

На подводной лодке погибли 59 членов экипажа, в том числе командир капитан 3 ранга А. Кононенко, старший лейтенант А. Туквачинский, лейтенант В. Заозеров, старшина 1-й статьи А. Васильев, краснофлотцы Н. Фадеев, Б. Лушников и другие, а также пять курсантов 3-го курса Тихоокеанского высшего военно-морского училища имени С. О. Макарова: М. Крапивко, В. Мещеряков, Г. Чава, А. Герасименко и В. Кулаковский.

В 1959 г. отважным морякам Л-19 в одной из бухт Владивостока, откуда начинался ее последний боевой поход, по проекту инженера Т. Боярских был воздвигнут памятник - ходовая рубка "Ленинца", взятая с однотипной подводной лодки, а в Феодосии был открыт ее музей, инициатором создания которого и бессменным хранителем экспонатов являлся капитан 2 ранга в отставке Л. Трахтенберг.

К 1986 г. в разных местах нашей страны (СССР) имелось 50 филиалов этого музея и 104 родственника знали все имевшиеся данные о службе членов ее экипажа. Приказом по Краснознаменному Тихоокеанскому флоту предположительные координаты гибели подводной лодки были объявлены местом отдания почестей. Но все это, увы, в прошлом...

Ныне о Л-19 мало знают даже наши подводники-тихоокеанцы. А между тем в 1993 г. японская телерадиокомпания "Эн-Эйч-Кей" провела поиск родственников членов ее экипажа и в августе того же года во Владивостоке представители компании собрали их и родственников погибших на японских транспортах, торпедированных Л-19. Об этой встрече снят небольшой фильм, но показан он был только по телевидению Японии...

НА ДАЛЬНИХ РУБЕЖАХ

Полковник в отставке В. ОБУХОВ

В 1938 г. на базе отдельных авиаполков, эскадрилий, отрядов и авиаэскадрилий, входивших в состав ВВС ТОФ и базировавшихся на морском побережье северной части Японского и Охотского морей, как оперативное объединение Военно-Воздушных Сил флота была создана авиация Северной Тихоокеанской флотилии (СТОФ).

Значительное удаление оперативной зоны СТОФ от основных административно-экономических центров страны и отсутствие на морском побережье, где базировалась морская авиация, шоссейных и железных дорог сильно осложняло ее боевое и материально-техническое обеспечение, которое приходилось осуществлять в летнее время морем и по воздуху, а зимой только самолетами. Все это сказалось в период войны с Японией, когда боевые действия авиации СТОФ распространялись на южную часть о. Сахалина, Курильские о-ва и северные просторы Охотского моря и Тихого океана.

Еще с лета 1941 г., с начала Великой Отечественной войны, авиация флотилии находилась в повышенной готовности и ее самолеты несли круглосуточное дежурство на аэродромах. Наряду с этим не прерывалась интенсивная боевая подготовка летных экипажей в условиях поистине приближенных к боевым действиям. Большое внимание уделялось отработке топмачтового бомбометания, применению оружия с пикирования и воздушному бою на вертикалях, получивших широкое применение во время войны с фашистской

Германией на Черноморском, Балтийском и Северном флотах.

В боевом составе ВВС СТОФ, которыми командовал генерал-майор авиации Г. Дзюба, были:

15-я смешанная авиадивизия в составе 58-го и 59-го истребительных авиаполков (иап) и 117-го морского разведывательного полка;

пять отдельных авиаполков: 55-й пикировочный (пап); 56-й штурмовой (шап), 41-й и 42-й истребительные, 48-й отдельный морской дальний разведывательный авиаполк (омдрап);

37-я отдельная морская разведывательная эскадрилья, 15-й авиаотряд и два отдельных звена.

Общий самолетный парк насчитывал 292 самолета, в их числе было 160 истребителей ЛаГГ-3 и Як-9, 30 пикировщиков Пе-2 и СБ, 33 штурмовика Ил-2 и Ил-10, а также 69 лодочных самолетов МБР-2, ПБН-1 и РВУ-6а.

За сутки до начала войны с Японией авиация флотилии по сигналу командующего СТОФ вице-адмирала В. Андреева перешла в оперативную готовность № 1, а ее военные действия по ликвидации последнего очага второй мировой войны начались в ночь с 8 на 9 августа 1945 г. Основной задачей СТОФ было во взаимодействии с 56-м стрелковым корпусом 16-й армии 2-го Дальневосточного фронта овладеть южной частью о. Сахалина.

Наши войска перешли здесь в наступление утром 11 августа. Его целью являлся захват Кетонского укрепленного района

противника, с последующим выходом на Кетон, Найро и в южные районы Сахалина. Однако, несмотря на искусный маневр наших войск, позволивший им выйти в тыл японцам, последние оказали упорное сопротивление. Получая подкрепление по железной дороге из Отомари, противник пытался всеми средствами остановить наше продвижение. В создавшейся обстановке авиации флотилии была поставлена задача оказать содействие корпусу в его наступательных действиях путем нанесения бомбовых и штурмовых ударов по позициям противника в районе Кетона и исключить возможность подхода его резервов в районы боев. Последующими задачами было обеспечение перехода морских десантных отрядов и их высадки и действий по овладению портами неприятеля на Сахалине и срыв эвакуации его войск и техники в порты метрополии. Таким образом, основным районом боевых действий для BBC флотилии стало западное побережье южного Сахалина с его портами.

Следует заметить, что метеорологические условия для полетов авиации на протяжении всего периода военных действий были весьма сложными. Сильные ливневые дожди, ураганные ветры, густые туманы и сплошная низкая облачность сильно осложняли задачи авиации. В августе 1945 г. выдалось всего семь летних и пять ограниченно летных дней. К тому же аэродромы были в основном грунтовыми и сильно раскисали.

Наиболее подготовленными для действий в сложных метеоусловиях были летные экипажи 48-го отдельного морского дальнего разведывательного авиаотряда, да и их самолеты (МБР-2, ПБН-1 и РВУ-ба) имели меньшие погодные ограничения. А посему кроме задач разведки и ПЛО летчикам этой части пришлось выполнять и как бы не свойственные им задачи: наносить бомбовые удары, перебрасывать по воздуху десанты, доставлять авиатехническое имущество и другие грузы.

Уже первые вылеты на разведку портов Торо, Эсуро и Усира показали, что там находится значительное количество живой силы и техники противника, а порт Эсуро неплохо прикрыт зенитными средствами. Кроме того, севернее порта Торо находился аэродром неприятеля с бетонной полосой и защищенными капонирами - Коноторо. Полученные данные разведки и специально проведенная аэрофотосъемка обороны портов южного Сахалина позволили изготовить фотопланшеты взамен отсутствовавших крупномасштабных карт и планов этих портов, что во многом способствовало успешной высадке морских десантов. Эти фотопланшеты широко использовались также при корректировке огня с кораблей и при наведении самолетов на объекты ударов. Так,

до начала высадки морских десантов в порты Сахалина разведывательная, штурмовая и истребительная авиация СТОФ в период с 11 по 13 августа совершила 143 самолето-вылета для нанесения ударов по портам Эсуро и Усира.

Ночные удары наносились одиночными самолетами 48-го омдрап, дневные - группами от 4 до 16 штурмовиков 56-го шап, которые прикрывали истребители 49-го и 59-го иап. Но так как в районе цели противодействие нашим самолетам оказывала только зенитная артиллерия противника, то зачастую истребители использовались как штурмовики. Для этого на самолете ЛаГГ-3 подвешивали по две бомбы ФАБ-50, что позволяло более эффективно как разрушать и подавлять объекты противника, так и уничтожать его живую силу.

Несмотря на низкую облачность и плохую видимость, что сильно затрудняло полеты, летчики точно выходили на цели и атаковали их в назначенное время. В результате были разрушены оборонительные объекты портов, сожжены складские помещения, уничтожены вагоны и поврежден железнодорожный мост, потоплено несколько барж и катеров.

Ночью 16 августа, когда основные силы морского десанта СТОФ были на подходе к району высадки, 48-й омдрап в течение двух с половиной часов непрерывно наносил бомбовые удары по порту Торо и населенному пункту Тайхай. С окончанием бомбардировки морской десант успешно высадился, уже через час полностью овладел всей территорией порта и начал продвигаться на юг по дороге на Яма-Сигай. Однако 17 августа на подходе к Яма-Сигай десант встретил упорное сопротивление неприятеля и его продвижение остановилось. Командир десанта потребовал помочь авиации. Несмотря на дождь и низкую облачность, самолеты нанесли бомбовые и штурмовые удары по огневым точкам японцев в этом районе. Огни сопротивления были подавлены и морской десант, овладев Яма-Сигай, сразу устремился к порту Эсуро, который через несколько часов также был им взят.

К утру 18 августа погода еще больше ухудшилась - пошли сильные дожди, и возобновить полеты стало возможным только 21 августа. Авиация СТОФ тут же стала продолжать нанесение бомбовых и штурмовых ударов по неприятелю, но уже в основном по железнодорожным станциям и портам Усира, Маока, Осака, Тахарадай, Футомата, Оцинай и Томариору. За двое последующих суток было выполнено 118 самолето-вылетов, в том числе пикировщиками - 56, штурмовиками и истребителями - 62. В результате было разрушено большое количество дотов и дзотов, взорвано несколько складов, разбито два железнодорожных эшелона, разрушен железнодорожный мост, повреждены

входной туннель и фортификационные сооружения укрепленных районов Футомата, Осака и других городов.

Разведку кораблей противника в Охотском море и в водах Тихого океана, а также оборонительных сооружений на о-вах Шумшу и Парамушир успешно вели экипажи старшего лейтенанта К.Попова и лейтенанта И.Масленникова, находившихся в отрыве от своего полка в оперативном подчинении командира Петропавловской ВМБ. Добытые ими данные помогли успешной высадке морского десанта на о. Шумшу, откуда оба экипажа в дальнейшем летали уже на разведку южных островов Курильской гряды.

В целях наилучшего обеспечения боевой деятельности кораблей флотилии в море и при высадке морских десантов в порты Сахалина, а также наращивания ударов по войскам противника, эвакуация которых в метрополию осуществлялась через эти порты, командующий ВВС СТОФ принял решение захватить аэродром Коноторо на Сахалине и аэродром на о. Итуруп. Полет на Итуруп по плану операции выполняли экипажи А.Дворянского и П.Ивашина из 48-го омдрап, которые высадили там 65 десантников. Взяв аэродром под контроль и принудив к сдаче оружия охранявших его солдат, они удерживали этот объект до высадки морского десанта, после чего и остальные 13 тыс. находившихся на острове солдат и офицеров противника сложили оружие.

Следует отметить, что командование ВВС СТОФ особое внимание уделило операции по захвату аэродрома Коноторо на о. Сахалине. Разработкой этой операции и ее осуществлением занимался штаб и лично командующий ВВС СТОФ. К выполнению воздушно-десантной операции были привлечены экипажи 48-го омдрап на самолетах РВУ-ба, 55-го пап на СБ и группа летчиков-истребителей, составленная из инспекторов ВВС. Десантная группа захвата аэродрома была сформирована из личного состава летных и авиационно-технических частей.

Начальник штаба ВВС СТОФ полковник В.Мухин, используя карту района и схему аэродрома, изложил подробности плана операции и довел до ее участников конкретные задачи. В частности, старшему лейтенанту М.Додонову предписывалось на самолете СБ произвести дозарядку аэродрома и, сев на него, обеспечить последующую посадку самолетов РВУ-ба с десантом. В случае если выполнить такую задачу из-за сильного противодействия противника и взлететь с аэродрома будет невозможно, - самолет скрежь, а экипажу, под прикрытием наших истребителей, уходить на соединение с морским десантом, высаженным в порт Маока.

22 августа в 12 ч 30 мин экипаж вылетел

на выполнение задания. Выйдя на цель, летчик с высоты 600 м осмотрел вражеский аэродром. Темные лужи на взлетной полосе вызвали подозрение о возможном ее минировании. Во втором заходе, выполненнном на бреющем полете, по самолету с земли был открыт сильный пулеметный огонь, правда, быстро подавленный истребителями прикрытия. Тем не менее командир экипажа решил идти на посадку и благополучно ее выполнил. Здесь, не выключая моторов, летчики спустились на землю и заняли оборону, ведя огонь из автоматов по пытавшимся приблизиться японцам. Им содействовали в этом и истребители прикрытия. Удерживая взлетно-посадочную полосу и прилегающую к ней часть аэродрома, они обеспечили посадку самолетов с 365 десантниками. После этого аэродром был захвачен полностью, что позволило на следующий день перебазировать на Коноторо штурмовики и истребители.

Всего с 9 августа по 2 сентября ВВС СТОФ произвели 1174 самолето-вылета с общим налетом 2744 ч. За образцовое выполнение боевых заданий в войне против Японии большое количество матросов, сержантов и офицеров ВВС СТОФ были награждены боевыми орденами и медалями. Почетного наименования Сахалинских удостоены 42-й оиап, 56-й ошап и 48-й омдрап, а Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 г. 48-й омдрап был награжден орденом Боевого Красного Знамени.

В последние десятилетия авиация ВМФ стала реактивной, сверхзвуковой, оснащенной самым современным оружием и оборудованием. Мы, ветераны-тихоокеанцы, гордились, что такая техника находится в надежных руках наших молодых коллег. Однако сейчас, когда после войны прошло 50 лет, нас очень тревожит состояние ВВС ТОФ, самого флота и ВМФ в целом. Причем, прямо скажем, пугает ближайшая перспектива - и не только обвальным сокращением поставок новой авиатехники и быстрым старением имеющейся, а больше: утратой профессиональных кадров, лучших традиций морской авиации. Поэтому горячо и искренне желаем скрепящих изменений в лучшую сторону, чтобы всех нас радовали и успокаивали новые успехи военного флота и его ВВС в деле укрепления боеспособности и боеготовности, ибо верны, наверное, слова наших предков, высказанные еще на рубеже веков, что у России нет друзей, а есть только завистники; у России нет более верных союзников, чем ее армия и флот, остальные все ее предадут при первой возможности...

Давайте помнить это и всеми мерами внушать такие мысли сегодняшнему и будущему руководству нашей державы.