

10. ГАРФ. Ф. Р-9526. Оп. 1. Д. 509. Л. 55.
11. Там же. Л. 168–169.
12. Там же. Д. 510. Л. 24.
13. Там же. Д. 509. Л. 233.
14. Там же. Ф. Р-9526. Оп. 5. Д. 53. Л. 13.
15. Там же. Оп. 4. Д. 54. Л. 416.
16. РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 1264. Л. 1–2.
17. Российский энциклопедический словарь. Кн. 2. М. : Большая Российская энциклопедия, 2001. 2015 с.

**В. И. Жуматий, В. Н. Прямыцын**  
**РОЛЬ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ**  
**В ВЫСАДКЕ МОРСКОГО ДЕСАНТА**  
**НА о. ШУМШУ В АВГУСТЕ 1945 г.**

*Один из пунктов, которые должен выполнить командир,  
изучая обстановку и принимая решение  
на выполнение задачи: установить, в какой мере помогают  
или затрудняют выполнение время года,  
время суток, условия видимости, освещенность,  
состояние погоды.*

Временный боевой устав морских сил РККА 1937. П. 33 (1)

К окончанию Великой Отечественной войны советский Военно-морской флот имел значительный опыт подготовки и проведения морских десантных операций, в том числе и в сложных гидрометеорологических условиях. Курильская десантная операция стала последней морской десантной операцией Второй мировой войны. Можно было бы ожидать, что она будет проведена по всем правилам военно-морского искусства с всесторонним учетом фактических и ожидаемых гидрометеорологических условий, необходимость которого была закреплена в руководящих документах и не раз доказана на практике. Так, настольной книгой отечественных военных метеорологов в годы Великой Отечественной войны стала «Военная метеорология», написанная А. А. Кулаковым и В. А. Шгалем в 1940 г. В этой работе авторитетные теоретики и практики военно-метеорологического дела писали: «командование при принятии решения должно быть осведомлено о той метеорологической обстановке, в которой будут протекать действия войск. Для того, чтобы согласовать решение с той метеорологической обстановкой, в которой будут протекать действия, недостаточно только знать эту обстановку. Необходимо кроме того знать, как именно данная погода отразится на боевой работе бойцов и средствах борьбы» (2). Тем не менее, было допущено пренебрежение фактором погоды, что непосредственным образом сказалось на ходе операции.

Несмотря на то, что 14 августа 1945 г. кабинет министров Японии документально оформил решение о предстоящей капитуляции, приказ о прекращении боевых действий не был получен в удаленных гарнизонах, и они продолжали ожесточенное сопротивление. Одним из его очагов стали острова Курильской гряды, отделяющей Охотское море от Тихого океана. Наиболее укрепленным из них был самый северный о. Шумшу.

Искусная маскировка объектов на острове, частые туманы и низкая облачность не позволяли советской авиации установить его фактическую оборону. Только после завершения войны советское командование узнало, что к 1945 г. японцы создали на Шумшу мощные инженерные укрепления. Все участки его побережья, доступные для высадки десанта, прикрывали доты и дзоты, связанные между собой траншеями полного профиля и подземными ходами, обеспечивавшими в любое время маневр огневыми средствами. Всего здесь насчитывалось 34 дота и много дзотов (3). На танкоопасных направлениях были сооружены эскарпы и вырыты рвы. На высотах были оборудованы опорные пункты. Глубина инженерных сооружений противодесантной обороны доходила до 3–4 км. Защиту берега со стороны моря осуществляла полевая артиллерия (4).

Созданные на о. Шумшу подземные сооружения и галереи противник использовал не только для маневра силами и средствами, но и для всевозможных складов, госпиталей, электрических и телефонных станций, а также других объектов. Глубина этих сооружений достигала 50 м, что обес-

печивало им безопасность от артиллерийских снарядов и авиационных бомб (5). На двух аэродромах острова могли базироваться два авиаполка. Кроме того, на оз. Беттобу была оборудована база гидроавиации. На острове были искусно сооружены ложные районы обороны, стоянки самолетов, позиции артиллерии и танков. В юго-западной части острова противник имел хорошо оборудованную военно-морскую базу Катаока и в трех милях от нее на о. Парамушир – военно-морскую базу Касивабара, на которые могли базироваться легкие силы японского флота. Противодесантная оборона других островов Курильской гряды была значительно слабее, однако важнейшим ее фактором выступали географические особенности: многочисленные рифы, быстрые течения в проливах между островами и частота туманов обуславливали сложность действий морских десантных сил в этом районе.

Группировка противника на островах Курильской гряды была следующей: на о. Шумшу располагались 73-я пехотная бригада 91-й пехотной дивизии, 60 танков 11-го танкового полка, 31-й полк ПВО, Курильский крепостной артиллерийский полк, а также специальные части и подразделения. На о. Парамушир дислоцировались 74-я бригада (без двух рот) 91-й пехотной дивизии, 18-й и 19-й мортирные дивизионы и 17 танков 11-го танкового полка. На о. Матуа находился 41-й отдельный смешанный полк, на острове Уруп – 129-я отдельная смешанная бригада. На о-вах Итуруп, Кунашир, а также островах Малой Курильской гряды располагались части 89-й пехотной дивизии.

Всего на Курильских островах японцы сосредоточили более 80 тыс. солдат и офицеров, из них около 23 тыс. на о-вах Шумшу и Парамушир, оборудовали 9 аэродромов общей ёмкостью до 600 самолётов (6). Здесь был подготовлен мощный оборонительный район, который японское командование рассчитывало защищать до последнего. Вместе с тем, противник совершенно не ожидал высадки на острова Курильской гряды советских войск, а готовился к отражению американского десанта. Беспечность японцев ярко демонстрирует тот факт, что радиолокационная станция, расположенная на м. Кокутан-Саки и способная обнаружить приближение советского десанта, не функционировала (7).

Несмотря на очевидность скорейшей капитуляции Японии советское руководство понимало необходимость овладения островами Курильской гряды вооруженным путем. Дело в том, что президент США Г. С. Трумэн настойчиво добивался у И. В. Сталина предоставления американским вооруженным силам хотя бы одного из Курильских островов для использования его в качестве авиационной базы (8). При этом он заявлял, что речь идет не об американской или советской территории, а о «Курильских островах, о японской территории, вопрос о которой должен быть решен при мирном урегулировании» (9).

Необходимо было в кратчайшие сроки спланировать и провести десантную операцию по овладению островами. В ночь на 15 августа 1945 г. Главнокомандующий советскими войсками на Дальнем Востоке маршал Советского Союза А. М. Василевский поставил эту задачу командующим войсками 2-го Дальневосточного фронта и Тихоокеанского флота, выделив следующие силы: 2 стрелковых полка 101-й стрелковой дивизии, 279-й гаубичный артиллерийский полк, 169-й отдельный истребительно-противотанковый дивизион и батальон морской пехоты – всего 8 824 человека, 126 орудий и 115 миномётов. Авиационная поддержка десанта была возложена на 128-ю смешанную авиадивизию и 2-й отдельный бомбардировочный полк морской авиации (10).

Эти данные свидетельствуют о том, что силы и средства, выделенные для десантной операции, были незначительны. При равенстве в живой силе на советской стороне было 2,5-кратное превосходство в артиллерии и минометах и 6-кратное в авиации, а на стороне противника – абсолютное превосходство в танках. Так как советским войскам необходимо было прорывать сильную противодесантную оборону, то противник находился в более выгодных условиях. Относительным следует считать и 2,5-кратное превосходство в артиллерии и минометах. В то время как вся полевая артиллерия и минометы десанта находились на борту кораблей и судов и могли быть применены только после выгрузки их на необорудованное побережье, японская артиллерия могла действовать из надежно защищенных укрытий по заранее пристрелянным участкам побережья. Применение советской авиации было крайне затруднено значительным удалением советских аэродромов от пунктов высадки десантных войск, в то время как базирование авиации противника на островах давало ей существенное преимущество. Отсутствие в составе десантных войск танков и, наоборот, наличие их у противника ставило его в еще более выгодное положение. В случае организованного сопротивления высадке все это предопределяло сложный и напряженный характер боевых действий.

Командующим Курильской десантной операцией был назначен генерал-майор А. Р. Гнеч-

ко, командиром высадки согласно приказу командующего Тихоокеанского флота – капитан 1 ранга Д. Г. Пономарев, командиром десанта – генерал-майор П. И. Дьяков. Десантные войска были разделены на четыре группы: передовой отряд, первый и второй эшелоны главных сил десанта, а также отряд демонстративной высадки. Предусматривалось сформировать отряды транспортов и высадочных средств, охранения, траления и кораблей артиллерийской поддержки (64 корабля и судна, в том числе 2 сторожевых корабля, минный заградитель, 4 тральщика, 16 десантных кораблей и 17 транспортов) (11).

Замысел командующего Курильской десантной операцией состоял в том, чтобы внезапной высадкой морского десанта на Шумшу при поддержке артиллерии и авиации нанести главный удар в направлении военно-морской базы Катаока, захватить остров и в последующем овладеть о-ми Парамушир и Онекотан. С целью введения противника в заблуждение относительно места высадки главных сил десанта предусматривалось высадить в бух. Нанагава-ван демонстративный десант.

О том, в какой спешке штабом 2-го Дальневосточного фронта и Тихоокеанского флота планировалась и готовилась крупная десантная операция, говорит тот факт, что передовой отряд десанта должен был высадиться на вражеском побережье в 23:00 17 августа, то есть менее чем через 2 суток после того, как Главнокомандующий советскими войсками на Дальнем Востоке поставил задачу. Эта спешка не позволила выполнить требования Временного наставления по ведению морских операций 1940 г. (12), а также Наставления по боевой деятельности штабов соединений ВМФ 1940 г. (13), предписывавшие при составлении плана операции, подготовке и принятии решения производить всестороннюю оценку влияния гидрометеорологических условий.

Курильская десантная операция планировалась и была проведена в пять этапов. На первый (подготовительный) и второй (посадка войск и погрузка техники) было выделено мало времени – всего 29 ч (с 15:00 15 августа до 20:00 16 августа) (14). Из-за недостатка времени постановка боевых задач подразделениям и кораблям проводилась в устной форме, а специальная подготовка к десантным действиям не проводилась вовсе. Посадка десантных войск и погрузка боевой техники происходила неорганизованно: не были взяты необходимые высадочные средства; боевая техника, предназначенная к выгрузке в первую очередь, оказалась в трюмах, а не на палубах; подразделения прибыли к посадке с опозданием и стихийно разместились на кораблях. Только в 21:00 16 августа все корабли и суда, выделенные в десантную операцию, стояли на рейде, готовые к выходу в океан. Всего на них было посажено 8 363 человека и погружено 218 орудий и минометов, а также другая боевая техника и снаряжение (15).

Переход десантных отрядов (третий этап) начался в 5:00 17 августа. Корабли и суда снялись с якоря, прошли за тральщиками прибрежным фарватером, построились в походный порядок и начали движение вдоль берега. Из-за поспешности, в которой осуществлялось планирование операции, не удалось учесть важнейший элемент общей обстановки на театре – погоду. Переход осуществлялся в условиях низкой видимости (менее 1 000 м). Находясь в 8 милях от берега, корабли Петропавловской военно-морской базы не имели возможности ориентироваться по береговым знакам и шли по счислению. Лишь благодаря мастерству штурманов и лоцманов за 170-миль, пройденных в тумане, невязка не превысила 10 кабельтовых.

Однако ночью туман еще более сгустился, ухудшив видимость до 100 м. При подходе десантного отряда к Шумшу командующий операцией вынужден был перенести свой командный пункт с м. Лопатка на тральщик «Т-334». Опасаясь, что в условиях плохой видимости суда могут столкнуться с прибрежными скалами бух. Нанагаван-ван, он отменил высадку демонстративного десанта.

В 4:22 18 августа корабли с батальоном морской пехоты первого броска подошли в сплошном тумане к трехкилометровому участку между м. Кокутан и м. Котомари и начали высадку. Из-за перегрузки десантные корабли не могли подойти вплотную к берегу, высаживая морских пехотинцев в 100–150 м от уреза воды. Десантники вынуждены были с тяжелой ношей на плечах прыгать в воду (глубина местами превышала 2 м) и по каменистому грунту выходить на берег. Высадка сопровождалась стрельбой орудий десантных кораблей.

Появление на берегу Шумшу советских морских пехотинцев ошеломило японцев, и они открыли беспорядочный ружейно-пулеметный огонь, не помешавший без потерь высадить на берег передовой отряд. Вместе с морскими пехотинцами первыми вступили на японский берег гидрографы. Несмотря на утерю части оборудования в воде, они доставили на берег несколько аккумуляторов и один ацетиленовый фонарь «Ф-100», обеспечив основными силами высадки работу двух световых ориентиров.

С рассветом туман сохранил свою интенсивность, препятствуя ориентированию десантных кораблей по маневренным средствам, выставленным гидрографами. Ситуация была спасена тем, что в 5:15 от огня кораблей артиллерийской поддержки загорелось здание маяка на м. Кокутан. Гигантская огненная свеча стала хорошим ориентиром в тумане для подошедших к берегу десантных судов с первым эшелоном главных сил десанта.

Утро ознаменовалось интенсивной борьбой артиллерии противоборствующих сторон. Японские орудия сосредоточили свой огонь на участке высадки и десантных кораблях, добившись повреждения нескольких из них. Советская артиллерия, расположенная на кораблях и м. Лопатка, наносила удары по японским плавучим и береговым батареям. Без должной корректировки подавить хорошо укрытые батареи м. Кокутан и Котомари им не удалось.

Тем временем, передовой отряд достиг высот, господствовавших в этой части острова, завязав у их подножия ожесточенные бои с японцами. Против десантников, вооруженных лишь автоматами и гранатами, японцы бросили в бой превосходящие силы пехоты при поддержке 20 танков. Благодаря массовому героизму силы первого броска практически овладели высотами. Своевременно присланное подкрепление могло сыграть решающую роль в исходе этого боя. Однако первые 3 часа боя за высадку командующий операцией и командир высадки не владели реальной обстановкой и не могли оперативно принять нужное решение. Напомним, что сложные погодные условия заставили их в последний момент перенести командный пункт с берега на корабль, откуда им не удалось организовать полноценное управление силами. Кроме того, из 20 переносных радиостанций десанта только одна на плацдарме сохранила работоспособность, так как остальные в ходе высадки были замочены соленой водой.

Потеря управления десантными войсками привела к несогласованным действиям частей передового отряда и первого эшелона на берегу. Только к 11:00 в район боя подошли подразделения первого эшелона десанта, и лишь к 13:00 здесь сосредоточились главные силы. Кроме того, морские пехотинцы первого броска остались без огневой поддержки. Работа авиации исключалась из-за сложных метеорологических условий, а организовать эффективное управление действиями артиллерией с корабельного пункта управления так и не удалось. Ценой больших потерь противник через 2 часа боя отбросил передовой отряд на 300 м назад. Потеряв до 15 танков и до 100 солдат, он перегруппировал оборонительные порядки и спешно подтянул силы из глубины острова. «Эффект неожиданности», достигнутый такими усилиями, не был реализован, а драгоценное время было упущено.

В течение дня господствующие высоты трижды переходили из рук в руки и только к вечеру, после пятичасового упорного боя они были взяты. Десантные войска захватили плацдарм шириной по фронту до 4 км и глубиной до 5–6 км. Задача овладения всем о. Шумшу, поставленная войскам на первый день операции, из-за допущенных ошибок выполнена не была.

На следующий день японское правительство объявило о безоговорочной капитуляции своих вооруженных сил перед союзными войсками. Курильская десантная операция продолжилась последовательной беспрепятственной высадкой советских войск на о-ва Парамушир (24.08), Онекотан (25.08), Матуа (25.08), Симусиру (26.08), Харимукотан (27.08) и Шикотан (28.08). К концу августа вся Курильская гряда оказалась под советским контролем.

Курильская десантная операция явилась одной из важных и наиболее сложных совместных операций сухопутных войск и флота на Дальнем Востоке, в результате которой Курильские острова снова оказались в руках нашего государства. Потери советской стороны в операции составили: убитыми и пропавшими без вести 290, ранеными 384 человека; погибло 4 десантных корабля и сторожевой катер, были повреждены сторожевой корабль, минный заградитель и 8 десантных кораблей; потерян один самолет. Потери противника составили 15 танков и 369 человек убитыми. Несмотря на то, что цели операции в конечном итоге были достигнуты, при ее проведении был допущен ряд ошибок, вызванных спешкой, в условиях которой она готовилась. Эта спешка не позволила учесть при планировании действий прогноз погоды, что в свою очередь внесло существенные коррективы в проведение высадки.

Циркуляр заместителя начальника Главного штаба Военно-морского флота «О боевом использовании гидрометеорологической службы в штабах флота и ВВС флота», подписанный 12 мая 1942 г. контр-адмиралом В. А. Алафузовым, обязывал «все случаи невыполнения боевых заданий по условиям гидрометеорологической обстановки, а также по вине ГМС тщательно расследовать, а материалы расследования высылать в Главный морской штаб». Анализ ошибок, допущенных в ходе операции, позволил подтвердить правильность взглядов на гидрометеорологическое обеспечение, закрепленных в руководящих документах советской армии и флота.

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

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

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

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

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

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

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

Попытки предотвращения дружественного огня главным образом сводятся к идентифика-

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

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

#### **7 июня 1942 г.**

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

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

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

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

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

#### **17 июля 1942 г.**

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

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