, а активная зона ограничена экстремально прочным и нержавеющей контейнером.

Возможно. И все же военные периодически обследуют воды в радиусе 350 км от Бостона на предмет радиоактивности. В последний раз они проделывали это в 1983 и 1986 годах, то есть более десяти лет назад. Никакого превышения уровня радиации тогда замечено не было. Но кто может прогнозировать будущее и гарантировать, что так будет вечно? В потенциале «Трэшер» продолжает угрожать — только не так, как предполагали когда-то ее конструкторы.

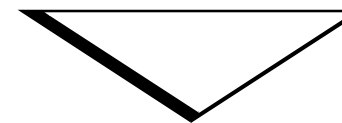
Кроме нескольких обломков до сих пор ничего не найдено. Где же останки 129 человек? О том страшном путеше-

ствии в ад могут рассказать только снимки морского дна. На одной из фотографий – раскрытая книга, заголовок которой невозможно прочесть. Что это – роман из бортовой библиотеки? Дневник члена экипажа? Или ИКС, та самая временная инструкция по эксплуатации, содержащая непоправимые ошибки?

Похоже, эту тайну Нептун не выдаст никогда.

*По материалам журнала «GEO» подготовил  
Михаил Курушин.*

## СОДЕРЖАНИЕ



<b>Предисловие</b> .....	5
Сотворивший Цусиму (Штрихи к портрету адмирала Того) .....	7
Корабль с русским характером (Удивительная одиссея «Рязани») .....	60
Прямое попадание... мимо цели (Гибель «Лузитании») .....	66
Неразгаданный взрыв (Гибель линкора «Императрица Мария») .....	73
Трагедия у мыса Сарыч (Гибель парохода «Ленин») .....	95
Гибель теплохода «Сванетия» .....	104
Гибель теплохода «Армения» .....	115
Ладожская трагедия .....	124
Гибель «Лаконии» .....	198
Происшествие на Карском море (Гибель транспорта «Марина Раскова») .....	220
Преданный забвению (Триумф и драма подводника Грищенко) .....	226
Враг Гитлера №1 (Подвиг жизни Александра Маринеско) .....	245
Боги грома .....	287
Документальное повествование .....	287

Последняя жертва (Гибель линкора «Ямато») . . . . .	424
Реквием по линкору «Новороссийск» (Попытка независимого расследования) . . . . .	428
Из бездны взывая . . . . .	440
«Трэшер» спускается в ад . . . . .	452

**В 63 Военные катастрофы на море.** (Сост. Н.Н. Непомнящий—М.: Вече, 2001. — 480 с. (Военные тайны XX века)

ISBN 5-7838-0832-6

Книга построена на анализе малоизвестных фактов из истории морских катастроф русско-японской войны, Первой и Второй мировых войн, а также морских катастроф нашего времени: это гибель теплоходов «Ленин», «Сванетия», «Армения», линкоров «Ямато» и «Новороссийск», американской подводной лодки «Трэшер» . . .

## **ВОЕННЫЕ КАТАСТРОФЫ НА МОРЕ**

Генеральный директор *Л.Л. Палько*  
Ответственный за выпуск *В.П. Еленский*  
Главный редактор *С.Н. Дмитриев*  
Редактор *В.П. Максимов*  
Корректор *Т.Л. Легостаева*  
Разработка и подготовка к печати  
художественного оформления —  
«Вече-графика» *О.Г. Фирсов*  
Компьютерная верстка *Е.А. Бессонова*

ЛР № 064614 от 03.06.96  
Издательство «Вече», 129348 Москва, ул. Красной сосны, 24.  
Наши электронные адреса:  
[WWW.VECHE.RU](http://WWW.VECHE.RU)  
E-mail: [veche@mail.sitek.net](mailto:veche@mail.sitek.net)

Налоговая льгота — общероссийский классификатор продукции  
ОК-00-93, том 2; 953000 — книги, брошюры  
Гигиенический сертификат № 77.ЦС.01.952.П.01757.Т.98  
от 07.09.98

Подписано в печать 06.12.2000. Формат 84×108 1/32.  
Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная. Бумага офсетная. Печ.л. 15.  
Тираж 10 000 экз. Заказ .