

Зеро! История боев военно-воздушных сил Японии на Тихом океане 1941–1945 гг



Авторы: Масатаке Окумия, Дзиро Хорикоси

Эта книга посвящается всем летчикам, воевавшим на истребителях Зеро и воевавшим против них

Предисловие

В первый же день своего участия во Второй мировой войне Соединенные Штаты потеряли две трети своей авиации на Тихоокеанском театре военных действий. Нападение японцев на Пёрл-Харбор практически исключило Гавайи из числа ближайших источников подкреплений для Филиппин, и на этих островах японские атаки быстро свели на нет остававшуюся военную авиацию, которая уже не могла досаждать победоносному сопернику.

Япония в то время контролировала столько территории материкового Китая, сколько ей представлялось нужным. Она оккупировала Гуам и Уэйк. Она вышвырнула нас из Голландской Ост-Индии. Сингапур пал после оскорбительного разгрома, а блестяще проводившаяся японцами тактика почти полностью вывела Британию из числа воюющих сторон. Было достаточно всего лишь нескольких месяцев, чтобы ужасная тревога охватила Австралию; ее города оказались объектами вражеских бомбежек. Японские самолеты роились, почти не встречая противодействия, над севером Новой Гвинеи, Новой Ирландией, островами Адмиралтейства, Новой Британией и Соломоновыми островами. Вражеская оккупация Кавиенга, Рабаула и Бугенвиля не только угрожала трассам снабжения из Соединенных Штатов, но и становилась потенциальным плацдармом для вторжения в саму Австралию.

Никто не может отрицать, что в течение этих долгих и ужасных месяцев после Пёрл-Харбора Япония издевалась над нами на Тихом океане. Мы поражались – таким

фатальным образом – неожиданному качеству японского вооружения. Из-за того, что мы совершили непростительную ошибку, недооценив потенциального врага, наши устаревшие самолеты падали как мухи при встречах с юркими японскими истребителями Зеро.

В эти мрачные месяцы мы могли лишь в отдельных эпизодах приостанавливать японское наступление. Ярких искр героизма защитников было явно недостаточно в этом море поражений. Начав войну, японцы, несомненно, сумели нанести блестящий удар.

И все же трудно представить, что даже при таком ходе событий Япония не сумела воспользоваться реальной возможностью достижения окончательной победы. Несмотря на военные успехи, через год со дня начала войны Япония уже не вела атакующих действий. Подавляющее численное превосходство, которого они достигли, в основном сравнительно безнаказанно уничтожая наши войска, начало исчезать. К весне 1943 года баланс сил явно изменился. Мы не только начали возвращать превосходство в количестве; мы добились и качественного перевеса в вооружениях. И японцы перешли к обороне.

В большинстве своем японская военная иерархия не могла смириться с подобным состоянием вещей. Они рассматривали поражения на Тихом океане как всего лишь временные неудачи. Они все еще грелись в лучах славы первых шести месяцев и пребывали в уверенности, что непобедимы. Подкрепляемая столетиями победных традиций, воспитываемая мифами и легендами и поддерживаемая годами однобокой системой образования, японская уверенность в победе была еще сильнее, нежели наша собственная.

Существует много причин того, почему японцы потерпели фиаско в своем стремлении завоевать полмира. Одна из причин, как считают, состояла в том, что, пока Япония рвалась к экономическим приобретениям, мы вели стратегическую войну отмщения, войну, которая несла ужасную месть народу Японии.

Здесь можно сделать необходимые уточнения. Японцы потерпели неудачу прежде всего потому, что они никогда не осознавали значения тотальной войны. Современная война – это самое большое совместное напряжение сил, известное человечеству; японцы так и не сумели при этом сплотить воедино даже свои ограниченные ресурсы. Они с трудом справлялись лишь с малой частью наших творческих способностей. В течение всей войны они не переставали поражаться достижениям наших военных строителей, которые вырубали аэродромы из твердых кораллов и во внешне непроходимых джунглях, быстроте, с которой мы выбрасывали на берег огромные массы военных материалов при морских десантах. Им была неизвестна форма использования авиации для непрерывного снабжения войск с воздуха.

Японцам не доставало новых технологий, чтобы быть с нами на равных в качественном плане. Это ни в коей мере не относится к начальному периоду войны, когда истребители Зеро подавили практически всякое сопротивление. В Зеро японцы воплотили идеальное превосходство и в качестве, и в количестве. Японский истребитель был быстрее, чем любой самолет противника. По маневренности он

превосходил все, что летало. Он имел более высокий потолок и мог воевать на больших высотах, нежели любой иной самолет во всей Азии и на Тихом океане. Радиус его действия был в два раза больше, чем у нашего серийного истребителя «Р-40», и он был оснащен мощной пушкой. Пилоты Зеро обрели боевой опыт в Китае и имели огромное преимущество перед нашими летчиками. Многие из пилотов союзников, вступавших на своих самолетах в соперничество с быстрой, маневренной продукцией Дзиро Хорикоси, вылетали буквально на самоубийство.

Однако это превосходство быстро испарилось, когда мы ввели в бой новые истребители. Опытные японские летчики стали гибнуть вместе со своими объятами пламенем Зеро. Япония не смогла обеспечить свою авиацию новыми кадрами, достаточно обученными противодействию нашим теперь уже летчикам-ветеранам, которые воевали на новых «лайтнингах», «корсарах» и «хеллкэтах».

К концу войны практически половина японских истребителей состояла из тех самых Зеро, которые воевали в Китае еще пять лет тому назад.

В важной области разработки нового оружия Япония фактически стояла на месте, тогда как мы мчались вперед. Ее немногие управляемые ракеты так и не были использованы в боевых действиях. Япония готовила один реактивный истребитель, и тот взлетел всего лишь раз. Японский радар был несовершенен. У них не было ничего даже близкого к «В-17» или «В-24», не говоря уже о «В-29». И Япония постоянно приходила в замешательство от обилия видов оружия у союзников: ракет «воздух – земля», напалма, цифровых прицелов, управляемых радаром пушек, дистанционных взрывателей, управляемых снарядов, воздушных мин, противотанковых гранатометов, огнеметов и в совершенстве выполняемых массовых бомбардировок. Потому из-за неспособности противостоять этому оружию, не говоря уже о его производстве, последние два года войны были для Японии плачевными.

Япония потерпела поражение, потому что высшее командование совершило ошибку, веря своей собственной пропаганде, считая даже, что в Соединенных Штатах общество расколото, что нам потребуются годы для перехода с производства предметов роскоши на выпуск огромного количества военной продукции. Само по себе это явилось фатальным просчетом, потому что, несмотря на истощение средств в войне против Германии, даже по одному объему вооружений мы практически превосходили противника, который даже в свои лучшие годы никогда не достигал 10 процентов от нашего уровня.

Японские стратеги и тактики вели свою войну целиком по установленным канонам. И последние никогда не пересматривались до тех пор, пока жуткий опыт не просветил японцев, что эти каноны уже изнашивали себя, что мы воюем по собственным правилам – на наших условиях. Враг был ошеломлен; он оказался не способен предпринять эффективные контрмеры.

Японское Верховное командование безмерно обожало такие слова, как «неприступный», «непотопляемый» и «неуязвимый». Ему было неизвестно, что такие характеристики существуют лишь в сказках.

Его концепция ведения боевых действий строилась вокруг слова «атака». Японское руководство не могло предвидеть ситуации, в которой у его армии не окажется преимуществ. При наступлении оно бросало свои силы в геройские атаки под крики «Банзай!», где массированный ответный огонь выкашивал их ряды. Иногда, когда обстоятельства поворачивались против них, японцы теряли свою способность к трезвому мышлению и допускали ошибки, часто приводящие к катастрофическим результатам.

Японцы потерпели неудачу, потому что их солдаты и офицеры уступали, но не в храбрости, а в разумном использовании храбрости. Японская система образования, японское обожествление предков и японская кастовая система – все это время от времени отражалось в вялом руководстве и парализованной инициативе. В заранее известной ситуации, когда можно действовать ортодоксальным образом, японцы всегда отличались знанием и часто находчивостью. Однако под влиянием расстройств, разочарования одержимость идеей личной чести гасила изобретательность.

Исполнение японских замыслов полностью не соответствовало грандиозным требованиям их стратегии. Особенно это применимо к неспособности японцев понять истинное значение воздушной мощи. Не имея формулы для стратегических военно-воздушных сил, они проглядели то, что эта мощь может быть использована против них самих, а потому оказались не готовы противостоять ей. Японские бомбардировщики никогда не были способны на длительные наступательные операции. Для японцев «В-17» и «В-24» были грозными соперниками, а «В-29» они вообще не могли оказать какого-либо сопротивления.

Разгром Японии блестяще оправдал всю стратегическую концепцию наступательной фазы войны на Тихом океане. Хотя наземные и морские силы сыграли важную роль, которую никак нельзя недооценить, эта стратегия, в ее широчайшем смысле, состояла в продвижении авиации до тех рубежей, откуда со всей яростью можно было обрушить всепокрушающую воздушную атаку на Японию, полагая при этом, что такая атака приведет Японию к разгрому без вторжения наземных войск.

И вторжения не произошло.

Япония была уязвима. Ее растянутые линии снабжения можно было уподобить тонким артериям, питаемым слабым сердцем. Величина захваченных ею территорий и вооруженных сил, удерживающих эти земли, была в прямой пропорции с ее способностью снабжать их, обеспечивать боеспособность этих войск и доставлять назад в Японию сырье и материалы для поддержания рабочего ритма на собственных заводах. Останови эти поставки, и Япония во всех смыслах превратится в четыре острова без империи, четыре острова, на которых города были просто предрасположены к гибели в огне пожаров.

Уничтожьте линии снабжения и сожгите города. Мы это сделали.

Главная заслуга в сокращении японского транспортного флота до бесполезного минимума принадлежит нашим подводникам. Авиация также сыграла в этом огромную роль, потопив корабли в море (американская авиация в 1944 году

потопила судов общим водоизмещением более одного миллиона тонн) и закупорив японские порты минами, сброшенными с воздуха.

Мы жгли города. Бомбардировщики «В-29» собрали в Японии невероятный урожай уничтожения. Способность японцев продолжать войну была подорвана среди пепла их обожженных и уничтоженных огнем городских центров. На долю двух атомных бомб приходится менее 3 процентов от всего объема уничтоженных промышленных центров Японии. Но эти бомбы предоставили японцам, так заботящимся о сохранении лица, предлог и способ закончить эту бесполезную войну, сохранив честь.

И все-таки полная история войны на Тихом океане так и не была написана. Одно дело – изучать эту войну с собственной точки зрения, но совершенно другое – рассматривать ее с позиции противника.

Вот по такой причине и была создана эта книга. По своей сущности эта книга является японской историей, рассказанной самими японцами. Есть места, где я не во всем согласен с Масатакэ Окумией и Дзиро Хорикоси, но вы читаете их историю, не мою.

Для облегчения восприятия я заменил сложные японские технические описания и обозначения самолетов на более знакомые. Например, под названием Клод имеется в виду морской истребитель типа 96, Джек – это истребитель «Raider», Валь – морской истребитель «Aichi» типа 99 и т. д. Все эти кодовые обозначения использовались американскими войсками во Второй мировой войне.

Сомнительные пассажи и данные тщательно сверялись с американскими официальными историческими данными, и явные несоответствия выяснялись в контакте с японской стороной. Однако обязан вновь подчеркнуть, что сантименты и эмоции, данные и доклады – все исходит от японских авторов. Каждое слово в этой книге было внимательно ими изучено для того, чтобы воспроизвести точную, с японской точки зрения, историю и оценку событий войны на Тихом океане. Окумия и Хорикоси с помощью своих коллег времен войны нарисовали для нас захватывающую новую перспективу этого великого военного конфликта.

Эти японцы, я бы сказал, заслуживают похвалу от своих врагов. В повествовании они совершенно откровенны, честны и готовы называть вещи своими именами. Когда вы будете читать об унижительных для нас японских победах над нашими войсками, вы найдете также честные рассказы о японских поражениях и разгромах – из уст наших бывших врагов. И не делается никаких попыток увильнуть; следует откровенное признание японских недостатков в планировании операций и в бою.

Оба автора – и Масатакэ Окумия, и Дзиро Хорикоси – идеально подходят для того, чтобы представлять японскую сторону в истории Второй мировой войны. Окумия – бывший морской летчик японского флота на действительной службе с боевым опытом в пятнадцать лет. Выпускник японской Морской академии, Окумия в роли командира принимал участие в большинстве боев морской авиации на Тихом океане с 1942-го по 1944 год, будучи штабным офицером авианосной ударной группы. Морское сражение на Мидуэе и Алеутских островах, кампания на Гуадалканале,

сражение при Санта-Крус в 1942 году и Марианская кампания в 1944-м являются только немногими из них. Окумия активно участвовал в опустошительных воздушных боях на Соломоновых островах и в районе Новой Гвинеи. В последнем году войны его в качестве офицера Генерального штаба в Токио назначили командовать противовоздушной обороной метрополии.

Он считается одним из ведущих японских стратегов боевых действий в воздухе и на море и сегодня занимает высокий пост в новых Военно-воздушных силах Японии. Боевой материал в этой книге – его вклад.

Дзиро Хорикоси признан одним из величайших авиаконструкторов в мире и пользуется высочайшим признанием в международных кругах. По окончании Токийского императорского университета он в 1927 году поступил работать на авиазавод компании «Мицубиси хэви индастриз лимитед» в Нагое и работал на эту фирму на многих конструкторских и управленческих должностях. С его кульмана появилось несколько лучших японских истребителей: Клод, знаменитый Зеро, Джек и впечатляющий, но неудачной судьбы «Керри».

Вклад Хорикоси в японское самолетостроение сыграл огромную роль, позволив этой стране достичь оригинальности в конструкции, завоевать независимость от зарубежной авиационной науки и продукции. Его инженерное прошлое и важнейшая роль, которую сыграли его творения в Китае и во время Второй мировой войны, делают повествование Дзиро Хорикоси уникальным и позволяют приоткрыть неведомые страницы пока еще нерассказанной главы японской истории.

До нападения на Пёрл-Харбор не все члены японского высшего командования желали войны с Соединенными Штатами. Примечательно, что среди флотского персонала были три человека, способные предвидеть тяжелые последствия этого столкновения. Более чем кто-либо в японских вооруженных силах, адмирал Исороку Ямамото, главнокомандующий Объединенным флотом, решительно возражал против этой войны. Он точно предсказал, что, если война затянется дольше 1943 года, Япония будет обречена на поражение. Но предупреждения Ямамото и других офицеров и государственных деятелей не были услышаны. Хидэки Тодзио привел свою неподготовленную страну к горькому поражению. Исороку Ямамото погиб в воздушном бою в 1943 году, но предсказанный им ход войны оказался на удивление точен.

Приятно то, что в этой книге не найдешь неуклюжих попыток уйти от ответственности за войну, которыми так изобилуют биографии, написанные бывшими членами германского Верховного командования. В самом деле, удивительно узнать, что так много немецких генералов и государственных деятелей не имело никакого отношения к подготовке их собственной страны к войне. С удручающим сходством экс-лидеры Германии доказывают свою непричастность к планам, по которым осуществлялось величайшее в истории кровопролитие. В этой книге вы не найдете подобных оскорбительно наивных пассажей.

К середине 1943 года Японская империя была разбита. Исход войны уже не вызывал сомнений. Однако японская специфика не допускает никаких официальных признаний такого рода, даже самим себе. А потому война продолжалась, приводя к

росту числа японских жертв, к леденящим кровь атакам самоубийц, к невероятному варварству бомбежек, которые японцы вызывали на себя своим нежеланием прекратить бессмысленное сопротивление.

Поражение Японии – это история, которая становится монументальной трагедией. Сейчас вопрос состоит не в том, как японцам удалось достичь всего на Тихом океане, а скорее, почему нам пришлось затратить так много времени, чтобы закончить эту войну.

Мартин Кайдин

Нью-Йорк, 1955

Глава 1

КИТАЙСКО-ЯПОНСКИЙ ИНЦИДЕНТ

В определенные моменты своей истории экономические, политические и другие причины вынуждали Японию вступать в вооруженный конфликт с соседними странами. Хотя подобные действия могут быть оправданы, суть войны требует от воюющей страны уплаты цены, включающей множество человеческих жизней, истощение природных ресурсов и «божьей кару».

Всеобщее знакомство с ужасами войны делает излишним обсуждение в деталях страданий побежденного; однако современная история отчетливо показывает, что и победитель также может больше потерять, чем выиграть в войне. Для больших стран со здоровой экономикой ущерб обычно ограничивается сравнительно небольшими территориями, а экономика несет потери, но небольшие. Для такой страны, как Япония, разрушительные эффекты лишь одного крупного поражения могут быть столь далеко идущими и такими глубокими, что последующая серия побед не сможет затмить урон, понесенный в результате предыдущего поражения.

Мы понимаем, что можно оправдать тезис, заученный японскими массами, кто бы они ни были, после Русско-японской и китайско-японской войн, что Япония не проигрывает и не может проигрывать войн. Как бы там ни было, военные и политические лидеры, в руках которых находилось будущее нации, должны были сосредоточить свои усилия на изобретении средств не только для того, чтобы выиграть войну, но и для того, чтобы предупредить поражение, если бы военное столкновение стало неизбежным. Если эти вожди нации вдруг обманутся внешним видом вооруженной мощи под их началом и бросят свой народ в катаклизм войны без тщательнейшего анализа последствий этого шага, тогда и им самим не избежать последствий своих действий. Их поступки по крайней мере возмутительны или, как сейчас выражаются, губельны, несмотря на теоретические оправдания.

Трагедией современной Японии явилось то, что ее крупные гуманные деятели, пытавшиеся следовать принципам справедливой игры в международной политике, часто находили смерть, и то, что некоторые правительства, состоявшие из таких людей, рушились под напором милитаристских клик.

Мы, японцы, никогда не должны забывать, что было преступным допускать такую ситуацию, что из-за этой нетерпимой политической слепоты мы ввергли миллионы наших добрых соседей в нищету и страдания, которые не могло бы вообразить себе большинство японских граждан, и, наконец, что наши собственные безрассудные действия привели Японию к нынешней экономической бездне, из которой ей столь трудно выбраться. Нам необходимо предложить какую-то форму компенсации странам, которым мы принесли разрушения; мы обязаны соблюдать исключительную бдительность, чтобы не допустить повторения ошибок прошлого.

Несмотря на то что для мирного международного развития необходим именно такой тип политики, бывают случаи, когда вооруженная мощь необходима для блага нации. Лица, на которых возложена ответственность за защиту нации, обязаны, невзирая на политиков, делать все, что в их силах, для исполнения возложенных на них обязанностей.

Для соблюдения военных требований страна должна стремиться к обладанию наиболее эффективным оружием и человеческим контингентом (армией). Несколько десятилетий назад наше военное руководство признало авиацию оружием, наиболее пригодным для решения вопросов национальной обороны и, соответственно, наращивало это оружие, в частности на флоте.

7 июля 1937 года на азиатском континенте вспыхнул китайско-японский конфликт – примерно через четверть века после того, как мы приступили к развитию своей собственной морской авиации. В это время флот был готов ко всяким неожиданностям, имея в своем распоряжении следующие ударные силы:

АВИАНОСНЫЕ УДАРНЫЕ СИЛЫ

1-й дивизион авианосцев

Под командованием контр-адмирала Сиро Такасу, в Рьюдзо:

«Ryujo», капитан 1-го ранга Кацуо Абэ

12 морских истребителей типа 95

15 морских пикирующих бомбардировщиков типа 94

«Hosho», капитан 1-го ранга Рьюносукэ Кусака

9 морских истребителей типа 95

6 морских бомбардировщиков типа 92

2-й дивизион авианосцев

Под командованием контр-адмирала Рокуро Хориэ, в Каге:

«Kaga», капитан 1-го ранга Айяо Инагаки

12 морских истребителей типа 90

12 морских пикирующих бомбардировщиков типа 94

12 морских бомбардировщиков типа 89

12 морских бомбардировщиков типа 96

ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ НАЗЕМНОГО БАЗИРОВАНИЯ

1-я объединенная воздушная флотилия

Под командованием капитана 1-го ранга Мититаро Тозуки, в Тайбэе (впоследствии в Шанхае):

авиакорпус Кисаразу, капитан 1-го ранга Рьюзо Такэнака

6 бомбардировщиков наземного базирования типа 95

24 бомбардировщика наземного базирования типа 96

авиакорпус Каноя, капитан 1-го ранга Сизуэ Исии

9 морских истребителей типа 95

18 бомбардировщиков наземного базирования типа 96

2-я объединенная воздушная флотилия

Под командованием контр-адмирала Тэйзо Мицунами, в Омуре (впоследствии в Шанхае):

12-й авиакорпус, капитан 1-го ранга Осаму Имамюра

12 морских истребителей типа 95

12 морских пикирующих бомбардировщиков типа 94

12 морских бомбардировщиков типа 92

13-й авиакорпус морских бомбардировщиков типа 92,

капитан 1-го ранга Садатоси Сёнда

12 морских истребителей типа 96

12 морских пикирующих бомбардировщиков типа 96

12 морских бомбардировщиков типа 96

Общая численность:

66 морских истребителей

51 морской пикирующий

54 морских бомбардировщика

48 бомбардировщиков наземного базирования

Всего 219 боевых самолетов

Также имелось в наличии тридцать разведывательных самолетов и гидросамолетов на корабле береговой обороны «Izumo» – флагмане 3-го флота (базирующегося в Шанхае), корабле-носителе гидросамолетов «Kamo» и различных крейсерах.

Когда 13 августа 1937 года боевые действия распространились на Шанхай, наша разведка донесла, что японский гарнизон в этом городе полностью окружен крупными силами китайцев при поддержке трехсот самолетов на аэродромах в районе Нанкина. Из дополнительных сообщений стало ясно, что скоординированная атака китайцев способна за несколько дней уничтожить всех японских моряков, окруженных в Шанхае, до последнего. Морской гарнизон противостоял значительно превосходящим силам китайцев. Поскольку в Шанхае не было ни одного пригодного аэродрома, наши люди были лишены прикрытия с воздуха.

14 августа после ряда ожесточенных наземных сражений китайские самолеты начали бомбежки наших сил в Шанхае и в его окрестностях. Как только начались налеты, единственный самолет-разведчик типа 90 с «Izumo» атаковал вражескую группу и сбил один истребитель. Это первое воздушное столкновение предвещало высокий накал будущих боев.

Вечером 14 августа бомбардировщики наземного базирования типа 96 (Нелл) авиакорпуса Каноя, стоявшего в Тайбэе (Формоза), атаковали китайские позиции. На следующий день самолеты Нелл авиакорпуса Кисаразу с базы Омура на острове Кюсю начали бомбардировочные рейды, и, начиная с 16-го, самолеты морской авиации присоединились к общей волне налетов на вражеские силы. Эти атаки самолетов Нелл явились первыми трансокеанскими рейдами бомбардировочной авиации.

В течение многих лет японские армия и флот скрывали от постороннего взгляда свои боеприпасы и вооружение; широкая публика видела только устаревшие модели тяжелых орудий, боевых кораблей и самолетов. В противоположность этой политике другие страны явно пытались запугать своих противников путем регулярных выставок своих вооружений. Широкая общественность была лишена информации об истинных возможностях зарубежной военной техники, пропагандистская мельница сознательно завышала реальную силу иностранного оружия.

Импортируя многие зарубежные самолеты и вооружения, мы в Японии могли с какой-то степенью точности оценить, что могло сделать это оружие, а что – нет. Придерживая свои самолеты и другое оружие в пределах наших границ и вдали от чужих глаз, нам удалось создать в зарубежном мире ложное впечатление о слабости нашей морской авиации.

Так называемые трансокеанские рейды бомбардировочной авиации в ходе китайско-японского инцидента в первый раз раскрыли истинные возможности японских боевых самолетов. Дальние рейды бомбардировщиков Нелл, в среднем составлявшие 2000 километров (1250 миль) на каждый рейд, значительно превысили известные ранее подобные характеристики для самолетов всех стран. Еще большее признание этого ошеломляющего прогресса в военном самолетостроении стало возможным, когда выяснилось, что эти самолеты выполняли атаки в крайне плохих погодных

условиях, вылетая с Формозы и Кюсю на объекты в Шанхае, Нанкине, Ханчжоу и других городах и вокруг них.

Была понятна эйфория, которая охватила японских обывателей при известии о бомбежках. У нас появилась мощная, всепогодная, круглосуточная бомбардировочная авиация дальнего действия. Наши самолеты одним махом установили несколько рекордов; до настоящего времени единственными сражениями над внушительными водными просторами были бои над проливом Ла-Манш и его окрестностями в годы Первой мировой войны.

Несмотря на очевидное превосходство в качестве наших самолетов и пилотов, воздушные силы флота в первые дни инцидента понесли серьезные потери. Предстояло многому учиться в искусстве атак с дальних расстояний, тому, чему можно было бы обучиться и в мирное время, но цена, которую китайцы взыскали за эти уроки, была жестокой.

Мы поняли, почти сразу же и с опустошительной очевидностью, что бомбардировщики ни в коей мере не могут соперничать с вражескими истребителями. Получая этот урок, мы потеряли много людей, включая капитана 2-го ранга Нитту, командира авиагруппы лейтенанта Умёбаяси и младшего лейтенанта Ямануши из групп бомбардировщиков наземного базирования, а также других пилотов, хорошо известных в Японии.

Самолеты с авианосца «Кага» несли ужасные потери. 17 августа в рейд на Ханчжоу вылетело 12 морских бомбардировщиков типа 89, ведомых командиром группы капитаном 2-го ранга Иваи. Плохая погода помешала встрече с назначенным эскортом прикрытия, и вблизи от цели бомбардировщики были атакованы группой китайских истребителей. Одиннадцать бомбардировщиков, включая самолет командира, были сбиты. Только лейтенанту Танаке удалось благополучно довести свой изрешеченный пулями и поврежденный бомбардировщик до авианосца, иначе судьба группы осталась бы неизвестной, и другое подразделение бомбардировщиков могла постичь такая же участь. Доклад Танаки поразил офицеров флота, и было немедленно разослано во все группы бомбардировщиков требование принять особые меры предосторожности против обороняющихся китайских истребителей.

Мы выяснили, что, если наши истребители обеспечивали прикрытия до объекта, над ним и на обратном пути, подобных инцидентов не происходило. Сравнив разгромленные группы неэскортируемых бомбардировщиков с относительно благополучными подразделениями, защищавшимися истребителями, командование флота быстро отреагировало. Авианосцу «Кага» было приказано немедленно вернуться в Сасебо и принять полный комплект морских истребителей нового типа 96 (Клод).

Хотя никогда до сих пор эти истребители не выполняли полетов с авианосцев, тяжесть ситуации оправдывала риск несчастных случаев. В начале сентября 2-я объединенная воздушная флотилия, оснащенная мощными Клодами, вернулась в Шанхай.

Во 2-й объединенной воздушной флотилии служили капитан 2-го ранга Окамура, капитан 2-го ранга Гэнда и лейтенант Номура – трое выдающихся японских пилотов-истребителей; потом к ним присоединился еще один ветеран, лейтенант Нанго. За первым налетом на Нанкин 18 сентября атаки последовали волна за волной в исполнении главным образом пикирующих бомбардировщиков и мощных Клодов.

Китайские военно-воздушные силы отчаянно пытались защитить свое небо, бросая истребители с международной репутацией против истребителей «мицубиси». Китайские летчики атаковали Клодов на таких истребителях, как английский «Глостер Гладиатор», американский «Кертисс-75» и русские «И-15» и «И-16». В отношении исхода затяжных воздушных боев уже не могло быть сомнений, с самого начала Клоды доказали свое превосходство в серии воздушных побед. За два месяца, начиная с первых атак китайских объектов, истребители противника исчезли с арены боевых действий. Последнее сражение 2 декабря, когда Клод лейтенанта Нанго смел с небес над Нанкином десять «И-16», принесло славную победу. Весь октябрь и ноябрь японский народ ликовал по поводу ярких боевых успехов истребителей Клод, которые воевали с численно превосходящим противником.

Китайцы переместили свои авиабазы в тыловые районы за пределы досягаемости для хищных истребителей «мицубиси», организовав новую штаб-квартиру в Нанкине в Центральном Китае, примерно в 335 милях к юго-западу от Шанхая. Продолжение атак истребителями Клод из Шанхая требовало использования новой тактики. Капитан 2-го ранга Гэнда, штабной офицер 2-й объединенной флотилии, предложил флоту создать специальные базы дозаправки вблизи линии фронта, чтобы истребители могли ими пользоваться на пути в тыл врага.

Используя бомбардировщики наземного базирования типа 95 в качестве транспортных самолетов в экстренной ситуации, флот переправлял горючее и механиков для истребителей на аэродром Куангте. Хотя он и был в руках японской армии, все же аэродром оставался частично изолированным, поскольку противник все еще контролировал линии снабжения. Наши истребители садились в Куангте для дозаправки, затем летели далее до района Нанкина. Самолеты с достаточным запасом горючего возвращались в Шанхай, не совершая посадки; остальные были вынуждены совершать повторную посадку в Куангте.

Новизна тактики приносила свои плоды, поскольку наши истребители неоднократно совершили разрушительные внезапные налеты на ничего не подозревавших китайцев. В этой серии атак Япония обрела своего героя; младший офицер эскадрильи Касимура только что сбил второй самолет противника в одном бою, как падающий истребитель врезался в его самолет, оторвав больше трети его левой консоли крыла. Благодаря прекрасному пилотированию Касимура сумел вернуться на своем искалеченном самолете в Шанхай.

Превратности боя ввергали самолеты морской авиации в неожиданные ситуации, к которым они заранее не готовились. Морские пикирующие бомбардировщики, бомбардировщики и морские истребители типа 95 неоднократно вели разведку, бомбили и обстреливали вражеские силы из пулеметов в тесном сотрудничестве с нашими армейскими подразделениями, которые неуклонно продвигались от Шанхая

на запад в направлении Нанкина. Даже не имея навыков и опыта, летчики морской авиации выполняли свою миссию настолько успешно, что получали величайшую похвалу от наземных соединений, которые одерживали победы во многом благодаря воздушной поддержке.

Эти особые операции прервались после трех месяцев боев, завершившихся падением Нанкина. В результате этой кампании было получено много уроков в плане новой тактики и ведения боевых действий. Во-первых, авиагруппы и боевые самолеты, прошедшие подготовку в море для морских боев, смогли без специальной подготовки столь успешно воевать над сушей. Во-вторых, японское командование убедилось, что ключ к успеху в любых сухопутных и морских операциях находится в руках того, кто господствует в воздухе.

Выдающиеся боевые успехи истребителей Клод положили в Японии конец давнему спору, уничтожив раз и навсегда ценность аргументов тех, кто настаивал на сохранении истребителей типа биплан. Даже отдавая должное их исключительной маневренности, малый радиус действия и низкая скорость обрекли морские истребители типа 95 на вымирание. Потребовалась окончательная проверка боем, чтобы установить, какой из этих двух типов истребителей будет наиболее эффективен в войне.

Воздушные сражения в Китае полностью оправдали позицию флота, настаивавшего на серьезнейшей подготовке всех пилотов и членов экипажей. Хотя пилоты морской авиации тренировались специально для ведения боя против надводного флота противника, качество их подготовки позволяло им действовать эффективнее, чем пилоты нашей армии. И наоборот, было также установлено, что пилоты, специально обученные для полетов над сушей, испытывали большие трудности при боях над водой, даже просто при перелетах на большие расстояния над океаном.

Мы обнаружили, что увеличенный радиус действия наших морских бомбардировщиков открыл новые перспективы в военной авиации и что с этими самолетами дальнего действия мы сможем атаковать вражеские позиции далеко позади линии фронта или в нескольких сотнях миль в море. Самым важным, возможно, явилось то, что мы поняли, что некоторые виды воздушных кампаний нельзя охарактеризовать как сугубо «наземные» или «морские» бои, а от пилотов требуется умение вести бой в любых условиях.

Несмотря на эти весьма очевидные результаты воздушных сражений в Китае, дальновидные молодые офицеры из морской авиации наталкивались на прочную стену консерватизма в среде военной иерархии. Ситуация в армии оказалась похожей; последовали незначительные изменения в основной доктрине, в которой воздушные силы играли вспомогательную роль при морском флоте и сухопутных войсках. Зная, что, прежде чем надеяться на модернизацию авиационных вооружений, вначале необходимо преодолеть препятствия устаревшего мышления, наши офицеры морской авиации снова стали изо всех сил сражаться за достижение больших полномочий и увеличенных ассигнований на нужды морской авиации.

В последующие годы эти усилия принесли свои плоды; современное оборудование, более качественная подготовка и возросшее количество самолетов позволили флоту

обрести воздушную мощь на уровне современных требований. Несмотря на радикальные изменения в собственной структуре, армия не смогла идти в ногу с постоянными и быстрыми переменами в авиации, достигнутыми на флоте, и особенно отставала в плане общей надежности и наземном техническом обслуживании. За исключением таких немногих самолетов, как штабной самолет типа 100, значительно превосходивший любой морской самолет его класса, тактико-технические данные армейских самолетов были ниже, нежели их флотских ровесников.

Несмотря на энергичные попытки модернизировать методику подготовки армейских летчиков, по-прежнему особенно значительным было их отставание в умении летать над водными пространствами и в ночных условиях. Армейская авиация так и сохранила за собой характеристику «инвалидной авиации», чья сфера действия целиком ограничивалась сушей.

Даже тогда, когда Япония уже шла к войне на Тихом океане, дальновидные люди признавали, что авиация наземного базирования обязана уметь действовать в любых условиях. Эти люди, не являясь частью армии, так и не смогли убедить армейское руководство в правоте своих взглядов.

Мы часто задавались вопросом об этом злосчастье Японии, чья политическая, социальная и особенно военная система не допускали влияния идей, рожденных лицами, не состоящими в военной иерархии, на политику вооружения страны. Определенно, мы смогли бы многое сделать, чтобы повысить эффективность нашей авиации, если бы нас, по крайней мере, слушали.

Глава 2

НЕУДАЧА ПОПЫТОК ПРИМИРЕНИЯ – БОИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

Война в Китае шла уже три года. Мы временно приостановили военные действия в Центральном Китае, начавшиеся со взятия Нанкина в декабре 1937 года. К концу года японское правительство предпринимало всевозможные усилия с целью достижения политического решения нежелательного конфликта между Японией и Китаем. Эти попытки на переговорах полностью провалились главным образом из-за вмешательства японского генералитета, а также стремления влиятельных китайских партий продолжать войну. И как следствие, в январе 1938 года армейская верхушка вынудила премьер-министра Коноэ против его воли объявить: «Мы не будем вести переговоры с националистским правительством Чан Кайши».

Случилось неизбежное; война возобновилась, и конца ей не было видно. Японское общество, встревоженное быстрым расширением открытых военных столкновений в Китае с 7 июля предыдущего года, все еще питало оптимизм, что, несмотря на очевидную сдачу премьер-министром своих позиций армии, война скоро закончится. Некоторые государственные руководители публично предупредили правительство о предсказуемых серьезных последствиях затянувшейся войны с Китаем. Ряд патриотов внутри и вне правительства открыто выступали против влиятельных милитаристских группировок, которые, действуя через робкого премьер-министра,

так эффективно развернули национальную политику и вовлекли страну в войну. Как свидетельствует история, эти протесты принесли слишком мало пользы.

Таким образом, очаг войны быстро расширялся, скоро охватив подавляющую часть Китая. В январе 1938 года японские войска триумфально завершили операцию в районе Ханькоу, тринадцать месяцев спустя они уже контролировали остров Хайнань, а также успешно остановили кампанию в Шаньси. В этом промежутке соединения нашей морской авиации постоянно совершали боевые вылеты, главным образом в Южном и Центральном Китае. Как только китайские воздушные соединения отошли за предел радиуса действия морских истребителей типа 96, чтобы привести в порядок свои потрепанные части, воздушная война обрела затяжной характер, почти полностью ограничиваясь бомбовыми атаками бомбардировщиков наземного базирования типа 96. Несмотря на благие намерения наших командиров, военная обстановка требовала присутствия на китайском фронте соединений нашей морской авиации – ситуация, в которой ее максимальные возможности не всегда могли раскрыться до конца.

Глава 3

ИСТРЕБИТЕЛИ ЗЕРО В КИТАЕ

В результате захвата в конце 1938 года авиабазы в Ханькоу силы морской авиации стали базироваться на ней с целью тесной поддержки наземных войск армии и флота, для чего использовались морские бомбардировщики типа 99 (Кейт) и морские пикирующие бомбардировщики типа 99 (Валь). Бомбардировщики наземного базирования типа 96 (Нелл) бомбили Чунцин и другие позиции в глубине обороны противника. Морские истребители типа 96 (Клод) защищали наши авиабазы и вели бои с истребителями противника, как только китайские пилоты отваживались оказаться в радиусе действия Клодов.

Между маем и сентябрем 1939 года Неллы двадцать два раза вылетали атаковать Чунцин с аэродромов в Ханькоу, в которых в общей сложности участвовало двести бомбардировщиков. 4 ноября 1939 года Неллы взлетали с авиабаз в Ханькоу, чтобы бомбить Ченду, а с конца ноября до конца декабря они поднимались в воздух с аэродромов в Шаньси для налетов на Ланьчжоу (в провинции Ганьсу).

Непрерывные атаки японской авиации заметно ослабили боевую мощь китайских военно-воздушных сил. Однако, несмотря на эффективность этих атак в течение шести месяцев, мы заметили отчетливые признаки восстановления. С середины мая до начала сентября 1940 года Неллы неоднократно громили район Чунцина. В середине 1940 года в районе Ханькоу находилось 130 бомбардировщиков типа 96, принадлежавших четырем авиакорпусам, расквартированным в Китае. Каждый самолет, способный летать, совершал в боях под Чунцином в среднем 168 дневных вылетов и 14 ночных, что в сумме дало 3717 бомбардировочных самолетовывлетов.

Это были наиболее мощные налеты во всей воздушной войне над Китаем. В восьми рейдах к Неллам присоединялись армейские бомбардировщики типа 97, доводя количество самолетов над целью до 72. Ограниченный диапазон действия истребителей Клод не позволял им эскортировать бомбардировщики до объектов,

где поджидавшие китайские истребители набрасывались на пришельцев. Мы несли тяжелые потери: девять самолетов было сбито или пропало без вести, а повреждено было в общей сложности 297 бомбардировщиков. В ходе некоторых рейдов процент потерянных и поврежденных бомбардировщиков превышал «запретную» величину 10 процентов. На долю китайских истребителей приходится, как минимум, половина повреждений, причиненных нашим бомбардировщикам, а остальное – результат действия наземных средств противовоздушной обороны. Мы могли исправить эту нежелательную ситуацию только путем завоевания господства в воздухе над объектами, подвергающимися ударам бомбардировщиков.

Решением этой проблемы были Зеро. С их двумя пулеметами и двумя 20-мм пушками они превосходили по огневой мощи любой самолет, который мог им встретиться в воздухе. Их скорость 300 миль в час позволяла преследовать и настигать любой самолет противника их класса. Сочетая превосходство в скорости, быстроте набора высоты, великолепную маневренность и внушительную огневую мощь, наши летчики получили в своем новом истребителе Зеро машину, которая преодолевала сопротивление врага.

Кроме двух искусных командиров эскадрилий – лейтенанта Тамоту Йокоямы и Сабуро Синдо, на новых самолетах летали и другие хорошо известные пилоты, такие, как лейтенант Айяо Сиранэ, командиры звеньев Косиро Ямасита и Итиро Хигасияма.

19 августа 1940 года лейтенант Йокояма вел эскадрилью из двенадцати истребителей Зеро, эскортируя пятьдесят бомбардировщиков Нелл, направлявшихся на бомбежку Чунцина, но не встретил ни одного китайского истребителя. На следующий день лейтенант Синдо сделал еще один круг над Чунцином, сопровождая пятьдесят бомбардировщиков, но снова не получил возможности помериться силами в бою. Наши офицеры разведки считали, что китайцы уже узнали о прибытии в Китай самолетов Зеро и, соответственно, тщательно рассредоточили свою авиацию. Несмотря на отсутствие боевых действий, которых так жаждали наши пилоты, первые два боевых вылета оказались полезными в том смысле, что позволили ознакомиться с местом боевых действий. В этих полетах также были установлены новые мировые рекорды по боевым вылетам истребителей; Зеро, вернувшись на базу, пролетели более одной тысячи морских миль.

К началу сентября флот завершил свои крупные наступательные и экспедиционные операции и отозвал с континента все соединения за исключением 12-го авиакорпуса с истребителями Зеро и 13-го авиакорпуса с несколькими эскадрильями бомбардировщиков Нелл, базировавшихся в районе Ханькоу.

12 сентября лейтенант Йокояма возглавлял двенадцать Зеро, сопровождавших двадцать семь Неллов, летевших на Чунцин. Не встречая сопротивления в воздухе, летчики Зеро заметили пять вражеских самолетов на аэродроме Шихмачоу и ринулись в атаку вниз. Вражеские машины оказались макетами, и тогда Зеро расстреляли аэродромные сооружения и другие вражеские объекты. Несмотря на то что Зеро не встречали активного противодействия в воздухе, фотографии, заснятые в

тот же день разведывательным самолетом типа 98, подтвердили наличие на базах возле города тридцати двух китайских самолетов.

13 сентября тринадцать Зеро под командованием лейтенанта Синдо и лейтенанта Сиранэ летели, сопровождая бомбардировщики Нелл в тридцать пятый налет 13-го авиакорпуса из Ханькоу на Чунцин. По завершении бомбежки пилоты применили давно запланированную уловку с целью выманить китайские истребители из их тайных убежищ. Неллы развернулись и устремились на Ханькоу, эскортируемые истребителями. Примерно в два часа дня, когда группа бомбардировщиков уже исчезла из виду, наш разведывательный самолет сообщил лейтенанту Синдо по радио, что над Чунцином появились китайские истребители.

Зеро сделали круг, набирая при этом высоту, повернув назад к городу и к не ожидавшим их китайским истребителям. Спикировав со стороны солнца, Зеро, словно рой ос, кишели над застигнутыми врасплох китайскими пилотами и огнем своих пулеметов и пушек сеяли среди них панику. За тридцать минут наши пилоты очистили небо от всех китайских истребителей, которые, как позднее выяснилось, насчитывали двадцать семь самолетов «И-16» и «И-15» русского производства.

У Японии появился новый герой – командир звена Косиро Ямасита, который в одном бою стал асом, уничтожив пять вражеских истребителей. Младший офицер 2-го класса Оки, несмотря на повреждения топливных баков, преследовал и уничтожил истребитель «И-15». Два вражеских самолета в отчаянной попытке спастись врезались в склон горы и взорвались. Полностью сбитые с толку маневрами мелькающих юрких Зеро, три китайских пилота поспешно выбросились с парашютами из своих неповрежденных самолетов. Когда исчез последний вражеский самолет, командир звена Ямасита и младшие офицеры Китахата и Йонэда полетели к аэродрому Пайсихии, где расстреляли и сожгли несколько китайских самолетов, только что вернувшихся со своих заданий. Только четыре Зеро получили небольшие повреждения, и все летчики вернулись целы и невредимы.

Главнокомандующий флотом Китайского района вице-адмирал Симада немедленно направил особую благодарность эскадрилье истребителей Зеро, в которой говорилось следующее:

«СПЕЦИАЛЬНАЯ ПОХВАЛЬНАЯ ГРАМОТА ЭСКАДРИЛЬЕ 12-ГО АВИАКОРПУСА ПОД КОМАНДОЙ ЛЕЙТЕНАНТА САБУРО СИНДО:

13 сентября 1940 г. эта эскадрилья успешно выполнила дальний вылет в горный район Сычуань-сен (провинция Сычуань), эскортируя до Чунцина группу бомбардировщиков наземного базирования. По завершении своей задачи сопровождения и сделав вид, что покидает заданный район, чтобы выманить истребители противника из тайных укрытий, эскадрилья возвратилась в Чунцин для атаки численно превосходящих сил врага и, отважно и доблестно сражаясь, уничтожила все истребители противника. Эта выдающаяся победа заслуживает ордена „За выдающиеся военные заслуги“.

Настоящим дипломом я награждаю за заслуги. 30 октября 1940 г.

Сигётаро Симада, главнокомандующий флотом Китайского района»

Очевидно, неспособность китайских летчиков оказать организованное сопротивление атакующим истребителям Зеро, которую отяготили потеря двух самолетов, врезавшихся в землю, и необоснованная выброска с парашютом трех летчиков, покинувших свои самолеты, – все это сделало победу 13 сентября похожей на избиение. Однако больше всего в этом заслуг самого истребителя Зеро, который, в силу своего большего радиуса действия, способности дольше находиться в воздухе, высокой скорости, большой огневой мощи и несравнимой маневренности придавал нашим летчикам огромное преимущество в ближнем бою. Конечно, оно возрасало с учетом более высокой квалификации наших летчиков.

Узнав о первом блестящем боевом успехе истребителей Зеро, начальник морского бюро авиации вице-адмирал Тэйдзиро Тойота направил благодарственное письмо (воспроизводимое ниже) каждой из трех компаний – «Мицубиси», «Накадзима» и «Даи нихон хэйки» (японская оружейная компания), – которые производили корпуса самолетов, двигатели и 20-мм пушку. Флот выразил свое глубокое удовлетворение новым истребителем, предоставив компании «Накадзима» большой заказ на поставку корпусов истребителей Зеро.

«БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО

Господину Косиро Сибэ,

председателю совета директоров компании „Мицубиси“

Недавний выдающийся успех эскадрильи истребителей Зеро 12-го авиакорпуса в атаке и уничтожении двадцати семи китайских истребителей над Чунцином 13 сентября 1940 г. без потерь наших самолетов достигнут в огромной мере благодаря великолепным боевым качествам истребителей Зеро.

Настоящим выражаю мою искреннюю благодарность и благодарность флота за выдающуюся и похвальную роль Вашей компании в разработке и создании в короткий срок этого великолепного истребителя.

14 сентября 1940 г.

Тэйдзиро Тойота, вице-адмирал начальник морского бюро авиации»

Воодушевленный успехом истребителей Зеро в боях с вражескими истребителями в небе над Чунцином, 12-й авиакорпус в тот же день 13 сентября после обеда предпринял первую атаку бомбардировщиками Валь, взлетавшими с авиабазы Ичан. Спустя два дня бомбардировщики Кейт также поднялись в воздух с аэродрома Ичан для атаки Чунцина. Недавнее завоевание господства в воздухе над китайскими объектами истребителями Зеро позволило флоту применить против врага все имеющиеся средства бомбежки. 16 сентября истребители Зеро атаковали и уничтожили единственный китайский самолет над Чунцином; это было их последнее боевое столкновение в этом месяце. Наши летчики и механики посвятили последние две недели сентября исключительно техническому обслуживанию, готовясь к предстоящим боям в глубине вражеской территории, куда сбежала китайская авиация.

4 октября лейтенанты Йокояма и Сиранэ повели восемь Зеро, эскортируя двадцать семь Неллов 13-го авиакорпуса в их первый налет на Ченду в провинции Сычуань. Две группы прорвались сквозь плотную облачность над городом в 14.30, и бомбардировщики причинили тяжелые разрушения вражеским объектам. Не встречая сопротивления в воздухе, Зеро атаковали соседний аэродром в Тайпинчу, сбив при этом пять истребителей «И-16» и один бомбардировщик «СБ». Затем наши летчики расстреляли самолеты на земле и аэродромные строения.

Пока аэродромные сооружения пылали, а китайский персонал в спешке покинул авиабазу, командир звена Хигасияма и младшие офицеры звена Хагири, Накасё и Оиси приземлились на поле, а оставшиеся Зеро обеспечивали прикрытие с воздуха. Не выключая двигателей своих самолетов, эти четыре пилота попытались поджечь оставшиеся нетронутыми китайские самолеты. Ожесточенный огонь вернувшихся китайских солдат вынудил их отказаться от своего намерения и немедленно взлететь.

И Зеро вновь нанесли мощный удар, сбив пять истребителей и один бомбардировщик, уничтожив в пламени на земле девятнадцать вспомогательных самолетов и повредив еще четыре, доведя общий счет подтвержденных уничтоженных самолетов противника до двадцати пяти. Лишь два Зеро получили легкие повреждения. И вновь адмирал Симада направил похвальное письмо в 12-й авиакорпус.

На следующий день, 5 октября, лейтенант Фусата Иида возглавил семь Зеро в смертоносной атаке на аэродром Фенгуаншан под Ченду. Наши пилоты подожгли шесть крупных и четыре малых самолета и повредили два самолета вспомогательной авиации. Было сожжено четырнадцать макетов самолетов.

В результате этих атак спинной хребет китайской воздушной мощи в районах Чунцина и Ченду был сломан. В течение нескольких последующих недель небо над этими двумя городами было свободно от авиации противника.

Непосредственно перед тем, как истребители Зеро записали в свой актив боевые победы, части нашей армии и флота смогли войти во Французский Индокитай после дипломатических переговоров с французским правительством в Виши. (Хотя и вступление наших войск во Французский Индокитай явилось результатом политико-дипломатических переговоров с Францией, этот шаг в конечном итоге стал причиной сильных трений между Японией и Соединенными Штатами, Великобританией и другими странами альянса. Было бы совершенно точным охарактеризовать это как первое заметное звено в цепи событий, в конце концов приведших к войне на Тихом океане.)

Наши соединения морской авиации, расквартированные в Южном Китае, немедленно переместились на новые базы в северной части Французского Индокитая. Близость этих новых баз к китайским целям позволяла отправлять одномоторные бомбардировщики на бомбежку Куньмина, района огромной стратегической важности на юго-западе Китая, который ранее можно было достичь только бомбардировщиками дальней авиации Нелл. Как только французские авиабазы были готовы к приему самолетов, туда были перемещены эскадрильи истребителей Клод, бомбардировщиков Кейт и пикирующих бомбардировщиков

Валь 14-го авиакорпуса. 12-й авиакорпус откомандировал одну эскадрилью истребителей Зеро, переводя ее во Французский Индокитай для эскорта бомбардировщиков на дальние расстояния.

7 октября семь Зеро и девять истребителей Клод сопровождали группу пикирующих бомбардировщиков Валь на Куньмин. Почти двадцать истребителей противника противостояли нашим Зеро и Клодам, которые достоверно сбили тринадцать вражеских самолетов и, вероятно, повредили еще один. Бомбардировщики Валь сожгли четыре вражеских самолета на земле.

12 декабря семь Зеро охраняли десять пикирующих бомбардировщиков и два разведывательных самолета, снабженных бомбами, в налете на Сянган. Наши истребители расстреляли и уничтожили на земле двадцать два самолета противника. С 8 октября до конца декабря Зеро совершили еще двадцать два боевых вылета, в которых достоверно сбили два самолета противника.

Пока базировавшиеся в Индокитае самолеты атаковали объекты в Южном Китае, 10 октября истребители Зеро 12-го авиакорпуса в районе Ханькоу провели налет на Чунцин, не встретив никакого сопротивления. 26 октября восемь Зеро встретились с большой группой китайских самолетов над Ченду, уничтожив пять вражеских истребителей, один транспортный самолет и четыре самолета других типов. 30 декабря восемь Зеро вернулись к Ченду для своей четвертой атаки, расстреляв аэродромы в Фенгуаншане, Тайпинчу, Шуанглине и Венчане. Они подожгли восемнадцать вражеских самолетов и пушечным огнем вывели из строя еще пятнадцать. Зеро также сожгли большой склад горючего и обстреляли другие наземные сооружения. От огня противовоздушной обороны получили повреждения только два наших самолета.

Так завершился 1940 год и боевое крещение истребителя Зеро. Почти чудесным образом он обошелся без потерь, и за период с 19 августа по конец года боевая статистика Зеро такова:

Однако, какими бы блестящими ни были боевые успехи и каким бы выдающимся ни был послужной список нашей морской авиации в Китае с момента первой трансокеанской бомбежки в 1937 году и до конца 1940 года, наша гордость может быть оправдана только с военной точки зрения.

Ни один японский гражданин не может, вспоминая то время, найти оправдание национальному поведению нашей страны. Никто не сможет отрицать события прошедших дней, ибо история перескажет только то, что Япония втянула дружественные соседние страны в несправедливую и ненужную войну, превратила свои поля и города в места сражений и накликала несчастья и лишения на миллионы невинных людей.

Глава 4

КАНУН ВОЙНЫ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

Для нас, японцев, трудно и весьма неудобно обсуждать в ретроспективе наши военные успехи в Китае перед самым началом войны на Тихом океане. Мы предпочли бы предать забвению наше не заслуживающее прощения поведение в китайско-японском инциденте. Однако, чтобы точно изложить некоторые фазы этого инцидента, ранее не включенные в эту книгу, я [Окумия] обязан пересмотреть некоторые аспекты этих событий.

В конце октября 1940 года флот отозвал из Китая все бомбардировщики наземного базирования типа 96 (Нелл) для реорганизации их в новые боевые соединения. В течение шести месяцев с октября 1940-го по апрель 1941 года истребители Зеро, оставшиеся на континенте, были единственной воздушной силой, способной атаковать китайские части на всех фронтах, которые выходили за предельный радиус действия наших одномоторных бомбардировщиков и истребителей Клод. Оставшимся группам поручалась трудная задача, ибо в них насчитывалось всего лишь тридцать с лишним истребителей. Тем не менее, Зеро сохраняли свое превосходство над вражеской авиацией и 14 марта 1941 года одержали еще одну замечательную победу, когда наши истребители встретились с крупным китайским соединением над Ченду. Наши летчики уничтожили двадцать четыре самолета и, возможно, еще три.

В мае 1941 года несколько подразделений двухмоторных бомбардировщиков типа 96 и типа 1 вернулись в Китай для возобновления бомбежек, которые дополнялись разрушительными налетами истребителей Зеро. 20 мая, не сумев отыскать над Ченду китайские истребители, Зеро расстреляли и подожгли резервуары с горючим и уничтожили два самолета на аэродромах Тайпинчу и Шуанглин.

Этот карательный рейд, однако, ознаменовал конец невероятно благоприятной фортуны для Зеро в боях с врагом. Огнем противовоздушной обороны изрешетило самолет командира ведомого звена Кимуры, который в результате врезался в землю. Это был первый Зеро, потерянный в бою. В тот день еще три самолета были повреждены от огня зенитной артиллерии.

22 мая девятнадцать Зеро атаковали Ченду, сбив два вражеских самолета и оставив гореть на аэродроме еще десять. Пять Зеро получили повреждения. Следующим была очередь Нанченга. 26 мая девять Зеро в воздушном бою уничтожили пять из двадцати китайских истребителей, а затем в штурмовых налетах сожгли на земле восемнадцать вспомогательных самолетов. 27-го двадцать Зеро совершили налет на Ланьчжоу, но не сумели растормошить вражеских летчиков, тогда они сожгли на земле два самолета. 7 июня четыре Зеро схватились с двумя китайскими истребителями над Чунцином и сбили один. 18-го двадцать два Зеро организовали самую крупную атаку за несколько месяцев на Ланьчжоу, но не встретили самолетов противника. Они подожгли на земле два самолета, но два Зеро получили повреждения. 22-го девять наших истребителей совершили налет на Ченду, сумев поджечь один самолет и повредить другой в этой не столь значительной операции.

В тот же день шесть Зеро появились над Каньяном, встретившись в воздухе по крайней мере с равным числом китайских истребителей и уничтожив три из них. Позднее, после полудня, третий за день дальний патруль прибыл в Тяньшуи, семь Зеро сбили один вражеский самолет. 23-го шесть Зеро расстреляли аэродром в Ипине, при этом подожгли два и повредили пять самолетов вспомогательной авиации.

Наш второй Зеро мы потеряли к концу дня 23-го числа. Три истребителя, сопровождавшие два разведывательных самолета типа 98 на небольшой высоте между Ланьчжоу и Юнченгом, внезапно попали под плотный зенитный огонь, в результате чего Зеро летчика Кобаяси врезался в землю. После этого в течение более чем двух недель наши истребители безуспешно разыскивали самолеты противника. Китайцы отказывались вступить в бой.

Однако 11 августа шестнадцать Зеро, эскортировавших семь бомбардировщиков типа 1, над Ченду сошлись в бою с крупной группой китайских истребителей, которые впервые за несколько недель напали на наши бомбардировщики. Три самолета противника вспыхнули пламенем от пушек Зеро, а бомбардировщики уничтожили два других. Рейд оказался успешным, в результате бомбардировочного налета на вражеские аэродромы было уничтожено на земле семь самолетов и повреждено еще девять.

31 августа Зеро приступили к своей самой трудной и также последней миссии в войне в Китае. Их целью был Сунгфан, китайская твердыня на самом северо-западе, которая находилась примерно в 500 морских милях к западу от нашей базы в Юнченге. По маршруту следования самолетов возвышались горные цепи высотой 23 тысячи футов, вечно покрытые облаками. С начала китайско-японского инцидента Сунгфан подвергся налету лишь один раз – 23 июня бомбардировщики авиакорпуса Михоро атаковали этот оплот китайцев.

Два самолета-разведчика наземного базирования типа 98 вели на дальний объект пять истребителей Зеро, а за штурвалом каждого сидел один из лучших наших летчиков в Китае. Самолеты встретили ожидавшуюся плотную облачность, но сумели сохранить строй, летя в просветах между облаков. Наконец, облачные массы почти целиком заполнили видимое пространство, вынудив семь самолетов повернуть назад. Операции Зеро в Китае были завершены.

С начала 1941 года по сентябрь того же года Зеро совершили 354 боевых вылета, во время которых было сбито 45 вражеских самолетов и повреждено 62. За тот же самый период мы потеряли два истребителя от зенитной артиллерии противника, тогда как 26 получили повреждения как от вражеских самолетов, так и от наземного огня.

Боевой счет Зеро во всех боях на континентальной части Китая составил семьдесят налетов на вражеские объекты, в которых в общей сложности участвовало 529 истребителей. Они сбили 92 самолета и, возможно, сбили еще четыре, повредив еще 163 самолета. Тридцать девять Зеро получили повреждения, а огнем зенитной артиллерии противника уничтожено два.

Самым крупным был рейд тридцати истребителей 20 мая 1941 года на Ченду. Группы истребителей Зеро получили пять похвальных писем от главнокомандующего флотом Китайского района, награждены за успешное выполнение заданий при Чунцине 13 сентября 1940 года, при Ченду 4 октября и 30 декабря 1940 года, при Ченду 14 марта 1941 года и при Нанченге 26 мая 1941 года.

К марту 1941 года группы бомбардировщиков наземного базирования, которые вернулись в Японию для реорганизации, были готовы к выполнению новых заданий. В начале апреля авиакорпуса Гензан и Михоро вновь созданной 22-й воздушной флотилии возвратились в Центральный и Северный Китай. В конце июля к ним присоединились авиакорпуса Каноя и 1-й из 21-й воздушной флотилии и авиакорпус Такао 23-й воздушной флотилии. Эскортируемые истребителями Зеро, эти бомбардировщики неоднократно совершали налеты на города Ченду, Чунцин и Ланьчжоу. Командование флота направило 3-й авиакорпус 23-й воздушной флотилии в северную часть Французского Индокитая, откуда бомбардировщики совершали рейды на Куньмин.

В конце августа и начале сентября 1941 года, по окончании своей миссии, базировавшиеся в Китае бомбардировщики передислоцировались на новые базы в Японии и на Формозе. Во время второго раунда боев длительностью четыре месяца над объектами противника побывало две тысячи шестьсот бомбардировщиков. Из этого числа мы потеряли лишь один бомбардировщик, и он стал жертвой зенитной артиллерии. В десятках налетов, выполненных бомбардировщиками, они встретили лишь десять китайских истребителей, которым удалось проскользнуть сквозь охрану из истребителей Зеро. И даже в этом случае вражеские истребители не смогли уничтожить хотя бы один наш самолет.

Эти факты наглядно демонстрируют эффективность Зеро в китайской кампании. Как только мы достигали опасного уровня потерь бомбардировщиков от вражеских истребителей и зенитной артиллерии, прибытие Зеро полностью ликвидировало эффективность действий вражеских перехватчиков. Суммируя вышесказанное, можно сделать вывод, что Зеро дали нам неоспоримое господство в воздухе как над своей, так и над вражеской территорией.

К этому времени мы, конечно, признавали неизбежность большой войны на Тихом океане. Флот полностью реорганизовал свои боевые силы и подготовил все свои части и соединения к возможной скорой войне. Мы интенсифицировали тренировки личного состава, сосредоточившись на тех тактических приемах, которые с наибольшей вероятностью потребуются в крупномасштабной войне. Длительные боевые задания в Китае имели огромную ценность для реформирования наших фронтовых групп, ибо в Азии мы вылетали на задания большими соединениями как днем, так и ночью; поддерживали тесное взаимодействие между истребителями эскорта, бомбардировщиками и разведывательными самолетами; совершенствовали наши самолеты, как того требовала боевая обстановка; выполняли рейды истребителей; и в итоге резко повысили эффективность действий нашей авиации. Мы понимали, что даже на огромных просторах Тихого океана, как следующего театра боевых действий, уроки, которые мы извлекли из боев в Китае, докажут свою ценность.

К концу ноября 1941 года, когда закончился специальный трехмесячный период интенсивных тренировок, все подразделения морской авиации были полностью готовы к войне, уверены в своих воинах, самолетах и группах наземной поддержки.

Однако война редко бывает делом лишь одной стороны. Несмотря на наши блестящие успехи в Китае, нам не хотелось быть вовлеченными в обширный конфликт с Соединенными Штатами и Англией. Огромная мощь этих двух держав уничтожала всякую основу для оптимизма. Мы понимали, что в войне против этих двух стран мы будем противостоять всевозможным видам оружия, ужасающим как по качеству, так и по количеству.

Необходимо признать, что подобная оценка потенциального конфликта с Америкой и Англией была сделана лишь немногими людьми на флоте. Подавляющее большинство наших летчиков, получивших боевой опыт лишь в сражениях с китайцами или делавших свои выводы только на основе сообщений о китайском инциденте, допускали только победный исход в войне с любым противником.

Глава 5

НАЧАЛО ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ВЫЗВАЛО ТРЕВОГУ

«Сегодня в полночь, 8 декабря, наши армия и флот начали военные действия против американских и британских войск».

Это совершенно неожиданное сообщение по радио ранним утром 8 декабря 1941 года было громом среди ясного неба. Слова диктора были встречены с замешательством и открытым неверием в происходящее. Конечно, население понимало, что дипломатические отношения между Японией и Соединенными Штатами были натянутыми. Начиная с лета 1940 года политические маневры этих стран были окутаны пеленой неопределенности и деспотизма, частично из-за того, что американское правительство заморозило японские активы в Соединенных Штатах, и из-за внезапной приостановки действия экономического договора между двумя странами.

Нынешнее ухудшение международных отношений общественности представлялось ненормальным, люди с недоверием воспринимали объявление о тотальной войне. Тем не менее, последующее оглашение по радио императорского рескрипта об объявлении войны уже не оставляло места для сомнений. Скоро японский народ переключился на перестройку жизни, поскольку нация вступила в войну с великими мировыми державами.

Наша страна оказалась в загадочной ситуации. Нацию вовлекли в войну после незначительных приготовлений к неизбежному крупному конфликту. Несмотря на национальную гордость, никто не мог отрицать того, что вместе Соединенные Штаты и Великобритания представляют собой страшную силу. Большинство с тревогой пыталось оценить новую ситуацию. Желание

остро критиковать автократическое правительство, которое без предупреждения втянуло страну в войну, столкнулось с тенденцией оказать полную поддержку правительству в надежде, что война будет вестись по какому-то плану, чтобы враг не мог нанести никакого физического ущерба родной стране.

8 декабря я [Окумия] был штабным офицером 11-й воздушной флотилии, чей штаб находился в Касумигауре, и отвечал за подготовку пилотов и других членов экипажей. Внезапное объявление войны неизмеримо осложнило мою тренировочную программу, которая, как я догадывался, скоро потребует существенного расширения.

Опыт китайско-японского инцидента и недавно завершившийся трехмесячный период интенсивной летной подготовки говорили о том, что флот хорошо подготовился к ведению ограниченных операций против врага. Однако нашего опыта участия в крупномасштабных операциях было недостаточно, чтобы иметь какую-то уверенность в своей способности справиться с нашими противниками. В это время Британия уже имела опыт двух лет войны в Европе. Американские вооруженные силы, хотя еще и не втянутые в открытый конфликт, внимательно изучали уроки европейских сражений и, соответственно, совершенствовали свою военную структуру. Этот опыт улучшил положение наших врагов, давая им преимущество в дополнение к уже имевшемуся численному перевесу в военной авиации и в материальном снабжении. В самом лучшем случае наши экспедиции в Китай принесли ограниченную пользу, нам не хватало боевого опыта в борьбе с сильными военно-воздушными силами противника.

Мы обладали одним четким стратегическим преимуществом. Воздушная война в Китае однозначно научила нас, что ключ к любой успешной военной операции лежит в овладении господством в воздухе. Без эффективного контроля в небе наши морские и сухопутные силы в лучшем случае окажутся в невыгодном положении и могут даже лишиться побед, которые в ином случае они бы одержали при необходимой поддержке с воздуха. Также было очевидно из прошлого опыта, что основными средствами достижения столь желанного господства в воздухе является обладание превосходящим по качеству истребителем. И у нас не было никаких сомнений, что в любой крупной затяжной войне, в которой самолеты и корабли играли доминирующую роль, исход во многом зависит от состояния основ национальной экономики и нашего промышленного потенциала.

В одном секретном документе – «Структура японского флота военного времени», копию которого я тоже получил, – приводятся данные по составу сил морской авиации первого и второго эшелонов на начало войны. Как говорится в этом документе, они таковы:

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

VF – истребитель

VB – пикирующий бомбардировщик

VCB – морской бомбардировщик

VLB – бомбардировщик наземного базирования

VR – разведчик наземного базирования

V2S – двухместный наблюдательный гидросамолет

V3S – трехместный наблюдательный гидросамолет

VT – учебный самолет

VST – учебный гидросамолет

VPB – патрульный бомбардировщик (летающая лодка)

BB – линейный корабль

CA – тяжелый крейсер

CL – легкий крейсер

CV – авианосец

CVL – легкий авианосец

В эшелоне первого удара все морские пикирующие бомбардировщики были типа 99; бомбардировщики морского базирования – типа 97; двухместные разведывательные гидросамолеты были типов 95 и 0; трехместные самолеты-наблюдатели были типа 0 и некоторые – типа 94; а все летающие лодки были типа 97.

Поскольку нам требовалось по два пилота на каждый бомбардировщик наземного базирования, летающую лодку и транспортный самолет, перечисленные выше, то просто для функционирования регулярной морской авиации было необходимо иметь минимум 3500 пилотов. Это число возрастало, если учесть пилотов, требуемых для вспомогательной морской авиации, которая составляла треть от сил первого и второго эшелона. Так что самая минимальная потребность составляла почти 5 тысяч пилотов и такое же число наблюдателей, штурманов, стрелков, специалистов по бомбам, радистов и другого персонала, обеспечивающего рабочее состояние самолетов.

Мы понимали, что война с Соединенными Штатами и Англией истощит ограниченные японские ресурсы и что это истощение создаст громадные проблемы в постоянном восполнении парка самолетов и материальных ресурсов. Однако я четко представлял себе, что наша огромнейшая слабость лежит не в материальных поставках и не в общем объеме людской силы, а в стабильном восполнении квалифицированных кадров летных экипажей. Различие между летчиком-ветераном и новичком значительно шире, чем считается на основе общих представлений, это все равно что сравнивать взрослого человека и ребенка.

Получив в январе 1940 года назначение на должность инструктора в учебном авиакорпусе Касумигаура, я узнал, что, несмотря на внешне кажущееся невысоким число менее трех с половиной тысяч морских летчиков, на самом деле мы держали на активной службе больше пилотов, чем на американском флоте. Как-то ко мне обратился мой дивизионный офицер лейтенант Такэату Танака, который тревожился за то, что, как он считал, мы будем испытывать нехватку компетентных пилотов. Дальновидный и способный офицер, глубоко переживающий за состояние флота, Танака подготовил и направил мне для изучения свой «План подготовки пятнадцати тысяч пилотов». Работа Танаки и здравая оценка проблем подготовки произвели на меня такое впечатление, что я переслал этот рапорт с положительным отзывом моему непосредственному начальнику.

Однако, в сравнении с существовавшей на тот момент программой подготовки пилотов, количество пилотов, которых Танака предлагал готовить ежегодно, было так велико, что мои вышестоящие начальники отклонили эту рекомендацию как необузданную мечту молодого офицера-летчика. К сожалению, этой мечте не было уделено того внимания, какого она заслуживала. В августе 1941 года, когда меня назначили офицером штаба ВВС в Касумигауру, на флоте распространялась новая программа массовой подготовки, которая предусматривала специальную подготовку 15 тысяч летчиков. Мировые события и требования, возлагаемые на наши соединения морской авиации, так быстро менялись, что невозможно было точно предсказать, что произойдет в ближайшем будущем. Новая флотская программа подготовки

пришла слишком поздно, было просто невозможно эффективно обучить летные экипажи в столь короткий период времени, как этого требовало флотское руководство.

В то судьбоносное утро 8 декабря 1941 года я понял, что, скорее всего, либо очень скоро, либо после борьбы на истощение наша нехватка летчиков приведет к победе Соединенных Штатов и Англии. Расчет был простой. В числовом отношении обученные экипажи морской авиации, то есть те, кто получил практическую подготовку в боевых авиачастях после года предварительной подготовки, возможно, не могли управлять всеми самолетами, перечисленными в списке «Структура японского флота военного времени», которую я изучал. Очевидно, что большинство летчиков, закрепленных за запасными самолетами, не имело за плечами даже полного года подготовки в рядах боевой авиачасти. Общие цифры прятали будущий дефицит в кадрах. Многие из наших ветеранов-летчиков, впоследствии командированные в части первого эшелона, едва могли выдерживать тяготы настоящего боя. Сочетание возраста и слабого здоровья неумолимо сокращали нашу численность еще до начала военных действий.

Я интуитивно понимал, что процент летчиков, не получивших достаточной подготовки, будучи проблемой уже в начале войны, впоследствии будет быстро расти. Мы не ощутим эффекта от предлагаемой программы массовой подготовки еще по крайней мере два – четыре года.

В конце первой недели декабря 1941 года периоды подготовки сверхкомплектных летчиков-курсантов морской авиации выглядели следующим образом:

Флот отбирал кандидатов в свои военно-воздушные силы из лейтенантов (младший состав) и младших лейтенантов, тренируя этих курсантов, как минимум, двенадцать месяцев. Эти курсанты считались пилотами после одного года предварительной летной подготовки в рядах боевого авиакорпуса, но им требовался по крайней мере один дополнительный год учебы, чтобы достичь уровня летчиков морской авиации и авиаторов передней линии фронта.

Мы придерживались строжайших требований в отношении этой молодежи, ибо, невзирая на возраст, они отвечали за управление сложными и дорогими машинами и аппаратурой, которых Японии постоянно не хватало. Оказавшись в воздухе, они становились предоставленными самим себе, от них требовалась полная компетентность в исполнении обязанностей, которые им доверили. Время и опять-таки эта политика доказали свою правоту, особенно в великолепном исполнении нашими пилотами обязанностей в ходе китайско-японского инцидента.

Глава 6

ПРЕДЧУВСТВИЕ ВОЙНЫ

Крупномасштабные воздушные бои в китайско-японском инциденте и в первые два года Второй мировой войны в Европе велись главным образом над сушей азиатского и европейского континентов. Поскольку не существовало никаких доказательств эффективности применения бомбардировщиков против крупных кораблей в открытом море, в ходе Гавайской операции 8 декабря 1941 года флот поддержал свою уверенность в превосходстве боевых кораблей над любым иным типом вооружения. Сторонники максимального усиления надводного флота отмечали неспособность массовых воздушных атак решить исход боя даже на суше и подчеркивали факт, что результат сражений, которые мы можем ожидать над обширными пространствами юго-запада Тихого океана, будет зависеть главным образом от действий наших морских и сухопутных сил. Они предполагали, что авиации будет отводиться роль силы поддержки. Далее они подкрепляли свои аргументы тем, что приводили классический пример, когда германский линкор «Bismarck», несмотря на превосходство британцев в авиации, был уничтожен прежде всего снарядами и торпедами множества британских военных кораблей.

Невзирая на убедительнейший аргумент современной истории, которая благоволит надводной мощи, на флоте было достаточно дальновидных офицеров, осознававших потенциал бомбардировочной авиации. Соответственно, флот прилагал все возможные усилия, чтобы обеспечить максимальную эффективность всех имеющихся подразделений бомбардировочной авиации. Эти усилия получили дальнейший импульс, когда в середине 1941 года американское правительство заморозило активы всех японцев, проживавших в Соединенных Штатах. Это действие еще более прояснило общий уклон к войне между двумя великими державами, и в офицерской среде нашей армии и флота стал неофициально обсуждаться неизбежный конфликт, который должен был вспыхнуть между Японией и Соединенными Штатами и Великобританией.

Обширные просторы Тихого океана не оставляли сомнений, что исход войны между этими двумя державами, скорее всего, будет решаться в открытом море. Осенью 1941 года в нашей армии отсутствовали самолеты, способные бомбить жизненно важные британские объекты в Сингапуре и подобные сооружения в Маниле, с любой базы, находившейся под нашим контролем. Точно так же армия не имела никаких истребителей, которые, опираясь на нашу самую южную базу на Формозе, могли бы совершать налеты на американские аэродромы на острове Лусон. Для расширения японского контроля на Тихом океане захват объектов в Сингапуре и Маниле был жизненно важным. А потом, как и в ходе наших операций в Центральном и Южном Китае в первые месяцы китайско-японского инцидента, на флот возлагалась ответственность за оказание воздушной поддержки нашим сухопутным силам.

По самой своей природе Соединенные Штаты и Великобритания были опаснейшими соперниками в воздухе. Мы полностью осознавали, что, в отличие от китайцев, Америка и Англия, с давних пор превосходившие нас в воздухе и всемирно признанные морские державы, будут использовать истребители и бомбардировщики с максимальной эффективностью. В начале войны мы не ожидали от вражеской авиации большого сопротивления, так как знали, что на востоке в конце 1941 года находилось ограниченное число истребителей и бомбардировщиков. Однако этот факт, способствовавший скорым японским успехам, нельзя рассматривать в качестве точной оценки военно-воздушного потенциала соперника. Мы также слишком хорошо знали, что эти две страны очень быстро во много раз увеличат свои восточные силы как по числу самолетов, так и по летному персоналу.

Несмотря на ошеломляющую индустриальную мощь наших противников, командование флота было уверено в способности наших истребителей Zero отвоевать у врага контроль в воздухе в любом бою. Наши разведка и технические специалисты в открытую заявляли, что великолепное качество изготовления и техническое превосходство истребителя Zero означают, что в бою один Zero будет стоить от двух до пяти вражеских истребителей, в зависимости от их типа. Из-за непоколебимой веры в Zero флот испытывал крайнюю уверенность в победе в начальных операциях.

Тем не менее мы ожидали серьезные потери в наших атакующих бомбардировщиках типа 1, которые составляли основу наших воздушных ударных сил. Если Zero определенно был способен взять верх над любым известным истребителем противника, то, как мы полагали, каждый бомбардировщик придется подвергать существенному ремонту после двух-трех вылетов. Топливные баки бомбардировщиков не имели протекторов или защиты от пуль, и их ремонт был особенно трудным.

Я согласен, что мы могли добиться выдающегося начального успеха в боях против Америки и Англии. Однако перспективы победы быстро тускнели перед вероятностью затяжной войны, в которой Соединенные Штаты могли противопоставить нашим силам свою индустриальную мощь. Война на истощение также грозила подорвать наши силы.

Летом 1941 года штабные офицеры армии и флота обсуждали с членами правительства возможные варианты войны против Соединенных Штатов и Англии. Главнокомандующий Объединенным флотом адмирал Исороку Ямамото полностью осознавал трудности, которые возникнут перед нами в случае затянувшейся борьбы. Будучи осведомлен о почти непреодолимых проблемах сохранения и увеличения квалифицированных летных кадров и поставок на фронт минимального числа боевых самолетов, адмирал Ямамото открыто информировал премьера Коноэ: «Если Вы мне скажете, что надо сражаться и в первые шесть месяцев войны против Соединенных Штатов и Англии я буду работать без излишнего контроля, то тогда я добуду Вам непрерывную вереницу побед; но я также должен Вам сказать, что, продлись война два или три года, у меня не будет уверенности в нашей конечной победе».

Вскоре после этого на заседании Императорского совета, как раз перед тем, как было принято решение о вступлении в войну, адмирал Мицумаса Йонаи заявил собравшимся: «Мы должны любой ценой избегать войны с Соединенными Штатами и Великобританией, которая будет знаменовать для нас резкое ухудшение ситуации; мы можем позволить риск постепенной потери нашего политического и экономического положения».

Совет бывшего премьера Йонаи поддержали многие высокопоставленные морские офицеры и государственные чиновники, представив тем самым великолепное обобщение предвоенной ситуации. Однако адмирал Ямамото не только верно оценил прекрасные шансы на военный успех Японии, но и предвидел с поразительной ясностью неизбежное поражение, которое ожидало впереди.

Высший командный состав флота полностью осознавал ловушки и западни на пути поддержания эффективной мощи против соперника и подчеркивал, что боевые действия неизбежно будут главным образом вестись на море. Несмотря на опасения офицеров, командовавших воздушными соединениями, которые должны были оказаться на острие предложенной массовой атаки на американские и английские силы, Императорский совет принял решение в пользу войны.

Прошлый опыт флота позволил нам точно оценить характеристики тех самых самолетов, с которыми мы, скорее всего, и встретимся на начальном этапе войны. Также важна, однако, была зарубежная оценка нашей военной авиации, и в этом отношении мы обладали неоспоримым преимуществом. Наш потенциальный враг глубоко заблуждался в отношении истинных боевых качеств наших самолетов – американские авиационные журналы ни перед чем не останавливались, высмеивая наши военно-воздушные силы. Они явно считали немыслимым, что японские самолеты способны эффективно противостоять американским и английским.

В сентябре 1941 года авторитетный американский журнал «Aviation» в статье, озаглавленной «Японские военно-воздушные силы», утверждал, что наши военные и гражданские пилоты имеют самый высокий в мире процент авиакатастроф и что наша армия и флот готовят менее одной тысячи летчиков в год. Нам оставалось только удивляться, из какого источника информации это взято, когда мы читали, что наши пилоты в китайско-японском инциденте были определенно хуже китайских и что в боевых действиях в Номонхане, Маньчжурия, советская авиация нанесла поражение нашим боевым частям.

Журнал продолжал утверждать в том же напыщенном духе, что, хотя наша авиация агрессивна, ей не хватает опыта таких широкомасштабных операций, которые велись в Европе. Мы даже не можем надеяться, заявлял анонимный авторитет, на то, что сумеем развить мощную авиацию. Повествование заканчивалось заявлениями, что наша промышленность, вероятно, не сможет удовлетворить военные потребности; что наше авиастроение полностью зависит от подачек Соединенных Штатов, Великобритании, Германии, Италии и Советского Союза; и наконец, что

«американские авиационные эксперты без колебаний могут заявить, что основные военные самолеты Японии либо уже устарели, либо начинают устаревать».

Высказывания журнала не были отражением мнения лишь этого издания, а скорее давали международную оценку японской военно-воздушной мощи. Действительно, иностранным наблюдателям наши методы подготовки казались чрезмерно беспечными в отношении гибели курсантов в ходе занятий по причине недостаточного количества учебных самолетов.

Однако, того не подозревая, журнал сделал нашим военным институтам великолепный комплимент, ибо мы долгое время предпринимали все усилия, чтобы скрыть от постороннего взгляда нашу реальную военную мощь. В этом отношении мы определенно достигли успеха! Наши основные полигоны для военно-морских сил находились за пределами отчизны, далеко в море, где даже наши собственные моряки оставались в неведении относительно истинного масштаба воздушных и морских маневров. Более того, мы изо всех сил стремились спрятать новинки нашего вооружения и особенно касающиеся нашей авиации. Иностранные наблюдатели видели только то, что мы позволяли им видеть.

Настолько эффективной была наша цензура в области вооружений, что до атаки на Пёрл-Харбор ни одно американское издание не догадывалось о существовании истребителя Зеро, и только через несколько месяцев после начала военных действий американская общественность получила сравнительно точное представление об этом самолете. И вновь мы видим тенденцию американского мышления, заглянув в другой журнал, напечатанный за несколько месяцев до декабря 1941 года, что «японская морская авиация состоит из четырех авианосцев с двумя сотнями самолетов».

В своих мемуарах Уинстон Черчилль подтверждает эффективность нашей военной цензуры и ошибочность представлений о нашей воздушной мощи, которых придерживались в Англии и Америке. Говоря о сражении у Малайи, происходившем 10 декабря 1941 года, в котором наши самолеты отправили на дно «Prince of Wales» и «Repulse», Черчилль оправдывал действия вице-адмирала сэра Тома Филипса, пославшего эти корабли в море возле Куантана без прикрытия истребительной авиации. На основании всех имевшихся у адмирала Филипса данных Сайгон, ближайшая к Куантану японская база, находилась более чем в 400 милях к северу, и у адмирала были все причины полагать, что ни один из всех существующих на тот момент торпедоносцев не сможет преодолеть такое расстояние.

Конечно, адмирал Филипс ошибался, как мы это наглядно продемонстрировали, уничтожив два мощных линкора. Как утверждал сам Черчилль, и Англия, и Америка в огромной степени недооценили боевые способности наших военных самолетов, и это сыграло большую роль в успехе наших операций.

Непростительная ошибка недооценки противника, совершенная американцами и британцами, возможно, лучше всего иллюстрировалась в надеждах, которые возлагались на устаревшие истребители «Брюстер F2A Буффало», которые американские эксперты хвастливо описывали как «самые мощные истребители на Востоке» и как «истребитель, значительно превосходящий все, что есть в японских военно-воздушных силах». Вылетая против истребителей Зеро, пилоты «буффало» отправлялись в буквальном смысле на самоубийство.

В первый день войны мы толпились в радиорубках, с тревогой ожидая первых боевых докладов, которые должны известить нас о первой победе или поражении. Наше восторженное настроение нарастало по мере того, как нескончаемый поток радиосообщений описывал смелые и удивительные победы, одерживаемые нашими соединениями морской авиации. Мои опасения рассеивались вместе с растущим числом побед; невероятно, но первые часы войны были полностью в нашу пользу.

Вечером 8 декабря старший штабной офицер нашей воздушной флотилии капитан 3-го ранга Икэгами вернулся из морского Генерального штаба в Токио с детальным отчетом о боях. Из него мы узнали, что вице-адмирал Нагумо командовал ударной группой 1-го воздушного флота, включавшей 376 самолетов (108 Зеро, 126 пикирующих бомбардировщиков типа 99 и 142 морских бомбардировщика типа 97), которые совершили налет на Гавайские острова, и что группировка морской авиации наземного базирования из 566 самолетов (224 Зеро, 288 сухопутных бомбардировщиков типа 1 и типа 96, 30 самолетов-разведчиков наземного базирования типа 99 и 24 летающие лодки типа 97) 11-го воздушного флота под командованием вице-адмирала Нисизо Цукахары вели операции на Малайском и Филиппинском театрах, вылетая с баз на Формозе, южной части Французского Индокитая и Палау. Координируя свои атаки с силами адмирала Цукахары и 4-м дивизионом авианосцев под командованием контр-адмирала Какудзи Какуды, действовавшим в районе Давао, самолеты 24-й воздушной флотилии контр-адмирала Эидзи Гото летали со своих баз на Марианских и Маршалловых островах для нанесения ударов по Уэйку и Гуаму.

В каждом докладе без исключения сообщалось только о сокрушительных победах. Наши успехи превзошли самые оптимистические предстартовые прогнозы.

Во всей военной истории я не припомню такой страны, которая завязала бы одновременно столько сражений такого размаха и так полностью разбила бы своих противников, как это сделали мы судьбоносным утром 8 декабря 1941 года. Мы управляли боевыми операциями на расстоянии 600 морских миль, покрывающих океан между Гавайями и Сингапуром.

Что я больше всего, однако, желал бы, чтобы история сохранила, так это то, что эта внезапная перемена баланса сил в Азии и на Тихом океане была произведена с помощью всего лишь примерно одной тысячи самолетов японской морской авиации и что эти самые силы понесли самые минимальные потери. Прекрасной оценкой мощи нашей морской авиации может послужить сравнение с авиационными силами, брошенными союзниками в Европе для вторжения в Нормандию – более одиннадцати тысяч самолетов!

Первоначальная тревога японцев сменилась диким ликованием, когда люди узнали о наших удивительных военных победах. Сами наши летчики восторженно приветствовали каждое новое сообщение о победе. Чтобы быть до конца честным, скажу, что я лично был ошеломлен, узнав о необъяснимо слабом сопротивлении врага. Мы ожидали, что наши войска завяжут тяжелые бои и достигнут какого-то минимального успеха, но до начала атак никто бы не осмелился ожидать таких результатов. Несмотря на наши блестящие достижения, я и некоторые другие старшие офицеры, более осведомленные о долговременных последствиях этой новой войны, могли лишь таить в глубине тревогу за будущее нашей нации.

Я ясно помню особую реакцию наших молодых офицеров, которые рвались исполнить свой боевой долг. Война шла едва лишь один месяц, когда среди персонала воздушной флотилии стали распространяться слухи, что скоро война завершится сокрушительной победой Японии. Фронтовые обязанности требовали от этих пилотов куда большего, чем прозаические тренировки во флотилиях, расквартированных дома, а они не думали ни о чем другом, кроме воздушных сражений. Мы не могли разубедить этих охваченных безмерным энтузиазмом юношей, что война не закончится для них слишком быстро и они успеют испытать свое мужество в бою с врагами. Мы подчеркивали огромный промышленный потенциал наших противников, но это было бесполезно. Наши молодые летчики были полностью убеждены, что война закончится слишком скоро и они не успеют принять в ней участие.

Глава 7

НАПАДЕНИЕ НА ПЁРЛ-ХАРБОР: ПОДАВЛЯЮЩАЯ ПОБЕДА В НАЧАЛЕ ВОЙНЫ

Нападение на Пёрл-Харбор было настолько смелым военным подвигом, что заслуживает особого места в истории. Единственным мастерским ударом Япония не только начала вступительную фазу войны на Тихом океане, но и произвела массовое опустошение в рядах могучего американского флота, который был захвачен врасплох на Гавайских островах.

Успех этой атаки напрямую проистекал из блестящего планирования и решительных мер, принятых главнокомандующим Объединенным флотом адмиралом Исороку Ямамото, который за восемнадцать лет до начала войны на Тихом океане с почти религиозным пылом посвятил все свои силы созданию мощной японской морской авиации.

Когда наша разведка систематизировала окончательные результаты Гавайской операции (таково было ее официальное название), мы обнаружили, что внезапная атака нанесла куда больший ущерб американским кораблям на Гавайях, чем мы предполагали в самых оптимистических прогнозах. Вывод из строя большой и мощной части американского флота ставил японский флот в позицию силы, достаточную для того, чтобы производить стремительные передвижения в Тихом и Индийском океанах.

Конечно, подавляющее большинство американцев узнает с удивлением, что атака на Пёрл-Харбор не намечалась в форме подлого удара, хотя в общественном мнении она таковой и считается. Условия и время атаки в том, что касается дипломатической активности, которая одновременно велась в Вашингтоне, к сожалению, создали ситуацию, в которой создалось впечатление, что наш флот намеренно нанес удар без предварительного предупреждения о начале военных действий.

Это печальное событие произошло несмотря на то, что японское правительство направило Соединенным Штатам ультиматум через свое посольство в Вашингтоне. Хотя этот ультиматум был послан в посольство с запасом времени, позволявшим перевести и доставить его в Государственный департамент до нанесения удара, непростительная задержка японским посольством перевода привела к тому, что этот документ был доставлен уже после того, как наши самолеты начали атаку.

Действительно, это заявление не содержит никакого необычного признания, поскольку истина уже была раскрыта в ходе международного процесса над военными преступниками в Токио. Однако писатель хотел бы на этих страницах «прояснить ситуацию».

Гавайская операция осуществлялась под прямым руководством вице-адмирала Туити Нагумо, которому было поручено командование специальной ударной группой. Атакующий флот состоял из двадцати трех кораблей, включая шесть авианосцев. Это были «Akagi» и «Kaga» из 1-го дивизиона авианосцев, «Soryu» и «Hiryu» из 2-го дивизиона, «Zuikaku» и «Shokaku» из 5-го дивизиона авианосцев. Мощь авианосцев увеличивали линкоры «Hiei» и «Kirishima», два тяжелых крейсера «Tone» и «Chikuma», один легкий крейсер, девять эсминцев и другие корабли.

22 ноября 1941 года, пока шли американо-японские дипломатические переговоры, группа Нагумо собралась в заливе Хитокаппу на острове Итуруп в южной части Курильской дуги. Весь командный состав собирался на специальные совещания у адмирала Нагумо и прилагал все усилия для того, чтобы нарисовать контур своих планов атаки, которая произойдет, если переговоры закончатся неудачей.

В то время никакой определенной даты нападения установлено не было. Окончательная диспозиция и временной план действий, если бы они существовали, зависели бы от исхода дипломатических маневров, происходивших в американской столице.

26 ноября согласно плану линкоры и вспомогательные корабли подняли якоря и выскользнули из бухты Хитокаппу. Под завесой строгой секретности ударная группа взяла курс на

предписанную ей позицию к северу от Гавайских островов, откуда, если понадобится, начнется атака Пёрл-Харбора. Адмирал Ямамото лично посылал Нагумо приказы о направлении следования.

Уже тогда, когда флот бороздил воды северной части Тихого океана, дипломатические переговоры в Вашингтоне закончились провалом. Японское правительство чувствовало, что это привело к самой наихудшей международной ситуации.

2 декабря 1941 года адмирал Ямамото отправил Нагумо новый приказ: «Дата объявления войны – 8 декабря».

По получении боевых приказов адмирал Нагумо приказал отряду авианосцев увеличить скорость и готовиться к бою. Рано утром 8 декабря атакующая группа достигла пункта назначения примерно в 200 морских милях к северу от острова Оаху.

В 1.30 по токийскому времени первые бомбардировщики взрели, взлетая с палуб авианосцев и направляясь на Пёрл-Харбор.

Точно в 3.23 по токийскому времени 8 декабря капитан 3-го ранга Мицуо Футида с «Akagi», осуществлявший общее руководство атакующими авиагруппами у Пёрл-Харбора, отдает следующий приказ всем своим пилотам, приближающимся к Пёрл-Харбору: «Всем самолетам немедленно атаковать вражеские позиции». Капитан 3-го ранга Футида затем отправил по радио донесение адмиралу Нагумо: «Мы достигли успеха в этой внезапной атаке».

Эти два радиодонесения были сигналами того, что раздвигается занавес войны над всей акваторией Тихого и Индийского океанов. Сразу же после этого японские воздушные армады совершили свои первые атаки на вражеские объекты на фронте в тысячи миль.

Фундаментальное правило любого воздушного сражения состоит в немедленном завоевании контроля в воздухе путем подавления оборонительной деятельности вражеских истребителей. Этот принцип неуклонно преследовался и в атаке на Пёрл-Харбор.

Под контролем капитана 3-го ранга Футиды лейтенант Акира Сакамото повел двадцать пять пикирующих бомбардировщиков типа 99 (Валь) первой атакующей волны в отчаянной атаке на авиабазу Хойлер. До этой атаки японская разведка сообщила, что Хойлер является главным центром базирования истребителей на Гавайях, задачей лейтенанта Сакамото было подавить возможность сопротивления истребителей до того, как они смогут взлететь с аэродромов.

Сразу же за группой Сакамото в воздух поднялись двадцать шесть пикирующих бомбардировщиков под командой капитана 2-го ранга Какуити Такахаси. Самолеты Такахаси закишили над авиабазой Хикам, о которой было известно, что это крупная база тяжелых бомбардировщиков вражеских военно-воздушных сил. Одновременно часть атакующей группы Такахаси направилась для бомбежки острова Форд. О нем было известно, что там находилась база морских истребителей, и атакующая волна Такахаси практически разнесла в пух и прах вражеские соединения истребителей.

Пока немногим вражеским самолетам удалось взлететь с аэродромов, наши атакующие самолеты чувствовали себя относительно спокойно в небе, а наш флот теперь был защищен от американских воздушных контратак.

Пока пикирующие бомбардировщики низвергались с небес, эшелон капитана 3-го ранга Футиды и торпедоносцев атаковали боевые вражеские корабли в гавани. Под прямым контролем капитана 3-го ранга Футиды было сорок девять морских бомбардировщиков типа 97; совместно с его бомбежкой была проведена атака сорока морских торпедоносцев типа 97, возглавлявшихся капитаном 3-го ранга Сигэхару Муратой.

Пока пикирующие и обычные бомбардировщики и торпедоносцы проводили свои атаки, капитан 3-го ранга Сигёру Итайя вел сорок три истребителя Зеро на низкой высоте, обстреливая позиции зенитных пушек, наземные установки, самолеты и корабли в гавани. Зеро перехватили и уничтожили четыре истребителя противника, которым удалось взлететь во время атаки и которые пытались помешать бомбежке.

Через один час и четырнадцать минут после того, как первая волна атаки расколола на части американский морской бастион, на позицию атаки над островом Оаху вышла вторая волна из 170 самолетов под командованием капитана 2-го ранга Сигэказу Симадзаки с авианосца «Zuikaku». Сорок четыре бомбардировщика капитана 3-го ранга Симадзаки обрушились на авиабазы истребителей и бомбардировщиков противника; немедленно вслед за этим восемьдесят пикирующих бомбардировщиков капитана 2-го ранга Такасигэ Эгусы стали снижаться на восток и посылать свои снаряды в стоявшие на якоре линкоры и другие вражеские военные корабли. Тридцать шесть истребителей Зеро, ведомые лейтенантом Сабуро Синдо, сочетая обстрел и штурм, очистили воздух от вражеских истребителей и расстреляли их базы.

Примерно к 8.30 все наши самолеты завершили свои атаки и вернулись на свои авианосцы.

Старший офицер звена Джузо Мори с «Soryu» вылетел на втором торпедоносце в атаку, возглавляемую лейтенантом Туоси Нагаи; а вот его рассказ: «Торпедоносцам с „Soryu“ были определены целями атаки американские линкоры, которые, как мы считали, должны находиться на якоре у верфи морского арсенала Оаху. Мы на большой скорости бросились в атаку, и на низкой высоте, когда я уже был готов выстрелить своими торпедами, я обнаружил, что вражеский корабль, на который я направлял свой самолет, был не линкором, а крейсером. Мое место в строю было сзади лейтенанта Нагаи, и мы летели прямо над Оаху перед тем, как начать снижение для атаки.

Лейтенант Нагаи продолжал лететь на крейсер, несмотря на первоначальный план атаковать линкоры противника. Однако я не думал, что переживу эту атаку, потому что и я, и все пилоты ожидали яростного сопротивления врага. Я думал, что если мне было суждено умереть, то хотел бы знать, что сбросил торпеду по крайней мере на американский линкор.

Атакующие самолеты с „Soryu“ столкнулись с интенсивным противоздушным огнем с вражеских кораблей, поскольку волна бомбардировщиков с „Akagi“ и „Kaga“ уже прошла над ними. Мой бомбардировщик трясся и вибрировал от ударов вражеских пуль и шрапнели. Несмотря на мое намерение ускользнуть от крейсера, сейчас находившегося прямо перед моим самолетом, и атаковать группу линкоров, стоявших на якоре у Форд-Айленд, я был вынужден лететь прямо в смертельный ливень зенитного огня.

Из-за этого и из-за окружающей местности я летел прямо над линкорами врага вдоль Форд-Айленд, а затем сделал широкий левый разворот. Похоже, зенитный огонь не повлиял на состояние моего самолета, и своей новой целью я выбрал линкор, стоявший на якоре на некотором удалении от основной группы кораблей, которую в данный момент атаковала группа торпедоносцев с „Soryu“. Боевой корабль, стоявший отдельно от основной группы, мне показался единственным еще не поврежденным судном.

Я спустился ниже и занял позицию для торпедной атаки. Было просто необходимо при бомбежке занять абсолютно точную позицию, потому что меня предупреждали, что глубина в гавани не превышает тридцати – сорока футов. Малейшее отклонение в скорости или высоте приведет к тому, что выпущенная торпеда либо врежется в дно морское, либо будут прыгать над водой, и все наши усилия пойдут насмарку.

К этому времени я едва ли сознавал, что делал. Я действовал, повинуюсь привычкам, заложенным во мне длительными тренировками, и двигался как автомат. Три тысячи футов! Две тысячи пятьсот футов! Две тысячи футов! Вдруг линкор как будто подпрыгнул прямо

перед моим мчащимся самолетом, он возвышался прямо перед бомбардировщиком, как огромная горная вершина.

„Приготовиться к пуску! Внимание! Огонь!“

В этот момент я забыл о зенитном огне противника и отвлекающем грохоте моего мотора. Я сконцентрировался на том, как лучше подлететь и выпустить торпеду. В нужный момент я изо всех сил потянул на себя рычаг спуска торпеды. Самолет кренился и вздрагивал от попаданий зенитных снарядов в крылья и фюзеляж; позади моей головы что-то треснуло, и я почувствовал, как какая-то тяжелая переключательная ударила меня по голове. Но я сделал это! Отличный выстрел!

И самолет все еще летит! Торпеда наверняка попала в цель; пуск был точен. В это мгновение я стал приходить в себя и осознал свое положение, увидев светящиеся трассы пуль и разрывы снарядов батарей обороны гавани. Выпустив торпеду, я пролетел прямо над линкором и снова сделал широкий круговой разворот. И далее пересек южную оконечность Форд-Айленд.

В целях маскировки местонахождения нашего авианосца, как нас инструктировали, я снова развернулся и полетел прямо на юг, в прямо противоположном направлении от „Soryu“, и развил максимальную скорость.

Сейчас, когда атака завершилась, я очень опасался, что огонь вражеских зениток станет плотнее и изрешетит мой самолет. Казалось, снаряды летели в меня со всех сторон, и я был так напуган, что еще до того, как я покинул район бомбежки, вся моя одежда промокла от пота.

Еще через несколько минут воздух стал чистым. Вражеский обстрел прекратился. Полагая, что я благополучно спасся и теперь могу вернуться на авианосец, я начал разворот в сторону „Soryu“. Вдруг прямо передо мной появился вражеский самолет!

Поскольку мой самолет – морской бомбардировщик типа 97 был вооружен лишь одним кормовым пулеметом калибра 7,7 мм, в воздушном бою он был почти беспомощен. Мне подумалось, что на этот раз мне пришел конец.

Ну а если мне придется умирать, размышляя я, так постараюсь захватить этот вражеский самолет с собой. Я резко развернул самолет и устремился прямо на вражеский самолет, пилот которого, похоже, был озадачен моим маневром и сбежал! Неужели это, подумалось мне, называется войной?»

К моменту нападения на Пёрл-Харбор японская морская авиация достигла уровня, который, возможно, был самым высоким в мире по точности горизонтального бомбометания, а также в применении обычных авиабомб и торпед. Заслуга в такой выдающейся точности бомбежек и торпедирования, как это было четко продемонстрировано в Пёрл-Харборе, а также в морском сражении при Малайе два дня спустя, принадлежала главным образом адмиралу Ямамото.

В период 1939–1940 годов точность бомбометания японских бомбардировщиков была исключительно низкой. Она была столь плохой, что возникали сомнения, будет ли хоть одно попадание, если три-четыре группы из девяти самолетов каждая отправят свои торпеды с высоты 10 тысяч футов в лавирующую цель размером с линкор в открытом море.

С другой стороны, атака трех пикирующих бомбардировщиков на такую же цель всегда гарантировала по крайней мере одно попадание в цель. Высокопоставленные лица были того мнения, что для атаки боевых кораблей предпочтительно было использовать пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы. В руководстве морской авиации бытовало мнение, что от обычных бомбардировщиков следует полностью отказаться.

В этот момент адмирал Ямамото активно занялся развитием методики бомбометания. Недавно произведенный в главнокомандующие Объединенным флотом (до этого он был вице-

адмиралом), Ямамото твердо заявил: «Пока я – главнокомандующий Объединенным флотом, я не откажусь от горизонтального бомбометания. Да, точность бомбометания наших обычных бомбардировщиков в море низка, но причина низкого процента попадания лежит в непредсказуемых маневрах корабля-цели. Не вижу причины заставлять себя заниматься только этими трудными целями. В любом случае я надеюсь, что здесь еще много предстоит изучить и отработать на практике».

Адмирал Ямамото также издал приказ преследовать и уничтожать, будь то в сингапурской морской базе или в открытом море, британский флот, который во время Гавайской операции находился где-то в районе Малайи. Как это будет рассказано на следующих страницах, наша морская группа на этом театре военных действий, встретившись с куда большими трудностями и опасностями, чем те, кто воевал в Пёрл-Харборе, выполнила не менее важную задачу.

Истребители и бомбардировщики группы Нагумо, атаковавшие Пёрл-Харбор, сражались блестяще и героически; в течение очень короткого времени они уничтожили главные силы Тихоокеанского флота Соединенных Штатов. В этой операции наши потери составили девять истребителей Зеро, пятнадцать морских пикирующих бомбардировщиков типа 99 и сорок пять офицеров и матросов. В числе жертв оказались ведущий группы бомбардировщиков с «Кага» лейтенант Сабуро Макино и командир эскадрильи истребителей Зеро с «Согуи» лейтенант Фусата Иида.

Лейтенант Иида принимал участие в атаке на Пёрл-Харбор, возглавляя 3-ю эскадрилью прикрытия, состоящую из девяти Зеро, которые атаковали во второй волне. Возле аэродрома Канеохе его эскадрилья с помощью подразделений эскорта перехватила пять или шесть вражеских самолетов и быстро уничтожила всех их. Затем они расстреляли аэродром, поразив все вражеские самолеты, которые были на виду. Лейтенант Йозо Фудзита, который вместе с лейтенантом Иидой участвовал в атаке в качестве второго лидера отряда, вспоминает, что случилось с самолетом лейтенанта Ииды во время атаки: «Когда наши самолеты обстреляли из пулеметов аэродром Канеохе, я стал искать, но не нашел никаких зенитных орудий на поле. Однако, потом, когда все истребители собрались вместе над аэродромом, я заметил, как из простреленного самолета лейтенанта Ииды тянется белая струя бензина. Похоже, в его самолете не было других повреждений, и я полагал, что он сможет вернуться на авианосец.

Однако этого не произошло. Лейтенант Иида кружил над аэродромом Канеохе до тех пор, пока не убедился, что все истребители собрались в строю. Потом и лишь потом он закрыл над собой защитный чехол и начал снижаться к аэродрому. Вдруг его Зеро задрал вверх хвост и ринулся вертикально вниз на вражеские позиции.

Полагая, что он собирается еще раз обстрелять аэродром, я тут же начал разворачиваться, чтобы последовать вниз за ним. Но тут я вдруг понял, что лейтенант Иида летит как-то не так, как обычно, совершенно не в духе его обычной тактики. Я провожал взглядом его самолет, мчавшийся вертикально вниз, до тех пор, пока он не взорвался внизу между самолетными ангарами Канеохе».

Так погиб в первый день войны один из ведущих японских летчиков. Лейтенант Иида летал на истребителе Зеро с сентября 1939 года и успешно сражался с китайскими истребителями над азиатским континентом. Он погиб в двадцать семь лет и стал самым старшим офицером из пилотов-истребителей группы Нагумо, павших в бою в этот день.

После войны я [Окумия] имел возможность тщательно просмотреть американские фотографии, снятые во время нападения на Пёрл-Харбор. На одном из снимков я увидел похороны в Пёрл-Харборе какого-то лейтенанта японской морской авиации. По фотографии было невозможно найти какую-то разницу между похоронными почестями, оказываемыми погибшим американцам или тому японскому лейтенанту. Я специально отмечаю этот факт, поскольку эти

американцы погибли в результате атак, в которых принимал участие этот японский лейтенант. Мы – все бывшие японские летчики – должны обратить внимание на этот факт и всегда помнить это отношение американских офицеров и матросов, не делавших различия между своими собственными и вражескими офицерами, даже после такого события, как нападение на Пёрл-Харбор.

После завершающей атаки на вражеские объекты на Гавайях капитан 3-го ранга Футида, осуществлявший общее руководство действиями авиации в операции, благополучно возвратился на свой авианосец вместе со второй волной атаки. Командир группы истребителей Зеро с авианосца «*Soryu*» лейтенант Масахару Суганами взлетел с палубы в 1.30, когда японский флот был все еще в 200 морских милях к северу от Оаху; сопроводив бомбардировщиков первой волны и расстреляв аэродром, он остался в воздухе один над Оаху и присоединился ко второй атакующей группе. На авианосец он вернулся примерно в 8.30.

Из таких примеров мы можем хорошо оценить высокое качество и воздушное превосходство наших офицеров и матросов группы Нагумо. Они впервые вступили в воздушные сражения над морем в таком масштабе, и люди и машины великолепно справились со своей задачей.

Так успешно закончилась величайшая воздушная операция того времени. Одним-единственным сокрушительным ударом 353 самолетов с шести авианосцев могучий флот Соединенных Штатов получил огромнейшие разрушения. Этот подвиг ошеломил весь мир.

Кто бы мог тогда подумать, что японский флот, не произведя ни одного выстрела из своих орудий, сможет за короткое время почти полностью уничтожить мощные дредноуты Тихоокеанского флота Соединенных Штатов? Линкор уже перестал считаться владыкой моря. С момента зарождения современного флота линкор царствовал в американском флоте. И этот самый флот, который всего лишь с восемью линкорами держал японский флот на удалении трех тысяч морских миль, в результате единственного воздушного налета сейчас лежал сокрушенный и бесполезный.

Что наиболее удивительно в Гавайской операции – это то, что из 353 самолетов, отправленных с группой Нагумо для налета на Пёрл-Харбор, только 154 самолета предназначались для атаки американских боевых кораблей. Остальные 199 самолетов были посланы для обстрела и бомбежки вражеских аэродромов, уничтожения на земле и в воздухе любых вражеских самолетов. В результате атакующие японские силы имели неоспоримое превосходство в воздухе.

Если бы американские воздушные силы заблаговременно обнаружили приближение японских истребителей и бомбардировщиков и подняли бы в воздух свои истребители, наши достижения наверняка были бы меньше, да и потери бы возросли. Понятно, что, будь Пёрл-Харбор защищен средствами противовоздушной обороны, нападение на Гавайи в большой степени потеряло бы свою эффективность, а природа войны на Тихом океане соответственно изменилась бы.

Глава 8

ИСТРЕБИТЕЛИ ЗЕРО ОБЕСПЕЧИВАЮТ ПОБЕДЫ: ОПЕРАЦИИ НА ФИЛИППИНАХ И В ГОЛЛАНДСКОЙ ОСТ-ИНДИИ

Содержание Гавайской операции не позволило истребителям Зеро продемонстрировать в полной мере свои исключительные боевые возможности. Наши самолеты так быстро подавляли всякое сопротивление врага в воздухе, что Зеро ограничились главным образом обстрелом аэродромов. В кампаниях на Филиппинском архипелаге и в Голландской Ост-Индии, однако, наш успех прямым образом зиждился на способности истребителей Зеро завоевать контроль в воздухе. Никакая из этих кампаний не завершилась бы успехом, если бы мы воевали с истребителями худших качеств, чем новый Зеро, который полностью захватил врага врасплох.

Наши главные военно-воздушные силы наземного базирования находились на Формозе, куда наши самолеты переместились незадолго перед войной. Наши бомбардировщики и истребители от важнейших авиабаз Кларк и Иба на острове Лусон отделяло внушительное расстояние в более чем 450 морских миль. Мы считали эти базы, а также город Манилу, лежавший примерно в 500 морских милях от Формозы, объектами первоочередной важности. Наша разведка сообщила, что на аэродромах Кларк-Филд и Иба-Филд располагается наибольшая часть американской военной авиации на Филиппинах. Если мы собирались в какой-либо мере обезопасить проведение своих операций, необходимо было уничтожить эти базы.

Расстояние между нашими базами на Формозе и Филиппинскими островами являло собой огромное препятствие. Наши самолеты в Китае часто летали на задания на отдаленные объекты, особенно между Ханькоу и Чунцином, но намечавшиеся рейды Формоза – Филиппины и обратно превышали по дальности даже самые трудные и сложные полеты времен китайско-японского инцидента. Еще большие осложнения вытекали из того факта, что основная часть перелета Формоза – Филиппины проходит над водными просторами, что увеличивает возможности ошибок в навигации. Даже после преодоления этих препятствий перед нами стояла опасность тяжелых потерь бомбардировщиков, поскольку эта дистанция оказывалась далеко за пределами максимальных возможностей наших истребителей. Китайцы с их менее совершенными бомбардировщиками достаточно эффективно защищали свои города от атак наших соединений бомбардировщиков, оказавшихся без эскорта, и мы слишком хорошо осознавали, что встречи с американскими пилотами и самолетами более высокого класса, нежели китайские, могут привести к более значительным потерям среди наших бомбардировщиков.

Вероятно, Зеро был первым в мире самолетом, способным пролететь 200 морских миль по замкнутому маршруту между Формозой и Лусоном. Практически нам следовало бы обеспечить их дальностью по крайней мере в 1300 миль, потому что им неизбежно пришлось бы ввязываться в воздушные бои, в которых расходуется много горючего.

Также нам приходилось учитывать дополнительные факторы. Размер соединения в огромной мере определяется фактическим потреблением горючего самолетами и во многом зависит от летного искусства пилотов. Опыт научил нас, что пилот, в совершенстве владеющий мастерством летать, может существенно увеличить максимальный радиус действия своего самолета. В Китае мы всегда добивались максимальной эффективности от наших авиасоединений и были уверены, что наши летчики обладают самым высоким умением пилотирования. Обстоятельства затем позволили нам отбирать для операций с истребителями Зеро только первоклассных пилотов, и наши авиасоединения никогда не превышали по численности группы в тридцать Зеро, воевавших в Ченду.

Как только мы поставили производство Зеро на конвейер и распределили большое их количество в оперативные флотские соединения, мы лишились роскоши отбора классных пилотов. Обстановка в войне с Америкой и Англией, имеющей для нас решающее значение, требовала использования каждого наличного истребителя Зеро в борьбе против врага, хотя мы и не дотягивали до нужного количества отборных пилотов. Поэтому летом 1941 года мы направили на авианосцы половину летчиков, которые воевали в Китае под командованием лейтенанта Сабуро Синдо. Остававшиеся ветераны под руководством лейтенанта Тамоту Йокоямы были переведены в авиачасти наземного базирования.

Таким образом, сложности в осуществлении полетов Формоза – Филиппины неуклонно росли. Чтобы совершать рейды на Лусон истребителями Зеро, пришлось использовать относительно немного опытных пилотов как ядро, вокруг которого мы собирали группу примерно в двести пятьдесят истребителей Зеро, включая резервные самолеты, которые мы отправили на Тайнань и в 3-й авиакорпус.

Размах предстоящей атаки на Лусон требовал использования более крупных соединений истребителей, нежели те, что мы когда-либо применяли в бою. Но при этом от пилота требуются большие усилия, чтобы сохранить расход горючего на минимальном уровне. Применение крупных соединений неизбежно приводит и к уменьшению радиуса действия самолетов.

Возможно, самая большая проблема для нас состояла в том, что американские и филиппинские войска ожидали нашего нападения, а потому были способны яростно сопротивляться нашим налетам, вводя в бой максимальное количество перехватчиков. Поскольку мы должны были начать войну с Гавайской операции, у Филиппин была масса времени для укрепления своей обороны. Неблагоприятный выбор времени требовал участия в атаке всех наличных самолетов. Все зависело от способности истребителей Zero перехватить контроль в воздухе из рук обороняющейся стороны. Зная о наших трудностях, Генеральный штаб в Токио и штаб Объединенного флота распорядились, чтобы были приняты все возможные меры для увеличения полетной дальности истребителей Zero на Формозе. И снова перед нами помимо радиуса действия встала еще одна проблема. Нам требовалось определить эффект воздействия на наших пилотов долгих часов, проведенных в воздухе внутри маленьких кабин Zero. Нашим пилотам придется вступить в бой с американскими истребителями после того, как они проведут в полете недопустимое, как мы полагали, количество часов.

В начале октября 1940 года три небольших авианосца – «*Ryujo*», «*Zuiho*» и «*Kasuga-Maru*» прибыли к югу Формозы. Мы приступили к специальным тренировкам взлета с палубы и приземления на нее, ибо наш план состоял в концентрации авианосцев перед атакой на Филиппины как можно ближе к Лусону. Поступая таким образом, мы значительно сокращаем время, проводимое пилотами истребителей в воздухе. Кроме того, нашим самолетам не придется взлетать в предрассветной тьме, чтобы координировать свои атаки с силами Нагумо (разница во времени восхода солнца в Пёрл-Харборе и на Лусоне составляет пять часов двадцать минут). Использование авианосцев позволит нашим самолетам атаковать Лусон, вступать в воздушные бои и возвращаться прямо на Формозу.

Последующие события вынудили нас серьезно пересмотреть предполагаемую стратегию ведения атак с авианосцев. Все наши крупные авианосцы были задействованы в особых операциях, назначенных на утро 8 декабря, а три авианосца, отведенные для Филиппинской кампании, были ужасно медленны, обладали маленькими взлетными палубами и могли взять на борт в общей сложности лишь семьдесят пять самолетов. В течение долгих месяцев наши пилоты будут ограничены выполнением тренировок на авианосце и не получают специальной боевой подготовки, как это требуется. Эффективность каждого самолета уменьшится из-за дополнительного веса оборудования, требуемого для полетов с авианосца.

В начале 1941 года на Формозе находилось много выдающихся стратегов ведения войны истребителями и пилотов. Среди них можно упомянуть капитана 3-го ранга Мотохару Окамуру, капитана 3-го ранга Ясуну Козоно, капитана 3-го ранга Такэо Сибату, лейтенанта Хидэки Синго и ветерана китайских боев лейтенанта Тамоту Йокояму. В течение нескольких месяцев известный летчик капитан 1-го ранга Масахиса Сайто из авиакорпуса Тайнань и капитан 1-го ранга Йосио Камэи из 3-го авиакорпуса доводили своих пилотов до изнеможения, постоянно увеличивая радиус действия их Zero, повышая эффективность групповых полетов и удлиняя полетное время истребителей. Сайто и Камэи были требовательными учителями, день за днем они посылали своих пилотов в воздух в условиях, превосходящих наиболее худшие из тех, что мы испытали в Китае.

Суровая тренировочная дисциплина принесла золотые плоды. Пилоты Сайто постоянно наращивали время нахождения в полете своих Zero, совершая все более длительные полеты со своих домашних баз. Десятичасовые полеты стали обычным делом, потом это число возросло до одиннадцати. И наконец, наши летчики-истребители, совершая имитационные боевые

вылеты, довели время непрерывного пребывания в воздухе до двенадцати часов. В полетах по десять часов и более наши летчики снизили расход горючего до двадцати одного галлона в час. Младший офицер звена Сабуро Сакаи достиг поразительной величины расхода в восемнадцать галлонов в час.

Уменьшение расхода горючего с одновременным увеличением радиуса действия и длительности полета давало яркие перспективы в налете на Лусон. При гарантированном минимуме в десять часов полетного времени Зеро должны быть способны долететь с Формозы до Лусона, сразиться с американскими истребителями и вернуться на домашние базы с запасом горючего. Наша самая большая проблема была решена. Главкомандующий 11-м воздушным флотом и командующий авиацией наземного базирования на театре Формозы вице-адмирал Нисизо Цукахара доложил морскому Генеральному штабу, что три авианосца уже не требуются для атаки на Филиппины.

Это явилось конкретным доказательством того, что наши нескончаемые попытки добиться от Зеро на данный момент невозможного принесли приятные дивиденды. Достигнутый на тренировках радиус действия наших самолетов позволил флоту освободить три авианосца от их намечавшейся миссии. «Руцjo» отправился к острову Палау, чтобы присоединиться к кампании против Давао (остров Минданао), а «Zuiho» и «Kasuga-Maru» вернулись в Японию для решения других задач. В самый канун неминуемой войны мы таким образом выиграли эквивалент трех жизненно важных авианосцев для нашего первого удара по врагу.

Намечавшееся распределение морской авиации для начала боевых действий на Филиппинах 8 декабря 1941 года было следующим:

На этих базах мы собрали в общей сложности 184 истребителя Зеро, 192 бомбардировщика наземного базирования (120 типа 1 и 72 типа 96) и 24 летающие лодки типа 97. Только 108 Зеро и 144 атакующих бомбардировщика были способны участвовать в трудных дальних операциях. Позднее, когда мы перевели в южную часть Французского Индокитая примерно половину сил авиакорпуса Каноя, это количество даже уменьшилось, составив 117 действующих бомбардировщиков.

Наша разведка выбрала в качестве приоритетных целей хорошо оборудованные аэродромы Кларк-Филд и Иба-Филд на острове Лусон. Аэродром Николс в пригороде Манилы мы отклонили как менее важный.

Рано утром 8 декабря 1941 года густой туман навалился с моря, полностью окутав наши авиабазы. В самый первый день войны, когда так важны были координированные усилия, наши самолеты не могли вылететь со своих баз. Мы изрыгали проклятия, потому что, пока мы копошились в этом кружащемся мраке, самолеты ударной группы Нагумо превращали Пёрл-Харбор в развалины. Если бы у противника на Филиппинах была возможность быстрой контратаки, он смог бы полностью разрушить все наши тщательно разработанные планы. Наконец, первые доклады о налете на Пёрл-Харбор дошли до нас через Токио, а туман все никак не рассеивался.

После нескольких долгих часов, пока мы были прикованы к земле, туман рассеялся под лучами утреннего солнца. Мы не тратили времени, и, как только разогрелись моторы, истребители и бомбардировщики с ревом взлетели с аэродрома и устремились на юг. Как этого возжелали боги войны, жуткий туман оказался огромным козырем в нашей атаке американских военно-воздушных баз. Наши самолеты достигли острова Лусон в 13.30 по токийскому времени, на несколько часов позже намеченного времени. Волею обстоятельств мы застigli американские истребители врасплох. Получив сообщения о нападении на Пёрл-Харбор, истребители поднялись в воздух в ожидании предстоящей атаки. Безуспешно прождав несколько часов наши самолеты, которые в это время беспомощно стояли на аэродромах, вражеские истребители,

истощив ресурс горючего, возвратились на свои аэродромы. Почти сразу же после этого наши истребители и бомбардировщики ринулись в атаку.

Доклад адмирала Цукахары о боевых событиях дня гласит: «Утром 8 декабря пятьдесят четыре бомбардировщика наземного базирования типа 1, большая часть 1-го авиакорпуса, бомбили и уничтожили от сорока до пятидесяти вражеских самолетов на аэродроме Кларк-Филд. Тридцать четыре истребителя Зеро авиакорпуса Тайнань, ведомые лейтенантом Синго, были в эскорте. Сразу же после завершения бомбежки Зеро снизились до бреющего полета и расстреляли почти все оставшиеся вражеские самолеты. Пятьдесят четыре бомбардировщика наземного базирования типа 96 авиакорпуса Такао, эскортируемые пятьюдесятью истребителями Зеро 3-го авиакорпуса под командованием лейтенанта Йокоямы, отбомбили и уничтожили примерно двадцать пять самолетов на Иба-Филд.

Два наших подразделения Зеро встретились в небе примерно с пятнадцатью самолетами противника и в последовавшей схватке сбили все вражеские самолеты. Эффективность наших атак превзошла наши самые безрассудные ожидания».

Стремительные налеты одним махом уменьшили основные американские наступательные силы на Филиппинах. По оценке нашей разведки, в первый день войны враг имел около трехсот самолетов на Филиппинских островах. В нашей первой же атаке была уничтожена по крайней мере одна треть от этого числа. Внезапная ликвидация такой крупной доли воздушной мощи Соединенных Штатов – врага, от которого мы ожидали ожесточенного сопротивления, – заразила нас стремлением полностью уничтожить остатки авиации противника. (После войны мы узнали, что Военно-воздушные силы Соединенных Штатов имели на Лусоне 160 самолетов, включая тридцать пять тяжелых бомбардировщиков «В-17». В ходе нашей первой атаки было уничтожено или приведено в негодность, как минимум, шестьдесят из них.)

На второй день войны сильные штормы снизили эффективность наших атакующих самолетов. Из-за урагана и ливня несколько истребителей упало в море. 10 декабря, однако, сокрушающая воздушная атака практически нейтрализовала военно-морскую базу Кавите южнее Манилы. Сорок восемь часов спустя на острове Лусон не осталось ни единого вражеского самолета, способного противостоять нашим разбушевавшимся истребителям Зеро. Через три дня воздушные налеты на остров Лусон прекратились. На четвертый день, 13 декабря, мы уже не допускали никакой возможности контратак вражеской авиации. За три дня наши истребители Зеро подарили нам абсолютное превосходство в воздухе на этом театре военных действий.

С первого взгляда эти успехи очень похожи на операции германских ВВС с их ошеломляющими победами над Польшей и Францией в первые дни Второй мировой войны. Более тщательный анализ этих двух воздушных кампаний, особенно в части количества самолетов, используемых нашей морской авиацией и люфтваффе, раскрывает очень небольшую численную разницу, с которой оперировали наши силы. На нашей стороне в бою были превосходство в качестве и тактике, в то же время люфтваффе, как это видно из прилагаемых таблиц, имела преимущество и качественное и подавляющее количественное.

После начала войны мы узнали, что, хотя истребитель Зеро появился в боях в Китае более чем за год до декабря 1941 года, союзники открыто удивлялись при виде нашего нового истребителя и оказались в совершенном неведении относительно его боевых качеств. Прошли месяцы с начала боев на Филиппинах, а союзники все еще не усвоили настоящих возможностей Зеро. Когда в начале 1942 года Зеро совершили налет на Порт-Дарвин (Австралия), враг посчитал, что Зеро, должно быть, прилетели с наших авианосцев, хотя в действительности они стартовали с наших новых наземных баз, захваченных на острове Тимор.

В каждой операции в декабре 1941 года мы быстро достигали численного и качественного превосходства. Мы полностью отдавали должное факту, что географическая изоляция

Тихоокеанского и Азиатского театров военных действий помешает быстрой доставке противником подкреплений для своей авиации и что стремительными и решительными ударами мы не только добьемся господства в воздухе, но и надолго сохраним за собой это преимущество.

Через десять дней после первых бомбежек вражеские самолеты полностью исчезли с Филиппин. Наши войска не тратили времени зря, выжимая максимум из своих достижений. 25 декабря наша ударная группа высадила десант на Джоло-Айленд в южной части моря Сулу и заняла местную авиабазу. Для обеспечения прикрытия с воздуха мы направили двадцать четыре истребителя Зеро авиакорпуса Тайнань в групповой беспосадочный перелет в 1200 морских миль. В истории авиации это был беспрецедентный перелет одноместных истребителей.

Наши истребители испытали немного трудностей в изгнании с небес оставшихся вражеских самолетов. В начале марта 1942 года наши подразделения морской авиации высадились на цепочке островов в южной части Тихого океана. Очень скоро вся Голландская Ост-Индия оказалась под контролем наших военно-воздушных сил. Авиакорпус Тайнань продвинулся до острова Бали в Голландской Ост-Индии, оккупируя по пути Джоло-Айленд, Таракан, Баликпапан и Банджермасин. 3-й авиакорпус летал на Давао, Манано и Кендари (Целебес), затем разделился на две группы, одна из которых продвигалась к острову Бали через Макаassar, а вторая группа через Амбоину нацелилась на Дили на острове Тимор.

Под командованием адмирала Цукахары морская авиация наземного базирования в южной части Тихого океана с 8 декабря 1941 года до завершения операции «Ява» достоверно сбила в воздушных боях и уничтожила на земле в общей сложности 565 самолетов противника. Из этого количества на долю наших истребителей Зеро приходится 471 самолета или 83 процента от общего количества.

Об эффективности наших Зеро мы можем судить по тому факту, что во всех наших операциях первых месяцев войны истребители Зеро наших сил морского и наземного базирования уничтожили 65 процентов всех самолетов, которые потерял враг. Это достижение оказало прямое влияние на успех наших действий помимо уничтожения вражеской авиации, без превосходства в воздухе наши бомбардировщики и торпедоносцы определенно не смогли бы так основательно подавить сопротивление врага.

Мы неоднократно подчеркивали роль этого самого самолета в начальной фазе войны на Тихом океане. Тем не менее, мы осознаем, что в Пёрл-Харборе, а также на Филиппинах и в Голландской Ост-Индии мы бы не смогли одержать свои победы на море, на суше и в воздухе, если бы у нас был истребитель с более низкими характеристиками, чем Зеро. Вся наша стратегия строилась в зависимости от успехов этого самолета.

Глава 9

МОРСКОЙ БОЙ У БЕРЕГОВ МАЛАЙИ

10 декабря 1941 года, на третий день войны на Тихом океане, Япония узнала о потрясающей победе, которая в огромной степени повлияла на наши будущие операции в акватории Тихого и Индийского океанов. Два самых могучих боевых корабля Англии, дредноут «Prince of Wales» и крейсер «Repulse» британского Азиатского флота, были отправлены на дно у побережья Малайи.

Эта победа была завоевана без участия японских надводных кораблей. Семьдесят пять двухмоторных бомбардировщиков наземного базирования морской 22-й воздушной флотилии под командованием контр-адмирала Садаити Мацунаги провели опустошительную атаку и единственным ударом превратили британские военно-морские силы в Азии в малозначущую величину.

С еще большей, чем в Пёрл-Харборе, долей драматизма эта акция продемонстрировала неожиданные изменения в балансе вооруженных сил, которые может сотворить авиация. Японские военно-воздушные силы низвергли Англию с ее трона главной морской державы в Индийском океане до беспомощного состояния невероятно малой ценой всего лишь трех бомбардировщиков, которые, падая, врезались в британский военный корабль.

Летом 1941 года 22-я воздушная флотилия прошла интенсивную подготовку на морской базе ВВС на юге Формозы. В конце октября эта флотилия перенесла свой штаб в Сайгон, столицу Французского Индокитая. Два авиационных корпуса флотилии были одновременно переведены на новые базы. Авиакорпус Гензан, состоявший из сорока восьми бомбардировщиков наземного базирования типа 96, переместился в Сайгон через остров Хайнань; а авиакорпус Михоро, также оснащенный сорока восемью бомбардировщиками типа 96, был расквартирован в Тудаумоте, к северу от Сайгона.

Подразделение истребителей флотилии, состоявшее из тридцати шести истребителей Зеро производства компании «Мицубиси», и подразделение разведки из шести самолетов-разведчиков наземного базирования типа 98 были переданы под командование контр-адмирала Мацунаги на передовую базу в Сок-Транг к югу от Сайгона.

Этим соединениям было поручено: 1) уничтожение вражеских военно-морских сил и защита наших транспортов, доставляющих армейский десант на Малайю; 2) уничтожение вражеской авиации, базирующейся возле Сингапура; 3) осуществление морского патрулирования.

Стратегия, принятая как раз перед началом военных действий на Тихом океане, возлагала на армейскую авиацию ответственность за этот район. В то время, однако, армейской авиации не хватало ударной мощи, и она была почти бесполезна в воздушных боях. Флот не очень верил в способность армейских подразделений атаковать хоть с какой-то долей успеха надводные корабли противника, и действительно, армии серьезно не хватало средств и опыта для ведения операций над водными просторами.

Начнись война в октябре, а не в первую неделю декабря, в армии не оказалось бы ни одного самолета, способного бомбить Сингапур, самую крупную и самую мощную британскую базу в этом регионе, с нашей главной базы во Французском Индокитае.

Эта плачевная ситуация существовала, несмотря на факт, что британский флот и бомбардировщики, базировавшиеся в Сингапуре, считались самой серьезной угрозой нашим транспортам, которым вменялось в обязанности доставка армейского десанта из Французского Индокитая при вторжении в Малайю. Принимая во внимание важные задачи, которые предстояло решать в ближайшем будущем, главнокомандующий Объединенным флотом адмирал Исороку Ямамото лично приказал 22-й воздушной флотилии немедленно переместиться на новые базы во Французском Индокитае.

В конце ноября 1941 года мы получили донесение разведки, в котором говорилось, что два британских линкора замечены при движении в восточном направлении в Индийском океане. Позднее из дополнительных сообщений из этого региона выяснилось, что эти два линкора 2 или 3 декабря прибыли в Сингапур. Также было установлено, что получившим свежие подкрепления флотом командовал вице-адмирал сэр Том Филипс и что этими боевыми кораблями были новый «King George V» и быстроходный крейсер «Repulse».

После боя 10 декабря линкор был идентифицирован как «Prince of Wales» – того же класса, что и «King George V», который за шесть месяцев до этого сыграл важную роль в потоплении германского линкора «Bismarck».

Японским планам вторжения в Малайю серьезно угрожало неожиданное появление в регионе двух мощных британских боевых кораблей. Даже из консервативных оценок нашей разведки

следовало, что эти два британских боевых корабля были даже сильнее, чем наши быстрые линкоры «Kongo» и «Nagata», бывшие тогда под командованием вице-адмирала Нобутаке Кондо – старшего морского начальника на этом театре военных действий и главнокомандующего 2-м флотом.

Адмирал Кондо напрямую руководил не только этими двумя линкорами, а также еще двумя тяжелыми крейсерами, одним легким крейсером и десятью эсминцами. Вдобавок к этим силам пять тяжелых крейсеров, один легкий крейсер и четырнадцать эсминцев подчинялись главнокомандующему войсками в Малайе вице-адмиралу Дзисабуро Одзаве.

Для поддержки этих надводных сил адмирал Ямамото, узнав о появлении в Сингапуре «Prince of Wales» и «Repulse», приказал немедленно передислоцировать на новую базу во Французском Индокитае двадцать семь бомбардировщиков наземного базирования типа 1, располагавшихся ранее на юге Формозы. Их передали под командование контр-адмирала Мацунаги.

Такова была финальная диспозиция наших сил в районе, а в это время намеченная дата начала войны все близилась.

В середине первой недели декабря наши воздушные, морские и сухопутные силы были готовы нанести удар по врагу. В наши операции входил и напряженный период ожидания и патрулирования. Особенное внимание мы уделяли перемещениям британского Азиатского флота. Начиная с первых дней декабря, отчасти с целью выслеживания «Prince of Wales» и «Repulse», мы вели патрулирование океанских вод, омывающих Французский Индокитай, Малайю и Борнео ежедневно силами бомбардировщиков наземного базирования.

Напряжение в наших военно-воздушных войсках выросло до предела. До сих пор наши военные действия велись успешно, но в любой момент враг мог раскрыть наши планы и внести замешательство в наши тесно скоординированные планы ведения воздушных, морских и сухопутных атак.

Командир эскадрильи из авиакорпуса Гензан лейтенант Садао Такаи, участвовавший в морском патрулировании в предвоенный период и позднее в морском бою у берегов Малайи, вел детальные записи событий того времени: «За два дня до начала военных действий мы патрулировали океан до удаления в 100 морских миль к югу от Сингапура. В патрульной службе мало приятного. Мы – это одинокий самолет, летящий в безоблачном небе над южным морем. Члены экипажа едва ли произносят слово во время этих долгих полетов, почти постоянно приходится затаив дыхание не сводить глаз с Сингапура. Огромная британская военная база была избрана нашей целью в первую ночь войны на случай, если британский флот останется под защитой береговой артиллерии. Возможно, мои подчиненные слишком ревностно относились к исполнению своих служебных обязанностей. Похоже, они старались извлечь полезный опыт из каждой минуты, проведенной в воздухе в ходе утомительных патрульных полетов. Каждый находился в смятенном состоянии мыслей из-за того, что от них требовалось постоянно быть настороже, в ожидании того, что случится, если начнутся бои, а также из-за огромного желания показать себя максимально искусными в исполнении своего долга.

Не видно ни одного корабля или самолета. Бесконечное море, простирающееся перед нашим бомбардировщиком, кажется настолько спокойным, что не видно ни одной волны. Трудно поверить, что пройдет всего лишь два дня и начнется война».

Полномасштабное патрулирование началось за несколько дней до запланированного начала войны, но, как это видно из детального отчета лейтенанта Такаи, многим из поисковых бомбардировщиков не удавалось заметить ни малейшего передвижения со стороны британского флота или авиации. Японские бомбардировщики заметили несколько британских самолетов, но встречи закончились миром.

Рассказ лейтенанта Такаи продолжается: «Командование флотом отдало приказ всему составу, занятому поисковыми операциями, сконцентрироваться на передвижениях этих двух британских линкоров. Мы ежедневно отправляли патрули, ничего не обнаруживая, а поэтому напряжение все возрастало по мере приближения даты нападения. Изматывающее спокойствие над океаном можно было бы справедливо описать как „затишье перед бурей“».

6 декабря 1941 года. Транспорты с десантными войсками, которым предписывалось произвести вторжение на восточное побережье Малайи, двигались на запад от южной части Индокитая. Конвой с войсками всегда движется возмутительно медленно, эта фаза боевых действий была узким местом в нашем планируемом вторжении на вражескую территорию. Однако под постоянным прикрытием истребителей флот неспешно приближался к Кота-Бару в Малайе. К счастью, море было спокойным, и транспорты шли незамеченными, но такое шествие флота в стиле японских феодалов не могло вечно проходить без последствий!

В тот же день подтвердились наши худшие опасения. Британские патрульные гидросамолеты-бомбардировщики обнаружили конвой с войсками! Весь наш план вторжения оказался разоблаченным задолго до того, как мы могли бы начать вторжение в Малайю. Британцам было абсолютно ясно, что собой представлял флот из тридцати кораблей в колонном строю, куда он направлялся и когда он прибудет в место назначения. Мы были вынуждены немедленно изменить свою тактику и далее продолжать следование, но уже открыто. Причиной для серьезных опасений была вероятность вражеских воздушных атак на наши авиабазы во Французском Индокитае. И мы немедленно начали рассредоточивать свои эскадрильи бомбардировщиков по базам, расположенным на широкой площади.

Первый день войны начался со спокойного рассвета. Мы надеялись и молились, чтобы противник ничего не предпринял. Каждая радиопеппеша тщательно изучалась на предмет содержания намеков на нападение. Мы опасались, что британцы могут атаковать конвой с войсками. Как только наступал длинный перерыв в радиопередачах, мы начинали бояться, что, может быть, пропустили новости о уже начавшихся боях. С другой стороны, когда приходило какое-нибудь радиосообщение, мы боялись, что оно несет плохие новости. Размеры территории и вооруженных сил, задействованных тут, были так велики, что могло случиться все, что угодно. Всем нам хотелось знать, принесут ли успех наши скрупулезно разработанные планы. Из-за постоянного ожидания и размышлений мы засыпали с большим трудом.

Моей самой важной обязанностью было поддержание в моментальной готовности к атаке всех моих бомбардировщиков. Оружие, которое нам предстояло иметь с собой, зависело от объекта атаки. Если цели подлежало бомбить, надо было устанавливать особые подвески для бомб, поскольку необходимо было доставить до цели большое количество бомб небольшого размера. Если предстояло атаковать вражеские корабли, нам надо было брать либо тяжелые бомбы, либо торпеды. Пока самолеты не будут готовы к загрузке каким-либо из этих трех типов оружия, они остаются бесполезными для предстоящего задания, в котором даже малейшее опоздание к полю боя может привести к катастрофе. Наземные службы, поддерживавшие наши самолеты в постоянной боеготовности, широкой публике малоизвестны в отличие от того внимания, которое уделяется членам экипажей. Правда, часто бывает, что боевая оснащенность и наземные группы обслуживания держат в своих руках ключ к победе или поражению.

Не было никаких признаков, говоривших, что британский флот намерен покинуть Сингапур и атаковать наши надводные суда. Был отдан приказ – бомбежка Сингапура начнется в первую ночь войны, как это предусматривалось и ранее.

Экипаж каждого самолета был идеально тренирован. Наступил наш финальный момент. Мы изучали бомбометание и планы атаки столько раз, что запомнили их до мелочей. Никаких особых приготовлений не требовалось. Если не считать рутинных потребностей в техническом

уходе и загрузке наших самолетов бомбами и торпедами, мы были готовы к атаке. Единственно нас беспокоила мощь возможных воздушных контратак противника.

Однако, поскольку война должна была начаться с бомб, сброшенных нашими самолетами, все были в бодром настроении. Мы были намерены навести страх на врага. Это была наша первая широкомасштабная морская атака, и мы переживали не только за свою безопасность, но скорее за то, как много ущерба наши авиабомбы и торпеды смогут нанести вражеским линкорам.

7 декабря 1941 года. Последний день перед началом войны прошел спокойно и без инцидентов. Британцы не сумели атаковать нас. С авиабаз на юге Французского Индокитая в черноту ночи поднялись три эскадрильи (двадцать семь самолетов) авиакорпуса Михоро и три эскадрильи авиакорпуса Гензан и устремились на Сингапур. Южное небо было заполнено кучевыми облаками, которые были характерны для этого района земного шара. Мои опасения плохой погоды оказались не напрасными, когда двадцать семь бомбардировщиков авиакорпуса Гензан, к которому относился и я, вдруг при наборе высоты попали в густую облачность. Как командир 2-й эскадрильи, я избрал себе место во главе строя из девяти самолетов.

Видимость была настолько плохой, что почти невозможно было различить габаритные огни двух самолетов, летевших сразу за мной. По курсу появились воздушные ямы, самолет швыряло и трясло. Дождевые потоки барабанили по крыльям и фюзеляжу и разбивались о ветровое стекло пилотской кабины. Не меняя курса, я спустился еще ниже.

Позади меня, местами выше, а местами ниже, были видны мерцающие красные, зеленые и желтые огни бомбардировщиков моей эскадрильи, старавшихся изо всех сил сохранить походное построение в этой бурной атмосфере. То тут, то там яркие вспышки молний отражались от крутящихся лопастей пропеллеров бомбардировщиков. Пилоты отчаянно пытались держаться в группе, чтобы никто не отстал или не отделился от группы, потерявшись в пространстве над морем.

Я все еще продолжал снижение, когда прямо перед самолетом возникли однообразные гребни волн, рассекающих черную поверхность океана. Я прекратил спуск и огляделся в поисках других бомбардировщиков. Из начального количества в девять единиц были видны лишь два. Похоже, перестроиться в походную колонну было уже почти невозможно. Я все еще безнадежно искал чистый участок неба среди бурлящих облаков и дождя, когда по радио был получен приказ «Возвращаться на базу!» от капитана 2-го ранга Ниити Наканиси, командира нашего крыла. Все бомбардировщики возвратились в пункты своего взлета.

Позднее этой ночью мы приняли по радио сообщение, из которого узнали об успехе нашей первой авиабомбежки Сингапура. Бомбардировщики авиакорпуса Михоро не встретили никаких помех со стороны погоды и провели налеты, как и было намечено. Экипажи наших бомбардировщиков были раздражены и очень переживали от того, что в первой атаке войны самолеты авиакорпуса Гензан даже не долетели до объектов бомбежки и из-за погодных условий рассеялись в пространстве.

8 декабря 1941 года. Утро прошло спокойно. Ко всеобщему душевному облегчению, каким-то чудом враг все еще не нападал на наши авиабазы во Французском Индокитае. Наша армейская авиация уже воевала и осуществляла налеты бомбардировщиков на вражеские позиции. Не укладывалось в голове, что противник не предпринимает никаких серьезных налетов на наши аэродромы, и моя эскадрилья сразу же перебазировалась на соседнюю французскую авиабазу.

Сегодня утром какой-то офицер французской армии подошел к моему самолету, широко улыбаясь и быстро лопоча что-то на своем родном языке. Французский я учил давным-давно, еще в Морской академии, и не мог понять ни слова из того, что он говорил. Позднее мы узнали, что французский офицер поздравлял нас с успешной атакой нашего флота в Пёрл-Харборе. До

того момента, когда мы узнали, что именно взволнованный француз пытался нам сказать, мы ничего не знали о мощной атаке на американский воздушный и морской оплот.

Активность британских линкоров мы не смогли засечь ни постоянным океанским патрулированием, ни полетами разведывательных самолетов над Сингапуром. Мы не могли понять, по какой же причине противник затягивает ввод в действие своих мощных кораблей.

Сегодня – самая важная фаза наших операций, сухопутные войска должны начать вторжение в Малайю. Если бы британские корабли или бомбардировщики нанесли удар по нашим транспортам во время наступательной операции, мы бы оказались в сложном положении. Отсутствие вражеского флота приводило нас к ощущению, что что-то неладно, что британцы могут ринуться на нас неожиданно. Знаю, что, если бы я командовал этими двумя могучими кораблями, я бы повел их в море к Кота-Бару, пункту вторжения нашей армии в Малайю, и атаковал бы.

Пока стояли наготове, ожидая команды на взлет в случае вражеской атаки, мы прознали, что наши транспорты движутся к Кота-Бару. Весь боевой состав авиакорпуса Гензан был глубоко огорчен тем, что первая бомбежка этой войны была проведена авианосцами, атаковавшими Пёрл-Харбор. С другой стороны, наши вопросы относительно эффективности наших авиабомб и торпед были сняты ошеломляющим успехом наших самолетов морской авиации, атаковавших Гавайские острова.

9 декабря 1941 года. Сегодня утром наши самолеты-разведчики типа 98 облетели военно-морскую базу в Сингапуре. Все эскадрильи настороженно ожидали доклада экипажа, из которого можно было бы узнать о расположении британских линкоров. Новости были хорошие, оба линкора все еще стояли на якоре в Сингапуре. Все расслабились, нашим войскам не угрожали большие британские пушки. Хотя нам нечего было опасаться со стороны боевых кораблей, пока они оставались в Сингапуре, в любой момент британцы могли отправить эти суда в море, где они смогли бы атаковать нас.

Контр-адмирал Мацунага провел штабное совещание у себя для того, чтобы выяснить целесообразность массированной торпедной атаки против кораблей противника, пока они остаются на базе. Все пилоты и экипажи были в приподнятом состоянии духа. Мы отыскивали линкоры, и нам улыбался шанс прославиться даже больше, чем наши коллеги, которые успешно атаковали Пёрл-Харбор. Все занялись изучением глубин акватории военно-морской базы в Сингапуре, лучших направлений атаки и самых благоприятных боевых порядков для атаки.

В 17.00 мы получили сообщение по радио от нашей подводной лодки «1–56», патрулировавшей район к востоку от Сингапура. Командир подлодки утверждал: «15.50. Два линкора направляются на север». Нам было непонятно противоречие между докладом самолета-разведчика, который утверждал, что линкоры все еще находятся на британской базе, и докладом субмарины о том, что «Prince of Wales» и «Repulse» вышли в открытое море. Как бы там ни было, авиакорпусу Гензан был отдан приказ немедленно подготовиться к торпедной атаке.

Действительно ли эти два могучих боевых корабля покинули военно-морскую базу в Сингапуре? Или это другие корабли противника? Может быть, тяжелые крейсера ошибочно были приняты за линкоры? Какого бы типа ни были эти британские корабли, со своей скоростью они будут у берега Кота-Бару на следующий день. Их необходимо локализовать и уничтожить, пока их могучие орудия не получили возможность уничтожить флот вторжения. Вскоре пришел приказ провести торпедную атаку.

Разведывательному самолету типа 98, возвращавшемуся на базу из полета к Сингапуру, было приказано изменить курс и немедленно приземлиться на аэродроме в Сайгоне. Спешно были проявлены негативы фотоснимков. Теперь нам была известна истина. То, что невооруженному

глазу с большой высоты показалось боевыми кораблями, на самом деле оказалось двумя крупными торговыми судами. Подтвердилось отсутствие на военно-морской базе Сингапура «Prince of Wales» и «Repulse». Промедление было недопустимо. Намерения врага были явными: он направлялся к району нашего вторжения на Кота-Бару. Наши подлодки, однако, потеряли контакт с флотом противника, и точное место нахождения британских кораблей оставалось загадкой.

19.00. Все приготовления к торпедной атаке завершены. В бодром настроении мы взлетали с нашей базы, надеясь найти и атаковать британские корабли этим вечером или даже ночью. Мы не могли понять, как армейцы догадались, что мы отправляемся на поиски вражеских кораблей, но много солдат и офицеров собралось на базе проводить нас. Всех их приводили в удивление торпеды. Они махали руками и громко приветствовали каждый взлетающий бомбардировщик.

Не знаю почему, но события того дня четко запечатлелись в моей памяти. Я страстно желал броситься в атаку на врага. Я могу вспомнить каждую маленькую деталь, касающуюся того ночного вылета на задание. Кучевые дождевые облака закрывали все небо, пока мы летели на юг вдоль побережья Французского Индокитая, предсказывая, что погода может оказаться неблагоприятной. Однако я не боялся за своих людей, если нас вдруг захватит шторм. Все мои самолеты, разбросанные штормом два дня назад, благополучно вернулись на базу, подтверждая тем самым высокий класс моих пилотов. Сегодня ночью мы были настроены на атаку врага, даже если шторм нарушит наше боевое построение и если вдруг в группе смогут лететь только два самолета. Мы решили не поддаваться влиянию погодных условий. Все самолеты снизились ниже нижней кромки облаков в поисках противника.

По радио пришел приказ главнокомандующего войсками Южного района вице-адмирала Нобутакэ Кондо мобилизовать все наличные наземные и воздушные силы для ночной атаки. Наша подводная лодка обнаружила линкоры, сейчас настала очередь авиации уничтожить их. Мы не собирались отдавать надводному флоту лавры возможной победы. Наш боевой дух был высок!

Солнце ушло за горизонт. Видимость была очень плохая, и мы летели группами по три самолета. К сожалению, оставалась нерешенной еще одна серьезная проблема. Когда начались военные действия, мы не договорились о каких-либо определенных мерах для того, чтобы в морских боях на малых дистанциях отличать вражеские корабли от своих, когда очень трудно разобрать, где свой, а где чужой. Точное нахождение вражеских кораблей нам не было известно; далее, в эту ночь у нас не было информации и о нахождении наших собственных судов. Как же нам отличить корабли один от другого?

Даже при свете дня вообще-то трудно опознать корабли, а ночью это становится почти невозможным. Действительно, существует большая опасность атаки своих собственных боевых кораблей и самолетов во время совместных операций морских и воздушных сил, кроме тех особых случаев, когда свои корабли либо вражеские остаются неподвижными.

Казалось, облака простираются над океаном без конца и края. Мы никак не могли вынырнуть из них, и становилось все труднее вести наблюдение за водной поверхностью. Нам не удавалось подняться на высоту, превышающую тысячу футов. В таких условиях наши шансы на обнаружение противника были сомнительны, если только нам не удастся пролететь прямо над ними или пересечь их кильватерный след.

Однако ситуация не была абсолютно безнадежной. Поиском над океаном занималось много самолетов, и любой из них мог обнаружить противника. Также был шанс обнаружить врага, если он заметит наши самолеты и откроет по ним огонь. Когда летишь в почти абсолютной тьме, кажется, что враг может внезапно, без предупреждения появиться у тебя перед глазами.

В поисках вражеского флота мы летели все дальше и дальше на юг. Радиосообщение одного из наших поисковых бомбардировщиков прозвучало праздничной песней в наших ушах. Столь страстно желаемые вражеские корабли обнаружены! Радиограмма продолжала: «Мы сбросили осветительную бомбу». Одному из бомбардировщиков авиакорпуса Михоро удалось обнаружить противника. С воодушевлением мы повели свои самолеты на максимальной скорости и заспешили к месту нахождения вражеских судов. Уже можно атаковать! Мы выжимали из моторов все до последнего грамма, стараясь заставить самолет лететь быстрее и быстрее. Скоро пришел по радио еще один доклад. «Под осветительной бомбой – корабль „Chokai“».

Боже мой! Вместо огорчения мной овладел ужас! Ведь мы чуть-чуть не стали бомбить свой собственный флот вместо вражеского. Вместо того чтобы атаковать британские военные корабли, сейчас нам еще надо проявлять крайнюю осторожность, чтобы избежать бомбежки и торпедирования японских судов, находящихся в этом районе. Не получи мы эту последнюю радиограмму, мы бы бросились атаковать «Chokai» – тяжелый крейсер и флагман вице-адмирала Одзавы!

Мы были в глубоко подавленном состоянии. Вышло так, что этой ночью у нас не оказалось хорошего шанса обнаружить местонахождение врага и атаковать его. Вскоре после того, как был замечен «Chokai», пришла команда от контр-адмирала Мацунаги: «Прекратить операцию. Всем самолетам вернуться на базу».

Приказ о прекращении поисков врага позволил нам расслабить напрягшиеся мышцы. И все же мы оставались в недоумении, что делать дальше. Была вероятность, что британским кораблям удалось прорваться сквозь нашу воздушную и морскую завесу, что, может быть, в данный момент они обстреливают наши транспорты у Кота-Бару. Это нас пугало больше всего. Мы подавили в себе порыв еще немного продолжить поиск врага и повернули на базу. Приказы надлежит выполнять беспрекословно.

Похоже, этой ночью наши проблемы никогда не кончатся. Совершать посадку после того, как предохранитель на торпедо вынут, – крайне опасное предприятие. Нам хотелось сбросить смертельное оружие в море до посадки. Но мы не могли сделать этого, потому что доставка торпед на базы во Французском Индокитае была сложной и в торпедах испытывалась нехватка. На каждом самолете было лишь по одной торпедо. Мы не могли себе позволить потерять хотя бы одну.

Чтобы обезопаситься от возможных неприятностей при посадке на затемненный аэродром, каждый самолет находился в воздухе до тех пор, пока не взошла луна. Посадочная полоса стала видимой только к полуночи, и самолеты смогли совершить посадку.

Несмотря на крайнюю усталость от мучительного полета в штормовую погоду, долгие часы, проведенные в воздухе и выматывающую душу посадку со взведенными торпедами, нам не позволили отдыхать. Призвав на помощь запасы физической выдержки и мужества, мы трудились почти всю ночь, готовясь к завтрашнему вылету на боевое задание.

В наши основные обязанности входила разведка. Поскольку после того, как наша субмарина потеряла контакт с британскими кораблями, передвижения вражеских кораблей оставались для нас загадкой, бомбардировщикам было поручено разыскать их. Пока предпринимались все возможные усилия для обнаружения вражеских судов, мы должны были учитывать вероятность того, что их корабли могли уже возвратиться в Сингапур.

Если они уже в порту, то вражеская способность к сопротивлению окажется во много раз выше, а наши атаки – менее эффективными. Нам придется принимать во внимание огонь не только корабельной зенитной артиллерии, но также и береговой. Наши самолеты будут ограничены в маневре и в составе боевой группы. Самая худшая проблема состояла в том, что, если бы мы

были вынуждены атаковать сам Сингапур торпедами, нашим бомбардировщикам не хватит горючего на возвращение на свои базы.

Любой ценой нам надо отыскать и уничтожить вражеские корабли сегодня утром. Потому было решено отправить рано утром 10 декабря девять бомбардировщиков и два самолета-разведчика типа 98. В то же самое время мы направили сильную ударную группу в Сингапур вне зависимости от маневров вражеских судов.

Сегодняшнее поисковое задание было настолько трудным, что, как подсчитали летчики, можно было покрыть лишь половину площади, на которой могли находиться британские корабли. Хотя и было понятно желание командного состава использовать максимально возможное количество самолетов из всех ста имевшихся, мне эта тактика не казалась разумной. Летный состав был почти полностью измотан.

10 декабря. Небо чистое, сегодня хорошая видимость! Никаких неожиданностей не произошло, и ко времени взлета все необходимые приготовления были завершены. В 6.25 все самолеты-разведчики одновременно вылетели со своих баз. Между 7.35 и 9.30 взлетели соединения торпедоносцев и бомбардировщиков. Для сегодняшней акции были мобилизованы девять бомбардировщиков типа 96 и два разведывательных самолета типа 98 для поисков, двадцать шесть бомбардировщиков типа 96 и двадцать шесть бомбардировщиков типа 1 для обстрела торпедами и тридцать четыре бомбардировщика типа 96, оснащенных бомбами.

Ведущий группы разведчиков занял позицию в центре района поисков, где шанс обнаружения противника был наибольшим. На его самолете было установлено много фотокамер для фотографирования вражеских кораблей и сцены сражения. Самолет-разведчик, летевший параллельным курсом с командиром, первым заметил противника, на этом самолете фотоаппаратов не было.

Я участвовал в этой операции, будучи командиром 2-й эскадрильи торпедоносцев авиакорпуса Гензан. На практических занятиях с бомбардировщиком на земле спусковой механизм торпед работал безотказно. Мы ощущали момент, когда торпеда покидала самолет, по сильной вибрации, передававшейся корпусу самолета в момент сброса. Поскольку именно мой самолет был самым надежным, предназначенным для особых целей, я был совершенно спокоен за самолет и работу его моторов. Каждый летчик в авиакорпусе был полностью уверен в своем самолете. Все члены экипажей были ветеранами боев в Китае. Но это было их первое сражение над морем, а торпедирование вражеских кораблей было само по себе опасной операцией. Все мои подчиненные в ожидании предстоящего боя испытывали и радость, и тревогу одновременно.

«Командир, под каким углом мне атаковать?» – спросил меня добросовестный молодой пилот моей эскадрильи. При определении угла атаки торпедой приходится учитывать много факторов, но большинство из них устанавливается визуально. Общий принцип торпедной атаки очень прост. Однако в условиях боя, когда положение цели относительно самолета меняется время от времени, только упорные интенсивные тренировки помогут точно определить угол атаки торпедами. Дав молодому летчику общие указания, я сказал: «Если запутаешься при вычислении правильного угла атаки, снижайся как можно ниже и нацеливай свою торпеду прямо в носовую часть корабля».

Наш командующий, адмирал Мацунага старательно и добросердечно раздавал своим подчиненным распоряжения. Когда он закончил, капитан 1-го ранга Косэи Маэда, наш командир, строго выговорил своим людям. Он попросил их успокоиться и подтянуться. Капитан 3-го ранга, офицер звена Камёро Сонокава, разработал детальные инструкции на случай возможных передвижений врага и обрисовал в общих чертах план атаки. Командир авиагруппы капитан 2-го ранга Ниити Наканиси довел этот план до деталей.

Потом настала моя очередь, как ведущего 2-й эскадрильи, выговориться, но на мою долю не осталось ничего. К тому времени, когда мои подчиненные выслушали наставления от командира отделения и командира каждого самолета, который летел вместе со мной, они успели позабыть предыдущие растянутые инструкции. Молодые члены экипажей, возможно, думали не о длинных приказах, а об обеде в самолетах.

Молодые летчики обычно наивны в бою. Вкусный обед повышает их боевой дух больше, чем награды или почетные грамоты. Из всех продуктов, поставляемых на бомбардировщики, больше всего пользуются почетом рисовые пирожные, покрытые соевой пастой. Если к тому же подадут еще и кофейный сироп, то они вообще в восторге, и на их лицах перед взлетом написано огромное удовлетворение.

Неоспоримый факт, что на лице всякого человека во время выполнения бомбометания появляется выражение тревоги или неопределенности. Но однако, если человек проявляет спокойствие и умение при исполнении своих обязанностей, мы испытываем гордость от того, что он настоящий, опытный летчик. Качество выполнения обязанностей в бою зависит от искусства и способностей командиров авиагрупп и ведущих эскадрилий.

Уже 7.55, и самолеты-разведчики, улетевшие до рассвета, должны быть за пределами береговой линии Французского Индокитая, то есть в открытом море. Все торпедоносцы поднялись в воздух и взяли курс прямо на Сингапур. Нашей основной проблемой оставалась экономия горючего. Еще с сентября авиакорпус Гензан занимался непрерывными исследованиями, как сэкономить горючее и увеличить длительность нахождения в воздухе наших бомбардировщиков. Мы научились использовать к своей выгоде направление ветра и выбирать наилучшие комбинации рабочих параметров нашего оборудования. Разумно пользуясь рычагом контроля горючей смеси, мы смогли увеличить радиус действия самолетов на 20 процентов без дополнительного запаса горючего по сравнению с нашей летной практикой в Китае.

Поскольку сегодня наши самолеты летят с торпедами, в баках горючего имеется на 30 процентов ниже нормы. Мы летим очень большой группой, и из соображений безопасности нам установлен радиус действия в 400 морских миль. Однако, если бы мы обнаружили вражеские корабли за пределами этих 400 миль, мы бы, естественно, ринулись в атаку. Все летчики старались расходовать как можно меньше горючего.

По мере того как мили пролетали под нашими крыльями, а мы все больше удалялись на юг, погода скоро улучшилась. Наконец, небо полностью очистилось от облаков. Мы сохраняли высоту полета между 8300 и 10 тысячами футов.

Около 10.00. Что случилось с нашими самолетами-разведчиками? По-прежнему никаких признаков противника. Несмотря на хорошую погоду и такую же видимость, возможно ли, чтобы разведчики все еще не нашли британские корабли? Сейчас наши самолеты удалились от Сайгона более чем на 500 морских миль. У командира группы Наканиси, летевшего чуть впереди моего бомбардировщика, тоже наверняка росло нетерпение.

Мы уже пересекли опасную черту 400 морских миль от Сайгона. По-прежнему нет сообщений о вражеских судах. Как будто нас запеленали в совершенную тьму. Летчики все более и более беспокоятся об уровне оставшегося горючего. Мы замеряем расход горючего как можно точнее и снижаем его до максимально допустимого уровня. С двигателями так обращаться не рекомендуется, но у нас нет выбора. Возможно, из-за того, что мы переусердствовали со смесью, у одного из бомбардировщиков возникли проблемы в двигателе, и он был вынужден покинуть строй и вернуться на базу. Я не смог выделить для эскорта ни одного самолета. Количество самолетов в эскадрилье снизилось до семи, включая и мой самолет.

В 11.45 слева по курсу мы заметили небольшое судно. Море было абсолютно спокойным. Судно, похоже, грузовое, водоизмещением примерно 500 или 600 тонн. Сингапур был близок.

Я приказал своим пилотам сохранять бдительность. Не было видно никаких других объектов, что само по себе было необычно. Продолжая внимательно следить над собой и сзади на предмет вражеских самолетов, мы подтянули все группы и продолжали лететь на юг.

Без какого-либо предупреждения вся 3-я эскадрилья отделилась от общей группы и полетела к небольшому торговому судну. Я не мог понять, чем занимается ведущий эскадрильи. Вражеский корабль вдруг изменил курс, и, как только он начал выполнять противовоздушный маневр, град бомб обрушился примерно в 700 футах от цели, не причинив ей никакого вреда! Что случилось с ведущим 3-й эскадрильи? Потеряно девять бомб весом 1100 фунтов каждая, сброшены без какого-либо результата, и это после того, как их с такими трудностями доставили сюда!

Эскадрилья бомбардировщиков уже покинула строй и возвращалась на свою базу. А мы продолжали лететь на юг. Далеко впереди и справа от себя можно было различить южную оконечность Малайского полуострова. Если бы вражеский флот находился в открытом море, мы бы наверняка его обнаружили. Наш командир, похоже, решил отыскать корабли противника правее Сингапура, если не удалось найти их в океане.

Мы находились в опасной близости к «черте, откуда нет возврата», поскольку может не хватить горючего для возвращения на базу. В случае если мы пересечем эту черту, нашей единственной надеждой оставалась вынужденная посадка на Кота-Бару, куда уже вторглись наши войска. Все это время мы не получали никакой информации о том, что происходит с группами авиакорпусов Михоро и Каноя. Не было сведений и об их местонахождении. Возможно, однако, они намеренно хранили радиомолчание из опасения встревожить противника.

В 12.20 мой радист передал мне, что он только что получил радиограмму. Я мгновенно вскочил из кресла пилота и схватил кодировальную книгу, чтобы расшифровать сообщение, в котором говорилось, что вражеский флот обнаружен! На лице каждого в самолете отразились и волнение, и радость от того, что наконец-то противник найден. Скоро быть бою! В радиограмме говорилось: «Замечены два вражеских линкора. Семьдесят морских миль к юго-востоку от Куантана. Курс юг-юго-восток. 1145».

Враг был позади нас. Я напряженно ожидал сигнала к повороту и изменению курса. Но странно, 1-я эскадрилья продолжала лететь на юг. Мы ждали и ждали, но от 1-й эскадрильи не получили никаких сигналов развернуться и направиться к врагу. Прошло десять минут, и я забеспокоился. Наконец, я передал другим самолетам по радио о том, что обнаружены линкоры, и в то же самое время начал постепенно менять курс, чтобы занять место во главе группы. Увидев мой маневр, самолеты 1-й эскадрильи также изменили свой курс и пристроились позади моей эскадрильи.

Теперь наше новое направление было на запад-северо-запад. Ожидая предстоящий бой, все самолеты подтянулись и сформировали более плотную группу. Мы летели чуть выше 8300 футов. Начали наползать облака, но они не мешали нашему обзору вниз под собой. Несмотря на неоднократные предупреждения членам экипажей не ослаблять ни на момент бдительность в обзоре сзади и сверху наших самолетов, все напряженно вглядывались вперед в надежде увидеть вражеский флот. Каждый жаждал чести первым заметить британские военные корабли.

Времени было чуть больше часа дня. Низкая облачность заполняла пространство впереди по курсу. Прошло полных пять часов с того момента, как мы вылетели из Сайгона. Вражеский флот может появиться в любой момент. Меня охватило нервное возбуждение, я дрожал, но не мог избавиться от этих ощущений. Вдруг появилось странное желание помочиться. Точно такие ощущения испытываешь перед тем, как вступаешь в какое-нибудь атлетическое единоборство.

Точно в 13.03 прямо под облаками была замечена темная точка. Похоже, это был вражеский корабль примерно в 25 милях от нас. Да, это был враг! Скоро мы уже могли различать корабли.

Флот состоял из двух линкоров, сопровождаемых тремя эсминцами, и одного небольшого торгового судна. Линкорами оказались те самые долгожданные «Prince of Wales» и «Repulse».

1-я эскадрилья набрала скорость и опередила мою эскадрилью. Капитан 2-го ранга Наканиси отдал приказ «Всем занять места в боевом порядке!» и немного погодя «Вперед!». Вражеский флот сейчас находился от нас в 8 милях. Мы все еще летели на высоте 8300 футов и находились в идеальной для атаки позиции. Как мы и планировали, бомбардировщик Наканиси прибавил скорости и устремился вниз на флот противника. Он направился вправо и чуть вперед по отношению к кораблям. Пытаясь сохранять такую же дистанцию и не отставать, бомбардировщики моей эскадрильи также увеличили скорость, когда я начал постепенное пике. Я устремился к левому флангу вражеской группы. У нас в 1-й эскадрилье это была обычная практика при атаке самого крупного корабля, а 2-я эскадрилья принялась за соседнюю цель.

Все члены экипажа бдительно следили за небом на случай вражеских истребителей, которые, как мы ожидали, могли спикировать на нас в любой момент. К нашему большому удивлению, не было видно ни единого самолета противника. Это было тем более странно, поскольку бой завязывался явно в пределах досягаемости британских истребителей, менее чем в 100 морских милях как от Сингапура, так и от Куантана.

Не было видно никаких других самолетов, кроме тех, которые сейчас с ревом мчались в атаку. Позднее мы узнали, что третий самолет-разведчик, пилотируемый младшим лейтенантом Хоаси, первым заметил вражеские линкоры и оповестил об этом все бомбардировщики. Сообщив о присутствии флота противника и узнав, что наши бомбардировщики мчатся к указанному месту, Хоаси полетел бомбить авиабазу в Куантане, чтобы помешать возможному взлету вражеских истребителей.

Без вмешательства со стороны истребителей противника у нас в атаке были развязаны руки. Координируя свои действия с 1-й эскадрильей, я вел свою эскадрилью в атаку, чтобы торпедировать вражеские корабли с обоих флангов. 1-я эскадрилья делала круги в четырех милях впереди от вражеских судов и была практически готова начать свою торпедную атаку. Рядом с кружащими самолетами всюду рвались зенитные снаряды. В промежутках между разрывами снарядов, оставлявшими белый дым, просматривались наши самолеты.

Ни один зенитный снаряд не разорвался поблизости от моей эскадрильи. Возможно, облака помогали нам скрываться от вражеских артиллеристов. Я рассматривал корабли противника в бинокль. Большие корабли двигались прямым курсом с эскортом из трех эсминцев по бокам. Эсминцы шли чуть впереди линкоров со скоростью выше 26 узлов. За кораблями, разрезавшими воду, были четко видны длинные белые буруны.

Длинный узкий хвост белого дыма двигался вперед от второго линкора. Позднее я узнал, что это был результат прямого попадания бомбардировщиков авиакорпуса Михоро, которые произвели первую атаку в 12.45. Не было сомнений, что это был линкор. Однако, когда я тщательно рассмотрел корабль, он мне показался похожим, ну точь-в-точь, на наш линкор «Kongo»! Мы ничего не знали о местонахождении наших собственных надводных кораблей в этом регионе, вовсе не исключалось, что под нами на самом деле был «Kongo». В моей памяти было еще свежо то, как мы чуть не отбомбились прошлой ночью на «Chokai», и у меня застыла кровь от мысли, что, может, мы атакуем свой собственный корабль.

Тем не менее, бомбардировщики 1-й эскадрильи один за другим устремлялись вниз в атаку, а вражеские артиллеристы (если это действительно был враг) заполняли небо разрывами зенитных снарядов. Я еще не преодолел нерешительность в отношении атаковать или нет. Я связался со своим наблюдателем и задал ему вопрос о том, что это за корабли, сказав, что корабль под нами здорово напоминает «Kongo». Для меня было шоком услышать его ответ: «Мне тоже кажется, что он похож на „Kongo“».

Мы оказались в ужасной ситуации. Я не мог решить, был ли это британский линкор или на самом деле „Kongo“. Я бывал на „Kongo“ три года назад и сейчас пытался восстановить в памяти внешний вид линкора. Признаться по правде, я не изучал до деталей конструкцию британских кораблей, а вместо этого занимался американскими военными кораблями. А мои познания в британских кораблях были весьма скупы.

Что еще более осложняло ситуацию, это непрекращавшиеся сигналы с третьего самолета нашей эскадрильи: „Не наш ли это флот?“ И второй, и третий бомбардировщики наблюдали за моим самолетом, ожидая моего решения. Даже если бы перед нами был наш флот, у него не было бы иного выбора, кроме как открыть ожесточенный огонь, когда какие-то самолеты готовятся его атаковать. А наши бомбардировщики только что атаковали. Нельзя полагать, что флот вражеский, только на том основании, что он защищается и обстреливает наши самолеты.

Моя эскадрилья вновь запрашивала у меня указаний, что делать. А я не знал, что делать. К этому времени наши бомбардировщики достигли идеальной точки для начала торпедной атаки. Сейчас мы летели на высоте 1700 футов. Облачность неуклонно сгущалась, и видимость пропорционально ухудшалась. Для нас было бы невыгодно атаковать корабли с кормы. Наша авиагруппа дерзко кружила вверху под защитой облаков и вновь проверила расположение наших целей. Отсюда линкор был очень хорошо виден. Я почувствовал облегчение. Теперь я был уверен, что корабль под нами – не „Kongo“.

От нервного возбуждения меня вновь охватила дрожь. Мы развернулись и опять вернулись в облачный покров. Чтобы обмануть противника, мы, летя в облаках, изменили курс и в конце концов выскочили из них ниже нижней кромки, готовые к атаке. Это было возможно, потому что слой неоднородной облачности располагался между 1000 и 1700 футами.

Мы начали атаку с высоты 1000 футов с расстояния примерно в полторы мили от противника. Как только мы выскочили из защитного слоя облаков, вражеские артиллеристы заметили нас. Флот ошетинился очень плотным заградительным огнем, пытаясь сорвать атаку до того, как будут пущены торпеды. Небо было полно разрывов зенитных снарядов, от которых самолеты всюду трясло.

Второй линкор уже начал двигаться зигзагом, пытаясь уйти от бомб, и совершал в этот момент крутой правый поворот. Угол цели все уменьшался и уменьшался, так как нос корабля постепенно поворачивался в моем направлении, отчего мне становилось все сложнее направить торпеду в корпус судна. Походило на то, что ведущий торпедоносец будет вынужден атаковать из самой неудобной позиции. Но это позволило другим самолетам, следовавшим за мной, торпедировать цель в самой лучшей позиции.

Воздух был полон белого дыма, рвущихся снарядов и трасс, исходящих от зенитных пушек и пулеметов. Из-за яростного заградительного огня я спустился чуть ли не до морской поверхности. Индикатор скорости показывал более 200 узлов. Не помню вообще, как я управлял самолетом, как целился и на каком расстоянии от корабля, когда я выпустил торпеду. В пылу атаки я рванул рычаг спуска торпеды. Я действовал почти подсознательно, тут включились в работу долгие месяцы интенсивных тренировок.

Перед самолетом неожиданно возник контур огромного линкора. Пролетая очень близко к возвышавшейся корме, я сделал резкий поворот и умчался от корабля. Начал делать в воздухе большой круг по часовой стрелке, поспешно выводя стонущий бомбардировщик по восходящей крутой спирали. Несколько снарядов разорвалось поблизости от нас. Моторы все еще надсадно ревели, а мой самолет получил незначительные повреждения. Я резко набрал высоту и выровнял самолет, пока мы все еще оставались в облаках. Перевел дух и заставил свои напряженные мышцы расслабиться.

Вдруг мой наблюдатель, спотыкаясь, пробрался ко мне через узкий проход, крича на ходу: „Командир! Командир! Произошло ужасное!“ Когда я с удивлением взглянул на него, он заорал: „Торпеду не удалось сбросить!“ Как будто меня с ног до головы окатило ледяной водой. Торпеда все еще оставалась с нами! Я заставил себя успокоиться и сразу же изменил курс. Сделаем еще один заход.

Я начал снижаться, по-прежнему находясь в облаках. Вторая торпедная атака могла оказаться очень опасной, вражеские артиллеристы уже наготове и, должно быть, поджидают нас. Мне было вовсе не по душе вновь лететь сквозь шквал зенитного огня, который будет еще плотнее, чем до этого. Мы спустились ниже нижней кромки облаков. И оказались по борту вражеского линкора, который только что начал выполнять широкий разворот. Удача была на нашей стороне – просто лучше не бывает!

Я дал полный газ, чтобы набрать максимальную скорость, и полетел на бреющем полете над самой водой. На этот раз я с силой рванул рычаг спуска торпеды. Под аккомпанемент пуль и осколков, барабанивших по корпусу, я ощутил сильный толчок после того, как торпеда сбросилась и погрузилась в воду. С нашей стороны непросто было не заметить отсутствие толчка при первой торпедной атаке.

Командир 1-й эскадрильи сообщал по радио о результатах атаки. „Много прямых попаданий торпед. Ведущий линкор сильно накренился, но возвращается в нормальное положение“ и так далее. Поскольку я не был в состоянии установить лично результат атаки, я просто радировал: „2-я эскадрилья завершила свои торпедные атаки“.

Я подождал, пока соберутся бомбардировщики моей эскадрильи. В пылу боя мы были сконцентрированы только на том, чтобы добиться прямых попаданий торпед во вражеские корабли. Мы не обращали внимания ни на что, кроме того, как разрядить свои торпеды в британские линкоры. Мы даже забыли позаботиться о собственной безопасности. Однако, как только торпеды были пущены, к нам вернулась способность проанализировать ситуацию. Самолеты были окутаны трассами пуль и разрывами зенитных снарядов, и то и дело по фюзеляжу и крыльям барабанили пули и осколки. Каждому из нас казалось, что все пушки нацелены только на его самолет. И тут пришел страх за свою собственную жизнь.

Разве нельзя это считать нормальной человеческой реакцией, тревогой за свою жизнь? В этом отношении пилоты более крепки, нежели остальные члены экипажа, потому что у них слишком много забот по управлению своим самолетом. Похоже, что члены экипажа не могли спокойно усидеть на месте, пока бомбардировщик прорывался к врагу, устремляясь прямо в оранжевые и красные вспышки, вырывающиеся из стволов его пушек. Им надо было чем-то заняться, отвлечься, иначе страх все пересилит.

Позже стрелки рассказывали мне, что они едва удерживались от того, чтобы не открыть огонь по вражеским линкорам и прочесать палубы пулями. В прежние дни наших бомбардировочных рейдов на Чунцин и Ченду самым неприятным для летчиков был промежуток между выходом на цель и сбросом бомб. Когда бомбардировщики оказываются в клещах зенитного огня, а снаряды начинают рваться сверху и снизу, кислый запах пороха заполняет всю кабину. Он проникает в ноздри и заставляет сердца сжиматься от страха. Снаряды рвутся так близко, что ты можешь оказаться следующим. Только после того как освободимся от боезапаса и умчимся с поля боя, мы можем позволить себе расслабиться. В этом отношении торпедирование и бомбометание с горизонтального полета – прямо противоположные вещи.

Я накренил свою машину и стал изучать поле сражения с высоты. Белый дым поднимался из второго большого линкора. Это было следствием прямого попадания бомбы примерно за двадцать минут до нашей атаки; цель поразила эскадрилья бомбардировщиков лейтенанта Йосими Сирай авиакорпуса Михоро. Бомбардировщики произвели свою атаку с высоты 11 700

футов, и в ходе первого же захода на цель бомба весом 550 фунтов поразила цель. Во втором заходе еще две такие же бомбы упали одна рядом с другой.

Группа авиакорпуса Михоро, которой командовал лейтенант Хатиросодзи, фактически вылетело с аэродромов во Французском Индокитае уже после того, как мы взлетели. Эскадрилья лейтенанта Сираи авиагруппы авиакорпуса Михоро, которая первая приступила к бомбежке вражеских линкоров, вылетела через тридцать минут после нас. Однако ее курс был проложен по прямой к расположению флота противника, и она первой прибыла к назначенному месту, немедленно атаковав противника.

Шестнадцать бомбардировщиков из эскадрилий торпедоносцев авиакорпуса Гензан примерно в течение девяти минут атаковали торпедами британские корабли. Один из самолетов 1-й эскадрильи сразу после пуска торпеды был подбит, пилоту каким-то образом удалось сохранить контроль над бомбардировщиком, и в конце концов он направил свой искалеченный самолет во вражеский корабль.

Примерно четыре минуты спустя восемь бомбардировщиков из эскадрильи торпедоносцев авиакорпуса Михоро послали свои торпеды во второй по размерам линкор. Лейтенант Такахаси из 2-й эскадрильи в первой атаке не смог освободиться от торпеды. Выйдя за пределы зоны обстрела вражеской артиллерии, он развернулся и вновь ринулся в смертельный шквал огня, извергаемый вражескими кораблями. И снова торпеда не сошла с направляющих. Каким-то чудом бомбардировщику лейтенанта Такахаси удалось остаться целым в этом море зенитного огня. Позднее выяснилось, что механизм пуска торпед был поврежден осколками, и его заклинило.

Сразу же после самолетов авиакорпуса Михоро двадцать шесть бомбардировщиков типа 1 эскадрильи торпедоносцев авиакорпуса Каноя атаковали эти два линкора. Их вел в бой капитан 2-го ранга Ситизо Мияти. Атаки самолетов авиакорпуса Каноя продолжались свыше двадцати минут. Два бомбардировщика, выпустив торпеды, совершили таран американских кораблей. За период чуть менее одного часа пятьдесят бомбардировщиков наземного базирования атаковали два линкора, с ревом один за другим освобождаясь от своих торпед. Эффект от торпедных атак выражался в постепенной потере кораблями скорости и управления.

Когда эскадрильи торпедоносцев авиакорпуса Каноя закончили свои атаки, две эскадрильи бомбардировщиков авиакорпуса Михоро заняли позиции прямо над вражеским флотом, который безуспешно пытался ускользнуть от непрекращавшихся торпедных атак. Бомбардировщики авиакорпуса Михоро летели на высоте 8400 метров, с которой выполняли бомбометание.

К этому времени „Repulse“ представлял собой искореженный остов. Он все еще медленно двигался, неуклонно теряя скорость. Его боевая мощь была практически уничтожена, и его уже можно было исключить из разряда целей, достойных внимания. Еще какие-то минуты, и он пойдет ко дну. По всей очевидности, „Prince of Wales“ оставался невредимым и яростно защищался с помощью своей противозенитной артиллерии. И он был выбран в качестве следующей цели для бомбежки. Было сброшено четырнадцать бомб весом 1100 фунтов каждая, некоторые из них поразили вражеский корабль. Бомбы попали прямо в центр линкора.

Наша эскадрилья израсходовала все бомбы. Пытаясь достичь точного попадания в „Prince of Wales“, ведущий эскадрильи случайно нажал на рычаг пуска бомб. Он находился еще вдали от линкора противника, когда посыпались его бомбы. Остальные самолеты эскадрильи, увидев, что бомбы с ведущего самолета летят вниз, немедленно сбросили и свой бомбовый груз, который без всякого вреда для врага упал в море.

Самолет младшего лейтенанта Хоаси уловил драматические последние моменты двух линкоров. Минута за минутой он кружил над подбитыми кораблями и передавал по радио

яркий отчет о том, что происходило под ним. Через двадцать минут после поражения торпедами „Repulse“ начал погружаться в волны. В 14.20 огромный корабль затонул. Несколькими минутами спустя страшный взрыв расколол „Prince of Wales“. И через двадцать минут после того, как „Repulse“ ушел под воду, „Prince of Wales“ начал свое последнее погружение и быстро исчез.

Все пилоты и члены экипажей бомбардировщиков возвратились на базы счастливыми и охваченными гордостью за одержанную победу. Мы с удовольствием слушали радиодонесения младшего лейтенанта Хоаси, когда он рассказывал, как тонули горящие и взрывающиеся вражеские корабли.

А на аэродромах во Французском Индокитае для атаки вражеских кораблей готовилась вторая волна бомбардировщиков. База была не в состоянии получить точную информацию о ходе сражения и готовилась предпринять вторую массовую атаку. Однако, как только на ней получили рапорты с самолета младшего лейтенанта Хоаси, кружившего над полем боя, атаку отменили.

Наблюдая за потоплением „Prince of Wales“, Хоаси заметил восемь истребителей противника, мчавшихся к месту событий. Их запоздалое появление уже было бесполезно, ибо и „Repulse“, и „Prince of Wales“ уже исчезли под волнами. Хоаси немедленно устремился под защиту ближайших облаков. Пока вражеские истребители безуспешно разыскивали его самолет, он искусно избежал своих преследователей и благополучно вернулся на базу.

Это было для нас большой удачей на самом деле. Если бы Хоаси не смог подтвердить результаты сражения, наши последующие операции базировались бы на допущении, что эти два могучих корабля все еще не уничтожены. Свобода наших действий была бы серьезно ограничена, потому что мы бы не рискнули послать сухопутные войска в те районы, где дальнобойные орудия британских кораблей могли бы их уничтожить.

Высокое искусство наших летчиков, которое позволяло отвоевывать каждую возможную милю ради увеличения радиуса действия их бомбардировщиков, скоро проявилось весьма впечатляющим образом. Мы опасались, что многие наши самолеты будут вынуждены совершать посадки на Кота-Бару, поскольку нам приходилось летать за пределы вычисленной „точки без возврата“, а потом ввязываться в воздушные бои, где расход горючего особенно велик. Но в действительности ни одному самолету не пришлось совершать вынужденную посадку на Кота-Бару, и все бомбардировщики смогли вернуться на свои базы в Индокитае.

Более того, не вернулись только три самолета, которые были подожжены во время потопления вражеских кораблей! И всем трем самолетам удалось врезаться в линкоры. Это была великая и славная победа».

Последующие расспросы пилотов свидетельствовали о том, что быстроходный крейсер «Repulse» был атакован тридцатью пятью торпедоносцами и восемью обычными бомбардировщиками. Самолеты авиакорпуса Гензан выпустили по «Repulse» семь торпед, из которых четыре попали в корабль. Из более чем двадцати торпед, выпущенных в «Repulse» самолетами авиакорпуса Каноя, по крайней мере десять взорвались при столкновении с кораблем. Четыре из семи торпед, выпущенных авиакорпусом Михоро, достигли цели. Шестнадцать 550-фунтовых бомб было сброшено на «Repulse» авиакорпусом Михоро, одна попала в корпус, а две упали совсем рядом.

«Prince of Wales» атаковали пятнадцать торпедоносцев. Самолеты авиакорпуса Гензан послали девять торпед, четыре из которых попали в корабль. Каждый из шести бомбардировщиков авиакорпуса Каноя сбросил по торпед, добившись четырех попаданий в «Prince of Wales», а одна попала в эсминец эскорта. Восемь бомбардировщиков авиакорпуса Михоро сбросили на линкор четырнадцать 1100-фунтовых бомб, две из них попали точно в цель. Остальные девять

бомбардировщиков того же авиакорпуса сбросили восемнадцать 1100-фунтовых бомб, но все промахнулись.

В общей сложности во время атак было выпущено сорок девять торпед. Более двадцати шести из них поразили линкоры, а одна – эсминец эскорта. Из шестнадцати сброшенных 550-фунтовых бомб только одна попала прямо в цель. Была сброшена сорок одна бомба весом 1100 фунтов (из них восемнадцать преждевременно), и было достигнуто два прямых попадания.

Вначале «Repulse» был атакован самолетами авиакорпуса Михоро под командой лейтенанта Хатино Содзи, который первым сбросил бомбы на «Repulse» в 12.45. Первая торпеда попала в «Repulse» в 13.22. Крейсер пошел под воду в 14.20. В 13.14 первые четыре торпеды врезались в «Prince of Wales». Линкор затонул точно в 14.30. Наш самолет-разведчик, остававшийся над полем боя, чтобы убедиться в уничтожении двух британских боевых кораблей, в 15.00 заметил восемь приближающихся вражеских истребителей и немедленно покинул место событий.

Бой при Малайе оказался плодотворным не только в плане уничтожения двух самых мощных боевых кораблей Британии в этом регионе. Полученный опыт отличался от того, что был извлечен в Пёрл-Харборе, где ничего не подозревавший вражеский флот стоял на якоре и был захвачен врасплох.

Британское командование хорошо знало о том, что японская авианосная ударная группа совсем недавно атаковала Пёрл-Харбор и добилась потрясающих результатов, а надводный флот практически не принимал участия в разгроме, учиненном американским военным объектам. То, что британцы не сумели извлечь урок из этих событий и обеспечить свои драгоценные линкоры защитой с воздуха, повлекло для них самые серьезные последствия. Это было тем более удивительно, учитывая, что с того момента, как наши самолеты-разведчики обнаружили местонахождение британского флота, серьезно угрожавшего операциям японских сухопутных войск, было очевидно, что мы предпримем интенсивную воздушную атаку на «Prince of Wales» и «Repulse».

Совершенно невероятно, что два боевых корабля остались абсолютно неприкрытыми от атак с воздуха. Если бы британские истребители перехватили наши бомбардировщики и торпедоносцы, наша атака оказалась бы под серьезной угрозой, а корабли противника, возможно, избежали бы уничтожения.

Бой при Малайе ярко продемонстрировал факт, что флот без авиационной поддержки беспомощен против воздушных атак противника. Линкор, долгое время правивший морями, был сброшен с пьедестала и стал обычным кораблем, подлежащим уничтожению путем атаки с воздуха.

Глава 10

ОПЕРАЦИЯ У ОСТРОВА УЭЙК

На следующий день после потопления «Prince of Wales» и «Repulse» в 100 милях от Сингапура наш флот потерпел единственное за первые месяцы войны поражение. Ошелмляющая победа воздушной мощи над военно-морской, что было продемонстрировано в сражении у Малайи, все еще с воодушевлением праздновалась в Японии, когда наши силы вторжения, атаковавшие небольшой островок Уэйк, были с треском разбиты малыми силами оборонявшихся американцев и были вынуждены спасаться бегством.

Учитывая количество войск, собранных для вторжения на Уэйк, и тощую группу защитников, результат оказался самым оскорбительным из всех, которые когда-либо терпел флот.

Во время этой операции наш флот отчаянно нуждался в каждом имевшемся авианосце, и для десанта на Уэйк 11 декабря в наличии не было ни одного свободного авианосца. У флота не было носителя истребителей, способного достичь остров с ближайшей японской базы на Кваджелейн, то есть в 600 морских милях от Маршалловых островов.

Наступательная фаза операции против американского гарнизона на острове Уэйк выражалась в непрерывных атаках примерно тридцати бомбардировщиков в течение трех дней с 8 по 10 декабря.

11 декабря был выдвинут десант для захвата острова. Командующий 6-й эскадрой эсминцев контр-адмирал Садамити Кадзиока командовал десантом. В его распоряжении находились десантные войска, состоявшие из легкого крейсера «Yubari» с шестью эсминцами и судами сопровождения, а также легких крейсеров «Tenryu» и «Tatsuta» под руководством контр-адмирала Кухинори Марумо.

Вражеская артиллерия на острове Уэйк оказала столь ожесточенное сопротивление десанту, что крейсер «Yubari» был поврежден, а эсминец «Hayate» был потоплен, что вынудило атакующую группу отдалиться за пределы досягаемости вражеского огня.

Кроме того, в число защитников острова входили четыре истребителя «уалджэт» корпуса морской пехоты Соединенных Штатов. Наши корабли находились во власти этих нескольких истребителей, совершавших непрерывные пулеметные обстрелы и бомбежку наших кораблей. В результате этих атак серьезные повреждения получили легкие крейсера «Tenryu» и «Tatsuta» и был потоплен наш эсминец «Kisaragi». Потопление эсминца косвенным образом было вызвано бомбежкой малыми американскими истребителями, поскольку одна из их бомб взорвалась посреди глубинных бомб, складированных на палубе, и в результате мощный взрыв расколол корабль на части. Самолеты «уалджэт» среди немногих американских истребителей были наиболее активными в первые дни войны. Их летчики оказались доблестными воинами.

После того как уверенность десанта в успехе пошатнулась вследствие ожесточенного сопротивления береговой артиллерии и налетов юрких истребителей «уалджэт», контр-адмирал Кадзиока отвел флот на Кваджелейн (Маршалловы острова), где было можно произвести перегруппировку и подготовиться к новой атаке. Полностью осознавая серьезность ситуации, главнокомандующий Объединенным флотом адмирал Исороку Ямамото приказал адмиралу Туити Нагумо оказать помощь адмиралу Кадзиоке в проведении операции вторжения на остров Уэйк. В то время адмирал Нагумо возвращался домой после сокрушительной атаки на Пёрл-Харбор.

15 декабря 2-й авианосной эскадре контр-адмирала Тамоны Ямагути в составе авианосцев «Soryu» и «Hiryu», эскортируемых четырьмя эсминцами, было приказано немедленно направиться в район к северу от острова Уэйк для участия во второй атаке десанта. Тем временем наши бомбардировщики наземного базирования беспрерывно бомбили, но мало чем помогли тому, чтобы избавиться от беспокоящих атак истребителей «уалджэт».

К 21 декабря 2-я авианосная эскадра Ямагути находилась примерно в 200 морских милях к северо-западу от острова Уэйк. Ямагути бросил в атаку восемнадцать пикирующих бомбардировщиков типа 99 (Валь) в сопровождении восемнадцати истребителей Zero. Плотная облачность не позволила истребителям Zero ввязаться в бой с вражескими истребителями «уалджэт».

На следующий день восемнадцать бомбардировщиков типа 97 (Кейт) под охраной восемнадцати Zero вновь бомбили Уэйк. Поскольку истребители Zero под командой лейтенанта Масару Суганами не обнаружили в воздухе истребителей противника, они стали расстреливать позиции врага на бреющем полете. Эти атаки велись одновременно с рейдами бомбардировщиков.

Пока истребители действовали на малой высоте, группа бомбардировщиков лейтенанта Хэйдзиро Абэ подверглась неожиданной атаке одного-единственного истребителя «уалдкэт». Вражеский летчик искусно прятался от наших Зеро, оставаясь скрытым в соседних облаках, и пикировал, нападая на бомбардировщики, пока Зеро обстреливали наземные позиции. До того как Зеро долетели до места события, два бомбардировщика уже были сбиты. Зеро быстро уничтожили «уалдкэт», и больше самолеты оборонявшейся стороны уже не взлетали.

Как только мы достигли господства в воздухе над островом, ответственность за высадку легла на наземные силы вторжения плюс воздушное прикрытие. Мощная береговая артиллерия противника, которая была так эффективна в борьбе с первым морским десантом, сейчас уже не могла проявить себя в полную силу, так как наши бомбардировщики и истребители только и ждали момента для атаки после того, как обнаруживались оружейные позиции.

При непрерывной поддержке пикирующих бомбардировщиков с авианосцев «Soryu» и «Hiryu» наши десантники 23 декабря ринулись в атаку на остров. Настолько велико было их желание смыть с себя позор за провал первой атаки, что они захватили остров в тот же день.

Как известно из американских военных документов, ставших доступными после войны, 21 декабря авианосец «Saratoga» контр-адмирала Флетчера находился в 600 морских милях к северо-востоку от Уэйка. Этот корабль стремился на помощь к осажденному американскому гарнизону. Не была бы спешно направлена 2-я авианосная эскадра контр-адмирала Ямагути к Уэйку или если бы приказ контр-адмиралу Кадзюоке задержался на несколько дней, вторую попытку высадки смогли бы отбить с помощью сил, подоспевших на американском авианосце.

Однако наше позорное поражение в первой десантной операции (и это было единственное поражение в начальный период войны) и ценные уроки, обретенные столь высокой ценой, похоже, были быстро забыты. Япония была в таком состоянии эйфории от победных вестей, накатывавшихся волнами со всех уголков Тихого океана, чтобы обратить внимание на горькие уроки острова Уэйк.

В контрасте с нашей неспособностью полностью усвоить уроки этого сражения и битвы у Малайи для повышения нашей боевой эффективности Соединенные Штаты честно и открыто проанализировали свои поражения первых дней войны. Понимая, что исход войны на Тихом океане будет решаться не на земле и не на море, а в воздухе, Соединенные Штаты мобилизовали все ресурсы и отдали высший приоритет массовому производству военных самолетов и расширению своих военно-воздушных сил.

Глава 11

ОПЕРАЦИЯ В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ

За исключением 2-й авианосной эскадры контр-адмирала Ямагути, который присоединился к силам, участвовавшим в операции у острова Уэйк, все подразделения победоносного флота Нагумо 23 декабря вернулись из Пёрл-Харбора в залив Хиросима, где корабли ожидал адмирал Ямамото.

После дозаправки и ремонта ударная группа под командованием вице-адмирала Нагумо в составе авианосцев «Akagi», «Kaga», «Shokaku» и «Zuikaku» покинула залив Хиросима 5 января 1942 года и отправилась к местам крупных морских боев в южной части Тихого океана. В конце января наш армейский и морской десант захватил Рабаул (Новая Британия) и Кавиенг (Новая Ирландия). Самолеты ударной группы Нагумо принимали участие в боевых действиях, совершая налеты на Рабаул, Кавиенг, Лаэ и Саламауа (последние две цели находились на северо-восточном побережье Новой Гвинеи), и быстро подавили сопротивление авиации противника.

В середине февраля десантные операции успешно завершились. Адмирал Нагумо отправил назад в Японию авианосцы «Shokaku» и «Zuikaku» 5-й авианосной эскадры под командой адмирала Хары. Выбывших он заменил авианосцами 2-й авианосной эскадры «Soryu» и «Horyu» под командой контр-адмирала Ямагути, сохранив тем самым первоначальную мощь четырех больших авианосцев.

15 февраля перестроенная ударная группа Нагумо покинула остров Палау и направилась на юг через Голландскую Ост-Индию, имея целью Порт-Дарвин, мощную военную базу противника на северо-западном побережье Австралии. 19 февраля капитан 3-го ранга Футида возглавил армаду из 190 самолетов в атаке вражеских бастионов, в ходе которой его истребители легко подавили сопротивление восьми истребителей защищавшихся. Помимо этого мы повредили или подожгли еще пятнадцать вражеских истребителей на аэродромах. Наши бомбардировщики потопили два эсминца и восемь других судов, примерно семь более мелких кораблей получили бомбовые попадания, а в результате атак на бреющем полете было подожжено три ангара.

В ходе атак на Порт-Дарвин наши пилоты обнаружили, что им нечего бояться вражеских истребителей. Зеро явно превосходили по летным качествам все вражеские истребители, встреченные в небе над Австралией, и, несмотря на наше численное превосходство в этой первой атаке, наши летчики не испытывали волнений в отношении будущих схваток. Выполнив боевую задачу в первой атаке, группа Нагумо развернулась и бросила якоря в Старинг-Бэй на юго-восточном побережье острова Целебес.

Одновременно с налетом на Порт-Дарвин наша морская авиация наземного базирования под командованием вице-адмирала Цукахары, действуя с недавно захваченных аэродромов в Южном Борнео, методично наносила удары по вражеским целям в районе Яванского моря. 27 февраля разведывательные самолеты обнаружили в открытом море к югу от острова Ява американский авианосец «Langley». Цукахара немедленно отправил против американского корабля шесть истребителей Зеро и девять бомбардировщиков типа 96 Нелл. Корабль они перехватили примерно в 75 милях к югу от яванского порта Чилачап. Эти Неллы выдали великолепную результативность для обычных бомбардировщиков, поразив корабль противника пятью прямыми попаданиями, а еще несколько бомб упало рядом. Разбомбленный и, по всей вероятности, лишенный хода, «Langley» вскоре лег в беспомощный дрейф. Позднее искореженный и оставленный командой корабль пошел на дно от торпеды, пущенной американским эсминцем.

Наша разведка донесла, что «Langley» прибыл в Яванское море на помощь осажденным войскам Голландской Ост-Индии, особенно тем, что находились на острове Ява, и имел на борту тридцать два истребителя «Кертисс Р-40 Томагавк» с пилотами из Австралии. Мы могли прийти лишь к заключению, что американцы рисковали «Langley» в районе, о котором было известно, что он находится под нашим постоянным наблюдением, потому что голландцы так отчаянно нуждались в истребителях и потому что у союзников не было истребителей, способных летать без посадок между Австралией и Явой.

И вновь мы испытали удовлетворение от великолепных летных качеств истребителя Зеро. Стратегическое значение способности Зеро преодолевать большие расстояния было четко продемонстрировано в этом случае. Благодаря большому радиусу действия Зеро наш флот в начале войны «выиграл» три авианосца, которые были освобождены от своей первоначальной задачи атаковать Филиппины. И напротив, Соединенные Штаты потеряли авианосец «Langley» просто из-за худших летных качеств американских истребителей начала 1942 года.

На следующий день, 28 февраля, мы увенчали уничтожение американского корабля еще одним серьезным ударом по слабеющей морской мощи противника. Наши бомбардировщики наземного базирования перехватили британский крейсер «Exeter», днем раньше получивший

повреждения в морском бою, и отправили его на дно. Также бомбовыми атаками были уничтожены британский эсминец «Encounter» и американский эсминец «Pore».

В начале марта ударная группа Нагумо вышла из Старинг-Бэй и взяла курс в открытое море к югу от острова Ява. 5 марта ее самолеты совершили налет на Чилачап, застав там большое количество вражеских судов. Наши самолеты роились над скопившимися вражескими кораблями, потопив два американских эсминца и много других более мелких судов. Этим самым был перерезан путь возможного отступления для войск противника, находившихся тогда на Яве и под давлением наших продвигающихся войск оказавшихся на грани полного коллапса. Не имея более целей в водах южнее Явы, флот Нагумо возвратился в Старинг-Бэй.

К этому моменту вице-адмирал Нагумо повысил мощь своей группировки. Он отправил «Кага» в Японию на ремонт и дозаправку и добавил к своим силам 5-ю авианосную эскадру под командой контр-адмирала Хары, доведя число авианосцев до пяти, включая «Akagi», «Hiryu», «Shokaku» и «Zuikaku».

26 марта отряд Нагумо покинул Старинг-Бэй и отправился в Бенгальский залив, где наша разведка заметила мощную группировку британского флота. Вице-адмирал Нагумо четко представлял себе огромную вражескую мощь, которая будет ему противостоять в его попытке уничтожить британскую морскую группировку, ибо Англия укрепила свой первоначальный флот двумя авианосцами, двумя линкорами, тремя тяжелыми крейсерами и несколькими легкими крейсерами и эсминцами. Нагумо предстояло подавить эту вражескую мощь. Разведка сообщила Нагумо, что есть вероятность воевать против более чем трехсот британских военных самолетов, тогда базировавшихся на Цейлоне и на аэродромах по побережью Бенгальского залива.

Вечером 4 апреля британский патрульный гидросамолет обнаружил отряд Нагумо, идущий на всех парах к Коломбо (Цейлон), надеясь застать британские корабли врасплох. До первого запланированного налета на Цейлон оставалось лишь двадцать четыре часа. Поспешно взлетевшие истребители Зеро уничтожили самолет противника, но мы опасались, что этот самолет мог по радио сообщить об обнаружении нашего флота. В этих условиях было просто необходимо, чтобы в первой атаке на Коломбо участвовало максимальное количество самолетов.

На следующее утро наши авианосцы запустили свои самолеты: тридцать шесть Зеро, тридцать шесть пикирующих бомбардировщиков типа 99 Валь и пятьдесят три бомбардировщика типа 97 Кейт. Мы быстро выяснили, что британскому патрульному бомбардировщику удалось послать доклад об обнаружении нашего флота, потому что рой вражеских истребителей обрушился сверху на наши эскадрильи. И вновь худшие летные качества истребителей союзников и превосходное мастерство наших летчиков принесли большие дивиденды. Завязавшаяся битва между примерно шестьюдесятью вражескими самолетами и нашими истребителями Зеро привела к тому, что были уничтожены почти все самолеты противника и была предотвращена попытка помешать бомбардировщикам выполнить задачу. Даже в то время, когда истребители кружились над океаном, бомбы летели на британский порт. Мы потопили один британский эсминец, одно крупное торговое судно и десять более мелких кораблей и серьезно повредили портовые сооружения.

В то время как продолжался воздушный налет на Коломбо, адмиралу Нагумо было передано радиосообщение от одного из разведывательных самолетов на юго-западе. Оно гласило: «Обнаружил два вражеских эсминца. Направляются на юг-юго-запад. Скорость двадцать пять узлов». Корабли противника находились примерно в 300 морских милях к юго-юго-западу от сражения, разгоревшегося над Коломбо. Поскольку в разрушенном британском порту не оставалось мало-мальски заслуживающих внимания целей, Нагумо немедленно поднял в воздух все имевшиеся в наличии на авианосцах пикирующие бомбардировщики, которые находились в

готовности для второй атаки Коломбо. Уничтожение эсминцев достойно дополнило бы налет на Коломбо.

Ведомые капитаном 2-го ранга Такасигэ Эгусой, командиром группы с «Согуи», восемь пикирующих бомбардировщиков типа 99 Валь начали охоту за двумя эсминцами. Пока самолеты мчались по направлению к вражеским кораблям, Нагумо получил скорректированное донесение. Вражеские корабли оказались не эсминцами, как сообщалось ранее, а крейсерами.

На флагмане штабные офицеры с нетерпением ждали новостей от группы пикирующих бомбардировщиков. Наконец, первый доклад от капитана 2-го ранга Эгусы был вручен адмиралу:

«Вижу вражеские корабли. К атаке готов».

Последовал приказ:

«Группа 1-й эскадры, берете первый корабль! Группа 2-й эскадры, берете второй корабль!»

В молчании прошло несколько минут. Затем:

«Корабль номер один остановлен! Застыл на воде. Резкий крен».

«Корабль номер два подожжен».

«Корабль номер один затонул».

«Корабль номер два затонул».

Вся атака длилась всего девятнадцать минут, с 13.40 до 13.59 (токийское время). По фотографиям двух кораблей, снятым разведывательными самолетами, установили, что это были британские крейсера «Cornwall» и «Dorsetshire».

Пикирующий бомбардировщик Эгусы при уничтожении этих двух крейсеров установил рекорд всех времен по точности бомбометания. Возможно, условия для бомбежки были идеальными, но, как бы там ни было, буквально каждая бомба либо попала прямо в корабль, либо упала рядом. Разрывы от этого града бомб были настолько плотными, что экипажи многих самолетов не могли понять, действительно ли они сбросили свои бомбы. Только после того, как все самолеты собрались в строй и пилоты смогли визуальнo разглядеть корпуса других самолетов, мы смогли установить, были ли еще некоторые самолеты с бомбами на борту.

После атаки на Коломбо и потопления двух крейсеров отряд Нагумо произвел перестроения и пошел на восток, планируя налет на Тринкомали на Цейлоне на 9 апреля. И опять мы встретили британские патрульные бомбардировщики дальнего поиска. 8 апреля их гидросамолет заметил наш флот и сообщил в штаб противника о находке. И вновь адмирал Нагумо ожидал мощное сопротивление истребительной авиации и приказал провести еще одну мощную атаку всеми силами.

Рано утром 9 апреля бомбардировщики и истребители прогрохотали над Тринкомали. Очевидно, враг ожидал нашей атаки, потому что гавань была пуста от крупных кораблей, а крупное соединение вражеских истребителей бросилось на нас в лобовую атаку. Согласно подсчетам, произведенным после боя, наши Зеро сбили пятьдесят шесть вражеских истребителей, включая «харрикейны». (Послевоенные исследования свидетельствуют о том, что в тот день британцы потеряли девять из одиннадцати «харрикейнов», имевшихся у них на тот день.) Наши бомбардировщики потопили одно торговое судно, повредили несколько других судов и подожгли портовые сооружения.

Впервые с начала войны бомбардировщики противника атаковали авианосцы отряда Нагумо. Пока наши эскадрильи бомбили Тринкомали, девять британских «бленхеймов» произвели смелую атаку на наши боевые корабли. Ни одному из двухмоторных бомбардировщиков не удалось выполнить задачу, Зеро уничтожили вражескую группу целиком.

Нас еще больше воодушевили события этого дня. Адмирал Нагумо не мог поверить, что в Тринкомали не было крупных британских боевых кораблей. Эти корабли, рассуждал он, получив вчера сообщение от патрульного бомбардировщика, для большей безопасности покинули гавань Тринкомали и ушли в открытое море. Одновременно с налетом на вражеский порт наши самолеты-разведчики вели широкий поиск кораблей, которые, как был уверен адмирал, находились где-то в этом районе. Его усилия не остались без награды, потому что на палубу флагмана скоро поступила наэлектризовавшая всех новость о том, что наш самолет-разведчик вблизи от Тринкомали обнаружил британский авианосец «Hermes», сопровождаемый единственным эсминцем (позднее идентифицированным как «Vampire»).

И вновь Нагумо посылает в бой свои восемь пикирующих бомбардировщиков типа 99 под командой капитана 2-го ранга Эгусы. Долетев до долгожданного британского авианосца, пикирующие бомбардировщики ринулись с небес в атаку, ужасающую по точности. Бомба за бомбой сотрясали оба вражеских корабля, и чаще взлетали вспышки огня от попаданий, чем тонкие струйки дыма от бомб, угодивших в воду рядом с корпусом. Наши самолеты не встретили никакого сопротивления и грозно роились над кораблями. Летчики Эгусы опять достигли невероятного процента прямых попаданий. Эта точность была так необычна и несравнима ни с чем даже в будущем, что для того, чтобы определить количество прямых попаданий, мы должны были вычесть количество промахов из общего числа сброшенных бомб!

В течение десяти минут с момента сброса первой бомбы «Hermes» полностью выгорел. Он был опустошен, его палуба была расколота на куски, а борта разбиты вдребезги взрывами бомб. Спустя пять минут, то есть всего лишь через пятнадцать минут после того, как первый пикирующий бомбардировщик обрушился с неба, «Hermes» поглотили волны. «Vampire» к тому времени уже потонул, буквально разорванный взрывами бомб на большие части. Еще имея на борту бомбовый запас, летчики Эгусы заметили и потопили какое-то вражеское торговое судно и два малых корабля.

Наши самолеты установили новый рекорд и изменили устоявшееся мнение о ведении воздушной войны на море. В Пёрл-Харборе ограниченное число истребителей и бомбардировщиков того же самого флота сломало хребет американской мощи в лице линкоров, у Малайи впервые в истории наши самолеты потопили вражеские линкоры без помощи надводных кораблей, а сегодня впервые авиация без поддержки надводных кораблей послала на дно авианосец.

Капитан 2-го ранга Эгуса был моим [Окумии] однокашником как в Этадзуме (своего рода японский Аннаполис), так и в морской школе летчиков в Касумигауре. Мы оба были ведущими летчиками пикирующих бомбардировщиков. Вскоре после операции в Индийском океане, в которой Эгуса так достойно себя проявил, мы смогли собраться на совещание в Японии. В то время, будучи офицером штаба 2-й авианосной ударной группы, я готовился к операции у Мидуэя и к Алеутской операции. Я попросил моего старого товарища рассказать, как его самолеты потопили британские боевые корабли. Эгуса взглянул на меня и пожал плечами. «Это было куда проще, чем бомбить „Settsu“. Вот и все». «Settsu!» Проще, чем бомбить старый японский линкор-мишень!

После операции в Индийском океане, завершившейся такими блестящими победами, активность знаменитой ударной группы Нагумо, которая подавляла вражеское сопротивление на своем пути от Пёрл-Харбора до Цейлона, пришла к концу. Наши завоевания были закреплены, и теперь перед мощными морскими и воздушными соединениями стояли новые

задачи. Мы, хорошо знавшие подноготную этих сражений, слишком хорошо представляли себе, что единственным величайшим фактором, обеспечившим нашу победу, явились превосходные боевые качества наших истребителей Зеро. Кроме боя, в котором торпедоносцы и обычные бомбардировщики уничтожили «Prince of Wales» и «Repulse», наши бомбардировщики были способны навести такой хаос только благодаря тому, что Зеро завоевали господство в воздухе. Возможно, немногие из нас осознавали этот факт, но Зеро стали не только символом нашей воздушной мощи наземного и морского базирования, но и символом мощи всех Вооруженных сил Японии.

Глава 12

СРАЖЕНИЕ В КОРАЛЛОВОМ МОРЕ

До начала военных действий между Японией и Соединенными Штатами большинство высокопоставленных морских офицеров предсказывали гибель нашего надводного флота в отчаянной борьбе против могучих американских эскадр. Однако наша авиация морского и наземного базирования так агрессивно атаковала и преследовала врага, что мы завоевали огромный, хотя и неожиданный кусок победы. Уже к первой неделе апреля 1942 года, за четыре невероятно коротких месяца после громоподобной вспышки военных действий, флот выполнил все свои предусмотренные операции первой фазы боевых действий. Мы прошли по огромным просторам Тихого и Индийского океанов, надежно окопались на завоеванных территориях, а наши морская авиация и сухопутные войска держали врага на почтительном расстоянии.

К огорчению многих морских офицеров (и к радости других), с начала боевых действий наши авианосные силы так и не смогли вызвать на бой американские авианосцы. Заметив, с каким подавляющим превосходством истребитель Зеро расправляется с любым врагом, большинство наших офицеров с нетерпением ожидали первой схватки авианосцев один на один. К апрелю 1942 года мы перехватили и потопили только один авианосец «Langley» к югу от Чилачапа (о. Ява) и британский авианосец «Hermes» у берега Тринкомали (о. Цейлон).

После успешной операции в Индийском океане мы планировали наступательную операцию на Соломоновых островах и в юго-восточной части Новой Гвинеи. Нашей основной целью в этом наступлении был захват Порт-Морсби на острове Новая Гвинея, который имел единственную авиабазу, с которой вражеские самолеты продолжали контратаковать наши все еще продвигающиеся войска. Захватив этот жизненно важный аэродром, мы исключили бы всякую угрозу Рабаулу и Кавиенгу. Параллельно с этой операцией другие сухопутные войска оказывали бы поддержку армейскому десанту на Тулаги на юге Соломоновых островов. Мы нуждались в Тулаги как базе, с которой было бы возможно впоследствии наносить удары по Новой Каледонии и Фиджи.

Разведка доложила, что весьма вероятно, что группа американских боевых кораблей, имеющая в своем составе, как минимум, один авианосец, находится на данный момент в Коралловом море и что этот флот может представлять серьезную угрозу для планируемых нами операций на Соломоновых островах и в Новой Гвинее. Адмирал Ямамото направил 5-ю авианосную эскадру группы Нагумо, на тот момент вернувшуюся в Японию после операции в Индийском океане, чтобы принять участие в новой кампании. Под командой контр-адмирала Туити Хары 5-я авианосная эскадра включала в себя два больших авианосца «Shokaku» и «Zuikaku».

Неминуемая атака получила кодовое название операция «МО». Вице-адмирал Сигэйоси Инуэ, тогдашний главнокомандующий 4-м флотом, был переведен на новое место и назначен руководителем операции «МО». Под командованием Инуэ находились впечатляющие силы в составе двух больших авианосцев, одного малого, шести тяжелых крейсеров, четырех легких крейсеров и других кораблей, общее число которых достигало семидесяти. Его морскую авиацию поддерживали сто двадцать бомбардировщиков и истребителей наземного

базирования. Инуэ разделил свои силы на три группы: группу вторжения, авианосную ударную группу и авиацию наземного базирования.

К 3 мая Тулаги был в наших руках. Сухопутные части окопались на нем, и флот занял исходные позиции для атаки. Вице-адмирал Инуэ, общий руководитель операции «МО», оставался в Рабауле на борту своего флагмана – легкого крейсера «Kashima». Контр-адмирал Аритомо Гото послал четыре тяжелых крейсера «Aoba», «Kako», «Furutaka» и «Kinugasa» к архипелагу Шортленд в центральной части Соломоновых островов; эти корабли оставались под его прямым командованием. Он отправил в Рабаул легкий авианосец «Shoho» с шестнадцатью истребителями Зеро, двенадцатью бомбардировщиками типа 97 Кейт и другими самолетами на борту. Одиннадцать транспортных кораблей бросили якорь в гавани Рабаула, чтобы взять на борт группу десанта и высадить в Порт-Морсби, малые боевые корабли держались поблизости как эскорт. А в Дебойне адмирал Гото держал авианосец для гидросамолетов «Kamikawa-Maru» с четырьмя разведывательными морскими самолетами типа 0 и восемью наблюдательными самолетами типа 0.

Командующий 5-й эскадрой крейсеров вице-адмирал Такэо Такаги стал командующим авианосной ударной группой. Под своим началом Такаги оставил тяжелые крейсера «Muoko» и «Haguro» 5-й эскадры крейсеров и поручил контр-адмиралу Туити Харе командование «Shokaku» и «Zuikaku» 5-й авианосной эскадры. На каждом из двух авианосцев находились по двадцать одному истребителю Зеро, столько же пикирующих бомбардировщиков типа 99 Валь и двадцать одному бомбардировщику типа 97 Кейт. Шесть эсминцев и другие вспомогательные корабли выполняли функции поддержки этой авианосной группы. По завершении в середине апреля операции в Индийском океане Хара на полной скорости направился к Соломоновым островам, прибыв в восточные моря 5 мая.

Под командой контр-адмирала Садайоси Ямады, командира 25-й воздушной флотилии, также была авиация поддержки наземного базирования, состоявшая из шестидесяти истребителей Зеро, сорока восьми двухмоторных бомбардировщиков типа 96 Нелл, шестнадцати летающих лодок типа 97 и десяти малых гидропланов, собравшихся на различных авиабазах. Большинство самолетов наземного базирования летало в Рабаул и его вспомогательные объекты в Лаэ. Примерно половина летающих лодок и гидросамолетов действовала из гавани Рабаула, остальные – из Тулаги и Шортленда.

Пока мы лихорадочно готовились к нанесению ударов своими объединенными наземными, морскими и воздушными силами по Шортленду, на следующий после взятия Тулаги день, то есть 4 мая, восемьдесят вражеских бомбардировщиков и истребителей атаковали наши морские подразделения двумя волнами, утром и после полудня. Существовала большая вероятность, что противник догадался о наших намерениях, потому что его атака была необычно ожесточенной и разрушительной. В результате вражеской бомбежки мы потеряли эсминец и несколько самолетов. Однако мы получили подтверждение существования поблизости американских авианосцев. Походило на то, что близилось время первой схватки между американскими и японскими авианосцами.

В тот же день транспортный конвой с десантом вышел из Рабаула на Порт-Морсби. Спустя двадцать четыре часа корабли адмирала Гото отправились на Шортленд. Флотские группы должны были встретиться в открытом море и собрать свои силы для окончательной атаки Порт-Морсби. В рамках этой операции авианосная группа адмирала Такаги опоясывала южную оконечность Соломоновых островов и в полдень 5-го числа устремилась к западной части этой группы островов. Мчась на полной скорости, авианосцы стремились прикрыть южный фланг группы вторжения Гото.

В 8.10 утра 6 мая летающая лодка Мавис авиакорпуса Йокогама обнаружила группу надводных кораблей противника в 600 милях к югу от Тулаги. Экипаж сообщил, что видит по крайней мере один авианосец в сопровождении девяти других кораблей.

Спустя несколько часов одиночный четырехмоторный бомбардировщик «В-17» атаковал флот вторжения адмирала Гото. Мы предполагали, что вражеский бомбардировщик вылетел из Порт-Морсби, и опасались, что скоро груженые войсками транспорты окажутся под ударом авиации противника. Для защиты подверженных опасности транспортов адмирал Инуэ приказал кораблям с десантниками изменить курс и двигаться на север, надеясь, что эта неожиданная перемена курса укроет флот от разведывательных самолетов противника, которые, как он хорошо понимал, будут прочесывать океан. Рассчитывая, что, скорее всего, вступить в бой придется на следующий день, Такаги вечером 6 мая дозаправил свои корабли в море.

Рано утром 7 мая мы организовали интенсивный поиск авианосцев и других надводных кораблей противника. Наши самолеты-разведчики вылетали из Рабаула, Шортленда и Тулаги. Другие самолеты с «Kamikawa-Maru», стоявшего в Дебойне, трех авианосцев и трех тяжелых крейсеров взлетали в воздух, чтобы тоже принять участие в поисках.

Нам не пришлось долго ждать. В 5.32 бомбардировщик Кейт заметил в 200 милях к югу от «Shokaku» одиночный авианосец противника и три эсминца. Адмирал Такаги приказал адмиралу Харе немедленно послать все имеющиеся самолеты с его двух авианосцев в атаку на вражескую группировку. В 6.10 капитан 2-го ранга Какуити Такахаси стартовал со взлетной палубы во главе группы, в которую входили восемнадцать истребителей Зеро, тридцать шесть пикирующих бомбардировщиков типа 99 Валь и двадцать четыре торпедоносца типа 97 Кейт.

Спустя тридцать минут, в 6.40, пока бомбардировщики и истребители Такахаси мчались навстречу вражеским кораблям, один из разведывательных гидросамолетов типа 0 тяжелого крейсера «Kinugasa» флота адмирала Гото обнаружил еще одну группу вражеских кораблей. Один большой авианосец и десять других кораблей плыли всего в 200 милях к югу от «Kinugasa» или в 280 милях к северо-западу от расположения адмирала Такаги.

К сожалению, столь роскошный приз, как второй американский авианосец, невозможно было атаковать. Имея минимум самолетов для защиты двух своих авианосцев, адмирал был вынужден дожидаться возвращения шестидесяти бомбардировщиков Такахаси и восемнадцати истребителей. Он мог лишь надеяться, что первый авианосец будет уничтожен, и тогда после срочной дозаправки и пополнения запаса боеприпасов группа снова сможет взлететь в атаку на второй авианосец противника.

Судьба решила иначе. В 9.35 капитан 3-го ранга Такахаси долетел до расположения вражеского флота, как это сообщал один из самолетов Кейт. Авианосца и трех эсминцев эскорта не было видно. Группа рассеялась и стала вести поиск, но бесполезно. Окончательно убедившись, что тут нет никаких авианосцев, Такахаси приказал своим самолетам сбросить бомбы и торпеды на обнаруженные большой танкер и эсминец. Под градом бомб и торпед оба вражеских корабля быстро скрылись под волнами. Мы позднее идентифицировали танкер, ошибочно принятый за авианосец, как «Neosho», а эсминец эскорта как «Sims».

Пока самолеты Такахаси возвращались на «Shokaku» и «Zuikaku», наблюдатели на борту авианосца «Shoho» адмирала Гото взволнованно доложили о многих приближающихся американских бомбардировщиках и истребителях. Примерно девяносто пять бомбардировщиков и истребителей обрушились с небес в опустошающем налете на беспомощный «Shoho». Поскольку большинство истребителей Зеро находились в воздухе над транспортным конвоем и лишь немногие оставшиеся истребители могли перехватить крупные вражеские силы, авианосец был практически беспомощен. Тяжелые бомбы и торпеды

разорвали корабль на части, и скоро «Shoho» пошел ко дну. Это был первый японский авианосец, потерянный в этой войне.

Учитывая большое количество вражеских самолетов морской авиации, которые потопили «Shoho», адмирал Такаги догадался, что сейчас ему противостоят, как минимум, два крупных вражеских авианосца. Как только первая волна самолетов вернулась из своей «пустой» миссии на юг, механики дозаправили самолеты и загрузили бомбами и торпедами, готовя к немедленному налету на американскую группу.

Перед Такаги стоял ряд проблем, поскольку считалось, что вражеский флот находится по крайней мере в 350 милях к югу от нашей позиции, за пределами обычного радиуса действий его морской авиации. Далее, даже если бы он сразу же послал в атаку свои самолеты, время близилось к вечеру, а это означало, что самолеты вернутся на свои авианосцы уже с наступлением темноты. Одноместные Зеро, необорудованные для ночных полетов, исключались из состава атакующей группы.

В 14.30 вторая волна самолетов во главе с капитаном 2-го ранга Такахаси полетела к вражеским кораблям. Такаги намечал отправить свои самолеты в сумерках с тем, чтобы рассеянный свет мешал вражеским зенитчикам. Бомбардировщики попали под прерывистый шквал дождя, и, пока они пробирались между похожими на башни облаками, солнце ускользнуло за горизонт. В этих условиях было просто невозможно обнаружить вражеские корабли, и командир с неохотой дал приказ прекратить поиски и возвратиться на авианосцы.

Как ни удивительно, но на этом бой не окончился. Летчики Такахаси были измотаны до предела, потому что начиная с утра вылетали на задание уже дважды. На обратном пути к своим кораблям пилоты Такахаси умудрились не заметить авианосец противника, проходивший прямо под ними. Однако враг заметил приближение наших бомбардировщиков, и как только группа Такахаси приблизилась к авианосцу, она была неожиданно атакована истребителями «Грумман F4F Уалдкэт».

Пикирующие бомбардировщики Валь, необычно маневренные для своих размеров, резко развернулись, чтобы встретить пикирующие «уалдкэты». Громоздкие торпедоносцы Кейт оказались легкой целью для вражеских пушек, и в коротком, но ожесточенном бою «уалдкэты» сбили восемь из пятнадцати торпедоносцев, а также уничтожили один пикирующий бомбардировщик Валь. Позднее наши летчики сообщили об уничтожении нескольких истребителей противника, но эти сведения было невозможно подтвердить.

Наши пилоты ускользнули из осинового гнезда, в которое залетели, но скоро стали жертвами иллюзий и миражей, вызванных усталостью. Несколько раз пилоты, потеряв ориентировку над морем, «обнаруживали» свой авианосец. Наконец, авианосец был найден, и оставшиеся восемнадцать бомбардировщиков включили свои сигналы и мигающие огни, делая заход на посадку в своих группах.

Когда ведущий самолет с выпущенными закрылками, сбросив скорость, планировал к посадочной палубе, пилот обнаружил, что огромный корабль, лежащий перед ним, был американским авианосцем! Вероятно, и американцы ошиблись в опознании, потому что, когда бомбардировщик пролетел над палубой, не заговорила ни одна вражеская пушка. Японский пилот отчаянно увеличил газ до максимума и на полной скорости оторвался от корабля, а за ним и его удивленные соратники.

Наши летчики чувствовали себя отвратительно. Они провели мучительные часы в полете над морем, перенесли штормовые шквалы и в конце концов потеряли всякое представление о своем местоположении относительно своих собственных авианосцев. А когда, наконец, они обнаружили долгожданный американский корабль, беспечно плывущий под восемнадцатую

бомбардировщиками, у них не оказалось ни бомб, ни торпед, которые они щедро выбросили за борт!

В этот день случилась самая большая путаница во всей войне на Тихом океане. Ни до этого, ни потом не было такой невероятной череды событий. Не только наши пилоты оказались сбитыми с толку, но и сочетание усталости и замешательства привело к потере еще нескольких самолетов в дополнение к девяти уже сбитым истребителями «уалдкэт» с американского авианосца. Эта потеря снизила эффективную ударную силу нашей морской авиации, и, как результат, нам пришлось переносить жестокие удары противника.

В тот же день 7 мая еще одно крупное воздушное сражение сопровождалось необычной путаницей у летчиков. В 8.20 самолет-разведчик с «Kamikawa-Maru» заметил вражеский флот из двух линкоров, одного тяжелого крейсера и четырех эсминцев, плывущих курсом 200, в 150 милях от небольшого островка Дебойн. Адмирал Ямада, находившийся в тот момент в Рабауле, послал тридцать три бомбардировщика типа 96 Нелл с эскортом из одиннадцати истребителей Зеро атаковать вражеский флот. Двадцать двухмоторных бомбардировщиков несли торпеды, а остальные бомбы.

Примерно в 500 милях от Рабаула в 12.30 наши самолеты обнаружили и атаковали противника, который сейчас включал два линкора, два крейсера и два эсминца. Наши летчики сообщили о потоплении линкора класса «California» и нанесении серьезных повреждений британскому линкору класса «Warspite», а еще один крейсер остался на воде, охваченный пламенем. Мы потеряли четыре бомбардировщика.

Когда я [Окумия] изучал этот бой после войны с членами американской организации по исследованию стратегических бомбардировок, я выяснил, что вражеским флотом командовал контр-адмирал Военно-морского флота Англии Дж. Г. Грейс, а включал он в себя австралийские тяжелые крейсера «Australia» и «Hobart», американский тяжелый крейсер «Chicago» и два эсминца, но линкоров не было. Далее я узнал, что ни одна японская торпеда или бомба не попали ни в один из кораблей! В действительности это был первый случай, когда наши летчики морской авиации докладывали об уроне, нанесенном вражескому кораблю, превышая реально достигнутый результат; в этом случае разницей был столь же велик, сколь и смешон. Для такого описания эпизода было несколько причин. Целями были верткие крейсера и эсминцы, которые часто приводили в замешательство экипажи атакующих бомбардировщиков. Кроме того, пилотам и членам экипажей, участвовавшим в этой атаке, не хватало боевого опыта, а их квалификация была куда ниже той, какой обладали пилоты, потопившие «Prince of Wales», «Repulse» и «Langley».

Боевые соединения, атаковавшие флот адмирала Грейса, были укомплектованы наспех призванными пилотами. 20 февраля в атаке на вражеский авианосец «Lexington» во время налета на Рабаул первое соединение потеряло пятнадцать из семнадцати двухмоторных бомбардировщиков Нелл, все экипажи состояли из ветеранов. Замена поступала медленно, людям не хватало подготовки, а координация действий членов экипажа желала много лучшего. Этот случай явил собой зловещее предупреждение. Этот бой стал первым, где было доказано, что полноценного резерва поступает явно недостаточно и что с этой проблемой мы еще столкнемся в будущем.

Тем временем воздушный бой над морем 7 мая подходил к концу. Для нашего флота это был неудачный день, американские бомбардировщики уничтожили «Shoho» – наш первый авианосец, потерянный в войне, а нам не удалось адекватно ответить вражеским авианосцам. Для моряков, имевших к этому отношение, уничтожение «Shoho» и последующая неспособность нашей авиации атаковать американские авианосцы означали огромный удар по нашей гордости. На борту «Shokaku» и «Zuikaku» моряки адмирала Хары в мрачном настроении обслуживали свои бомбардировщики и истребители, готовя их к сражению на

следующий день. Чтобы сохранить лицо, они были обязаны любой ценой уничтожить американские авианосцы.

Перед тем как солнце поднялось над горизонтом, ранним утром 8 мая самолеты разведки с ревом взлетели с палуб «Shokaku» и «Zuikaku». Моряки все еще переживали боль за события прошедшего дня; это новое и неприятное ощущение можно было стереть лишь победой над американцами. В 7.15 капитан 2-го ранга Такахаси повел в бой восемнадцать истребителей, тридцать три пикирующих бомбардировщика и восемнадцать торпедоносцев, которые рассеялись над большой территорией в поисках американского флота.

Менее чем через десять минут после вылета Такахаси на мостике авианосца получили сообщение о том, что один из разведывательных самолетов, посланных сегодня рано утром, обнаружил вражеский флот в точке, находящейся примерно в 200 милях к югу от «Shokaku». Как и ожидалось, там было минимум два авианосца под охраной десяти других кораблей. Сообщение было переслано Такахаси, и шестьдесят девять самолетов изменили свой курс.

Торпедоносец типа 97 Кейт первым заметил вражеские авианосцы, и мичман Кэнзо Канно под прикрытием близлежащих облаков стал следовать за американским флотом, передавая на «Shokaku» описание кораблей. В конце концов его запас топлива стал быстро уменьшаться, и Канно повернул к своему авианосцу. Он был твердо уверен в точности своих докладов, а также в самых свежих деталях точного местоположения вражеского флота.

Чуть ли не на виду у ничего не подозревающих вражеских кораблей, оставшихся позади него, Канно неожиданно заметил группу самолетов Такахаси, мчащуюся к цели. Канно интуитивно догадался, что, несмотря на точность координат, которые он передал, группа Такахаси может легко не обнаружить авианосцы среди широких океанских просторов. Не задумываясь о собственной безопасности, потому что изменить сейчас курс для него значило оказаться за «точкой, откуда нет возврата», Канно сделал резкий разворот и пристроился рядом с самолетом Такахаси.

Каждый летчик в этой огромной группе точно знал, что совершали Канно и два члена его экипажа, сейчас у него не было горючего для возвращения на свой авианосец, находившийся более чем в 300 милях к северу. Пилоты могли разглядеть большой трехместный торпедоносец Канно, покачивавшийся и направлявшийся к самолету Такахаси. Но тут много не скажешь.

Вскоре после этого группа увидела долгожданный американский флот. Самолеты немедленно перестроились для атаки. Как потом рассказывал подчиненный Такахаси: «Начиная с 9.20 мы вели атаки на один авианосец класса „Saratoga“ и второй класса „Yorktown“. По крайней мере девять торпед и более десяти 250-килограммовых бомб поразили первый корабль, а в последний попали три торпеды и от восьми до десяти таких же бомб. Мы повредили еще два корабля».

И вновь наши летчики сильно ошиблись в своих оценках результатов торпедных и бомбовых атак, потому что в послевоенных исследованиях обнаружилось, что в этом бою боевой корабль США «Lexington» был дважды поражен торпедами и дважды бомбами и что наши самолеты несколько раз промахнулись. В другой авианосец, «Yorktown», попала одна бомба, а несколько упало рядом.

В этом бою мы понесли тяжелые потери, потому что погибли капитан 2-го ранга Такахаси, мичман Канно и многие другие офицеры и рядовые военнослужащие. Мы потеряли более двадцати шести бомбардировщиков или более половины всех бомбардировочных сил.

Еще до атаки, пока группа Такахаси летела по направлению к вражеским авианосцам, наблюдательные посты на борту «Shokaku» и «Zuikaku» обнаружили приближающиеся самолеты морской авиации противника. «Zuikaku» повезло больше, его капитан поместил свой

большой корабль под навесом соседнего ливневого шквала, тем самым не дав американцам себя атаковать. В «Shokaku» попали три средние бомбы. Хотя его палуба была повреждена, что не позволяло самолетам садиться на него, «Shokaku» все еще мог с небольшими трудностями маневрировать. Необходимые крупные ремонтные работы вынудили корабль покинуть поле боя.

Так и закончился первый морской бой, в котором два соперника сражались исключительно с помощью своей авиационной составляющей. В этом самом первом соперничестве авианосца против авианосца и наши авианосные силы, и силы противника были примерно равны.

За два дня боев наши авианосцы потеряли тридцать два самолета либо сбитыми, либо пропавшими без вести, а также дополнительно двенадцать самолетов, совершивших вынужденную посадку. Наши потери выросли, когда капитан «Zuikaku» для того, чтобы очистить палубы для экстренных посадок самолетов «Shokaku», приказал выбросить за борт несколько самолетов, когда собственные палубы стали похожи на искореженные груды металла. Сразу же после боя на «Zuikaku» в боевом строю оставалось только двадцать четыре истребителя Зеро, девять бомбардировщиков типа 99 Валь и шесть торпедоносцев типа 97 Кейт. В общей сложности это составляло едва ли четверть от первоначального числа бомбардировщиков на обоих авианосцах до боя.

Эти потери наглядно указывали на высокую цену тотальной войны авианосцев и в первый раз позволили нам предсказать исход будущих морских сражений, в которых надводные корабли, невзирая на их количество или боевую мощь, будут играть всего лишь вспомогательную роль. Будучи разделенными расстояниями в 200 или 300 миль, крейсера и линкоры могли принести пользу лишь тем, что своей зенитной артиллерией помогут защищать свои авианосцы от атакующих самолетов противника. За два дня боев в Коралловом море в общей сложности девяносто пять кораблей противоборствующих сторон, то есть двадцать пять американских и семьдесят японских, не обменялись ни единым выстрелом.

Эпизоды боев в Коралловом море также приучили нас к тщательному анализу использования истребителей в воздушных схватках над морем. Мы обнаружили, что в сражении между авианосцами на больших расстояниях одного качественного превосходства истребителей было недостаточно, чтобы устоять перед целеустремленной атакой вражеских бомбардировщиков и истребителей. Количество также является элементом успешной защиты, и даже в самых лучших условиях яростная атака противника приведет к большим потерям для обеих сторон.

Спустя две недели после сражения в Коралловом море я [Окумия] беседовал с капитаном 2-го ранга Сигёказу Симадзакэ, который в роли командира группы «Zuikaku» участвовал во всем сражении. Симадзакэ рассказывал мне: «Никогда за все свои боевые годы я не мог даже вообразить сражение, подобное этому! Атакуя авианосцы противника, мы врзались буквально в стену противовоздушного огня, от разрывов снарядов и трассирующих пуль, которыми нас обстреливали авианосцы и корабли поддержки, небо буквально потемнело. Казалось, невозможно выжить во время захода на бомбежку, прорываясь через эту немислимую оборону. Наши Зеро и вражеские „уалдкэты“ вертелись, пикировали и взбирались ввысь посреди нашего строя. С небес падали в море горящие и исковерканные самолеты обеих сторон. Посреди этого фантастического града зенитных снарядов и крутящихся самолетов я спикировал почти до поверхности воды и послал торпеду в авианосец класса „Saratoga“. Чтобы спастись от вражеского обстрела, мне пришлось лететь прямо над волнами. В самом деле, разворачиваясь над авианосцем, я летел так низко, что чуть не коснулся носа корабля, потому что пролетал ниже полетной палубы. Я мог разглядеть матросов, уставившихся в мой пронесившийся мимо самолет. Не знаю, смогу ли я когда-нибудь еще пережить подобное».

Это откровенное признание ветерана, боевого командира-авиатора, который служил в морской авиации с начала китайско-японского инцидента в 1937 году. Симадзакэ был великолепным,

смелым командиром. В атаке на Пёрл-Харбор он командовал второй волной из 170 самолетов, а потом играл важную роль в боях, где участвовали авианосцы.

Изучив боевые доклады летчиков и донесения самолетов-разведчиков, контр-адмирал Хара подтвердил потопление авианосца класса «Saratoga» («Lexington») ночью 8 мая. В своем официальном отчете о сражении (о втором авианосце) он пишет следующее: «Авианосец класса „Yorktown“ получил попадания более восьми бомб и более трех торпед и был оставлен, охваченный пламенем. При сильном крене на левый борт он, вероятно, затонул, хотя уничтожение корабля мы пока не можем подтвердить».

(Как уже рассказывалось ранее, в докладе адмирала ущерб, нанесенный «Yorktown», был весьма преувеличен, поскольку тот получил одно прямое попадание, а две бомбы упали рядом.)

Поэтому, исходя из тактических соображений, мы пришли к выводу о том, что в сражении в Коралловом море мы одержали победу. Будущие события выявили ошибочность этой оценки, потому что, как четко покажут последующие события, сражение в Коралловом море оказалось серьезным поражением Японии. Учитывая последствия от этой битвы, вице-адмирал Инуэ отложил вторжение в Порт-Морсби на неопределенный срок и отозвал десантные корабли. Это, однако, были локальные события.

В Японии адмирал Ямамото выразил глубокое сожаление по поводу неспособности наших командующих проявить весь наступательный дух, необходимый для того, чтоб использовать ущерб, который наши самолеты нанесли американским авианосцам. Наши корабли покинули место боя, хотя у них в руках была возможность уничтожить вражеские авианосные силы в Коралловом море.

Одной из прямых причин этой неудачи было то, что на борту выжившего «Zuikaku» оставалось слишком мало самолетов. В лучшем случае это можно рассматривать как плохое оправдание, потому что численное преимущество врага едва ли устрасит настоящего боевого командира. Все дело в том, что нашим старшим флотским военачальникам в Коралловом море не хватало боевого духа, необходимого в схватке с противником. Неумение использовать временное преимущество впоследствии обернулось огромным выигрышем для американцев. Послевоенный анализ сражения в Коралловом море выявил факт, что ни вице-адмирал Инуэ, ни вице-адмирал Такаги не имели в своем непосредственном окружении ни одного офицера-летчика с опытом боев. Также представляется невероятным, что у самих адмиралов тоже не было никакого опыта в ведении боев такого типа!

Годами японский флот действовал против вражеских сил по принципу: пусть мы уступаем противнику численно, но наш флот преодолеет любое препятствие с помощью более превосходной тактики и агрессивного боевого духа. Одним росчерком сражение в Коралловом море уничтожило ценность и смысл этой концепции, обнажив с потрясающей четкостью факт, что величайшей слабостью нашей морской авиации, создававшейся такими стараниями, является отсутствие старших командиров, способных руководить ударными соединениями. Умение командовать, столь нужное для достижения любого успеха в бою, в Коралловом море наличествовало только у тех командиров, которые сами атаковали вражеские объекты.

Никто из наших оставшихся в живых после сражения в Коралловом море офицеров не мог предвидеть ужасных стратегических последствий их колоссального промаха. Изуродованному «Yorktown» было позволено ускользнуть, хотя, возможно, одной-единственной торпеды или всего нескольких бомб было бы достаточно для того, чтобы отправить его на дно. Месяц спустя этот самый корабль, которому мы позволили остаться в живых, стал одним из сильнейших факторов, повлиявших на сокрушительное поражение нашего флота в сражении у Мидуэя.

Все до последнего офицеры и матросы, погибшие в вечерних атаках 7 мая, были искусными, незаменимыми ветеранами. Не потеряй мы этих людей и их самолеты в разгроме 7 мая, они

смогли бы участвовать в атаке на вражеские авианосцы 8 мая и, вполне возможно, вывели бы из строя «Yorktown», как наши оставшиеся самолеты сделали это с «Lexington».

В ретроспективе не будет преувеличением заявить, что те немногие истребители противника «уалджэт», бывшие в воздухе 7 мая и которые перехватили наши самолеты на обратном пути к своим авианосцам, спасли не только «Yorktown», но также фактически многие другие американские корабли, находившиеся тогда в Коралловом море.

Глава 13

ОПЕРАЦИЯ НА МИДУЭЕ И АЛЕУТСКИХ ОСТРОВАХ – ПОВОРОТНАЯ ТОЧКА В ВОЙНЕ

Исход сражения в Коралловом море вынудил вице-адмирала Инуэ отложить на неопределенное время вторжение в Порт-Морсби. Эта задержка с операциями в южной части Тихого океана, однако, не оказала серьезного влияния на проведение операций на Мидуэе и Алеутах, которые были намечены Генеральным штабом задолго до этого. Несмотря на менее очевидный подтекст, Токио все еще рассматривал сражение в Коралловом море как всего лишь незначительную неудачу и всего лишь первый подобный инцидент после блестящих побед в течение четырех месяцев подряд. Не поколебалась вера флота в свою воздушную мощь, на которую он так прочно и успешно полагался.

Все данные до сих пор давали основания для такой уверенности, поскольку с начала войны все крупные удары, нанесенные по врагу, который шатался от неоднократных поражений, были нанесены той же самой морской авиацией. И в самом деле, мы не только очистили огромные океанские просторы, на которых действовали наши корабли и самолеты, но мы достигли своих целей невероятно низкой ценой потерь кораблей, самолетов и личного состава. Не было причин ожидать, что те же самые войска, которые сейчас правили Тихим и Индийским океанами, будут действовать иначе, нежели продолжать свои успешные боевые действия против врага.

На штабных совещаниях, проводившихся в начале мая на борту «Yamato», мы изучали достижения и промахи как нашего флота, так и противника с начала войны до момента, предшествовавшего сражению в Коралловом море. 8 декабря 1941 года в Пёрл-Харборе наша морская авиация потопила или вывела из строя линкоры Соединенных Штатов «Nevada», «California», «Arizona», «West Virginia», «Maryland» и «Oklahoma» и нанесла тяжелые повреждения линкорам «Pennsylvania» и «Tennessee». Мы отправили на дно старую плавучую мишень «Utah», крейсер «Helena» и два эсминца. Несколько других кораблей были серьезно повреждены, и враг понес большой урон в береговых объектах и потерял много самолетов.

10 декабря 1941 года вблизи Куантана наши бомбардировщики наземного базирования потопили британские линкоры «Repulse» и «Prince of Wales». 4 февраля 1942 года в море севернее Явы наши наземные бомбардировщики нанесли тяжелые повреждения американскому тяжелому крейсеру «Houston» и легкому крейсеру «Marblehead». 27-го числа того же месяца возле Чилачапа (Ява) авианосец «Langley» пошел ко дну после атаки бомбардировщиков наземного базирования. На следующий день наши бомбардировщики вновь нанесли удар, потопив британский тяжелый крейсер «Exeter».

Вблизи Коломбо 5 апреля самолеты с авианосца потопили британские тяжелые крейсеры «Cornwall» и «Dorsetshire». Четырьмя днями позже морские бомбардировщики уничтожили первый вражеский авианосец – британский «Hermes». 8 мая в сражении в Коралловом море морские бомбардировщики потопили американский авианосец «Lexington» водоизмещением 33 тысячи тонн и серьезно повредили другой американский авианосец – «Yorktown».

Всего в первые шесть месяцев войны только наша морская авиация потопила два авианосца и серьезно повредила третий, послала на дно авианосец и потопила либо серьезно повредила

десять линкоров, уничтожила четыре и нанесла тяжелые повреждения двум крейсерам и потопила десять эсминцев.

И наоборот, наш ущерб и потери от вражеской авиации в боевых кораблях размером с эсминец и выше составили только три потопленных и одно тяжело поврежденное. 11 декабря 1941 года истребители «уалдкэт» с острова Уэйк потопили эсминец «Kisaragi». В Тулаги 4 мая 1942 года мы потеряли эсминец «Kikuzuki». А 7 мая в сражении в Коралловом море пошел на дно наш авианосец «Shoho». На следующий день авианосец «Shokaku» получил серьезные повреждения в ходе налета американской авиации.

За исключением единственной атаки подводной лодки 11 января 1942 года, в которой авианосец «Saratoga» был обстрелян торпедами примерно в 250 милях к северо-востоку от Джонстона, единственный урон, нанесенный нашими кораблями вражеским, имел место в период между концом февраля и началом марта 1942 года. Все боевые схватки происходили в Яванском море, где наши боевые корабли потопили голландские легкие крейсера «De Ruyter» и «Java», австралийский легкий крейсер «Perth», американский тяжелый крейсер «Houston» и пять эсминцев разных стран.

С другой стороны, как это видно из приведенного ниже перечня, ни один японский военный корабль, потерянный за этот период в результате вражеских действий, кроме налетов авиации, не пошел ко дну от орудийного огня вражеских кораблей.

12 декабря 1941 года:

Эсминец «Науате» потоплен огнем береговой артиллерии возле острова Уэйк.

18 декабря 1941 года:

Эсминец «Shinopome» подорвался на mine и потонул возле Мири, Борнео.

24 декабря 1941 года:

Эсминец «Sagiri» пущен на дно торпедой голландской субмарины.

8 февраля 1942 года:

Эсминец «Natsushio» потоплен торпедой американской подводной лодки у Макассара.

3 мая 1942 года:

Авианосец «Mizuho» пошел ко дну возле южного побережья Японии в результате торпедной атаки американской подводной лодки.

11 мая 1942 года:

Минный заградитель «Okinoshima» потонул у Рабаула после торпедной атаки американской субмарины.

Поэтому в сравнении с потерями союзных держав на Тихом океане наши потери можно считать очень легкими. Соотношение потерь вражеских и японских кораблей в первые шесть месяцев войны может служить наглядным воплощением доктрины японского флота об идеальных боевых условиях «вести решающую битву на море, обладая контролем над воздухом». За десять лет до войны на Тихом океане мы приучали наших летчиков к безотчетной вере, что морские сражения, ведомые при нашем господстве в небе, приведут только к нашим победам. Начальная фаза войны на Тихом океане самым решительным образом подкрепляла эту веру.

Однако война – это огромная драма, в которой зачастую невозможно предугадать, что произойдет завтра, опираясь на одну лишь логику. Цепь событий, сотворенная предшествовавшими боями, может совершенно измениться за какие-то короткие часы. Несмотря на изнуряющее планирование и подготовку к каждому бою, только боги могут знать, какой ход примет это сражение. Похоже, что в любом конфликте с участием огромных людских масс и машин, столкнувшихся лицом к лицу, окончательный итог битвы решает какая-то сила, неподвластная человеку. Пока ход войны на Тихом океане в первые шесть месяцев являл собой парад блестящих побед Японии, ни один здравомыслящий человек не мог искренне поверить, что резкие перемены в характере войны могут выпасть на долю его страны.

На обширнейшей арене войны на Тихом океане Япония могла добиться конечной победы только за счет стремительных и мощных ударов по войскам Соединенных Штатов и Великобритании. Чтобы достичь этой цели при наших ограниченных промышленных ресурсах, нам необходимо было нанести быстрый удар, исключив из баланса сил огромную индустриальную мощь врага до того, как этот враг сможет обрушить на нас весь свой военный потенциал. Любой японский курсант, знающий основы военного снабжения, безошибочно предскажет, что в случае затяжной войны наша страна потерпит безусловное поражение.

Мы, то есть те, кто знал истинные размеры военно-экономической мощи Америки и Англии в сравнении с Японией, понимали, что наша страна может выйти из этой войны победителем не просто за счет военных завоеваний, но скорее в результате военных, политических и дипломатических действий. Было совершенно необходимо добиться начальных завоеваний и закрепить их, ибо в конце концов в беспредельных просторах Тихого океана мы окажемся под лавиной военной мощи союзников.

Люди, понимающие ситуацию, ожидали, что правительство, как оно это делало в китайско-японской и Русско-японской войнах, вскоре приступит к дипломатическим переговорам в наиболее выгодный для Японии момент. Продолжать войну значило только дать американским заводам время, необходимое для того, чтобы полностью превзойти нашу военную мощь. Международная дипломатия, если она ведется с учетом перспектив более широких, нежели просто географические границы в азиатско-тихоокеанском сражении, являлась единственным средством, с помощью которого мы могли бы получить выгоды из войны на Тихом океане. Япония не обладала военно-промышленным потенциалом, необходимым для успешного завершения чисто военного противоборства с Соединенными Штатами и Великобританией.

К сожалению, жизненные потребности в международных дипломатических переговорах так и не были реализованы. Военная иерархия приняла катастрофическое решение продолжать боевые действия, подходя к ним с чисто военными мерками.

Если уж оказался ввязанным в тотальный конфликт, то единственным средством ускорения завершения войны может быть позитивная агрессивная акция. Исходя из теории, что только непрерывные удары по врагу помогут Японии расширить или надежно закрепить победы, одержанные в начальные шесть месяцев, главнокомандующий Объединенным флотом адмирал Исороку Ямамото планировал атаковать американские войска на острове Мидуэй и Алеутской гряде единым согласованным ударом. Операции Алеутская и у Мидуэя, как мы обозначили эту атаку, должна была происходить в июне 1942 года в качестве первого этапа второй стадии войны.

Серия крупных акций, которые вытекали из этой широкомасштабной операции, принесла нашему флоту катастрофические результаты, особенно в сражении при Мидуэе, где флот потерпел сокрушительное поражение. Последствия этого гигантского морского сражения были настолько суровы, что благоприятная ранее позиция японской морской авиации на Тихоокеанском театре военных действий круто изменилась. Сражение при Мидуэе стало определяющим в войне на Тихом океане. В один день мы потеряли четыре авианосца вместе с

их самолетным парком и невосполнимыми экипажами летчиков-ветеранов. Наше поражение было целиком обусловлено потерей нашей морской авиацией господства в воздухе как в качественном, так и в количественном отношении.

В этих операциях мы ставили две конкретные задачи. Высадив десант и заняв Мидуэй, мы бы существенно расширили к востоку нашу зону патрулирования кораблями и самолетами, в то время как оккупация островов Киска и Атту в западной оконечности Алеутской гряды поставила бы барьер перед американскими войсками на дальнем севере, если бы они решили атаковать Японские острова.

Занятие этих островов составляло начальную фазу операции. Во второй фазе предстояло выманить остатки Тихоокеанского флота США и, уничтожив этот флот, ускорить окончание войны. Американцы не могли позволить нам безнаказанно продвигаться на восток и север, их флот почувствовал бы необходимость защищаться от наших атакующих войск до последнего самолета и корабля. Адмирал Ямамото, начав это открытое противостояние, в большой степени определял бы окончательный исход войны на Тихом океане. Имея в своих руках Мидуэй, мы обрели бы мощную передовую базу, с которой бы расширяли дальше наступательные операции наших кораблей и самолетов.

Адмирал Ямамото для своей атаки собрал потрясающую ударную силу. В общей сложности для совместных действий было привлечено 350 кораблей всех типов, что по суммарному водоизмещению превышало один миллион пятьсот тысяч тонн. Для тотальной воздушной атаки на американцев он получил более одной тысячи боевых самолетов. Этими кораблями и самолетами управляли более ста тысяч офицеров и матросов.

Наш атакующий флот превосходил по количеству и боевой мощи все предшествовавшие армады кораблей, самолетов и людей. На нашей стороне было не только огромное численное преимущество в технике, но у нас было и превосходство в умении обращаться с ней и в боевых качествах летчиков, а самолеты на борту авианосцев «Kaga», «Akagi», «Hiryu» и «Soryu» были лучше в сравнении с любым, имеющимся у противника. Эти проверенные в боях ветераны, выдающиеся в отношении летного мастерства, шли в атаку под блестящим командованием вице-адмирала Туити Нагумо, который разгромил Пёрл-Харбор и проложил тропу уничтожения в Индийском океане. Команды и пилоты четырех авианосцев смотрели свысока на своих коллег с двух других авианосцев – «Shokaku» и «Zuikaku», которые принимали участие (весьма неэффективно, по мнению других ветеранов Нагумо) в сражении в Коралловом море.

По ряду причин, несмотря на ряд невероятных промахов части нашего флота, мы завоевали это бесценное преимущество. Наш флот совершил так много непростительных ошибок 5 июня, что мы часто удивлялись, не предопределили ли боги войны исход этого конфликта заранее! После бесстрашных, хотя и обошедшихся дорогой ценой атак американских боевых самолетов наземного и морского базирования, а также нападений вражеских субмарин флот Нагумо был разгромлен, что вынудило адмирала Ямамото отвести побитый флот, не достигнув даже части первоначальных целей на Мидуэй.

Атака началась в 1.45 5 июня 1942 года. С авианосца «Hiryu» взлетели под командой лейтенанта Джоити Томонаги тридцать шесть истребителей Zero, тридцать шесть пикирующих бомбардировщиков типа 99 Валь, а тридцать шесть бомбардировщиков типа 97 Кейт поднялись в воздух с четырех других авианосцев. Эти самолеты направились атаковать важные наземные объекты на острове Мидуэй. Мы ожидали встретить ожесточенное сопротивление и питали большую уверенность в способностях наших Zero защитить свои бомбардировщики, что само по себе – нелегкая задача, учитывая, что тридцать шесть истребителей должны охранять бомбардировщики, которых числом в два раза больше. Примерно в 30 морских милях от острова Мидуэй более тридцати вражеских истребителей врезались в наш строй, начав непрерывный воздушный бой, который развернулся прямо над островом.

Зеро под командой лейтенанта Масахару Суганами удалось не позволить вражеским истребителям серьезно помешать нашим бомбежкам. Официальный боевой отчет ударной группы Нагумо об этом конкретном налете гласит, что мы потеряли два Кейта, один Валь и два Зеро, и, как считалось, эти самолеты были уничтожены огнем зенитной артиллерии противника.

В своем отчете после боя для разведывательных органов лейтенант Томонага докладывал, что в ходе налета на Мидуэй его истребители и бомбардировщики сбили сорок вражеских истребителей, один легкий бомбардировщик и один гидросамолет. Разведка существенно снизила это число, ибо было очевидно, что столь небывало высокое число вражеских потерь возникает из-за двойного учета нашими пилотами. (Послевоенные исследования этого конкретного сражения выявили факт, что группу Томонаги атаковали двадцать «буффало» и семь «уалдкэтов». Из них было сбито семнадцать, включая командира истребителей майора Паркса. Семь других вражеских истребителей получили серьезные повреждения, а большинство оставшихся в живых летчиков было ранено.)

Наши истребители Зеро, защищавшие авианосцы, организовали почти непроницаемый огненный вал против вражеских торпедоносцев, базировавшихся на острове Мидуэй. Более шестидесяти торпедоносцев мчались на низкой высоте в атаку на авианосцы Нагумо. Американские летчики вели свои атаки с огромным мужеством, но их громоздкие самолеты становились легкой добычей для Зеро и защитного огня нашего флота. Первая вражеская атака стала их побоищем, потому что почти все американские самолеты упали, объятые пламенем, в океан. Ни одна торпеда не попала в наши корабли.

Наш флот напряженно ожидал второй атаки (которая на этот раз была инициирована соединениями морской авиации). Им не пришлось долго ждать, и Зеро обрушились на вражеские самолеты, разбивая их строй и рассеивая бомбардировщики. Пока вторая волна атаки противника яростно пыталась прорваться сквозь заградительный кордон истребителей Зеро, заставляя наши самолеты действовать у самой поверхности океана, большие группы американских пикирующих бомбардировщиков внезапно появились на поле боя. Это стало началом конца, потому что наш флот этой неожиданной атакой был застигнут врасплох.

Почти не встречая сопротивления, вражеские бомбардировщики вертикально пикировали из облаков. Наши авианосцы оказались беспомощными. Бомба за бомбой врезались в жизненно важные части наших кораблей, уничтожая органы управления артиллерийским огнем, выводя из строя противопожарное оборудование, поджигая цистерны с бензином и маслом. За один час атаки «Kaga», «Akagi» и «Soryu» превратились в искореженные громады металла, готовые пойти ко дну. Спустя несколько часов эти три огромных корабля затонули. Нагумо получил тяжелый удар, потому что в этой единственной атаке пикирующих бомбардировщиков американцы более чем наполовину уменьшили его силы в истребительной и бомбардировочной авиации.

По завершении первой фазы боя, где наш флот понес тяжелые потери, мы предприняли атаку на американские авианосцы. Восемнадцать пикирующих бомбардировщиков типа 99 Валь и шесть Зеро взлетели с палубы флагмана контр-адмирала Тамоны Ямагути «Hiryu» – единственного авианосца, сумевшего избежать вражеских бомб. Возглавляемые лейтенантом Митио Кобаяси, восемнадцать бомбардировщиков пикировали сквозь град зенитного огня и защищавших свои корабли вражеских истребителей, сумев добиться более трех прямых попаданий в «Yorktown».

Вскоре после того как Кобаяси вылетел с «Hiryu», лейтенант Томонага повел десять торпедоносцев типа 97 Кейт и шесть Зеро на поиски второго американского авианосца. И снова наши самолеты встретили ожесточенное сопротивление, но вернувшиеся пилоты доложили, что они послали две торпеды в большой боевой корабль. Контрадмирал Ямагути почувствовал облегчение, ибо на этот раз его самолеты серьезно повредили два авианосца противника. (Мы

позднее установили, что дважды атаковали «Yorktown», а не второй авианосец, как считалось вначале.)

Ямагути не пришлось долго радоваться, потому что вскоре после этого вражеские морские бомбардировщики обнаружили «Hiryu». Ливень бомб в короткое время изуродовал корабль, и скоро «Hiryu», как и его собратья, превратился в беспомощную громаду, сотрясаемую вспышками взрывов и брошенную своей командой.

Может показаться парадоксальным, но по моей оценке авиагруппа «Hiryu» превосходила в бою своих американских соперников. На финальный исход боя оказывают влияние многие факторы, незаметные для глаза неосведомленного наблюдателя. В обширной схватке за Мидуэй американцы имели определенное преимущество в том, что их авианосцы были оснащены радаром, позволявшими получать заблаговременное предупреждение о подходе вражеских самолетов, еще невидимых простому глазу; в то же время наши корабли были лишены этого бесценного оборудования. Каждый японский самолет, атаковавший вражеские надводные корабли и наземные объекты на острове Мидуэй, действовал прекрасно. Несмотря на ошеломляющие потери наших авианосцев, все еще не оставалось никакого сомнения, что истребители Зеро превосходят по своим качествам любой из американских самолетов. В то время наши пикирующие бомбардировщики Валь и торпедоносцы Кейт были лучшими в мире самолетами в своих категориях.

Можно найти немного оснований для критики действий и храбрости наших пилотов и членов экипажей под огнем противника. Каждый летчик делал максимум возможного, чтобы довести до конца атаки против американских боевых кораблей, в особенности лейтенант Джоити Томонага, который в последний раз взлетел с палубы своего авианосца, зная, что, возможно, уже не вернется. Поскольку мы потеряли три своих авианосца, для нас было просто необходимо вывести из строя или потопить вражеские авианосцы. Томонага вылетел в свою последнюю атаку, имея горючее только в баке правого крыла, вражеские пули пробили бак левого крыла над Мидуэем. Этот выдающийся офицер не мог оставаться на своем авианосце без дела, когда его товарищи-пилоты улетели в бой. Этот поступок, подобный действиям летчика мичмана Канно в сражении в Коралловом море, позволил серьезно поднять дух наших воинов перед лицом ужасных потерь.

Невзирая на целеустремленность и храбрость наших моряков и высокие боевые качества наших самолетов, американская авиация нас пересилила. Никто не мог предвидеть эффективность их смелых атак, их стойкость привела сражение за Мидуэй к трагическому для нас концу. Потеря четырех авианосцев – «Kaga», «Akagi», «Hiryu» и «Soryu» шокировала японскую нацию. Мы не могли недооценить серьезность нашего поражения, ибо эти четыре авианосца играли основную роль в головокружительных победах на просторах всего Тихого океана. Однако еще более сильным ударом была потеря незаменимых ветеранов-летчиков и искусных механиков, которые пошли ко дну вместе со своими кораблями.

Пока мы приходили в себя от разгрома на Мидуэе, далеко к северу произошло еще одно событие, которое, хотя и не было драмой открытого конфликта, оказалось не менее серьезным. На Алеутских островах один из наших Зеро совершил вынужденную посадку и был захвачен американцами почти невредимым. Последующее детальное изучение самолета полностью раскрыло американцам преимущества и недостатки Зеро. Когда каждая характеристика самолета стала для вражеских специалистов открытой книгой, они быстро сумели добиться своего собственного качественного превосходства.

Рано утром 4 июня 1942 года авианосцы «Rujo» и «Junyo» контр-адмирала Какудзи Какуды 2-й ударной авианосной группы приближались к Датч-Харбору. Скрытная, незаметная переброска ударной группы к Алеутам была первым ходом в операции на Алеутах и при Мидуэе. Под секущим холодным ветром и проливным дождем «Junyo» отправил шесть Зеро и

двенадцать пикирующих бомбардировщиков типа 99 Валь в первую атаку на американские позиции. Будучи уже в полете, наши эскадрильи встретили несколько летающих лодок противника, вступили с ними в бой и уничтожили. Эта задержка в пути вместе с сильным штормом вынудили Зеро и Вали отказаться от выполнения боевого задания.

Однако шесть Зеро и одиннадцать бомбардировщиков Кейт с «Руцjo» не встретили вражеских самолетов по пути к Датч-Харбору. Ведомая лейтенантом Масаюки Ямагами эскадрилья попала под мощный ливень и в плотный туман, добравшись до базы противника над солидным слоем облаков. К счастью, небо очистилось прямо над гаванью, и наши самолеты спикировали в атаку. Кейты бомбили радиостанции и причальные сооружения, а в это время Зеро, не имеющие противника в воздухе, расстреляли ряд летающих лодок, привязанных к причальным бакенам.

После атаки бомбардировщики и истребители собрались над восточной оконечностью острова Уналашка, где младший офицер Тадайоси Кога заметил, что за его Зеро тянется тонкая струйка бензина. Передав Кобаяси, что у него не хватит горючего, чтобы долететь до «Руцjo», он произвел посадку на небольшой островок к востоку от Датч-Харбора, заранее намеченный для экстренной посадки подбитых самолетов. После посадки на остров летчика должна была подобрать субмарина.

Вернувшись на авианосец, Кобаяси доложил своему начальству: «С воздуха место для экстренной посадки выглядит ровным и чистым. Кога отлично проделал снижение, но, когда колеса коснулись земли, самолет скапотировал и остался в вертикальном положении. Его Зеро, очевидно, был серьезно поврежден, а пилот либо погиб, либо тяжело ранен. Поскольку похоже, что поверхность острова характерна для тундры, обломки будет трудно убрать. Мы не смогли различить какие-либо признаки человеческого жилья поблизости».

Только спустя много месяцев мы узнали, что вражеский самолет-разведчик заметил Зеро. К месту катастрофы бросились поисковые группы и обнаружили, что самолет лишь слегка поврежден и все еще стоит вертикально. Кога погиб от удара при посадке, с огромной силой он ударился головой о приборную доску.

Вероятно, Кога понимал: садиться на воду возле острова означало бы верную гибель, потому что температура была настолько низкой, что лишь несколько минут в воде убили бы его. Оповещенная об экстренной посадке, наша подлодка прочесала район, но обломков на острове не обнаружила.

Американцы перевезли самолет в Соединенные Штаты, где его отремонтировали и подвергли исчерпывающим испытательным полетам. Они были удивлены необычно легким весом Зеро и фактом, что высокие боевые качества самолета достигаются при двигателе мощностью всего лишь в тысячу лошадиных сил. Быстро стало ясно, что величайшими слабостями Зеро являются его плохая способность пикировать и отсутствие защитной брони. В испытательных полетах также обнаружилось, что на высоких скоростях Зеро с замедлением реагирует на команды управления элеронами и что его эффективность ограничена высотой полета. Изучив Зеро до мельчайших деталей, американцы стали лихорадочно дорабатывать истребитель, предназначенный специально для того, чтоб отобрать у Японии превосходство, завоеванное Зеро. Им стал самолет морского базирования «Грумман F6F Хеллкэт», один из самых многосторонних вражеских самолетов, имевшихся в то время на Тихом океане.

«F6F» стал первым самолетом, сконструированным компанией «Грумман» после тщательного изучения захваченного истребителя Зеро. Специалисты «Грумман» кропотливо уменьшали толщину фюзеляжа и прилагали все усилия к снижению веса машины. При двигателе в 2 тысячи лошадиных сил новый «хеллкэт» развивал более высокую максимальную скорость, чем Зеро, мог превзойти Зеро в наборе высоты, пикировании и в вооружении, а также обладал требуемыми высокой прочностью, броневой защитой и протектированием топливных баков. В

действительности, за исключением радиуса разворота и радиуса действия, «хеллкэт» полностью превосходил Зеро. Преимущество в мощности двигателя сослужило врагу хорошую службу, ибо двигатель «хеллкэта» был в два раза мощнее, чем у Зеро. Этот внезапный скачок в качестве вместе с резким ростом выпуска американской военной продукции предвещали, что скоро ошеломляющая мощь противника обрушится уже на сами Японские острова.

В Алеутской кампании я [Окумия] был офицером штаба авиации адмирала Какуды. В то время я не мог догадываться о далеко идущих последствиях этого внешне тривиального инцидента пропажи единственного Зеро, оказавшегося в руках врага. Мы почувствовали на себе, что незамеченный захват нашего самолета, столь помогший врагу в создании истребителя, который должен превосходить Зеро, во многом ускорил наше конечное поражение.

А в это время в Японии наше правительство тянуло все ту же песню об атаке на Алеуты и захвате островов. Продолжавшийся акцент на наших успехах на дальнем севере, конечно, был тактическим ходом с целью скрыть от народа правду об ужасных потерях у Мидуэя.

Глава 14

РЕОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННОГО ФЛОТА

Итоги сражения у Мидуэя сильно взволновали наш морской Генеральный штаб. Всего лишь через шесть месяцев после Пёрл-Харбора после череды беспрецедентных побед и став сильнее, чем когда-либо, наш флот с тяжелыми ранами отошел от Мидуэя. Внезапное озарение, посетившее нашу командную элиту, заставило ее понять, что Мидуэй превратил в пустой звук доктрину линкора как первообразующей морской мощи и что победа или поражение на море теперь фундаментальным образом зависят от эффективности использования авианосцев. Придя к пониманию теперь, что воздушная мощь, а не 16-дюймовые орудия, решает исход морских битв, наши штабные офицеры-планировщики также осознали уязвимость наших тонкостенных авианосцев, которым было суждено выдерживать ярость вражеских атак.

Одним махом Токио отказался от своей стратегии наступательных операций и заменил ее новой, изогнутой линией обороны, и ее предстояло защищать практически любой ценой от врага, который, как ожидалось, сейчас должен начать свою собственную наступательную операцию. Самые дальние рубежи этой новой линии обороны простирались на запад от Алеутских островов на севере до Маршалловых островов на востоке, от Рабаула до северо-восточного побережья Новой Гвинеи на юге, до Голландской Ост-Индии, Малайи и Бирмы на западе. С целью наиболее эффективной защиты этой линии мы провели реорганизацию Объединенного флота. Новые усилия были сосредоточены на максимальном развитии нашей авиации наземного базирования, и мы ускорили реализацию программы перестройки надводного флота, где центральное место занимали авианосцы. 14 июля 1942 года эшелоны флота получили свои ордера реорганизации при следующем распределении авиакорпусов новой первой линии:

Таким образом, первый эшелон реорганизованного Объединенного флота имел в своем распоряжении для боевых действий:

В дополнение к этой таблице укажем, что на борту различных линкоров, крейсеров, подводных лодок и других кораблей находились следующие самолеты:

Эти цифры слишком отчетливо указывают на внутренние недостатки в японской военной мощи, потому что, если сравнить количество самолетов морской авиации первого эшелона в начале войны, мы нарастили нашу мощь только на 117 самолетов. Далее, мы имеем прирост всего в 74 самолета в общем количестве непосредственно перед началом битвы за Мидуэй. Мощь нашей морской авиации количественно оставалась неизменной, в то время как противник

лихорадочно перестраивал свою промышленность на производство все большего и большего количества самолетов. И в самом деле, будущее выглядело мрачным.

В цепочке нашей военно-воздушной мощи имелось еще одно слабое звено, которое, хотя и не имело эффекта общего количества самолетов, предвещало более и более тяжелые поражения, нежели понесенное нами при Мидуэе. С начала войны флот получил или готов был получить лишь три типа новых самолетов. Это были «I3-Shi» пикирующий бомбардировщик морского базирования («Suisei» или тип 2 морской самолет-разведчик Джуди); «I3-Shi» широкофюзеляжная летающая лодка (тип 2 летающая лодка Эмили) и «I3-Shi» двухмоторный истребитель наземного базирования («Gekko» или тип 2 самолет-разведчик наземного базирования Ирвинг). Состояние нашего отечественного самолетостроения и производственной базы было печальным. Несмотря на растущие потребности фронта, мы не могли надеяться на то, чтобы хоть как-то ускорить разработку и выпуск самолетов новых типов. Настроенная на характерный для нее медленный ритм, наша индустрия не могла, даже в критических обстоятельствах, избавиться от своих оков. Общая ситуация представлялась еще более ужасной, когда я осознал, что даже при этих трудностях флот был оснащен неизмеримо лучше, чем армия.

В первые шесть-семь месяцев войны Зеро оставались единственными морскими истребителями первого эшелона и несли всю тяжесть боевых операций. Даже при массовом производстве самолет сохранял выдающиеся боевые качества, был легок в техническом уходе и надежен. Мы испытывали лишь две трудности в эксплуатации: случавшиеся поломки оси шасси при больших ударных нагрузках и плохое отделение дополнительного сбрасываемого бака для горючего. Даже к середине июля 1942 года флот не рассчитывал на замену Зеро другим истребителем.

Пока мы трудились над реорганизацией и восстановлением различных авиационных корпусов Объединенного флота, сбылись наши худшие опасения. Враг уже не отступал беспомощно. Началась его контратака на Гуадалканал.

Глава 15

ИЗМЕНЕНИЯ В СТРАТЕГИИ ВОЕННОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ

Хотя сразу же после сражения при Мидуэе флот начал принимать решительные меры по изменению стратегии кораблестроения, ставя авианосец выше линкора как стеновой хребет надводной мощи, ущерб был уже нанесен. Мы слишком поздно поняли, что превосходство в мощи боевых кораблей не может стратегически повлиять на исход важнейших боев. Судьба любого типа надводного корабля находилась в руках морской авиации, а мощь американской морской авиации росла фантастическими скачками. Хотя нашу индустрию постоянно призывали к изнурительным усилиям, у нее было слишком мало шансов на соперничество с приводящим в изумление объемом производства американских верфей.

Сразу после окончания Первой мировой войны Япония, являясь одной из трех великих морских держав, строила надводный военно-морской флот вокруг центра – мощных линкоров. Поступая таким образом, мы достигали баланса морской мощи с Соединенными Штатами и Великобританией. Когда международный конфликт закончился, в 1919 году Япония обратилась к своему новому так называемому проекту «Nachi-Nachi», который состоял в том, чтобы позволить нашей нации обрести самый мощный надводный флот. Подлежавший реорганизации флот строился бы вокруг восьми линкоров («Nachi»), включая «Mutsu» и «Nagato», и восьми новых тяжелых крейсеров, включая «Akagi» и «Amagi», находившихся тогда в стадии строительства. В то время наш самый большой проектируемый линкор значительно превосходил любой зарубежный корабль, потому что мы строили гигантский линкор водоизмещением 48 тысяч тонн. Однако, поскольку в 1919 году деятельность морской авиации

была ограничена выполнением вспомогательных операций, «Hachi-Hachi» предусматривал строительство только двух малых авианосцев водоизмещением 12 500 тонн каждый.

В 1918 году, за год до того, как был создан проект «Hachi-Hachi», мы заложили «Hosho» – первый японский авианосец. 16 марта 1923 года лейтенант Синуги Кира, ставший впоследствии вице-адмиралом, первым из японцев совершил посадку на палубу авианосца «Hosho».

Поскольку Вашингтонская морская конференция ограничила максимальный тоннаж наших линкоров, мы изменили нашу широкую морскую программу и запланировали конверсию крейсеров «Akagi» и «Amagi» в большие авианосцы, а последний был переименован в «Kaga». В 1927 году мы решили увеличить мощь нашего авианосного флота, введя в строй «Ryujo» и тем самым доведя общее число авианосцев до четырех. И вновь вмешались международные события, потому что Лондонская морская конференция 1930 года ввела дальнейшие ограничения на расширение нашего флота.

В 1934 году после подписания Лондонского морского договора мы разработали второй дополнительный план, который предусматривал строительство мощных авианосцев «Soryu» и «Hiryu». Хотя казалось, что флот наконец-то получит большие и быстроходные суда, о которых он мечтал, но ограничительные рамки двух морских договоров, которыми мы были связаны, приостановили их дальнейшее строительство на два года.

В конце 1936 года договоры о разоружении были разорваны, и флот разработал новый план строительства, по которому предусматривалось максимум два новых корабля. По третьему плану пополнения (более известному как план «Magusan») мы начали фактическое наращивание флота с целью превращения Японии в одну из мощнейших морских держав. В новую программу были включены знаменитые суперлинкоры «Yamato» и «Musashi», а также авианосцы «Shokaku» и «Zuikaku», которые оба существенно превосходили по своим боевым характеристикам «Akagi» и «Kaga».

В 1938 году мы наметили строительство двух дополнительных линкоров класса «Yamato» (74 тысячи тонн) и превышающего обычные размеры авианосца «Taiho» с небывало мощным вооружением. К 1939 году наши верфи приступили к переделке крупных торговых судов в авианосцы. Первым подверглось переделке современное пассажирское судно «Kasuga-Maru», за ним последовали два самых больших в Японии пассажирских судна «Izumo-Maru» и «Kashihara-Maru». Дополнительно еще четыре коммерческих судна, каждое водоизмещением более 10 тысяч тонн, было включено в программу перестройки в авианосцы.

Из-за меняющейся международной ситуации в 1942 году флот приступил к ускорению реализации плана строительства военного времени 1941 года, по которому мы добавили к нашей кораблестроительной программе авианосец «Unryu» класса «Hiryu». Однако в начале 1942 года флот все еще продолжал считать тяжелые, быстроходные линкоры своим приоритетным оружием и заказал проекты еще одного 74 000-тонного линкора, двух нового типа линкоров, двух 30 000-тонных авианосцев и одного авианосца в 17 тысяч тонн. Сокрушительное поражение при Мидуэе вынудило приостановить новое строительство, хотя верфи уже работали над корпусами новых могучих боевых кораблей. Флот прекратил дальнейшую работу над четвертым линкором класса «Yamato» и распорядился прекратить все проектные работы над линкорами. Третий линкор 74 тысяч тонн – «Shinano» был переделан в самый большой авианосец, построенный когда-либо (кораблю не пришлось участвовать в боях, потому что во время своего первого испытательного плавания 28 ноября 1944 года он был поврежден американской субмариной «Archefish» и затонул на следующий день). Чтобы обеспечить огромные просторы Тихого океана морской авиацией, флот также заказал пятнадцать авианосцев класса «Hiryu» и пять авианосцев класса «Taiho».

Но наши усилия весьма запоздали. Из-за сочетания обстоятельств, включая прекращение поставок сырья в метрополию и рост бомбардировок наших верфей вражескими самолетами, со стапелей сошло лишь четыре из пятнадцати планировавшихся авианосцев класса «Нигуи». Ни один из запланированных авианосцев класса «Тайхо» не был завершен.

Глава 16

ОТЧАЯННЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ОПЕРАЦИИ НА ДАЛЬНИХ РАССТОЯНИЯХ: САГА САБУРО САКАИ

В первой половине 1942 года особенно важными стали великие сражения у Мидуэя и в Коралловом море. Исход этих двух судьбоносных схваток решался исключительно размером воздушной мощи, несмотря на участие в них многочисленных сухопутных войск и морских сил. Невзирая на явное превосходство боевой авиации над другими видами вооружений, Соединенные Штаты и Япония не смогли в равной мере правильно оценить важную роль авиационной мощи в этих двух сражениях.

Из воздушных соединений наземного базирования, воевавших в то время, единственным крупным командованием, которое вело тяжелые и затяжные бои с противником, была 25-я воздушная флотилия, в которую входили авиакорпус Тайнань, 4-й авиакорпус и авиакорпус Йокогама. Штаб-квартира этого соединения, которым командовал контр-адмирал Садайоси Ямада, находилась в Рабауле.

Флотилия была постоянно в боях, концентрируя всю свою мощь против врага в ударах по Порт-Морсби (Новая Гвинея). Менее значительным было участие в периодических налетах на Порт-Дарвин (Австралия) силами средних истребителей-бомбардировщиков 23-й воздушной флотилии, базировавшейся на острове Тимор.

Воздушные рейды на Порт-Морсби всегда выполнялись (что характерно для этой фазы боевых действий) крупными подразделениями, состоявшими из двадцати семи и более средних бомбардировщиков наземного базирования и примерно такого же размера эскорта из истребителей Зеро. Какое-то время мы готовились к захвату Порт-Морсби. Для облегчения выполнения этой операции 21 июня 1942 года морской десант атаковал остров Бука у северо-восточного побережья Новой Гвинеи. На следующий день силы вторжения подверглись ожесточенной и убийственной воздушной атаке примерно ста вражеских самолетов. В результате этого внезапного налета наш осажденный морской десант оказался в опасном положении, и необходимо было нейтрализовать вражескую авиацию, атаковавшую наши силы на Бука.

Подавляющая часть вражеской авиации базировалась в Порт-Морсби и в меньшей степени на аэродромах в Раби, на юго-восточной оконечности Новой Гвинеи. Наши подразделения морской авиации приготовились немедленно нейтрализовать Раби в тотальной атаке 7 августа 1942 года. Подготовка к мощной атаке шла вовсю, когда наше внимание оказалось прикованным к малоизвестному острову в южной группе Соломоновых островов. Враг высадил десант на Гуадалканал, что, как выяснилось впоследствии, стало лишь первым звеном в цепи длинной серии атак.

Личное восприятие воздушных боев над Гуадалканалом живо передается в записи младшего офицера 1-го класса эскадрильи Сабуро Сакаи (позднее был повышен в звании до лейтенанта), который в то время был командиром группы в авиакорпусе Тайнань.

Лучшие воины Второй мировой войны пережили множество невероятных происшествий в этой долго тянувшейся воздушной войне. Летчики и члены экипажей, получившие в бою серьезные ранения, чудом продолжали летать куда дольше, чем это когда-то предполагалось возможным. Пилоты, которые могли считаться умершими, продолжали управлять своими самолетами, а

самолеты, которые должны были рассыпаться под вражеским обстрелом, совершенно необъяснимым образом оставались в воздухе и благополучно доставляли свои трепещущие и проникнутые благоговением экипажи на базы.

Сакаи в конце Второй мировой войны был известным оставшимся в живых японским асом, чье боевое крещение в войне с американскими летчиками было отмечено таким событием: он стал первым японским летчиком, сбившим «Летающую крепость» «Боинг В-17» (Филиппины, 11 декабря 1941 года). Его история даже среди эпических событий воздушной войны на Тихом океане является одной из самых невероятных, когда-либо рассказывавшихся.

«Гуадалканал. Название, всего лишь название. Мы даже не знали, что означает Гуадалканал: остров, военную базу, а может, кодовое название секретной операции. До того как американские войска штурмом высадились на берег Гуадалканала, мы никогда даже не слышали об этом острове.

Все еще оставалось несколько часов до того, как народы мира развернут свои карты юга Тихого океана, чтобы отыскать этот крохотный остров. В японских и американских коммюнике еще ни разу не фигурировал остров Гуадалканал, и постоянно передающие новости радиостанции еще не упоминали это новое географическое название, которое вскоре яркой вспышкой привлечет всеобщее внимание.

Здесь, в Рабауле, на восточном окончании острова Новая Британия небо было безоблачным. Даже слабый бриз не волновал постоянную жару и спокойствие. Залив Симпсона дремал, как прикрытое сверху озеро, его поверхность – стеклянное покрывало, не потревоженное рябью, – отражала голубизну небес. Оно было целиком окружено низкими, покрытыми буйной растительностью холмами, кроме единственного входа, открывавшегося на восток. На северо-восточном берегу залива струйки белого дыма лениво ползли из временно притихшего вулкана. Дым слабо посвечивал и поблескивал, будто улавливал лучи палящего солнца.

Склоны вулкана крутые, и их изгибы внезапно пропадали в плотных зарослях джунглей, за исключением места, где заканчивался южный склон. Там джунгли отступали, расходились и исчезали, а на их месте возникала длинная узкая полоска земли, тянувшаяся с востока на запад. Эта была нижняя взлетно-посадочная полоса Рабаула. В Вунаканау, там, где поверхность становилась плоской, как стол, высоко приподнятый над морем, виднелась еще одна тонкая полоса, чистая от буйной растительности острова. Это была верхняя взлетно-посадочная полоса Рабаула.

В резком контрасте со спокойствием окружающего пейзажа и невыносимой жарой перед неопишуемой лачугой на северной стороне взлетной полосы стояла группа молодых людей, одетых в плотные теплые одежды. В краю, где даже в летних шортах липкий пот стекает каскадом по телу, эти парни были, казалось, не к месту облачены в тяжелые летные костюмы, сапоги, неуклюжие спасательные жилеты. Революеры покоились в хорошо промасленных кобурах.

Эти были летчики-истребители авиакорпуса Тайнань, недавно переведенные с острова Бали Голландской Ост-Индии в эту палящую жару и удушье Рабаула. Я был одним из этих летчиков, командиром группы.

С момента прибытия в Рабаул мы противостояли американской и австралийской авиации, базировавшейся в Порт-Морсби на Новой Гвинее. Однако этим утром наши обычные боевые задания (атаки Порт-Морсби, воздушные бои с противником) уступили место новому, особому: атаковать авиабазу Раби в Майн-Бэй на южном окончании Новой Гвинее.

Пилоты с энтузиазмом обменивались мнениями о предстоящем задании друг с другом. „Может, сегодня будет большая драка“, – говорил один. „Очень хотелось бы дать пинок“, – произнес

другой. Понятно, наши летчики горели желанием схватиться с вражескими истребителями в бою. Результаты боев наших Зеро против вражеских самолетов были столь отличными, что часто противник открыто проявлял страх при нашем появлении и временами просто отказывался вступать в бой.

Пока мы проверяли друг на друге обмундирование и делали последние приготовления к взлету, чтобы сопроводить бомбардировщики в атаке на Раби, мимо нас пробежал связной в рабочую комнату с радиосообщением. Его содержание явно привело в большое возбуждение наших офицеров. Мы видели, как наш командир, капитан 1-го ранга Сайто и авиационный офицер капитан 2-го ранга Тадаси Накадзима, которому надлежало командовать сегодняшней атакой, собрались вокруг большой карты, разложенной на одном из столов.

Мы внимательно прислушивались к разговору офицеров, и то и дело слышались слова „Гуадалканал“ и „Тулаги“. Для нас это были необычные названия.

„А где находится Гуадалканал?“ – спросил мичман 2-го класса Хатори, пилот второго истребителя моей группы.

„Я не знаю, – ответил я. Потом обратился к группе младших офицеров и пилотов: – Знает кто-нибудь, где находится Гуадалканал?“

Ответа не последовало. Только качали головами. Хатори вновь заговорил: „Надо же, никто не знает! Тогда вряд ли это какое-то значительное место“.

Но офицеры в рабочей комнате выглядели весьма озабоченно. Один из них вышел и приказал всем пилотам немедленно построиться.

Вышел капитан 1-го ранга Сайто. „В 5.25 сегодня утром, – произнес он, – под плотным прикрытием мощный вражеский десант атаковал Лунга-Роуд на острове Гуадалканал. Это второй остров с южного конца группы Соломоновых островов. Тулаги на острове Флорида, который лежит к северо-востоку от Гуадалканала, также атакован. На Гуадалканале наши инженерные войска были заняты строительством взлетно-посадочной полосы. В Тулаги наши воздушные части оказались под серьезной угрозой. Главные силы авиакорпуса Йокогама, входящие в 25-ю воздушную флотилию, располагаются на Тулаги. Вдобавок ко всему на острове в момент вторжения находились примерно десять летающих лодок и десять истребителей-гидропланов. Ситуация крайне серьезная. Нашим морским частям, действующим в районе Рабаула, приказано немедленно вступить в бой с противником, всеми наличными силами, и любой ценой отбросить американский десант“.

На момент капитан 1-го ранга Сайто остановился, а затем продолжал: „Наше подразделение истребителей получило приказ сопровождать средние бомбардировщики наземного базирования, которые будут атаковать вражеские корабли. Некоторые группы истребителей направятся в район боевых действий перед бомбардировщиками и их эскортом, чтобы отвлечь американские истребители. От нашей базы до Гуадалканала примерно 560 морских миль. Это будет самым дальним боевым вылетом из всех, что вам раньше приходилось выполнять. Вам придется выжать из ваших самолетов максимум возможного, и я хочу, чтобы каждый из вас принял все меры, чтобы сохранить горючее“.

Капитан 1-го ранга Сайто закончил говорить. Поскольку мы уже были готовы к немедленному взлету, в наши планы было необходимо внести единственное изменение: указать точное положение места боя и приготовить необходимые карты для каждого пилота. Я начал прокладывать курс, которым нам предстояло лететь к Гуадалканалу, обратив внимание, что нам придется преодолеть огромное расстояние.

Гуадалканал – это один из цепочки островов. Там не должно быть проблем!

Как раз перед тем, как мы заняли места в своих Зеро, заместитель командира эскадрильи и мой непосредственный начальник, лейтенант Джунзо Сасаи провел краткий инструктаж. Он был необычно серьезен.

„Американские истребители над районом Гуадалканала, как нам известно, поднялись с авианосцев, участвующих во вторжении. Это, возможно, не армейская авиация, а истребители регулярной морской авиации, специально брошенные в эту атаку. Мы впервые встретимся с американскими морскими истребителями. Будьте осторожны и никогда не теряйте из виду мой самолет“.

Морская авиация Соединенных Штатов! Только один намек, что мы встретимся с ними, привел меня в возбуждение. Я давно хотел встретиться с американскими морскими летчиками. И вот мой шанс выпал!

Уже шесть лет я летал на истребителях и провел в воздухе более трех тысяч часов. Я участвовал в атаках на континенте на китайские города Чунцин, Ченду, Ланьчжоу и другие во время китайско-японского инцидента. С начала войны на Тихом океане я воевал на Филиппинах и в Голландской Ост-Индии.

К настоящему времени я сбил пятьдесят шесть вражеских самолетов и был одним из ведущих асов среди всех летчиков японской морской авиации. Но я никогда прежде не встречался с самолетами морской авиации противника. Поскольку летчики – истребители морской авиации должны пройти особую подготовку к посадке и взлету с узких палуб авианосцев, среди нашего персонала было много необычно искусных пилотов. Вероятно, такая же ситуация наблюдалась и среди американских летчиков.

„Отлично, наконец-то пришел и мой черед, – подумал я. – Посмотрим, как здорово они умеют драться“.

В 8.00 наши истребители Зеро один за другим взлетели с аэродрома группами по три самолета. В небе мы образовали эскортное построение выше и ниже наших средних бомбардировщиков. На задание летело двадцать семь бомбардировщиков, прикрываемых восемнадцатью истребителями, причем последние летели на высоте около 15 тысяч футов. Я руководил второй группой 2-й эскадрильи истребителей.

Мы летели на юг вдоль гряды Соломоновых островов. Перед самым полуднем летчики уже могли различить воды Лунга-Роуд возле острова Гуадалканал.

На высоте 13 тысяч футов то тут, то там были разбросаны стаи облаков, но выше и ниже этого слоя небо было абсолютно чистым. Мы стали тщательно осматривать Лунга-Роуд и постепенно разглядели очертания вражеских кораблей.

Казалось, что вода кишела от судов. Никогда в жизни не видел такого огромного конвоя, хотя я не раз летал над японскими транспортными колоннами в ходе высадки десантов. Я не мог удержать в себе чувство восхищения людьми, находившимися подо мной, хотя это и были враги.

Вперед, за дело! В этот момент истребители авангарда, вылетевшие на десять минут раньше нас, бросились в атаку на вражеские истребители. Далеко впереди себя мы увидели яркие желтые вспышки, появляющиеся обычно в момент взрыва самолета, когда он рассыпается на множество отдельных факелов. К земле устремилось семь или восемь дымовых линий, прочертивших в небе изящные дуги.

Были сбиты чьи-то самолеты, но на таком большом расстоянии было невозможно понять, то ли это были наши самолеты, то ли противника. Схватка развивалась быстро, и мы уже не могли разобрать в небе ни своих, ни чужих.

Видя, что небо чисто от вражеских истребителей, наши бомбардировщики вдруг стали пикировать вниз на вражеские корабли, набирая скорость перед бомбометанием. Поскольку в первоначальном плане атаки на Раби произошли внезапные изменения, у наших бомбардировщиков не было времени для замены бомб на торпеды, следовательно, они могли атаковать с большой высоты.

„Должно неплохо получиться“, – подумалось мне, хотя торпедные атаки были бы безусловно успешнее, чем бомбежка с горизонтального полета. Отсутствие вражеских истребителей означало, что бомбардировщики будут делать заходы без помех.

Вдруг появились два истребителя противника, мчавшиеся по направлению к нам. Я развернулся для атаки, и вражеские самолеты быстро покинули район. Пришлось подавить желание броситься за ними в погоню, поскольку вспомнились наставления командира перед самым взлетом. Стиснув зубы от огорчения, я вернулся в строй и занял свою позицию.

Впереди нас бомбардировщики слегка кренились, когда самолеты освобождались от своего смертельного груза, группа бомбила всем составом. Бомбы с шумом неслись вниз к вражеским кораблям, и их веер успешно накрывал площадь конвоя противника, но, похоже, лишь немногие попадали в сами корабли. В составе вражеского конвоя мы успели насчитать около восьмидесяти крупных кораблей; бесчисленные десантные баржи направлялись к берегу, яркие белые буруны на воде были похожи на росчерки кисти какого-то гигантского, но невидимого художника.

Хотя прошло лишь пять-шесть часов с начала высадки вражеского десанта на Гуадалканал, было похоже, что вражеский зенитный огонь шел с орудий на самом острове. Меня поразила способность противника так быстро разместить на побережье противоздушную артиллерию. Насколько нам было известно о массовых десантах, для завершения высадки с тридцати судов требовалась одна неделя. Столько времени понадобилось нашей армии для высадки войск и снаряжения в ходе десанта на Сурабаю в марте этого года.

Наша скорость высадки далеко отставала от той, с какой сейчас действовал подо мной противник. В это было трудно поверить. Я подумал, что десант, способный так быстро высадиться на берег, будет крепким орешком.

Атаки бомбардировщиков быстро закончились, и они уже развернулись, чтобы лечь на обратный курс от Лунга через Тулаги. Эскорт истребителей перестроился для охраны бомбардировщиков. Я так и не выстрелил ни единого разу ни из пулемета, ни из пушки.

Но тут неожиданно на нас сверху набросилась группа вражеских истребителей. Строй наших самолетов стали рассекать трассирующие пули. С первым же выстрелом истребители обеих сторон рассыпались в разные стороны. Самолеты мчались во всех направлениях, пока наши Зеро старались оторваться от атаковавшего врага. Можно было разглядеть примерно половину всех самолетов. Пока я с силой двигал ручку управления, я отстал. Оглянувшись, я заметил несколько падающих самолетов, а за ними тянулись полосы черного дыма.

Мне удалось успешно отбиться от атакующих истребителей, но за это время из виду исчезли двое моих ребят.

„Черт возьми“, – подумал я, обозлившись на самого себя за то, что не углядел за ними. Я развернулся и далеко внизу увидел, как три Зеро удирают от одиночного вражеского истребителя. Зеро отчаянно пытались удрать от вражеского самолета, но американец волчьей

хваткой вцепился им в хвост. Похоже, это были как раз Зеро моих парней: Хатори, Йонекавы и еще одного. Вражеский самолет был нового, ранее не виданного мною типа, возможно, „Грумман F4F Уалдкэт“, о котором нам говорили, что он может здесь появиться. Вражеский летчик был очень искусственный в бою, он неутомимо преследовал трех Зеро.

Моим пилотам нужна была помощь, и как можно быстрее. Я прибавил газу и поравнялся с ведущим эскадрильи. Просигналив лейтенанту Сасаи, я один из эскадрильи ринулся в пики к схватке, разгоревшейся внизу под нами.

Ни секунды не было потеряно. Будучи еще в 3 тысячах футов от врага, я открыл по нему огонь. Расстояние было слишком велико, чтобы причинить какой-то ущерб, но своей цели я достиг. Как только вражеский пилот узнал о моем появлении, он сразу же прекратил преследование трех Зеро и резко развернулся, чтобы встретить мою атаку.

Этот пилот был большим мастером. Пока мы дрались, вращаясь и кружа, я понял, что этот „уалдкэт“ по боевым качествам значительно превосходит любой американский, голландский или китайский истребители, с которыми мне приходилось встречаться.

Но мой большой опыт воздушных боев в конце концов сказался. Как я всегда делал в прошлом, я вынул мой фотоаппарат „Лейка“ и, приближаясь к вражескому самолету сзади, сделал снимок. В такой манере я уже заснял около двадцати кассет или семисот фотографий аэродромов и вражеских самолетов как в воздухе, так и на земле.

Сделав снимок для доказательства появления нового вражеского самолета, я возобновил атаку. Когда я приблизился к вражескому истребителю слева сзади под лучшим углом стрельбы, его пилот, похоже, догадался, что ему не победить на этот раз. И он на полной скорости устремился к Лунга.

Я был абсолютно уверен в своей способности уничтожить „уалдкэт“ и решил покончить с вражеским истребителем с помощью одних своих 7,7-мм пулеметов. Я отключил 20-мм пушку и приблизился к его самолету.

По какой-то странной причине даже после того, как я всадил прямо в него пятьсот или шестьсот пуль, самолет все еще не падал, а продолжал лететь. Мне это показалось очень необычным – по крайней мере, ранее такого не бывало, – и я сблизился с ним настолько, что почти мог коснуться его рукой. К моему удивлению, хвост и рули „уалдкэта“ были изрешечены в клочья и были похожи на кусок старой изорванной тряпки.

Когда твой самолет в таком состоянии, неудивительно, что вражеский летчик не мог продолжать бой! Пока я рассматривал хвост „уалдкэта“, мой Зеро вырвался вперед и обошел противника. Я сдвинул фонарь и обернулся назад, чтобы взглянуть на вражеского пилота. Это был крупный человек с овальным смуглым лицом. Мы смотрели друг на друга эти бесчисленные секунды, я никогда не забуду этого возникшего странного ощущения, когда наши глаза встретились.

Оставаясь настороже на случай любого неожиданного движения со стороны противника, я помахал ему правой рукой, как бы приглашая: „Давай, коль ты такой смелый!“ В этот момент враг был позади меня и в состоянии атаковать мой самолет. У него была великолепная возможность сбить меня. Однако, возможно, пилот был серьезно ранен. Перехватив рычаг управления левой рукой, правой он делал жест, как будто молил: „Спаси меня!“

Тщательно пронаблюдав за странными движениями вражеского летчика, я сбавил газ и оказался в хвосте „уалдкэта“. Настало время покончить с вражеским истребителем. Переключив предохранитель на пушке, я снова сблизился и нажал на гашетку пушки.

Мне было видно, как все снаряды разорвались над „уалдкэтом“, который стал разлетаться в воздухе на кусочки. Вражеский истребитель пошел вниз в восточном направлении. Далеко внизу я разглядел парашют, но потом потерял его из виду, пока он спускался над Лунга к берегу.

Потом, перебирая в памяти детали этой ожесточенной схватки, я подумал, что поступил безжалостно, уничтожив этот „уалдкэт“. Но в то время, видя, как вражеский летчик жестоко избивал моих ребят, я был так возбужден, что думал только о том, как нанести врагу смертельный удар. Если пилот погиб, мне хотелось бы рассказать его семье, как здорово он дрался.

Как только бой закончился, я обнаружил, что лечу на высоте, которая значительно меньше, чем надо для безопасности. Как можно быстрее я собрал в одном месте пилотов своей группы. Когда мы оказались рядом друг с другом, я стянул с лица маску, чтобы дать опознать себя. Мои коллеги были вне себя от радости, что я оказался цел и невредим.

Но как только мы взобрались группой на высоту 15 тысяч футов над облачным слоем, как вокруг нас снова закипели трассы пуль. Они исходили слева и сзади от нас. Один из этих кусков металла пробил мою кабину и оставил после себя отверстие размером с кулак в фонаре как раз за моей головой. Это было так близко!

Вероятно, при нашем наборе высоты за нами следовал двухместный пикирующий бомбардировщик „Дуглас SBD“. Прячась в облаках, он ринулся в атаку, как только мы оказались выше верхней кромки облаков. Мы быстро рванулись вверх и развернулись для атаки на „дуглас“ слева и сверху. После первого же попадания в него пикирующий бомбардировщик стал терять управление.

Мы перестроились и продолжили полет к району основных боевых действий. Примерно в шести милях впереди нас, над тем местом, где должен находиться Тулаги, я заметил группу из восьми вражеских самолетов. До этого мое исключительно зоркое зрение всегда очень помогало, позволяя различать детали вражеских самолетов задолго до того, как они успевали опознать нас.

„Вражеские самолеты!“ – предупредил я своих пилотов. Я мог утверждать, что это самолеты противника, по строю, который они держали: две группы по четыре самолета каждая и держатся высоты около 18 тысяч футов.

Если бы вражеская группа знала о нашем присутствии, они бы немедленно развернулись и бросились в атаку, пользуясь преимуществом своей большей высоты. Но похоже на то, что они не заметили, как наши истребители приближались к ним снизу и сзади. „Если они намерены сражаться, – подумал я, – они обязаны рассыпаться, сломать строй“. Но нет – они уменьшали расстояние между друг другом! Они даже не знали, что мы приближаемся к ним – ведь это прекрасный шанс дать им по голове!

Если я сумею сбить в одной атаке по два самолета в каждой группе, захватив их врасплох сзади и снизу, тогда смогу взять на себя половину оставшихся. А мои ребята позаботятся об остальных.

Я дал максимальный газ и набрал самую большую скорость. Не важно, что остальные Зеро остались позади. Скорость в бою имеет первостепенную важность, и я не мог себе позволить упустить этот шанс.

Для этого была веская причина. В трех разных случаях я внезапно атаковал противника, нанося удар снизу и сзади, и ухитрялся сбивать по крайней мере два самолета в каждой атаке. В

первый раз это произошло над Сурабаей, когда я сбил два голландских самолета, в то время как второй и третий имели место над Порт-Морсби. Сегодня попробую применить тот же прием.

Расстояние между моим и вражескими самолетами неуклонно уменьшалось: 1700 футов, 1300 футов, тысяча футов. Как только я оказался в пределах тысячи футов, я уже различал каждый самолет до деталей. И тут я понял, что попал в ловушку!

До самого последнего момента я считал, что вражеские самолеты – это истребители. Но нет! Это были торпедоносцы „ТВФ“. Неудивительно, что они заранее сократили расстояние между собой, они заметили наши истребители и сблизилась для защиты.

Я обругал себя за собственную глупость. До вражеских самолетов осталось лишь 300 футов. Мне были четко видны турели на каждом „Груммане ТВФ“, из каждой стеклянной башенки виднелся один тяжелый 12,7-мм пулемет, а всего шестнадцать, и все были нацелены в мой единственный самолет!

Бежать было некуда. Если бы я вдруг развернулся, то подставил бы брюхо Зеро под скоординированный огонь всех шестнадцати пулеметов. Единственное, что мне оставалось, это продолжать атаку. Мой самолет ринулся на вражеские бомбардировщики: 270 футов, 200 футов, 160 футов.

Ближе подлететь я не мог. Лихорадочно нажал на гашетку. Моя 20-мм пушка и вражеские тяжелые пулеметы заговорили почти одновременно, заполнив разрыв между нашими самолетами дымными полосами трасс.

Трах! Раздался неопиcуемый грохот. Казалось, взорвался весь мир, а Зеро ударило и трянуло, как игрушку. Я не знал, что произошло. Лобовое столкновение? Не знаю.

Меня как будто ударили палкой по голове. Небо осветилось красным пламенем, и я потерял сознание. Позднее я обнаружил: два вражеских и мой собственный самолеты начали падать почти одновременно. Наверное, две трети лобового стекла моего Зеро были разбиты пулями вражеских пулеметов.

Наверное, мой самолет падал, как камень. Через несколько мгновений холодный воздух, ворвавшийся через разбитое стекло, привел меня в чувство. Первое, что пришло мне в голову, это лицо моей любимой матери.

„Что с тобой случилось? Стыдно расслабляться при такой незначительной ране!“ Казалось, она бранила меня.

С высоты 18 тысяч футов я снизился до 7 тысяч. Самолет все еще не слушался меня, когда вдруг я подумал о том, чтобы совершить таран.

„Если мне положено погибнуть, – подумал я, – так тогда я захвачу с собой какой-нибудь американский корабль. Они куда более подходят для перевозки. Только несколько минут назад я видел их, они мне хорошо запомнились. Короткие и пузатые корабли – транспортники, а длинные и тонкие – крейсера. Если попаду в крейсер, мне это зачтется как пилоту“.

Думая о том, чтобы спикировать на американский военный корабль, я взором обшаривал океан. И не было видно ни одного корабля! Не было видно ничего! Что случилось? Только потом до меня дошло, что мое лицо было иссечено многочисленными осколками и что я ослеп.

Зеро продолжал падать в океан. Из-за возраставшей скорости ветра, врывавшегося в разбитую кабину, потому что в пике Зеро набирал скорость, я был как в тумане и был не в силах оценить состояние двигателя или даже сформировать в мозгу представление о том, где в воздухе я нахожусь. Как ни странно, боли я не чувствовал.

Подсознательно, в силу привычки, я потянул на себя рычаг управления. Похоже, самолет обрел управление и восстановил горизонтальное положение, порывы ветра в кабине немного снизились.

Попытался подвигать рычаг управления газом. Левая рука совершенно онемела, я не мог даже пошевелить пальцами. Когда я попробовал нажать на педали, чтобы подправить неуклюжий полет Зеро, я обнаружил, что моя левая нога также онемела.

В отчаянии я отпустил рычаг управления и стал тереть глаза правой рукой. Прошло несколько мгновений, и я стал различать конец левого крыла. Я видел, хотя и нечетко, левым глазом! Хотя я и продолжал тереть правый глаз, это не помогло. Так и не смог восстановить зрение, и глаз остался слепым.

Все мне виделось сквозь яркую красную пленку, как будто весь мир и все в нем яростно сверкало. Я хлопнул правой рукой по левой руке и ноге, но ничего не почувствовал. Они обе были полностью парализованы. „Что же случилось?“ – не переставал я спрашивать самого себя раз за разом.

Вдруг я почувствовал в голове ужасную, мучительную боль, из-за чего я ослаб и у меня перехватило дыхание. С опаской я дотронулся до головы правой рукой, она стала липкой от крови.

И в этот момент, все еще задыхаясь от боли, я заметил что-то черное, летящее под моим левым крылом. Левым глазом я с трудом различил, что это какие-то большие черные предметы рассекают воздух, проносясь мимо крыла.

Я озадачился, что бы это могло быть, когда вдруг, заглушая рев двигателя, загрохотали зенитные пулеметы. Несколько пуль пронзило крылья, и Зеро слегка задрожал от толчков. Я пролетал прямо над вражеским конвоем!

И мне подумалось: „Ну вот и конец мне пришел“. Я оставил всякую надежду на спасение в этом полете. Поскольку я уже обрел, пусть даже слегка, способность оставаться в сознании и управлять самолетом, я в любой момент мог направить свой истребитель в какой-нибудь вражеский корабль. Слишком мало пользы в затяжке этого бесполезного сражения. Как только я внутренне согласился с неизбежностью смерти, я успокоился и внимательнее изучил состояние самолета. Затем подумал: „Разве я не сбил сегодня несколько вражеских самолетов? Наверное, общий счет дошел до шестидесяти. Много самолетов послал на верную смерть, куда и сам сейчас отправлюсь. Настал и мой черед. Я всегда ожидал, что это произойдет. Именно сегодня я совершил величайшую и последнюю ошибку в моей жизни, когда принял вражеские бомбардировщики „ТВФ“ за одноместные истребители. В любом случае я наконец-то встретился с самолетами американской морской авиации, за которыми так давно охотился. Так что не о чем сожалеть“.

И в этот момент я начал взвешивать возможности остаться в живых или погибнуть. „Понятно, – подумал я, – если будет возможность, я ввяжусь в схватку с каким-нибудь вражеским самолетом и пусть он меня победит. Я уйду, как должен это сделать летчик, – в воздушном бою. И все равно не будет поздно после этого врезаться во вражеский корабль“.

Ожидая атаки вражеских истребителей, многие из которых сейчас должны находиться в воздухе для охраны конвоя с войсками, я летал широкими кругами.

Медленно тянулись десять минут. Ничего не случилось. Прилетят они, в конце концов? Услышу ли я вдруг звук пулеметов вражеских истребителей, пикирующих на мой Зеро? Я продолжал летать в ожидании, но ничего не происходило. Казалось, что я остался в небе один.

Я посмотрел на море, расстилавшееся подо мной, и заметил, что мой самолет направлялся в сторону Тулаги. Когда моя голова еще более прояснилась и я стал лучше видеть левым глазом, я потянулся правой рукой и толкнул рычаг газа от себя. Мотор откликнулся, и Зеро рванулся вперед.

„Если ничего не изменится, – сказал я себе, – я смогу набрать высоту. И если удача останется со мной, то даже смогу долететь до Шортленда, или Бука, если не до самого Рабаула“.

Хотя я уже и принял смерть как неизбежное, я все еще оставался человеческим существом и желал отодвинуть смерть на как можно более долгий срок. Если самолет будет лететь, а я останусь в сознании, то у меня появится отличный шанс. Но прежде всего надо остановить кровотечение. Я снял перчатки и стал осматривать раны.

Так как наиболее опасной представлялась рана на голове и она все еще кровоточила, я вставил указательный и средний пальцы через разрез в летном шлеме. Они проникли глубоко, а рана оказалась липкой и округлой. Очевидно, рана была очень глубокой, а кости черепа были повреждены. Невероятно, но мое сознание было ясным.

Осматривая свои раны, я припомнил рассказ о мужественном самурае Рьюме Сакамото, который оставался жив даже после того, как его убийца нанес ему ужасную рану на голове. Ладно, если моя удача меня не подведет, доберемся до Шортленда. Постараюсь долететь до него, если это вообще возможно.

„Все-таки что-то должно быть в моей голове“, – подумал я. Она казалась необычно тяжелой, а кровотечение продолжалось без перерыва. (Позднее медицинский осмотр выявил две пули от 12,7-мм пулемета, застрявшие в моем мозгу, а много мелких осколков застряло в черепе.) Горячая и липкая кровь бежала по шее и скапливалась у маски вокруг шеи и ворота моего комбинезона. Она застывала и превращалась в неприятную клейкую массу.

Части лица и головы, открытые ветру, были изрезаны и поцарапаны, как кровельное железо. Ветер, дувший в разбитый фонарь, осушал кровь, спекшуюся на лице.

Мое положение оставалось ужасным. Из-за ослепшего правого глаза я не мог различить показания компаса и смутно что-то видел левым.

Чтобы добраться до Шортленда, надо было восстановить в памяти маршрут, которым мы летели сегодня утром к Гуадалканалу. Но я не мог определить правильное направление. Было невозможно различить показания компаса.

К счастью, в нашем утреннем полете к Гуадалканалу я пробовал подготовиться к чрезвычайной ситуации, если вдруг компас выйдет из строя, а я окажусь отрезанным от основной группы. Я пришел к выводу, что единственным методом определения правильного курса будет взятие отсчетов по положению солнца.

Несколько раз поплевал на правую ладонь, протирая свои глаза еще и еще. Но все было бесполезно, я даже не мог найти солнца! При растущей безнадежности моего положения единственным утешением было то, что самолет все еще как-то продолжал лететь, несмотря на полученные огромные повреждения. По всей логике самолет должен был давным-давно рухнуть.

Так и не добившись успеха в своей попытке выбрать правильный курс на Шортленд, я снова попытался остановить кровотечение из головы. В Зеро я всегда держал треугольные бинты как раз для такого чрезвычайного случая. Я вытащил бинты и попробовал приложить их к голове в надежде остановить кровь. Из-за сильного ветра в кабине две попытки оказались неудачными.

Было очень трудно перевязать голову бинтом, потому что в это же время я должен был управлять самолетом, а левая рука не действовала.

До того как я это понял, бинты куда-то исчезли, а мне становилось все хуже. Пришлось снять маску с шеи. Прижав один ее конец правой ногой и держа другой конец правой рукой, я зажатый в зубах ножом разрезал маску на четыре части. Три таких „бинта из маски“, созданные ценой огромных усилий, унес ветер, и у меня остался лишь один кусок.

Я заставил себя успокоиться. Из-за своего нетерпения я так неумело распорядился бинтами и полосками маски. Чтобы насколько возможно уменьшить воздушный поток в кабине, я опустил сиденье до максимума.

Затем перевел все рычаги управления и штурвал в положение, когда самолет летит на автопилоте, и начал прикладывать последний кусок бинта к голове.

Удерживая один конец полоски от маски в зубах, чтобы ее не унесло ветром, правой рукой я постепенно затолкал ее в промежуток между головой и шлемом. Затаяв дыхание, я затянул насколько возможно тесемки крепления шлема. Кровотечение прекратилось.

Мне показалось, что мое сражение с бинтами длилось, как минимум, полчаса. Лишь когда я понял, что могу расслабиться, я оказался один на один со своим злейшим врагом – непреодолимой сонливостью. Как будто меня затягивало в сон, в тепло, туда, где нет боли и тревог. Из последних сил я боролся с сильнейшим желанием заснуть.

Когда, наконец, мне удалось заставить себя открыть один глаз и оглядеться, к своему удивлению, я обнаружил, что Зеро летит вверх ногами. Я быстро перевел штурвал в нужное положение и набрал необходимую высоту. Я понимал, что если с данного момента я не сумею удержать себя в бодром состоянии, то просто рухну вместе с самолетом и разобьюсь. Пришлось стукнуть рукой по голове, боль от этого помогла мне на какое-то время.

Через несколько минут мучительная боль в голове стала почти невыносимой. Мне хотелось кричать. Как будто пламя гуляло по моему лицу. Я сгорал заживо. И даже при этом волны истощения поглотили меня, и я снова начал погружаться в сон. Зеро шатало в воздухе, потому что моя рука соскользнула со штурвала. Даже ужасная боль от ран не могла удержать меня от дремоты. Пришлось еще раз стукнуть правой рукой по голове.

Каким-то образом мне удавалось удерживать Зеро в воздухе, продолжая горизонтальный полет по прямой линии. Мне приходилось раз за разом стучать себя по голове, чтобы не задремать. Несмотря на мучительную боль, сонливость накатывалась на меня волнами, всякий раз я отгонял ее с помощью своего кулака.

Отчаянно стараясь не уснуть, я понимал, что в таком состоянии долго я не продержусь. Вдруг вспомнил о пайке; в кабине еще что-то оставалось. Примерно за тридцать минут до того, как группы бомбардировщиков и истребителей долетели до Гуадалканала, я съел половину рисовых лепешек, которые я брал с собой, отправляясь в дальние полеты. Половина еды все еще оставалась, и ее могло хватить, чтобы удержать меня в бодрствовании.

Окровавленными руками я заталкивал лепешки в рот, заставляя себя есть. Мне удалось разжевать и проглотить три кусочка, но когда я принялся за третий, мне вдруг стало плохо, и меня стошнило так, что исторглось все, что я уже съел. Желудок не принимал никакой пищи.

И опять меня потянуло в сон, и опять пришлось стучать по голове, чтобы сохранить сознание.

Если я перестану сопротивляться этим приступам сонливости, то рано или поздно в самом деле засну, и это будет конец. Я никогда не доберусь до Шортленда или Бука. Я решил, что будет

лучше вернуться к Гуадалканалю и протаранить какой-нибудь вражеский корабль, чем пассивно лететь над океаном до тех пор, пока не ослабею полностью или не закончится горючее.

Когда я сделал крен и повернул Зеро назад, к месту боя, моя голова чудесным образом прояснилась. Чувства обострились, и я полностью очнулся. Вновь мои мысли обратились к оценке шансов вернуться на японский аэродром. Я снова развернул самолет и направился туда, где, по моим расчетам, находилась моя авиабаза. Через короткое время меня опять потянуло в сон.

Сейчас я действовал практически по привычке. В третий раз я изменил курс и полетел к месту сражения на Гуадалканале, решившись совершить таран. Сонливость и бодрствование чередовались друг с другом. А я то летел к Гуадалканалю, то от него, то опять назад.

Передо мной стояла дилемма из всепобеждающего инстинкта самосохранения и огромного желания завершить этот сумасшедший полет славной и почетной гибелью. Каким-то образом каждое чувство одерживало верх над другим на несколько минут, и я подсознательно вел самолет, подчиняясь доминировавшему в данный момент ощущению.

Снова наступила полная слепота. Резко исчезли из виду тени островов, а приборная доска как будто растворилась в воздухе перед моим левым глазом. Я оказался в ситуации, хуже которой не бывает. Не мог определиться, где я находился, в каком направлении Гуадалканал или моя база. Снова намеревался поплевать на ладони, чтобы протереть глаза, но, когда попробовал плюнуть, ничего не получилось. Во рту было абсолютно сухо. Не осталось даже следов слюны.

И опять все пошло вразлад. Я заблудился, полностью ослеп, был наполовину парализован и находился в подбитом самолете. Потом Зеро начало швырять вверх и вниз и раскачивать, как будто он потерял устойчивость. Я в отчаянии вцепился в штурвал, пытаюсь удержать самолет в горизонтальном положении.

И вдруг я вновь обрел зрение! На огромной скорости передо мной проносились белые полосы. Зеро был почти в воде! Белыми полосами были гребни волн, которые колыхались прямо под крыльями самолета.

Через минуту я вылетел на какой-то островок прямо передо мной. „Бог спас меня!“ – воскликнул я. Но когда я приблизился к „острову“, он оказался черным грозовым облаком, висевшим низко над морем. Так я уже обманывался несколько раз. И так, я без толку летел почти два часа.

Наконец, моя голова прояснилась, и я мог левым глазом читать показания стрелки компаса. Шансы вернуться на японскую авиабазу были лучше, чем прежде, с того момента, как я был подбит.

Учитывая, что я какое-то время блуждал над океаном, я прикинул и пришел к выводу, что нахожусь где-то к северу-северо-востоку от Соломоновых островов.

Рукавом комбинезона я старательно стер пятна крови с запачканной карты и разложил ее на коленях. Поставил „Х“ в том месте, где находился по собственным расчетам. Затем повернул на 90 градусов на запад, надеясь пересечься с Соломоновыми островами, которые простирались почти строго с севера на юг.

Спустя сорок минут я заметил риф в форме подковы. Это был один из островов, который из-за своей необычной формы привлек мое внимание, когда я пролетал над ним сегодня утром.

Если все и дальше пойдет в том же духе, весьма скоро я буду на месте. Какое-то время я был в безнадежной ситуации, но сейчас, похоже, я на пути к японской авиабазе. Ничто не приводит

летчика в такое уныние, чем осознание того, что заблудился, да еще при этом и горючее на исходе.

Так что с выбором направления я справился, но почти тут же оказался в еще одной почти смертельной переделке. Как только я положил Зеро на новый курс, заглох мотор, и истребитель стал падать в океан. Топливо в главных баках закончилось, а в запасной цистерне оставалось всего лишь около сорока галлонов.

Чтобы сэкономить горючее, я подавал в двигатель такую бедную смесь, что, когда я переключил его на другой бак, он не запустился. Я отпустил штурвал и правой рукой как можно быстрее двигал рычаг газа взад-вперед, пытаясь в это же время включить топливный насос.

Зеро был уже почти в воде, когда двигатель завелся. Я отчаянно манипулировал рычагом газа, насосом, старался затянуть скольжение над водой, и все это с парализованными левой рукой и левой ногой и с невидящим правым глазом.

Я был весь в холодном поту.

Скоро я увидел остров Новая Англия. Рабаул был уже недалеко, и мои надежды добраться до своей базы возросли. Я начал медленно набирать высоту, так, чтобы по кратчайшему пути пересечь остров.

Подъем съедал много горючего. Несмотря на то что мои запасы топлива быстро уменьшались, мне было необходимо набрать некоторую высоту. Прямо передо мной, когда я взбирался до высоты 5 тысяч футов, возникло черное грозовое облако. Единственной альтернативой для меня был облет вдоль берега острова. Лететь сквозь шквал я не мог осмелиться.

Я взял курс на юго-восток. Подо мной появились на воде белые буруны, кажется, они тянулись за японскими боевыми кораблями, направлявшимися на юг на большой скорости.

„Если я сяду на воду рядом с кораблями, – подумал я, – меня смогут спасти. Но этим самым я отвлеку эти корабли от выполнения важного задания. Этого допустить я не могу“. И я продолжал лететь на Рабаул.

Прошли минуты с тех пор, как замолк мотор. Хотя я и невероятно устал, меня уже не мучили приступы сонливости, которые до этого чуть не привели меня к гибели. После какого-то времени – не знаю точно, сколько его прошло, – я отыскал под своим правым крылом остров. На поверхности виднелся кратер... и это был кратер рядом со взлетной полосой!

Да ведь это Рабаул!

Я не верил своим глазам. Все это походило на сон. Потом я узнал, что в тот день находился в воздухе восемь с половиной часов.

Посадить Зеро будет крайне трудно, потому что моя левая нога онемела, а руль направления почти не действовал. У меня было мало надежд на благополучное приземление, раз мой Зеро жестоко потрепало под вражеским огнем, и было просто чудом, что он еще оставался в воздухе. В таких случаях предусматривалась посадка на воду, в море. Даже если самолет потонет, пилоту придут на помощь спасательные лодки, которые будут ожидать в готовности.

Я приготовился к аварийному приземлению, мягко отвел назад рычаг газа. Постепенно самолет терял высоту, пока я поворачивал на ветер. Но пока я падал по направлению к воде, я изменил решение.

Я был уверен, что пришел мой конец. „Даже если я успешно сяду на воду и меня спасут, – подумал я, – я долго не проживу. Мне будет стыдно доставлять столько хлопот товарищам, которые извлекут из воды человека, от которого впредь не будет никакой пользы. Хоть это и опаснее, лучше я сяду прямо на аэродроме и избегу всех проблем, связанных с посадкой на воду“.

Я прекратил снижение и стал кружить над полем, рассматривая взлетно-посадочную полосу, чтобы наилучшим образом подойти к ней. После первой неудачной попытки я решил проверить, выпустилось ли шасси. Я почти не надеялся, что оно сработает, потому что самолет жестоко обстреливали. Но в кабине загорелась зеленая лампочка, сигнализируя, что шасси вышло нормально. Я еще больше удивился, когда под крыльями отклонились посадочные щитки. „Не все так плохо, в конце концов“, – подумал я.

Перспективы удачного приземления, похоже, увеличивались, поскольку шасси и щитки сработали. Я сделал круг в конце полосы и начал снижение. Поскольку не мог знать, что произойдет при посадке – например, сломается шасси, – я решил повернуть ключ зажигания, чтобы уменьшить риск пожара или взрыва. Обычно я легко поворачивал этот ключ правой рукой, но сейчас это было невозможно. Мне удалось ударить по ключу правой ногой, изогнувшись, насколько это позволяли мои парализованные левая нога и рука.

Оценивая свою высоту и скорость снижения по верхушкам кокосовых пальм, которые еле мог разглядеть, я зашел на посадку. В каком-то тумане я управлял самолетом до тех пор, пока мне не показалось, что колеса ударились о землю.

Поскольку зажигание уже было выключено, пропеллер сразу же прекратил вращение, как только самолет коснулся земли. Я ощущал, как самолет, мчась по полосе, постепенно замедляет бег.

Тело и мозг охватили неопишуемые ощущения радости от того, что наконец-то я благополучно оказался опять на земле. Этот сладостный миг понятен только летчикам, и другим это объяснить невозможно.

Я дома! Эта радостная мысль пронзила мой мозг. Возможно, из-за резкого сброса напряжения я почувствовал, как на меня вновь накатываются волны дремоты. На этот раз я им не сопротивлялся и погрузился в смутный мир красного тумана. Я почти ничего не помню, что происходило после этого.

До того как я полностью потерял сознание, я почувствовал, как чьи-то руки хлопают меня по плечу, и услышал чьи-то голоса, произносящие мое имя. „Сакаи! Сакаи! Никогда не говори, что все потеряно!“

Несколько человек взобрались на крыло моего истерзанного Зеро. Это были старший офицер капитан 3-го ранга Кодзоно, командир моей группы капитан 2-го ранга Накадзима и ведущий моей эскадрильи лейтенант Сасаи. Все трое расстегнули мой парашют и предохранительный пояс, подняли меня из кабины и осторожно положили на землю.

Как мне потом рассказывали, мое лицо было в крови и так распухло, что я походил на пришельца из иного мира. Даже мои собственные пилоты испугались меня и остановились в стороне».

История Сабуро Сакаи – из тех, что находятся на грани возможного. Не только в японском флоте, но и среди других флотов мира этот эпизод занимает особое место среди других славных историй о мужестве и героизме. Мы не можем поверить, что боевые заслуги Сабуро Сакаи и его одноместного, одномоторного истребителя Зеро можно было бы сравнить с чем-либо подобным за всю историю войны. Это вовсе не порицание других поистине героических эпизодов войны в

воздухе, с которой авторы знакомы. Сакаи летел на своем маленьком истребителе около девяти часов, включая время на бой, в котором он сбил четыре вражеских самолета, доведя боевой счет до шестидесяти, и при этом преодолел расстояние в 560 морских миль в яростной борьбе за возвращение на родную базу.

Деяния, совершенные Сабуро Сакаи и подразделением, к которому он принадлежал, самым ярким образом свидетельствуют об исключительной боевой выучке Сакаи и его товарищей по оружию. Это – мастерство, достигнутое за счет непрерывного боевого опыта и достойно поддержанное высокими боевыми качествами истребителя Зеро.

Сакаи оставался в госпитале для лечения в течение года после этого сражения. Он вылечился от всех ран, кроме полученной в правый глаз, которым он так и не смог впредь видеть. В июне 1944 года, когда американские войска предприняли массивное наступление на Марианские острова, Сакаи направили на Иводзиму из группы морской авиации Йокосука, к которой он был приписан после выхода из госпиталя. Несмотря на незрячий глаз, он вернулся в боевой строй и сумел сбить над Иводзимой два самолета американской морской авиации. Позднее он сбил еще два американских боевых самолета, доведя свой общий счет до шестидесяти четырех сбитых самолетов.

Сакаи вылетал в группе из семнадцати самолетов «Kamikaze» в атаку на американскую ударную группу 58. Тринадцать самолетов было сбито американскими истребителями прикрытия еще до подлета к цели. Оставшиеся четыре, включая самолет Сакаи, вернулись на Иводзиму, где американские бомбардировщики уничтожили их уже на земле.

Чтобы подобрать Сакаи и шестнадцать остальных застрявших летчиков, был направлен посыльный самолет. Все пилоты вернулись в Японию; впоследствии Сакаи опять сражался с вражескими бомбардировщиками «В-29», проводившими в то время массовые рейды на японские города.

В марте 1945 года Сакаи (теперь уже лейтенант) и его коллега-летчик заслужили похвалу главнокомандующего Объединенным флотом адмирала Соэму Тойоды за выдающиеся достижения по количеству сбитых вражеских самолетов. В августе 1945 года он был повышен в звании. Сакаи завершил Вторую мировую войну ведущим из всех оставшихся в живых японских асов.

7 августа 1942 года, в тот самый день, когда Сакаи подвергался своему ужасному испытанию, наша морская авиация доложила об уничтожении в бою пятидесяти восьми вражеских самолетов; в этот же день флот Соединенных Штатов сообщил о потере в бою двадцати одного самолета.

Ожесточенная воздушная схватка, вспыхнувшая с первой атаки 7 августа, стала началом серии долгих утомительных боев, в ходе которых японская воздушная мощь неумолимо падала. Непрерывная война между американскими и японскими воздушными силами постепенно, как будто по воле самого дьявола, засасывала нашу морскую авиацию, а в конечном итоге и силы нашей армии и надводного флота, в бездонное болото, где могло ожидать только поражение.

Глава 17

ЧЕРЕДА ВОЗДУШНЫХ БОЕВ ПОСЛЕ ГУАДАЛКАНАЛА

Одним из самых страшных врагов, с которыми пришлось сражаться японскому флоту в затянувшейся битве за Гуадалканал, была наша собственная небрежность. Флот не учел многие возможные угрозы, вытекавшие из битвы, где на кон были поставлены Гуадалканал и его окрестности, и пренебрег строительством авиабаз на островах, которые простирались на 560 морских миль от Рабаула до Гуадалканала. Еще до того, как тянувшееся несколько месяцев

сражение завершилось поражением, было видно, что эта нехватка баз является столь же серьезной угрозой, что и американские воздушные налеты.

Экипажи наших малых бомбардировщиков находились на пределе выносливости, и слишком часто эти бомбардировщики, посланные из Рабаула, не могли вернуться с задания из-за нехватки горючего. Такой невероятный полет, как тот, что был выполнен Сабуро Сакаи, в частности в отношении выносливости, следует рассматривать как правило, а не как исключение.

Экипажи бомбардировщиков вскоре доходили до изнурения из-за перегрузки в боевых вылетах, где их возвращение по законам математики было сомнительным, а часто, как это подтверждала практика их коллег, даже невозможным. Мы не могли выдерживать нагрузку до бесконечности, даже имея в распоряжении опытные и отличные летные кадры, которые были брошены в ожесточенное сражение за жизненно важный остров Гуадалканал.

Средние бомбардировщики и истребители Зеро, базировавшиеся в Рабауле, обладали диапазоном, достаточным для того, чтобы атаковать американские войска на нижних Соломоновых островах, а затем вернуться. Однако наши пикирующие бомбардировщики типа 99 вылетали на задания, из которых их экипажи уже не рассчитывали вернуться. Попросту говоря, самолетам не хватало горючего, чтобы выполнить полет из Рабаула до Гуадалканала и вернуться. За два дня американского вторжения мы потеряли восемнадцать бомбардировщиков типа 99, но лишь немногие из них оказались жертвами огня вражеской артиллерии. У них кончалось горючее, пока они стремились долететь до Рабаула, и все бомбардировщики разбились.

Ситуация была ужасно подавляющей. С начала высадки десанта наши истребители Зеро превосходили противостоявшие им американские самолеты почти во всех отношениях, и все-таки их боевая эффективность непрерывно падала из-за нагрузок, которые испытывали многие летчики, проводя слишком много часов в стиснутом состоянии в кабинах самолетов. Это падение нашей эффективности в воздушных боях доводило боевых командиров до грани сумасшествия. Они отдали годы, чтобы довести свои воздушные войска до пика совершенства, только для того, чтобы оказаться скованными из-за стратегической слепоты.

Если бы Япония обладала хотя бы пятой частью американских возможностей в строительстве авиабаз, воздушная война за Гуадалканал могла бы завершиться по-другому. Имей мы такие базы, мы смогли бы бросить на американцев в несколько раз больше войск. Один из крупнейших просчетов Японии в войне на Тихом океане, безусловно, лежит в отсутствии скрупулезного изучения таких вопросов, как материально-техническое и инженерное обеспечение нашей боевой авиации.

Боевые воздушные части, превосходящие противника, были скованы отсутствием адекватных наземных сооружений. Эти лишения так же эффективно работали на пользу врага, как и губительные для нас бомбежки.

Вскоре после десанта на Гуадалканал мы получили срочный заказ на разработку истребителей Зеро с улучшенными боевыми характеристиками, где акцент делался на маневренность и увеличение радиуса действия. Сопrotивление американской авиации непрерывно возрастало по мощи, а вражеские истребители быстро улучшали свои качественные параметры.

Размах крыла нового истребителя Зеро был восстановлен до первоначальной величины, что позволило повысить маневренность. Также этот увеличенный размах крыла позволил установить дополнительные баки для горючего, заметно увеличив радиус действия истребителя.

Начальная фаза борьбы на суше, на море и в воздухе завершилась через три дня после высадки десанта. Невзирая на наше очевидное превосходство в военных кораблях, мы не только не смогли предотвратить успешную высадку вражеского десанта на остров, но и утратили способность наносить интенсивные удары с воздуха по вторгшимся войскам. За эти первые три дня сорок два наших самолета были сбиты в боях либо пропали без вести, и в дополнение к этому много самолетов было потеряно при вынужденных посадках, а еще больше было серьезно повреждено в воздушных боях.

Несмотря на лучшее качество наших истребителей, боевая эффективность японской морской авиации почти немедленно упала более чем вдвое по сравнению с обычной. Число самолетов, способных на полеты из Рабаула с возвращением после атак на американские войска, быстро сокращалось, а оставшиеся типы самолетов могли летать лишь в одну сторону, что вело к еще большему ослаблению нашей мощи.

Лишь с 21 августа, когда армейский отряд Итики предпринял первую атаку с целью отвоевать бывшие японские взлетно-посадочные полосы, части нашей морской авиации на этом театре военных действий смогли возобновить свои атаки в полную мощь. Мы получили столь нужные подкрепления в самолетах как морского, так и наземного базирования и готовились наносить непрерывные удары с воздуха по американским войскам.

Но боги распорядились иначе. Хотя к 27 августа авиабаза на острове Бука у северной оконечности острова Бугенвиль поступила в распоряжение наших истребителей и бомбардировщиков, плохая погода внесла серьезные коррективы в действия нашей авиации. Во многих случаях истребители Зеро взлетали в плохих погодных условиях и, долетев до Гуадалканала, из-за еще более худшей погоды были вынуждены возвращаться на свои базы, не вступив в боевой контакт с противником.

За двадцать три дня с 21 августа по 12 сентября, как раз перед началом первого общего армейского наступления на Гуадалканал отряда Кавагути, наши сухопутные войска получали поддержку с воздуха лишь десять дней. Ужасные погодные условия, с которыми наши самолеты встречались по пути к объектам, заставили отменить четыре крупные бомбовые атаки. В оставшееся время погода была настолько плохой, что самолеты даже не могли взлететь.

Войскам на фронте оставалось только все проклинать и кипеть от злости под плотным покрывалом дождя и тумана, пока наши бомбардировщики тонули в грязи на аэродромах. За двадцать три дня, когда была так нужна мощная авиационная поддержка, истребители Зеро совершили каких-то 237 вылетов, а средние бомбардировщики наземного базирования – всего лишь 312 вылетов.

В таких условиях мы не могли помешать вражеским истребителям и бомбардировщикам наносить удары по нашим линиям снабжения, наши линии связи подвергались ожесточенным бомбежкам и пулеметному обстрелу. Эти помехи оказались в итоге фатальными, мы не смогли доставить армейским частям на Гуадалканале необходимый минимум боеприпасов и продовольствия. Первое общее армейское наступление против вражеского десанта закончилось неудачей.

Во время сражения за Гуадалканал противник имел не столь большое численное превосходство в боевых самолетах, которое к тому же уравнивалось лучшими боевыми качествами наших истребителей Зеро. По ходу сражения американские истребители не могли соперничать с Зеро в скорости и маневренности; однако вражеская авиация имела огромное преимущество в способности быстро строить новые авиабазы и постоянно поддерживать их снабжение.

По состоянию на 24 сентября, то есть через месяц после начала ожесточенных боев, наши силы морской авиации насчитывали:

Обычный боевой комплект составлял не менее 237 истребителей Зеро и 180 средних бомбардировщиков, причем в последней группе типы 1 и 96 представлялись в равных количествах. Отсюда видно, что наш потенциал истребителей составлял лишь 34 процента от желаемого минимума, а по средним бомбардировщикам мы имели всего лишь 44 процента от того, что считалось необходимым для эффективной борьбы с противником.

Ситуация на Гуадалканале требовала от нас действий, и армия запланировала на конец октября еще одно генеральное наступление. Против вражеских войск на острове велись атаки одна за другой. За период с 28 сентября по 25 октября истребители Зеро совершили 480 боевых вылетов, а средние бомбардировщики – 307. Атаки велись с упорством, но наша авиация так и не смогла нанести по противнику решающий удар.

В ночь на 13 октября была послана морская поддержка в виде линкоров «Kongo» и «Nagato». Эти два тяжелых боевых корабля подошли к берегу возле вражеского аэродрома и с большим успехом обстреляли вражеские самолеты и наземные объекты. Несмотря на это, наше второе генеральное наступление, начавшееся ночью 22 октября, было отбито по причине ожесточенного сопротивления американцев.

Спустя два дня наши части морской авиации нанесли существенный урон врагу в сражении при Санта-Крус. Но, невзирая на понесенные потери, вражеские позиции оставались прочными, а возвращение этого чудовищного острова Гуадалканал становилось все труднее и труднее.

Наши авиационные части в районе Рабаула постоянно получали из Японии подкрепления в виде новых истребителей и бомбардировщиков, но многие из самолетов, которые мы бросали в бой, гибли, а поэтому все оказывалось напрасным. К 28 октября, после месяца упорнейших сражений, в шести авиакорпусах на этом театре насчитывалось всего тридцать истребителей Зеро и шестьдесят шесть средних бомбардировщиков наземного базирования. Наши летчики сражались изо всех сил, но мы не могли устоять перед приливной волной вражеской мощи.

С начала операции по возвращению Гуадалканала, предпринятой отрядом Итики 21 августа, и до безуспешного завершения второго армейского генерального наступления боевые потери в авиации с обеих сторон выглядят следующим образом (бои гидросамолетов не учтены):

Было уничтожено 340 вражеских самолетов, а 69 – предположительно уничтожено, то есть в общей сложности 409. Наша морская авиация потеряла 78 истребителей Зеро, 42 средних бомбардировщика наземного базирования и 54 самолета других типов, либо уничтоженных, либо пропавших без вести.

Уже до того как началось третье генеральное наступление с целью сбросить американцев с Гуадалканала, воздушная война перевалила свой пик, что нам сулило мало надежд на спасение. Мы не были в состоянии снабжать достаточным количеством самолетов части морской авиации наземного базирования на этом театре, чтобы поддерживать это число хотя бы на уровне 160 в любой момент. Хотя мы и прибегали к отчаянным мерам для достижения превосходства в воздухе, это мало помогало.

Почти наверняка, получай наши авиачасти нужную поддержку в форме создания новых авиабаз и правильной эксплуатации уже существующих, мы могли бы уничтожить намного больше вражеских самолетов и кораблей и могли бы изменить в свою пользу исход сражения на земле. Однако ситуация неуклонно ухудшалась, поскольку японские строительные организации бесконечно отставали в своих усилиях возведения новых авиабаз. К концу сентября 1942 года флот смог построить только одну новую авиационную базу, и это было единственное сооружение на Буине, на южной оконечности острова Бугенвиль, который лежит между Рабаулом и Гуадалканалом.

Третье армейское генеральное наступление, нацеленное на отвоевание Гуадалканала, имело такую же судьбу, что и два предыдущих. Шесть месяцев ожесточенных боев, в ходе которых мы отдали многие сотни самолетов, много кораблей, жизни тысяч солдат и ошеломляющее количество материалов, прошли впустую. 7 февраля 1943 года последние войска покинули Гуадалканал.

Для наших сухопутных сил и надводного флота последовавший за эвакуацией Гуадалканала период принес временное затишье в боевых действиях, отсутствие крупных операций предоставило возможность для перегруппировки и укрепления сил. Однако для морской авиации передышки не было, поскольку мы провели несколько внушительных воздушных атак.

Первая из крупных воздушных операций против американцев была так называемая кампания «I-go», проводившаяся с начала по середину апреля. Стратегическое командование операцией напрямую осуществлял главнокомандующий Объединенным флотом адмирал Исороку Ямамото.

Авиация наземного базирования под командованием вице-адмирала Джинити Кусаки состояла из 190 самолетов, также к операции были привлечены 160 самолетов морской авиации под командованием вице-адмирала Дзисабуро Одзавы. Хотя в кампании «I-go» участвовало существенно больше сил, чем было задействовано на Гуадалканале, в сумме самолетов было меньше, чем в ударной группе Нагумо, разгромившей Пёрл-Харбор.

Воздушные атаки в полную мощь были нацелены на Гуадалканал и юго-восток Новой Гвинеи, в особенности на Порт-Морсби, Ого-Бэй и Милн-Бэй. Похоже, четыре мощных налета принесли желаемые результаты в уничтожении вражеских самолетов и наземных сооружений, но несчастье постигло нас в тот момент, когда новое воздушное наступление набирало мощь.

18 апреля адмирал Ямамото, совершая инспекционную поездку на фронт, находился на борту бомбардировщика с эскортом из девяти истребителей, который над юго-западной оконечностью острова Бугенвиль был перехвачен и сбит истребителями «Локхид Р-38» американской 13-й воздушной армии. Его потеря стала серьезным ударом по Вооруженным силам Японии.

Теперь уже всем нашим военным руководителям стало очевидно, что исход любого боя, будь то на море, на суше или в воздухе, зависит от способности наших истребителей завоевать господство в воздухе. И соответственно, морские и армейские командиры неизменно просили поддержки с воздуха истребителями, способными защитить наши морские и сухопутные силы от вражеской угрозы с воздуха.

Концепцию важности воздушных сражений можно упростить, представив себе схватку огромных воздушных флотов, ядро которых олицетворяют истребители. Истребители, встречаясь с врагом, должны превосходить его по летным качествам и дальности действия. Нужно также приложить все усилия, чтобы обеспечить численное преимущество, ибо превосходство даже на один-единственный истребитель может решить исход крупного боя.

Ко времени начала кампании «I-go» уже было ясно, что происходит исполнение мрачных предвоенных предсказаний относительно конфликта с Соединенными Штатами и Великобританией. Утверждения многих японских военных и промышленных лидеров о том, что «война против Соединенных Штатов и Великобритании наверняка окажется затяжной при небольших перспективах на победу для такой страны с ограниченными ресурсами, какой является Япония», начали сейчас становиться грозной реальностью. В кампании за Гуадалканал стала очевидной неспособность нашего флота найти замену выбывающим в боях Зеро, и эта трещина в стене нашей воздушной мощи с каждым боем становилась все шире и шире. Замена Зеро на каждом фронте становилась все более трудной и так и не достигла величин, запрашивавшихся нашими боевыми командирами. В Японии не было в достаточном количестве

других истребителей, чтобы заменить Зеро, и наша воздушная мощь неуклонно истощалась. Среднее производство истребителей Зеро с апреля 1942 года до июня 1943-го составило 221 самолет. Силы врага тем временем росли в чудовищных пропорциях.

Серьезным отставанием в кампании за Гуадалканал была неспособность армии надлежащим образом организовать взаимодействие своей авиации в совместных операциях с частями морской авиации. Флоту нужна была поддержка, по крайней мере до той степени, когда половина всех боевых вылетов выполнялась бы армейской авиацией. К сожалению, это соотношение никогда не соблюдалось, отчасти потому, что большинство операций проводилось над обширными океанскими просторами.

И следовательно, морские истребители, сконструированные для использования авианосцами и первоначально приданные частям флота, были вынуждены сражаться в меньшинстве против всех типов истребителей и бомбардировщиков противника, как авианосного, так и наземного базирования. Гидросамолеты-разведчики и наблюдательные самолеты Зеро были вынуждены отправляться в практически самоубийственные полеты. Из-за нехватки истребителей Зеро от наших летчиков требовались сверхчеловеческие усилия. Качественное превосходство нашей морской авиации уже не было в состоянии компенсировать их количественную нехватку.

В июне 1943 года союзные войска возобновили свои атаки как у Соломоновых островов, так и на Новой Гвинее. В попытке преодолеть мощь вражеской авиации флот бросил в бой сотни истребителей Зеро и бомбардировщиков наземного базирования типа 1 на этот решающий театр, но введение авиации наземного базирования привело лишь к росту бремени на плечах нашего флота.

Наше положение неуклонно ухудшалось, в то время как американская воздушная мощь неумолимо захватывала желанные позиции, за которые она столь неумолимо сражалась. Как много наших «дальновидных» стратегов и военных лидеров вдруг стало открыто сожалеть, что флотская и армейская авиация флота не были слиты в единую координированную силу, как это сделали американцы!

Этот позыв к координированному управлению авиацией был вызван не только желанием упростить нашу командную структуру; неспособность японских войск надлежаще использовать воздушную мощь уже привела нас к потере островов Гильберта. Этот бастион пал в конце ноября 1943 года, и по той же самой причине – отсутствие мощной морской авиации – мы утратили ключевые позиции на Маршалловых островах в феврале 1944 года. Этот урон повлек за собой серьезные угрозы для нашего боевого потенциала на всем Тихом океане.

Эффективность непрекращающихся ударов вражеской авиации возводила проигранный бой до статуса трагедии. Во избежание почти полной потери наших войск в районе Рабаула адмирал Минеити Кога, новый главнокомандующий Объединенным флотом, с неохотой отдал приказ всем частям морской авиации оставить Рабаул – нашу единственную крупную авиабазу на юго-западе Тихого океана, противостоящую продвигающимся войскам противника. 20 февраля 1944 года наша часть [Окумия] последней из всех авиачастей покинула остров, на котором оставались только наши сухопутные войска.

Эти отходы с наших авиабаз следовало рассматривать только как крупные неудачи. Каждая брошенная база означала еще одно продвижение врага к сердцу Японии и еще одну ключевую позицию, с которой противник сможет отправлять свои дальние бомбардировщики. Каждая потерянная авиабаза содержала не только наземные сооружения, переходящие к американцам, но и означала невозвратимую потерю в наших возможностях дальнейшего сопротивления врагу. Более того, те, кто отдавал приказы о поспешных отходах с передовых авиабаз, часто забывали и бросали на произвол судьбы группы наземного обслуживания. Оставляли людей, чей опыт накапливался многими годами, хотя и предпринимались отчаянные попытки их

спасения самолетами и подводными лодками. Таким образом, мы навсегда теряли их способность внести вклад в последующие воздушные операции, эта потеря становилась все более очевидной по мере роста давления со стороны врага.

Отсутствие этих бесценных механиков и техников по эксплуатации очень повлияло на действия нашей авиации. Механики, которых спешно готовили по экстренной программе, совершенно не отвечали требованиям своей профессии. Наши и так огромные трудности возрастали из-за того, что малоопытные механики были вынуждены работать с самолетами, которые выпускались в спешном порядке. В слишком многих случаях летчики и члены экипажа становились жертвами вражеских пушек, потому что в решающий момент боя подводили детали самолетов.

Мы как бы оказались в порочном замкнутом круге, из которого, казалось, не было выхода. Нехватка новых истребителей приводила к тому, что мы часто должны были отправлять в бой лучших пилотов на изношенных и поврежденных самолетах. Тем самым их шансы на выживание в бою с врагом, чья сила возрастала с каждым днем, резко падали.

В то время как вражеские атаки и наши собственные недостатки вели к неуклонному истощению нашей боевой мощи, американцы могли наносить удары и сражаться, как им пожелается. Хотя флот все еще обладал двумя линкорами-монстрами «Yamato» и «Musashi», каждый весом почти 74 тысячи тонн и с девятью 18-дюймовыми орудиями, мы были вынуждены тщательно приберечь нашу мощь для самых решающих сражений.

Глава 18

ОПЕРАЦИЯ У ОСТРОВА ГУАДАЛКАНАЛ: ОЦЕНКА АМЕРИКАНСКИХ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ

Первым страшным соперником, с которым столкнулся истребитель Зеро, был четырехмоторный «Боинг В-17» «Летающая крепость». Перед войной, как сообщалось, на острове Лусон было размещено тридцать пять тяжелых бомбардировщиков, но большинство этих самолетов было уничтожено на земле до того, как закончился самый первый день войны. Немногие «В-17», которым удалось взлететь в воздух, были атакованы численно превосходящими их истребителями Зеро и сбиты до того, как наши чересчур энергичные пилоты успели изучить их характеристики.

В период между этими первыми атаками и успешным завершением кампании в Голландской Ост-Индии в марте 1942 года самолеты «В-17» все чаще прерывали наши операции своими неожиданными бомбовыми ударами. Их большой радиус действия в 750 морских миль позволял им летать с баз, бывших вне пределов досягаемости для наших бомбардировщиков наземного базирования типа 9б и 1, на которые флот возлагал такие высокие надежды.

Благодаря великолепной защите, которую обеспечивали их пулеметы калибра 12,7 мм и протектированные топливные баки, огромной грузоподъемности и большому радиусу действия, самолеты «В-17» продолжали терзать наши войска своими смелыми и настойчивыми атаками. Наши командиры считали, что «В-17» является единственной надеждой противника в почти безысходном положении, в котором он очутился в начальный период войны.

Сразу же после занятия нами Рабаула в конце января 1942 года американские бомбардировщики «В-17», базировавшиеся в Порт-Морсби, совершили ряд настойчивых дневных и ночных налетов, засыпав наши объекты дождем бомб. Истребители Зеро авиакорпуса Тайнань – ветерана боев, воевавшего без перерыва с начала войны, – тучей бросились на перехват и уничтожение больших бомбардировщиков.

Но вскоре пилоты Зеро обнаружили, что им противостоит самолет, способный неплохо защищаться сам, а один из них сумел перенести ужасные повреждения от пулеметов и пушек

Зеро. Во многих случаях «боинги» бесстрашно летали на свои бомбежки и разведку, несмотря на то что Зеро роились вокруг них, и эти Зеро часто гибли от огня тяжелых пулеметов врага.

В ходе патрульного полета в мае 1942 года «Летающая крепость» обнаружила японский десантный конвой, идущий в направлении Порт-Морсби. Это напрямую привело к ожесточенной битве в Коралловом море. Если бы не потрясающий радиус действия «В-17», многие наши операции были бы успешно проведены, и мы бы не столкнулись с вражеским сопротивлением.

Сражение за Мидуэй в июне 1942 года тоже обязано «дальнобойным» «В-17», которые прочесывали поверхность океана в поисках наших военно-морских сил вторжения и сообщали по радио мощной американской бомбардировочной авиации местонахождение наших кораблей. В кампании за Гуадалканал передвижения наших войск были постоянно под назойливым взором экипажей «В-17». Мы поняли, что почти невозможно скрыть наши действия в пределах 700 морских миль от любой базы, которая может принять «Летающую крепость», и в пределах 800 миль от баз, с которых могут взлетать бомбардировщики «Консолидэйтед В-24 Либерејтор». Летая в любое место по своему выбору, «В-17» и «В-24», казалось, почти не обращали внимания на пытающиеся их перехватить Зеро.

Видный китайский стратег Сун однажды мудро заметил: «Те, кто знает врага так же хорошо, как самих себя, никогда не потерпят поражения». Ничто лучше не подтверждает это историческое утверждение, чем разведывательные полеты бомбардировщиков «В-17» и «В-24», которые вознаградили американцев потрясающим превосходством в полыхавшей на огромных пространствах войне на Тихом океане.

Годами японский флот придерживался стратегической концепции, установившейся по традиции: малые японские войска могут одерживать победы над превосходящим по силе противником до тех пор, пока мы знаем о силе противника и его передвижениях, при этом оставаясь скрытыми. Как только «В-17» и «В-24» начали постоянно кружить над нашими кораблями, аэродромами и учебными объектами, ситуация кардинально изменилась. Мы сами оказались в положении нашего традиционного соперника, ограничены теми же самыми рамками, которые мы всегда рассматривали как слабость противника.

Оказавшись в невыгодном положении от того, что каждое наше движение хорошо известно врагу, мы были вынуждены отказаться от давно заготовленных планов и прибегнуть к применению в бою массового натиска. В современной войне сила количества может перевесить ценность качества, где можно на решающий участок бросать новые пешки настолько быстро и до тех пор, пока это позволяют накопленные резервы, особенно в боях на море и в воздухе, где не человек, а машина играет такую решающую роль. Механическая мощь в подавляющем количестве также напрямую влияет на боеспособность сухопутных войск, чья судьба в войне на Тихом океане зависела единственно от морских перевозок и снабжения.

К сентябрю 1942 года разведчики «В-17» и «В-24» стали серьезной проблемой, и японский флот пользовался всеми возможными средствами, чтобы уничтожить назойливых бродяг. В разгар кампании за Гуадалканал наши пилоты лезли из кожи, но так и не могли добиться ощутимых результатов в росте числа сбитых американских бомбардировщиков. Только подавляющее численное превосходство Зеро позволяло сбивать «Летающие крепости», и было мало надежд, что мы получим истребители с более мощным огневым оснащением, чем нынешний Зеро.

Хотя «В-24» не имели аналогичной «В-17» защиты в отношении общего количества огнестрельного оружия и других характеристик, эти два самолета были уникальными по своей способности отражать атаки вражеских истребителей. Ни Британия, ни Германия, ни Япония не

производили бомбардировщиков, способных так успешно защищаться, как это могли «Летающие крепости» и «либерейторы».

Мы считали, что тяжелые американские бомбардировщики с их огромной мощностью самозащиты и поразительной агрессивностью в бою, проистекающими из гигантской экономической мощи и национальной политики, которая во все времена характеризовалась агрессивностью, внесли наибольший вклад в победу над Германией и Японией.

До того как мы смогли отыскать удовлетворительное решение проблемы, связанной с «Летающими крепостями» и «либерейторами», перед нами возникла новая трудность: в небе появились армейские двухмоторные истребители «Локхид Р-38 Лайтнинг».

Хотя и американские «Кертисс Р-40 Томагавк» и «Белл Р-39 Аэрокобра» тоже отличались высокими скоростями пикирования, а морской «Грумман F4F» демонстрировал хорошую маневренность, общий боевой потенциал этих самолетов отставал от уровня, достигнутого Зеро. Как и эти истребители, «Р-38», впервые использованные в боях против Зеро, не отличались ничем особенным, кроме скорости на больших высотах и очень большой скоростью пикирования.

Дебют «лайтнингов» состоялся на Соломоновых островах в конце 1942 года. Скоро они стали появляться во все возрастающих количествах, часто соперничая с нашими истребителями Зеро. К великому восхищению наших летчиков, пилоты «Р-38» не боялись ввязываться в драки с Зеро, которым удалось сбить много вражеских самолетов.

Стало очевидно, в контрасте с последующими боями, что американцы сами еще не узнали наиболее позитивные качества больших, тяжелых «Р-38» и что этот самолет вначале чаще ошибочно использовался в бою, чем правильно пилотировался.

Скоро, однако, тяжелый урок при виде горящих «Р-38» изменил ситуацию. Американцы незамедлительно прибегли к новой тактике, которая позволяла использовать превосходство «Р-38» при полете на большой высоте. Как только вражеские летчики узнали о падении боеспособности Зеро при подъеме на большие высоты и его неспособности пикировать на больших скоростях, мы тут же столкнулись с врагом ужасающей мощи.

Зеро больше уже не могли вести успешные бои с «Р-38», разве только в самых необычных условиях, которые, к сожалению, представлялись весьма редко. «Р-38» вели патрулирование на больших высотах, недоступных для Зеро. Их огромная скорость на большой высоте позволяла им маневрировать до тех пор, пока не будет занята наиболее выгодная позиция, а затем эти большие истребители бросались с небес вниз, чтобы разнести вдребезги беспомощные Зеро.

Характерный гул двух моторов «Р-38» стал и знаком, и ненавистен японцам по всему югу Тихого океана. Нашим группам наземного обслуживания, особенно занятым сервисом истребителей Зеро, оставалось только в бессилии потрясать кулаками, когда «Р-38» с ревом на высокой ноте безбоязненно пролетали над Буином на острове Бугенвиль, Рабаулом и другими базами юга Тихого океана.

Также можно часто было услышать летчиков, ругавшихся на эти стремительные истребители, щеголявшие своими блистательными характеристиками. Летчик «Р-38» находился в положении, которому можно было только позавидовать. Он мог сам выбирать, когда и где ему вступить в бой и на своих собственных условиях. В таких обстоятельствах «лайтнинг» становился одним из наиболее смертоносных из всех вражеских самолетов.

Если «Р-38» собирались вступать в бой с нашими истребителями, Зеро приходилось ждать до тех пор, пока те не начнут атаковать на самых благоприятных для себя условиях. Победа японцев была возможна только в том случае, когда вражеские истребители согласятся на драку.

Однако, поскольку пилоты «Р-38» могли выбирать точное место и время боя, такие возможности представлялись крайне редко.

Есть в этом уроке «„Р-38“ против Зеро» фундаментальное различие между воздушными боями и теми, которые случаются на суше или на поверхности моря. Единственно возможное средство начать крупное воздушное сражение в нужное время заключается в обладании самолетами, превосходящими авиацию противника. Для повышения шансов на успех в бой должно вводиться максимально возможное число самолетов.

Поскольку японская морская авиация занималась долгими и усердными приготовлениями к достижению количественного и качественного превосходства задолго до начала военных действий, эти два требования в первой фазе войны еще можно было удовлетворить. Но через короткое время враг свел на нет наше количественное превосходство, и через год после начала войны качественное превосходство висело на волоске и быстро таяло.

Вначале наше победоносное шествие по Тихому океану было омрачено только одним незначительным инцидентом на острове Уэйк, но затем наша морская авиация стала чаще, чем обычно, испытывать трудности в воздушной войне, которая стала складываться в пользу противника.

Первым одномоторным американским истребителем, бросившим нашему Зеро серьезный вызов, был «Чанс-Воут F4U Корсар». Поначалу наша морская разведка сообщала, что это истребитель авианосного базирования, который не прошел квалификационные испытания из-за плохих технических характеристик для посадки. Но главные американские контрнаступления, начинавшиеся с Гуадалканала, шли с участием этого истребителя, поскольку были в наличии наземные базы.

Очень скоро великолепные качества «корсара» стали слишком очевидными, и враг быстро увеличил контингент этих истребителей в кампании за Соломоновы острова; наибольший рост наблюдался в феврале 1943 года, когда мы оставили остров Гуадалканал.

Будучи быстрее, чем Зеро, в горизонтальном полете и владея неизмеримо большей скоростью пикирования, «корсары» скоро стали огромным источником тревог для наших истребителей. Пока число «корсаров» в боях было не слишком велико, истребителям Зеро удавалось справляться с вражескими самолетами. Но когда общее число «корсаров» увеличилось, количественно уступавшие Зеро попадали в серьезные переделки, и японское командование истребительным корпусом констатировало крупные потери, причиненные этими стремительными американскими морскими истребителями. «Корсар» стал первым одномоторным истребителем, который явно превзошел Зеро по боевым качествам.

В ходе кампании на островах Гильберта в сентябре 1943 года состоялся дебют нового истребителя «Грумман F6F Хеллкэт». Этому морскому истребителю предстояло оказаться одним из самых страшных соперников Зеро.

В наших первых сообщениях о новом истребителе «хеллкэт» отмечалось, что его конструкция явилась результатом тщательного изучения американцами истребителя Зеро, захваченного на Алеутских островах весной 1942 года. Отчасти это было справедливо, поскольку в конструкции «хеллкэта» философия экономии веса соблюдалась в степени, не имевшей аналогов ни в одном из других американских самолетов того времени.

Несомненно, новый истребитель был в любом отношении выше Зеро, за исключением маневренности и радиуса действия. На нем было более тяжелое вооружение, он превосходил Зеро в наборе высоты и пикировании, мог летать на больших высотах и был лучше защищен, имея протектированные топливные баки и броню. Подобно «уалдкэту» и «корсару», новый

«Грумман» был вооружен пулеметами калибра 12,7 мм, но брал с собой намного больший запас боеприпасов, чем другие истребители.

Из многих американских истребителей, с которыми мы встречались над Тихим океаном, «хеллкэт» был единственным самолетом, который мог достойно постоять за себя в схватке «истребитель против истребителя». Американцы утверждали, что с «хеллкэтом» флот США впервые с начала войны обрел способность вступать в ближний бой с японскими Зеро. Любимым американским маневром было отправить пару истребителей в атаку на Зеро в глубоком пике, во время которого достигается высокая скорость; как только Зеро оказывается в диапазоне обстрела вражеских пулеметов, «хеллкэты» открывают огонь, с ревом проносятся мимо и делают резкий разворот, чтобы удалиться.

Из многих американских самолетов «хеллкэт» стал единственным, конструкция которого создавалась уже после атаки на Пёрл-Харбор, а затем его поставили на массовый конвейер для использования на Тихом океане. До прекращения выпуска в конце 1945 года было построено более десяти тысяч истребителей «F6F».

Как и «корсар», «хеллкэт» был оснащен двигателем воздушного охлаждения «Double Wasp» мощностью 2 тысячи лошадиных сил. Чем мощнее мотор истребителя, тем лучше его функциональные характеристики. Это особенно справедливо для истребителей, которым необходима способность резкого набора высоты. При увеличенной мощности двигателя истребитель может улучшить свое вооружение, быть оснащен протектированными баками, броней и иным оборудованием не в ущерб своим боевым качествам.

Японские конструкторы слишком запоздали в своих работах по созданию практичных, мощных авиационных двигателей, и между тем, что мы могли произвести, и лучшими образцами из Соединенных Штатов зияла большая пропасть. При всем нашем усердии мы не могли соперничать с великолепной продукцией американских технологий. В 1944 году компания «Мицубиси» приступила к массовому производству двигателей «На-42» мощностью 2 тысячи лошадиных сил, но вес двигателя воспрепятствовал его успешному применению на истребителях.

Командир звена капитан 2-го ранга Митугу Кофукуда из 6-го авиакорпуса, расквартированного на авиабазе в Буине, участвовал в сражении за Гуадалканал в течение семи месяцев с начала высадки американского десанта. Позднее капитан Кофукуда издал многостраничные записи, которые он вел во время всей кампании, что позволяет под необычным углом взглянуть на деятельность авиации и воздушные бои в тот период: «В продолжение всей операции на Гуадалканале американская армейская и морская авиация участвовала в боях с японскими войсками. Большинство истребителей, с которыми мы столкнулись во время вторжения, составляли морские „Грумман F4F Уалдкэт“ и армейские „Кертисс Р-40 Томагавк“, но число истребителей „F4F“ резко возросло после начала сражения. В начале боев в умеренных количествах наблюдались „Р-39“, но их постепенно заменили на большие истребители „Локхид Р-38 Лайтнинг“. „Чанс-Воут F4U Корсар“ принимали участие в операции на Гуадалканале лишь в ее конце.

Короткие и толстые „Грумман Уалдкэт“ показывали в основном те же характеристики, что и наши истребители Зеро, но вражеские самолеты оказались почти во всех аспектах хуже Зеро. Однако из-за общего сходства схватки между „уалдкэтами“ и Зеро были весьма нечасты. В этих боях японские пилоты имели решающее превосходство, поскольку Зеро были более маневренными, чем их оппоненты, и могли набирать высоту и летать быстрее, чем „уалдкэты“.

Первоначальные нетрудные победы, которые Зеро добивались в начальный период войны, наделили этот самолет „загадочными“ свойствами – загадочными, конечно, лишь для американских пилотов. Удивительная маневренность и скорость Зеро, позволившие

уничтожить сотни вражеских самолетов, казалось, укрепляли американских летчиков во мнении, что в ближнем бою Зеро непобедим, если противники сражаются при равных количествах.

В самом деле, наши пилоты докладывали, что, когда группы вражеских истребителей замечали соединение Зеро в том же числе, что и они, американцы обычно отказывались принять бой и уходили. Такие наблюдения делались в основном в районе Соломоновых островов, хотя, естественно, не всегда можно было полагаться на вражескую скромность. Во многих случаях мужественные пилоты противника не только пикировали на наши группы, будучи в равном числе, но и без колебаний атаковали наши группы истребителей и бомбардировщиков, даже значительно уступая в численности.

Однако нельзя отрицать тот факт, что наши летчики были полностью уверены в своей способности в любом случае выйти победителем из любой воздушной схватки, в которой у нас с врагом были равные силы. Эта уверенность не была привилегией лишь одних летчиков, ее разделял и штаб военно-воздушных сил.

Когда нашим Зеро приходилось вступать в бой, будучи числом в два раза меньше врага, обычно возникала свалка, в которой противники, как правило, несли примерно равные потери.

Поскольку маневренность армейских истребителей „Р-38“ и „Р-40“ была заметно ниже, чем у Зеро, скоро вражеские летчики поняли, что лучше избегать ближнего боя, в котором они явно уступали. Хотя „Р-40“ обладали приблизительно такой же горизонтальной скоростью, что и Зеро, им не хватало нашей скорости набора высоты, и они не могли соперничать с Зеро в ближнем бою.

По этой причине летчики „Р-40“ пользовались своим преимуществом в скорости пикирования и почти всегда прибегали к тактике „стреляй-беги“. И „Р-40“, как правило, избегали боя до тех пор, пока не добьются преимущества в высоте, которое позволяло им пикировать на группы Зеро, изрыгая огонь из всех стволов и улетая прочь на скорости пикирования, недоступной для Зеро.

Вскоре после появления на театре военных действий большие и тяжелые истребители „Р-38“ научились пользоваться своим преимуществом в скорости на больших высотах и других летных качествах, включая большую, чем у Зеро, скорость пикирования. Их тактика стала состоять в том, что самолеты пикировали с больших высот, врезались в группы Зеро, ведя огонь из своих крупнокалиберных пулеметов и пушек, а затем взмывали ввысь так, как не мог себе позволить ни один Зеро. Используя свое преимущество в летных качествах, они редко попадали в позицию, в которой их могли вынудить вступить в ближний бой. Похоже, у пилотов „Р-38“ существовало правило не вступать в бой с Зеро на скорости ниже, чем 300 миль в час, на которой Зеро страдал от замедленного действия элеронов.

В некоторых случаях группы „Р-38“ снижались со своих огромных высот на большой скорости пикирования, начальная атакующая волна рассеивала наши Зеро. Другие группы следовали за первой со своих выгодных позиций, чтобы врезаться в разбросанные и дезорганизованные группки Зеро, нанося при этом неожиданно тяжелый урон.

В кампании при Гуадалканале принимали участие и одномоторные морские бомбардировщики – двухместные пикирующие „Дуглас SBD Донтлес“ и трехместные торпедоносцы „Грумман ТВФ Эвенджер“. Двухмоторные бомбардировщики включали армейские „Норт Америкэн В-25 Митчелл“ и „Мартин В-26 Марадер“. Иногда Зеро встречались морские летающие лодки „Консолидэйтед-Вулти РВУ Каталина“. Хотя данные об их соответствующих боевых характеристиках отсутствуют, ни один из этих самолетов не оказался трудным соперником для Зеро.

Вообще-то говоря, труднее всего для Зеро было сбить четырехмоторные бомбардировщики „В-17“ и „В-24“. Из-за их протектированных топливных баков их было трудно поджечь 20-мм снарядами пушек Зеро. Наши летчики-истребители скоро поняли, что „В-17“ и „В-24“ трудно подбить, если не попадешь в пилотов или не выведешь из строя другие жизненно важные части самолета.

Ожесточенное сопротивление, которое тяжелые американские бомбардировщики оказывали нашим истребителям, в отличие от наших собственных средних бомбардировщиков наземного базирования, слишком часто становившихся легкой добычей для вражеских истребителей, стало самой серьезной проблемой. По моему мнению, которое разделяют многие японские боевые офицеры, способность „В-17“ и „В-24“ защищаться и выполнять боевые задания, невзирая на противодействие истребителей противника, стала фактором, решившим окончательный исход войны.

Значительное число этих бомбардировщиков стало жертвой наших истребителей Зеро, но уничтожить эти самолеты можно было лишь после настойчивых и беспощадных атак, обычно за счет больших потерь наших собственных истребителей. Анализ наших воздушных боев с этими бомбардировщиками четко показывает, что они редко погибали после обычной атаки немногими истребителями.

Война продолжалась, и способность этих бомбардировщиков к самозащите становилась почти невыносимой; мощь их оборонительного огня, скорость, оперативный потолок и способность выдерживать удары наших истребителей постоянно удивляли наших летчиков.

Ко времени, когда на фронте появились американские бомбардировщики „Боинг В-29 Стратофортресс“, мы достигли определенного успеха в увеличении огневой мощи наших истребителей и перехватчиков. Тем не менее, даже эти меры запоздали, потому что „В-29“ олицетворяли впечатляющий прогресс в сравнении с грубоватыми „В-17“, а мы не могли идти в ногу с достижениями американского самолетостроения.

Как бы в насмешку над нашей противовоздушной обороной в силу вступил еще один фактор в виде американских тяжелых бомбардировщиков. К тому времени, когда, наконец, над японским отечеством в огромных количествах появились „В-29“, качество подготовки наших пилотов катастрофически упало. Новые пилоты были не в состоянии целеустремленно проводить свои атаки на вражеские бомбардировщики, которые скоро начали всюду бушевать над нашими городами.

Если бы Япония сумела создать такие бомбардировщики, как „В-17“, я думаю, война могла бы пойти другим путем. У нас не было ни одного самолета, сравнимого с этим, и японские войска дорого платили за этот недостаток. Как это было продемонстрировано качествами истребителя Зеро и среднего бомбардировщика наземного базирования типа 1, стандарты нашего самолетостроения достигли высоких уровней. Никто не может отрицать, однако, что наши конструкторы и летчики, сравнивая свои и вражеские бомбардировщики, остро ощущали разницу, огромную разницу, в национальной мощи Америки и Японии.

Соблюдая справедливость к нашей авиапромышленности, необходимо сказать, что перед войной отмечалось заметное различие в стратегических концепциях, развивавшихся Японией и Соединенными Штатами, породившее глубокую пропасть в подходе двух стран к проблеме самозащиты крупных самолетов. Но в той же степени справедливо отметить, что это различие проистекало из американской научно обоснованной способности удерживать свой самолет в полете, невзирая на урон от вражеских действий. Развивая это качество до совершенства во Второй мировой войне, они могли посылать свои бомбардировщики без эскорта в полеты в глубь японской территории, уверенные в том, что, несмотря на наши отчаянные старания, у самолетов оставался великолепный шанс вернуться на свои базы».

Примечания автора: Япония понесла в боях серьезные потери в своих средних бомбардировщиках наземного базирования типа 1 (G4M1), которые сами экипажи с горечью прозвали тип 1 «Зажигалка» по причине их крайне высокой воспламеняемости. Когда бомбардировщик был переделан в модификацию G4M2, конструкторы и флотские специалисты сконцентрировали свои усилия на увеличении радиуса действия самолета и совершенно ничего не сделали для улучшения способности бомбардировщика устоять под огнем врага.

Не будет преувеличением сказать, что это решение явилось одним из крупнейших технических просчетов нашего флота в войне, ошибкой, которую можно было бы сравнить с нашими стратегическими промахами в операциях на Мидуэе и Гуадалканале, в которых непрерывные потери наших бомбардировщиков типа 1 от огня вражеской артиллерии серьезно повлияли на окончательный исход войны.

Капитан 3-го ранга Кофукуда продолжает в своем докладе:

«Тактика вражеской авиации. В ходе операции Гуадалканал противник придерживался тактики не ввязываться в бой до тех пор, пока не достигнуто локальное превосходство в мощи. Эта тактика, похоже, применялась везде, где использовались наземные, морские или воздушные войска.

В воздушных боях между истребителями противоборствующих сторон враг неизменно отказывался вступать в бой до тех пор, пока не оказывался в численном превосходстве. Встречаясь с превосходящими силами истребителей Зеро, он избегал столкновения, чтобы не понести ненужных потерь.

В итоге наши летчики-истребители были вынуждены прибегать к большому риску, вступая в сражение, поскольку противник основывал свою тактику на условиях, наиболее благоприятных для достижения его успеха. Такая особенная ситуация исходила из факта, что, если враг решил принять бой, он неизменно делал это тогда, когда мы были в меньшинстве. Вражеские летчики оставляли нашим пилотам мало возможностей, чтобы избежать сражения, ибо, когда они ввязывались в схватку с Зеро, японские пилоты, будучи в меньшинстве, были вынуждены драться изо всех сил, чтобы остаться в живых в бою против многочисленных американских самолетов.

Еще одно примечательное различие в тактике обоих соперников можно было найти в авиационном вооружении, которым были оснащены соответствующие истребительные силы. Соединенные Штаты установили пулеметы калибра 12,7 мм с высокой скорострельностью почти на всех военных самолетах, а в это же время на Зеро было два легких пулемета плюс две 20-мм пушки. Пушка на крыле имела сравнительно низкую скорострельность, но была сконструирована так, чтобы уничтожить самолет противника одним и более попаданием. Это оружие было просто необходимо для Зеро, который с самого начала создавался для борьбы как с истребителями, так и с бомбардировщиками.

Потенциал аэродромного строительства. Между возможностями японцев и американцев в сооружении авиабаз на театрах военных действий существовала огромная разница. В принципе, чтобы отвоевать место для аэродромных зданий и сооружений, мы полагались на примитивную рабочую силу для расчистки джунглей, коралловых островов и каменистых поверхностей. Это различие в методах неоспоримо и серьезно влияло на воздушные операции обоих противников, во многом в пользу американцев.

Создание соответствующих объектов на авиабазах облегчало быстрое и крупномасштабное продвижение вражеской авиации, таким образом напрямую содействуя огромному росту боевой мощи противника на любом театре военных действий. Более того, просторные и многочисленные базы давали противнику возможность держать в воздухе большие группы

перехватчиков и не давать японским бомбардировщикам шансов на уничтожение вражеских самолетов на земле.

Было очевидно, что способность американских инженеров-строителей создавать авиабазы везде и тогда, когда им нужно, пока японцы мучились, скованные примитивными методами и отсутствием материалов и военно-строительного опыта, должна была не в меньшей мере повлиять на окончательный исход войны в пользу Соединенных Штатов.

Одним из важных моментов, который слишком часто упускался при оценке боевой мощи, но который в большой степени определял эффективность авиационных подразделений, явились санитарные устройства. Японские инженеры редко уделяли внимание этой проблеме, отмахиваясь от большой проблемы малярийных заболеваний тем, что устанавливали лишь противомоскитные сетки в местах проживания персонала. Санитарные установки были, как правило, грубо сработаны и неэффективны. Определенно, они не содействовали укреплению духа наземного персонала и летных экипажей.

Американцы, напротив, с помощью передовой техники расчищали обширные районы, окружающие наземные сооружения. Проведя полнейшую дезинфекцию, они изгоняли мух и москитов с авиабаз и такое же внимание уделяли каждому элементу санитарии и вспышек заболеваний.

Некоторым это может показаться слишком прозаичным, но для людей, вынужденных жить на пустынных островах и посреди джунглей, кишящих болезнями и насекомыми, это было жизненно важно. Неизбежным результатом этого пренебрежения стала потрясающая разница в состоянии здоровья американского и японского персонала, служившего на этих передовых авиабазах».

В таких вопросах, как снабжение оружием, японские армия и флот показали себя прискорбно беззаботными. И это стало классическим промахом, за который мы дорого заплатили. Болезни и эпидемии могут так же серьезно помешать операции, как и вражеская атака.

Конечно, флот предпринимал какие-то попытки организовать подразделения по предупреждению малярии и других заболеваний, но лишь в малом, незначительном масштабе.

Даже попытки ускорить строительство передовых авиабаз с помощью механических приспособлений имело лишь небольшой успех. Было невозможно накопить за каких-то несколько месяцев знания и опыт, которые американцы собирали многие годы.

К нашему горю, стало очевидно, что наши военные и государственные руководители никогда по существу не понимали смысла тотальной войны. У Японии не было ни знаний, ни средств, с которыми можно было бы интегрировать национальные ресурсы в наиболее эффективную военную машину. Пока наши чиновники слишком часто разглагольствовали о тотальной войне, сегодня стало ясно, что их знания в этих вопросах были до обидного узкими, а их энтузиазм ограничивался главным образом трибуной, с которой они выступали.

Глава 19

ОПЕРАЦИЯ А

Причиной нашего поражения на Гуадалканале были прежде всего огромная военная мощь противника и его яростные атаки на земле, на море и в воздухе, но источники этого поражения можно также найти прямо в самом Объединенном флоте.

Главный недостаток с нашей стороны коренился в полнейшем отсутствии какой-либо твердой политики в строительстве авиабаз на островах. Даже на Филиппинах и в Голландской Ост-Индии, когда наши войска подавили вражеское сопротивление в первых атаках войны, мы

выработали политику строительства авиабаз на принципе, чтобы эти сооружения разделяло не более 300 морских миль. Даже когда нашим самолетам требовалось лететь над открытым морем, расстояние между нашими авиабазами не превышало 380 морских миль, как в случае между Кендари и Кепангом.

Однако на Гуадалканале флот напутал в планировании поставок, и ничем нельзя извинить провал в создании авиабаз в промежутке в 600 морских миль между Рабаулом и Гуадалканалом. Возможно, это была самая серьезная ошибка, допущенная флотом на юго-западе Тихого океана, и она напрямую проистекала из неоправданного оптимизма, порожденного нашими первыми победами. Эта чрезмерная уверенность, в ретроспективе – отношение, повлекшее фатальные последствия, не позволила нашему командованию трезво оценить неизбежные вражеские контратаки. Также надо отметить, что этот эпизод иллюстрирует истинную натуру японского флота, ибо мы раз за разом безуспешно пытались оценить наши будущие нужды во взаимодействии между военными базами, перевозки и потребности в снабжении наших войск и предположительные расстояния между нашими и вражескими аэродромами.

Наша вторая ошибка состояла в том, что мы никогда не занимались глубоким анализом проблем строительства авиабаз, их содержания и снабжения. Точно так же мы не делали точной оценки ограничений на воздушные операции, которые можно проводить с любой наземной базы. Несмотря на наш подавляющий первоначальный успех, мы буквально проигнорировали бесценные преимущества, которые мы получили в смысле завоеванного времени, для расширения существующих баз и строительства новых, для того, чтобы рассчитать до последней иены потребности в снабжении наших баз. Таким образом, пока мы могли бы построить бастион из мощной сети авиабаз, с которых наши самолеты могли бы эффективно атаковать силы противника в случае его вторжения на Гуадалканал, мы на самом деле ничего для этого не сделали.

Возникла странная ситуация, ибо в таких вопросах, как летные качества самолетов, искусство пилотов и эффективность использования людских ресурсов, мы явно опережали врага при всех его стараниях. Однако наша самоуверенность стоила нам результатов многих лет кропотливого, напряженного труда и позволила врагу начать свой долгий путь к победам на Тихом океане, что в конечном итоге привело к нашему полному разгрому. Неспособность координировать военную и экономическую мощь, имевшуюся в нашем распоряжении, была характерна не только для нашей морской авиации, она проявилась в значительно большей степени в рядах армии и в самом деле может определенно считаться присущей для всей нации.

Вина напрямую лежит на морском Генеральном штабе в Токио и офицерах штаба Объединенного флота. Они тоже допустили самоуверенность в оценке ситуации на Тихом океане, и, поскольку они непосредственно отвечали за ведение войны, эта вина лежит прежде всего на них. Такое отсутствие компетентности во многом подрывает блестящую работу, проделанную адмиралом Исороку Ямамото, который вдруг увидел, что его ранее победоносно продвигавшиеся войска столкнулись с яростным сопротивлением противника на каком-то захудалом острове на юго-западе Тихого океана.

Все скрупулезно рассчитанные планы адмирала, бывшие столь эффективными в сражениях, вдруг рухнули по причине нашей собственной несостоятельности. Вероятно, промежуток времени между нашей оккупацией Соломоновых островов и возвращением противника должен был позволить нам создать стену из огня и стали перед вражеским десантом. Но вместо этого наши самолеты исчезали в океане из-за нехватки горючего, наши летчики изматывались из-за невероятно долгих полетов, мы столкнулись с проблемами в восполнении летного состава, материалов и самолетов, и мы беспомощно наблюдали, как вражеская мощь растет день за днем.

Но горше всего для Ямамото было видеть, что, несмотря на явную нашу неготовность, мы все еще имели на самом Гуадалканале достаточно сил, чтобы организовать мощную контратаку, которая бы разнесла в клочья американский флот и нанесла ужасный урон все еще сравнительно слабому десанту. Были все основания считать, что имеющимися в районе японскими войсками мы могли бы предпринять такую контратаку. У нас было не только достаточно авиации, но и наш Объединенный флот мог бы сразу собрать, как минимум, в два раза больше надводных сил, чем противник.

Но вместо этого враг бросал для обороны своих ненадежных прибрежных плацдармов всю наличную авиацию, новые линкоры «South Dakota» и «Washington», а все наличные боевые корабли и подразделения нашего Объединенного флота бесцельно оставались на якоре в Рабауле и Труке. В тот самый драгоценный момент, когда вражеские планы держались на волоске только за счет координации собственных сил и когда наш флот был в самой благоприятной позиции для нанесения удара по десанту и уничтожения вражеских кораблей, мы оставались в бездействии. Это отсутствие решительности позднее нам дорого обошлось, потому что выгоды, возникшие на начальных этапах сражения за Гуадалканал, быстро развеялись, а наш собственный флот терпел поражения одно за другим.

Многие наши стратеги сравнивали поражение на Гуадалканале с разгромом, происшедшим на Мидуэе. В самом деле, похоже, повторились те же самые наши неудачи, ставшие причиной крупной победы американского флота в предыдущем сражении.

Успешный вражеский десант на Гуадалканале и последующие вражеские операции привели многих к мысли, что Япония проигрывает войну просто потому, что флот переоценил способность нашей армии защитить острова в Тихом океане. Не избавиться от впечатления, что эта серия разгромов японских войск под ударами разбушевавшихся американских десантных сил стала прямой причиной собственных поражений флота.

Возможно, это рассуждение легковесно и малообоснованно. Мы, реалистически оценивавшие возможности своей армии, слишком хорошо знали, что наши сухопутные войска вовсе не были готовы к ведению войны на Тихом океане. Годами наша армия готовилась к войне против России, которая рассматривалась как неизбежная. Это та самая группа армейских командиров, которой прискорбно недоставало истинного знания Соединенных Штатов; они не имели представления о природе и мощи американского народа и не имели понятия о потрясающей военной силе, которую американская индустрия способна обрушить на любого врага.

Не верится, что наш собственный морской Генеральный штаб был так плохо информирован или что разведка так просчиталась в истинном американском военном потенциале армии в час испытаний. Для военной иерархии не было большим секретом, что наша армия никогда не была готова к ведению крупных операций на островах. Для нас армия была калеккой, и в лучшем случае ее эффективность всегда была бы ограниченной.

Еще в начале операций второй стадии, до катастрофы на Мидуэе, адмирал Ямамото столкнулся с ситуацией, которая становилась все хуже и хуже. Можно честно сказать, что в будущем, невзирая на самые отчаянные попытки, адмирал был обречен на понимание, что в войне нас ждет только поражение. Враг уже окончательно закрепился на острове Гуадалканал, а мы уже лишь защищались от грядущих вражеских атак. Война на Тихом океане прошла свой первый полный цикл, и враг уже был на марше. Тщательно изучая наши оборонительные позиции по всему Тихому океану, адмирал Ямамото обнаружил, что наша оборонительная система, состоящая из островов и флотских соединений, изрешечена слабыми местами, по которым враг мог бы нанести удар. Было жизненно важно прикрыть эти прорехи, тем самым мы будем ближе к максимально возможной для нас непроницаемой защитной линии. Больше всего Ямамото нуждался в резерве времени; было просто необходимо отражать возрастающие по силе вражеские удары, пока мы не укрепим свою собственную линию обороны.

Вдруг внимание адмирала привлек нарастающий темп атак вражеской авиации в восточной части Новой Гвинеи и на Соломоновых островах. Результативность ударов американской авиации стала ясна адмиралу при получении сообщения о сокрушительном поражении, которое, если подобные вещи повторятся в будущем, сулило катастрофические последствия для Японии.

В полдень 2 марта 1943 года патрульные бомбардировщики «В-24» обнаружили внушительный японский конвой к северу от Кейп-Глостер, направляющийся к Лаэ с целью доставки подкреплений нашим войскам в районе Лаэ – Саламауа. Этот конвой состоял из восьми эсминцев («Shikinami», «Yukikaze», «Asagumo», «Uranami», «Arashio», «Asashio», «Shirayuki», «Tokitsukaze»), специального служебного судна («Nojima») и восьми транспортов (3800-тонный «Shinano-Maru», 6870-тонный «Teiyo-Maru», 6500-тонный «Oigawa-Maru», 5500-тонный «Kyokusei-Maru», 3750-тонный «Taimei-Maru», 2746-тонный «Aiyo-Maru», 700-тонный «Kenbu-Maru» и 543-тонный «Kokoku-Maru»). На борту конвоя, кроме команд судов, находилось пять тысяч солдат, приписанных к 51-й дивизии. В корабле «Kenbu-Maru» особенно нуждались в Лаэ, потому что он вез самолеты, горючее, запасные части и другие жизненно важные предметы.

Когда конвой был обнаружен впервые, его прикрывал мощный климатический фронт, в котором лишь местами проявлялись прорывы. Однако сведения о находке «В-24» были немедленно переданы в ближайшие вражеские авиачасти. На рассвете 3 марта американцы вместе с австралийскими частями ринулись в яростную атаку на конвой. Сто тридцать семь самолетов 5-й воздушной армии и королевской авиации обрушилось на наши корабли. Все, от истребителей до тяжелых бомбардировщиков, включая «В-17», «В-24», «А-20», «В-25», «Р-38» и «бофайтеры» кружились над беспомощным конвоем. В это же время другие самолеты противника атаковали наши аэродромы, чтобы отвлечь истребители Зеро, базировавшиеся в Лаэ и Саламауа. Бомбы падали на один корабль за другим со смертоносной точностью, и вражеские самолеты прочесывали суда пулеметами и пушками, внося свой вклад в это побоище. Несмотря на отчаянную оборону истребителями Зеро, мы почти ничего не могли поделать против этих жестоких атак. К полудню приблизившийся атмосферный фронт дал конвою некоторую передышку, поскольку низкая облачность заставила вражеские самолеты удалиться. Они оставили за собой мрачное море, усеянное телами и обломками.

В ночь с 3 на 4 марта гидросамолеты противника выследили конвой – точнее, то, что от него оставалось, – и с перерывами забрасывали его бомбами, правда безрезультатно. Наступивший рассвет подтвердил опасения выживших, снова с ревом носились самолеты, устилая воду бомбовыми дорожками и расстреливая все подряд со страшной меткостью. К этому времени конвой находился в каких-то 60 милях от Саламауа. Но погода уже не благоприятствовала кораблям, и вражеские истребители и бомбардировщики сновали, как челноки, с баз на Новой Гвинее до залива Хуон, поддерживая атакующий ритм. Конвой неуклонно уменьшался по мере того, как уходили под воду все новые и новые корабли.

Ночью вражеские торпедные катера на скорости подплыли к конвою и послали торпеду, которая врезалась в грузовой транспорт, уже лежавший неподвижно на воде. Судно тут же ушло на дно. 5 марта, пока истребители прочесывали очередями обломки и еще выживших людей, бомбардировщик поставил последнюю точку, потопив единственный оставшийся эсминец.

Все транспорты, а также «Nojima» и четыре эсминца были отправлены на дно. Лишь четыре эсминца – «Shikinami», «Yukikaze», «Asagumo», «Uranami» – смогли добраться до своей гавани. Отчаянно необходимые материалы усеяли море Бисмарка, и в маслянистых, кровавых водах плавали около трех тысяч тел. Вражеские самолеты сбили десять Зеро и серьезно повредили еще пять. Несмотря на то что эсминцы и субмарины сделали все возможное, чтобы помочь выжившим, нам удалось спасти лишь 2734 человека.

Враг потерял всего лишь три «Р-38», один «В-17», один «В-25» и один «бофайтер».

Наши потери в одном этом бою были ужасными. За всю историю ожесточенных боев на Гуадалканале мы не несли подобных потерь. Становилось железным правилом блокирование ударов вражеской авиации, пока подобные атаки не превратились в обычное явление. Мы знали, что впредь уже не сможем посылать грузовые транспорты или даже быстрые эсминцы на любой фронт на северном побережье Новой Гвинеи, к востоку от Вевака. Наши операции по поставкам на северо-восток Новой Гвинеи теперь уже велись случайными группами из барж, небольших самолетов и субмарин.

Адмирал Ямамото взял на себя лично командование своей авиацией на этом театре, организовав передовой командный пункт в Рабауле. Он особенно намеревался руководить всеми воздушными операциями по уничтожению вражеской авиации в этом районе. Это была так называемая операция А (I-go Sakusen). Ямамото перенес штаб 21-й воздушной флотилии в Кавиенг на северной оконечности Новой Ирландии под командованием контр-адмирала Тотиносукэ Итимару, и отправил 26-ю воздушную флотилию в Буин на юге острова Бугенвиль под командованием контр-адмирала Канаэ Кодзаки. Авиагруппы 1-го авианосного дивизиона под руководством вице-адмирала Дзисабуро Одзавы переместились в Рабаул. Также в Рабауле разместилась основная часть 21-й воздушной флотилии контр-адмирала Итимару. Авиагруппы 2-го авианосного дивизиона вице-адмирала Какудзи Какуды оставались в Рабауле только в период отдыха, во время атак на Гуадалканал дивизион выдвигал свой штаб на нашу базу на острове Баллале возле Буина.

Адмирал Ямамото имел в своем непосредственном распоряжении в общей сложности 350 самолетов, включая 190 под началом вице-адмирала Кусаки и 160 самолетов морской авиации вице-адмирала Одзавы. Последний заменил вице-адмирала Нагумо.

Несмотря на масштабы намечаемой Ямамото операции, его соединение в 350 самолетов численно уступало тому, что использовала ударная группа Нагумо в атаке на Пёрл-Харбор, и даже группе Цукахары, воевавшей на Филиппинах и Малайе. Воздушный флот Ямамото мог взять с собой чуть больше бомб по весу, так как включал в себя двухмоторные бомбардировщики.

Тем не менее, общая воздушная мощь, собранная Ямамото, представляла собой тревожную картину. Его соединения являли собой основную мощь первой линии японской воздушной обороны после всего лишь восемнадцати месяцев войны, в течение которых наш флот отдавал приоритет авиационному строительству. Другими словами, морская авиация не росла. И действительно, сейчас у нас было меньше боевых самолетов, чем в начале войны. Один этот факт наглядно демонстрирует неблагоприятные условия, в которых наша морская авиация сражалась с врагом, потому что за то же самое время американцы (а также англичане и австралийцы) бросали против нас истребители и бомбардировщики во все более возрастающих количествах.

Новые трудности возникли в реализации наших планов по восполнению летного состава. Гуадалканал усердно прошелся своей смертоносной косой по рядам квалифицированных летчиков, и наша морская авиация испытывала возрастающие трудности из-за недостаточной подготовки новых пилотов. Перед началом операции А адмирала Ямамото я [Окумия] был офицером штаба авиации при адмирале Какуде, и мне поручили заниматься тренировкой многих лейтенантов, только что прибывших из летной школы. За плечами у этих людей было каких-то тридцать дней обучения на авианосце, и наши командиры-ветераны опасались посылать этих неоперившихся птенцов в бой против настырных и опытных американских пилотов. Мы переживали за безопасность этих новичков. Дело было в том, что они вообще с трудом управляли своими истребителями и бомбардировщиками. Не раз за это отсутствие опыта мы расплачивались своими бесценными боевыми самолетами, когда по вине

малоопытных пилотов самолеты буксовали, разбивались и вспыхивали на взлете. Адмирал Ямамото надеялся, что его личное присутствие в районе Рабаула подстегнет инструкторов в деле доведения новичков до уровня, с которым они могли бы вылетать на бой и иметь какие-то шансы на выживание.

7 апреля 1943 года началось наступление в полную силу. Наши самолеты наносили мощные удары по скоплениям вражеских кораблей, стоявших на якоре в Гуадалканале. 11-го числа мы атаковали вражеские суда в Ого-Бэй и Харви-Бэй на восточном побережье Новой Гвинеи. 12-го наши самолеты совершили рейд на аэродром в Порт-Морсби, а 14-го мы атаковали аэродром в Милн-Бэй на юго-востоке Новой Гвинеи, а также вражеские корабли в гавани.

В докладах пилотов об этих четырех мощных рейдах указывалось, что мы нанесли противнику серьезный урон. Офицеры разведки доложили адмиралу Ямамото, что мы потопили один крейсер, два эсминца и двадцать пять грузовых и транспортных судов, в воздушных боях сбили 134 самолета, а другие были выведены из строя на земле, причем большой ущерб нанесен четырем авиабазам. (Вновь наши летчики переоценили эффективность своих атак, потому что послевоенные исследования показали, что американцы, хотя и получили серьезный удар, все же понесли куда меньшие потери, чем мы считали.) Мы потеряли сбитыми или не вернувшимися с задания, как минимум, сорок девять самолетов, помимо поврежденных.

Убежденный докладами летчиков, что первоначальная цель – нанесение ущерба американским аэродромам и сокращение эффективности вражеской авиации – достигнута, Ямамото объявил, что операция А завершилась успешно, и приказал воздушным соединениям наземного базирования возобновить свои прежние атаки. Он отправил самолеты морского базирования назад в Трук, где они вернулись в свои прежние группы.

Я активно участвовал во всей операции и четко помню завершающее совещание по итогам кампании. Наши офицеры выражали огромную тревогу по поводу тяжелых потерь среди бомбардировщиков от вражеских истребителей, потому что только четыре вылета стоили нам пятидесяти самолетов. Ничто иное не могло бы так ярко продемонстрировать тот факт, что американцы уже нас догнали и начинают превосходить наши самолеты по боевым характеристикам. Совещание закончилось на пессимистичной ноте, нас ожидали в дальнейшем все тот же рост воздушной мощи врага и неуклонное истощение наших собственных сил.

Потери в ходе операции А дезорганизовали авиагруппы 1-й авианосной эскадры, которой было приказано вернуться в Японию для переформирования, получения новых самолетов и продолжения тренировок. Чтобы компенсировать потерю самолетов этой эскадры, адмирал Какуда с сожалением разделил пополам свою собственную 2-ю авианосную группу, отправив половину в Трук, а оставшихся – на Маршалловы острова.

Глава 20

АДМИРАЛ ЯМАМОТО ПОГИБАЕТ В БОЮ

Как главнокомандующий Объединенным флотом, адмирал Ямамото пользовался безграничным уважением и вызывал восхищение у каждого, кто служил под его началом. Ни поражение при Мидуэе, ни шок разгрома на Гуадалканале не поколебали уверенность моряков в их адмирале. Это был не только результат ведения им военных дел, но моряки питали к Ямамото еще и чувство личной преданности, граничившей с фанатизмом. Ни один другой офицер и близко не пользовался такой популярностью этого единственного человека, который, столкнувшись с неожиданными катастрофами на Тихом океане, взял лично на себя ответственность за неудачи и никогда не допускал обвинений в адрес своих подчиненных.

Ямамото до мозга костей был идеальной военной личностью и во всех случаях вел себя с военной выдержкой и хладнокровием. Даже в Рабауле и Труке, страдая от невыносимой жары

под тропическим солнцем, он неизменно носил белоснежный костюм морского офицера. Облик главнокомандующего, не обращающего внимания на жару, тропическую влажность и насекомых, всегда производил впечатление на каждого военнослужащего. Ямамото был не просто адмиралом, но он был еще и воплощением флота.

Адмиральскую операцию А планировалось начать 7 апреля с мощного удара авиации по врагу. В полдень 6-го числа вице-адмирал Какуда намеревался вылететь с Вунаканау на нашу авиабазу в Баллале, маленьком островке к югу от Буина. Адмирал должен был лететь на бомбардировщике типа 1 Бетти, которому предстояло повести группу истребителей, чтобы принять участие в «Рейде икс», первой фазе операции.

6 апреля была очень плохая погода. Непрерывные тяжелые дожди покрыли аэродром слоем вулканического пепла, и, казалось, не было надежды на то, что небеса когда-то просветлеют. Группы наземного обслуживания трудились не переставая, чтобы держать наши самолеты в готовности, невзирая на состояние аэродромного покрытия. Дороги, ведущие от взлетной полосы к Рабаулу, превратились в кошмар из грязи, и передвигаться на автомобиле стало рискованным делом. Несмотря на погоду и на риск застрять в грязи, адмирал Ямамото сам повел машину к взлетному полю, чтобы лично проводить адмирала Какуду. Путешествие из Рабаула по дороге длиной в семнадцать с половиной миль состояло из сплошной тряски и отовсюду летящей грязи, и все-таки Ямамото испытывал не больше неудобств, чем в своем штабе в Токио.

Главнокомандующий обратился с краткой речью к собравшимся летчикам и членам экипажей, пожелал им удачи в предстоящих боях. Для японских пилотов это был великий момент. Пожелания удачи самим Ямамото укрепили их дух, и, казалось, никакое препятствие их уже не остановит. Я находился в бомбардировщике адмирала Какуды, которому предстояло первым покинуть непролазные грязи аэродрома в Рабауле. Позади нас истребители маневрировали, выбирая позицию для взлета, техники стучали по колесам, пытаясь очистить их от налипшей вязкой массы. Один за другим истребители мчались по полосе и взмывали в сумрачное небо. Я смотрел назад на уменьшающееся в размерах поле аэродрома, где адмирал Ямамото и вице-адмирал Угаки отчетливо выделялись в своей белой униформе на фоне унылого пейзажа. Сцена была грустная, потому что сейчас на этой забытой богом земле Ямамото был чуть другим, чем когда я его видел в последний раз при нашем отлете из Хиросима-Бэй.

Мы собрали истребители и в полном составе взяли курс на юг от Рабаула. Перед нами виднелся массивный облачный фронт, заполонивший весь горизонт, и черный кипящий шквал стоял прямо по курсу. Нам в нашем бомбардировщике нечего было особенно опасаться шторма, а вот наши сорок пять одноместных истребителей цепко держались за наш хвост, зная, что потерять из виду наш самолет в надвигающемся шторме для них почти равносильно гибели. Несмотря на то что мы очень хотели достичь места дислокации основных сил в Баллале, сильный шторм вынудил расстроенного адмирала Какуду вернуться в Рабаул. Около двадцати минут мы были заняты поисками просветов в облаках, но безуспешно. По боевому распорядку нашим самолетам полагалось прибыть в Баллале до заката солнца, чтобы американские авиаразведчики, регулярно фотографировавшие район, не заметили новой группы из сорока пяти истребителей. Ко времени нашего возвращения в Вунаканау уже был вечер.

Первыми на посадку мы послали истребители. Сорок три Зеро сумели приземлиться в грязь, не получив повреждений, но два самолета завязли в предательской поверхности и повредили пропеллеры и шасси. Наконец, в темноте сел наш бомбардировщик. К моему удивлению, адмирал Ямамото ожидал наш самолет. Узнав по радио, что мы возвращаемся на базу, он остался, чтобы встретить адмирала Какуду.

Первую всеобщую атаку на врага мы не могли откладывать на время, позже шестого, потому что наши войска долгое время готовились к наступлению и занимали наиболее выгодные для

удара позиции. Наши сорок пять истребителей были крайне нужны для эскорта бомбардировщиков, поскольку сопротивление ожидалось ожесточенное. Хотя мы и были обязаны добраться до Баллале, ночной полет сегодня был невозможен. После того как наш самолет приземлился, я сразу же отправился по грязной темной дороге с аэродрома в штаб адмирала Одзавы, чтобы получить новые распоряжения. Мы обсудили в деталях вопросы организации наступления, а всего лишь через несколько часов я покинул командный пункт адмирала с приказом всем нашим самолетам вылететь из Баллале рано утром 7-го. Нам предстояло лететь прямо к месту встречи и участвовать в воздушных налетах. По пути назад к аэродрому меня встретила машина, которую послал за мной встревоженный адмирал Какуда.

Неожиданные изменения в планах потребовали срочного инструктажа пилотам, потому что нам было нужно вылетать из Вунаканау и сразу же присоединиться к атаке. Полетное время возрастало, а летчики не были знакомы с районами, над которыми предстояло лететь. Однако наши пилоты были уверены, что полностью оправдают надежды адмирала Ямамото на успех. Мы провели «Рейд икс», как и планировалось.

По завершении операции А, когда Ямамото пришел к выводу, что врагу был нанесен большой ущерб, адмирал решил совершить личный осмотр наших передовых баз. Он разговаривал с командирами и офицерами различных авиагрупп, подчеркивая, что война впредь не простит расслабленности. Адмирал заявлял, что впереди еще много крупных морских сражений и что победа или поражение в них во многом зависят от ведения нами воздушных боев. На каждого, кто принимал участие в этих особых совещаниях, неизбежно оказывала впечатление искренность адмирала, а наши штабные офицеры не могли игнорировать последствия неудач, на которые обращалось наше внимание.

В 6.00 утра 18 апреля адмирал Ямамото вылетел из Рабаула в Баллале на юге острова Бугенвиль для личной инспекции нашей авиабазы, находившейся так близко от вражеских позиций. Почти одновременно с отлетом Ямамото я вылетел из Рабаула вместе с адмиралом Какудой в Трук с возвратом. Когда мы с Какудой вернулись на его флагман, авианосец «Нию», штабной офицер связи с лицом пепельного цвета лично вручил ему секретную телеграмму.

Какуда был ветераном морской авиации, известным своей железной самодисциплиной при любых обстоятельствах. Меня поразило, что лицо адмирала вдруг стало бледнеть, пока он читал сообщение. Он произнес что-то непечатное и какое-то время не мог или не хотел ни с кем говорить.

Погиб адмирал Исороку Ямамото.

Происшествия, которые привели к атаке американскими истребителями самолета адмирала Ямамото и к гибели величайшего японского флотоводца, в деталях изложены в дневнике начальника штаба Объединенного флота вице-адмирала Матомэ Угаки, который был рядом с адмиралом во время его гибели. Ниже приводятся отрывки из дневника Угаки: «Адмирал Ямамото хотел лететь из Рабаула в Буин через Баллале, чтобы осмотреть наши передовые морские части и лично посетить командующего 17-й армией генерала Хьякутакэ. Адмирал намеревался возвратиться на нашу базу в Труке 19-го».

(Полет планировался с присущей адмиралу Ямамото скрупулезностью. Будучи лично до мельчайших деталей осведомленным о трудностях, испытываемых армией и флотом на Соломоновых островах, где они подвергались яростным ударам вражеских войск и нарастающим атакам с воздуха, Ямамото рассчитывал с помощью этой поездки на фронт улучшить свое понимание будущих проблем. Зная, что вражеская разведка буквально из кожи лезет, чтобы разузнать о его присутствии в районе, адмирал отказался от своей белой униформы и впервые надел флотский костюм цвета хаки.)

«В 6.00 адмирал Ямамото вылетел во главе группы с аэродрома в Рабауле на бомбардировщике типа I Бетти, где вместе с ним находились его секретарь капитан 3-го ранга Итидзаки, хирург контр-адмирал Таката и его штабной офицер капитан 3-го ранга Тоибана. Во втором самолете со мной летели казначей флота контр-адмирал Китамура, штабной связист капитан 3-го ранга Иманака, офицер штаба авиации капитан 3-го ранга Мурои и наш метеоролог лейтенант Унно.

Как только я поднялся во второй бомбардировщик, оба самолета начали разбег по взлетной полосе. Ведущий самолет первым поднялся в воздух. Как только наши самолеты пролетели над вулканом в конце залива, мы построились и взяли курс на юго-восток. Облачность была переменной, и при отличной видимости полетные условия были хорошими.

Я мог разглядеть наши истребители сопровождения, летевшие в защитном порядке: три истребителя летели слева от нас, три – вверху и позади, а еще три курсировали справа от нас. Бомбардировщики летели плотным строем, чуть ли не касаясь крыльями, а мой самолет оставался слегка сзади и слева от ведущего корабля. Мы летели на высоте примерно 5 тысяч футов. Нам были хорошо видны адмирал в пилотском сиденье второго бомбардировщика и люди, сновавшие внутри самолета.

Вот мы летим на высоте 2200 футов прямо над джунглями над западным побережьем острова Бугенвиль. Член экипажа передал мне записку, в которой говорилось: „Время прибытия в Баллале – 7.45“. Помню, я посмотрел на наручные часы и заметил, что время было ровно 7.30. Через пятнадцать минут мы должны долететь до пункта нашей первой посадки.

Без предупреждения взревели моторы, и бомбардировщик ринулся вниз к джунглям, совсем рядом с ведущим самолетом, выравнявшись чуть ли не ниже отметки в 200 футов. Никто не понимал, что произошло, и мы с тревогой стали озираться в поисках вражеских истребителей, почти уверенные, что те вот-вот спикируют на нас. Командир экипажа ответил на наши вопросы со своего места в узкой нише: „Кажется, мы совершили ошибку. Нам не следовало пикировать“. Определенно, он был прав, потому что нашим летчикам не разрешалось покидать своей первоначальной высоты в строю.

Наши истребители обнаружили группу из, как минимум, двадцати четырех вражеских истребителей, направлявшихся к нам с юга. Они начали снижаться к бомбардировщикам, чтобы предупредить тех о приближающихся вражеских самолетах. Однако в это же время пилоты нашего бомбардировщика тоже заметили вражескую группу и без приказа ринулись спасаться на низких высотах. Пока самолет переходил в горизонтальный полет, наши члены экипажа занимали свои боевые места. Свистящий ветер и шум закладывали уши, пока стрелки расчехляли пулеметы.

Пока мы выходили из пике и возвращались в горизонтальный полет над джунглями, наши истребители эскорта вступили в бой с атаковавшими вражескими истребителями, сейчас уже ясно опознаваемые как большие „Локхид Р-38“. Численно превосходящая группа противника прорвала строй Зеро и набросилась на наши два бомбардировщика. Мой самолет сделал крутой разворот на 90 градусов. Я увидел, как командир корабля наклонился вперед и похлопал по плечу пилота, предупреждая, что вражеские истребители приближаются.

Наш самолет отделился от ведущего бомбардировщика. На несколько мгновений я потерял из виду самолет Ямамото, а потом, наконец, обнаружил Бетти далеко справа. Я пришел в ужас, заметив, что самолет летит низко над самыми джунглями на юг, а яркое оранжевое пламя быстро охватывает крылья и фюзеляж. Примерно в четырех милях от нас за самолетом, падающим все ниже и ниже, тянулся широкий хвост черного дыма.

Внезапный страх за жизнь адмирала охватил меня. Я хотел было позвать капитана 3-го ранга Мурои, стоявшего сразу за моей спиной, но не мог произнести ни слова. Я схватил его за плечо и притянул к окну, показав на горящий самолет адмирала. В последний раз я бросил взгляд,

прощальный взгляд на обожаемого адмирала, и тут наш самолет вновь стал резко поворачивать. Возле крыльев вспыхивали трассирующие пули, и пилот отчаянно маневрировал, пытаясь уйти от преследующего истребителя. Я с нетерпением ожидал, когда наш самолет вновь займет горизонтальное положение, чтобы вновь увидеть бомбардировщик адмирала. Хотя я и надеялся на лучшее, я слишком хорошо понимал, какая судьба ожидала адмирала. Пока наш самолет завершал разворот, я обшаривал взглядом джунгли. Самолета Ямамото не было видно нигде. Лишь черный дым поднимался из густых джунглей.

О горе! Все пропало!

Пока я смотрел, не сводя взгляда, на погребальное пламя разбившегося бомбардировщика, наш самолет прекратил свое хаотическое движение и на полной скорости устремился к Мойла-Пойнт. Вскоре мы очутились над открытым морем. Над тем местом, где самолет адмирала Ямамото рухнул в джунгли, кипел отчаянный бой, от группы отделились истребители и направились в нашу сторону. Я беспомощно наблюдал, как серебристый Н-образный „Р-38“ мчался с нарастающим ревом, затем сделал крутой разворот и стал быстро сближаться с нами. Наши стрелки открыли лихорадочный огонь по большому вражескому истребителю, но от этого было мало пользы.

Пули наших пулеметов калибра 7,7 мм не достигали приближающегося „Р-38“. Пользуясь преимуществом в скорости, американский пилот быстро приблизился к нам и открыл огонь, все еще будучи недосягаем для нашего огня. Я увидел, как нос „Р-38“ как будто взорвался вспышками пламени, и вдруг бомбардировщик тряхнуло от ударов пуль и снарядов, пущенных вражеским самолетом. Пилот „Р-38“ был великолепным стрелком, потому что первая очередь пуль и снарядов врезалась в правый борт нашего самолета, а потом в левый. Барабанный грохот пронесся по самолету, который трясло от ударов. Мы понимали, что совершенно беспомощны, и просто ожидали прихода своего конца. „Р-38“ цепко висел на нашем хвосте, поливая смертельным огнем.

Один из наших отвечавших пулеметов замолк. Внезапно командир корабля, выкрикивавший команды своим подчиненным, исчез из виду. Уже несколько членов экипажа погибло, а пули все скрежетали по фюзеляжу. Капитан 3-го ранга Мурои склонился над креслом и столиком в своем отсеке, выбросив руки вперед, а голова его безжизненно моталась взад и вперед.

Еще один снаряд пробил дыру в правом крыле. Старший пилот, сидевший прямо передо мной, перевел штурвал вперед. Нашим единственным шансом на спасение оставалась аварийная посадка на воду. В тот момент я этого не понимал, но пилот Зеро над нами, безуспешно атаковавший нашего преследователя, сообщил нам, что за нашим бомбардировщиком тянется густой черный дым. У самой воды пилот потянул штурвал на себя, стараясь вывести самолет из пике, но самолет уже был неуправляем. Вражеские пули перебили электрические кабели. В отчаянии летчик выключил двигатели, но вновь было слишком поздно. На полной скорости бомбардировщик ударился о воду, левое крыло отломилось, и Бетти резко завалился влево.

Готовый к аварийному приземлению, я не помню, как был ранен при ударе. Очевидно, шок при ударе самолета о воду на такой высокой скорости притупил мои ощущения, потому что, когда меня бросило вбок из моего кресла, мое тело было в синяках и шрамах.

Удар при падении на мгновение оглушил меня, и все вокруг почернело. Я слышал, как мощный поток воды вливается в фюзеляж, и почти тут же мы оказались под водой. Я был абсолютно беспомощен. Убежденный, что пришел мой конец, я прочел реквием по самому себе. Естественно, трудно связно припомнить все, что происходило в эти невероятные моменты, но я смутно припоминаю, что решил, что моя жизнь завершилась. Я не мог заставить себя пошевелиться, а поэтому неподвижно лежал. Не думаю, что был без сознания. Я не проглотил ни капли морской воды. Все было как в тумане, и не могу сказать, сколько времени прошло...»

(Здесь опущено несколько строк из дневника.)

«На следующий день поисковые самолеты обнаружили обломки ведущего бомбардировщика, в котором адмирал Ямамото летел навстречу своей гибели. Летчики-разведчики не обнаружили признаков жизни и сообщили, что пожару подвергся весь корпус самолета. В день атаки один местный житель сообщил армейской дорожно-строительной бригаде, что японский самолет врезался в джунгли у западного побережья Бугенвиля. Армейский штаб отправил спасательную группу, которая достигла места падения самолета 19 апреля. Они собрали тела погибших и отправились в обратный путь. Это была та самая группа, которую повстречал наш флотский спасательный отряд.

Армейская группа обнаружила тело адмирала Ямамото все еще в кресле пилота, но выброшенное из самолета. В руке он твердо сжимал свой меч. Тело его еще не начало разлагаться, и даже в смерти достоинство не покинуло этого великого флотоводца. Для нас Исороку Ямамото был в самом деле богом.

Потом наши доктора осмотрели его тело на борту торпедного охотника и обнаружили пулевые отверстия в нижней части черепа и в плече. Предполагается, что адмирал умер мгновенно на борту самолета. Кроме него смогли идентифицировать частично обгоревшее тело старшего врача, поскольку остальные члены группы обгорели до неузнаваемости.

Что касается обломков моего самолета, водолазы спустились до глубины двадцать два метра, но обнаружили лишь колеса, моторы, пропеллеры, пулеметы и чей-то офицерский меч. На следующий день (20 апреля) на берег волнами вынесло тела еще двух членов экипажа.

Из всего персонала на борту обоих бомбардировщиков уцелели только контр-адмирал Китамура, пилот моего бомбардировщика и я сам. Погибло более двадцати человек. Хотя на войне люди гибнут каждый день, я не мог избавиться от чувства собственной вины за происшедшее.

Потом мне сообщили, что противник, который в предыдущие дни совершал лишь разведывательные полеты одиночными самолетами, за день или два до 18 апреля в дополнение к разведке вдруг стал посылать группы истребителей. Информация об этом с линии фронта дошла до штаба вице-адмирала Кусаки лишь через двадцать четыре часа после трагедии. Если бы нас сразу же известили о внезапном появлении эскадрилий вражеских истребителей, мы могли бы избежать этой страшной потери адмирала Ямамото. Но было уже поздно».

В том же самом районе, где его подчиненные проливали кровь за Японию, закончилась блестящая карьера адмирала Исороку Ямамото. С его гибелью мы понесли невосполнимую утрату не только в его лице, но Япония также потеряла капитанов 3-го ранга Тоибану и Мурои, считавшихся лучшими умами штаба морской авиации. Раненых адмиралов Угаки и Китамуру, а также их пилота спасли наши корабли, которые устремились к месту падения самолета в воду.

Маршрут передвижения адмирала Ямамото и его штаба, естественно, держался в строгом секрете. Однако за цепью событий, ведущих к успешной вражеской атаке, стоит самая прямая причина трагедии. Частично в виде уважения командир базы гидросамолетов на Шортленд к юго-западу от Буина известил морским кодом своих подчиненных о том, что адмирал лично будет инспектировать их участок. Это сообщение было перехвачено и расшифровано штабом американского флота в Пёрл-Харбор. Флот немедленно информировал штаб военно-воздушных сил армии в Гендерсон-Филд, Гуадалканал. После полудня 17 апреля центр связи на Гендерсон-Филд доставил командиру истребителей «Р-38» на Гуадалканале майору Джону В. Митчеллу телеграмму от секретаря флота Фрэнка Нокса с полной информацией о запланированной инспекционной поездке адмирала Ямамото. В сообщении также отмечалось, что Ямамото – исключительно пунктуальный человек и что можно полагать, он будет твердо придерживаться своего графика. В сообщении был включен список офицеров, сопровождавших адмирала, а

также информация о том, что штаб летит на двух бомбардировщиках «мицубиси» нового типа в сопровождении шести истребителей Зеро.

Осуществить миссию перехвата были способны лишь истребители «Р-38» с Гендерсон-Филд, имевшие достаточные для атаки скорость, радиус и огневую мощь. Чтобы перехватить Ямамото к западу от Кахили, большим истребителям понадобилось бы лететь от Гуадалканала не меньше 435 миль. Вразрез с утверждением вице-адмирала Угаки о том, что было не менее двадцати четырех вражеских истребителей, у Митчелла было только восемнадцать «Р-38». Он хотел использовать шесть в качестве атакующей силы против бомбардировщиков, которые, как он полагал, будут лететь на высоте ниже 10 тысяч футов, а оставшиеся двенадцать самолетов на 20 тысячах футов постараются отвлечь эскорт Зеро. Перехват намечался на момент, когда самолет Ямамото находился бы в каких-то 35 милях от пункта назначения. На старте два самолета были отстранены от задания, и Митчелл поручил четверем из шестнадцати «Р-38» атаковать бомбардировщики.

Лейтенант Томас Дж. Ланфиер сбил самолет Ямамото, а также сбил в этой атаке и защищавший его Зеро. Ланфиер докладывал, что он всадил длинную очередь в правый мотор, затем в правое крыло, и, все еще оставаясь недостижимым для хвостового пулемета японского бомбардировщика, наблюдал, как крыло вспыхнуло и отвалилось от самолета. Тут в него вцепились два Зеро, и он круто набрал высоту и потерял Зеро из виду.

Лейтенант Рекс Барбер, атаковавший вместе с Ланфиером, прорвался сквозь строй из трех мчавшихся наперерез Зеро и сбил второй бомбардировщик. Лейтенант Бесби Ф. Холмс сбил два Зеро, доведя общий счет нашим потерям в этот день до трех истребителей и двух бомбардировщиков. Наши пилоты сбили «Р-38» лейтенанта Рея Хайна; и, как мы это установили позже, большинство из пятнадцати «Р-38» вернулись в Гуадалканал с тяжелыми повреждениями.

Некоторое время спустя, когда я [Окумия] был на Буине во время нового наступления на врага, я посетил могилу адмирала Ямамото. Это был небольшой камень с надписью, поставленный в том месте, где было кремировано тело адмирала, рядом со штабом в Буине.

Надо отдать должное прекрасной работе американских разведслужб, которые раскололи японский код и хранили в секрете тот факт, что американцы были полностью осведомлены о действиях нашего флота. Именно это знание заранее во многом содействовало разгрому нашего флота на Мидуэе и гибели самолета адмирала. Эти негероические и закулисные действия не только расстроили операцию на Мидуэе и отняли жизнь у нашего самого достойного офицера, но и напрямую содействовали нашему конечному разгрому.

Как ни горько сознавать, адмирал Ямамото предсказал свою судьбу сразу же после сражения на Мидуэе. Точно так же наше положение ухудшалось именно так, как адмирал предсказывал еще до 8 декабря 1941 года.

Для меня, в прошлом служившего с этим великим человеком, мое возвращение в Трук, когда нам сообщили о его гибели, было особенно прискорбным. С командного мостика авианосца «Ніуо» вместе с потрясенным этой потерей вице-адмиралом Какудой я смотрел, как приспуждался флаг адмирала Ямамото с мачты самого большого в мире линкора «Yamato». В этот момент мне подумалось: «Может быть, те, кто так упорно настаивал на войне с Соединенными Штатами и Англией, все еще надеются на победу, хотя она все дальше и дальше ускользает из наших рук. Однако, может, мы – те, кто борется с врагом, как нам это было приказано, – все еще переживем эту битву. Ни я, ни кто-то другой не смогут выразить словами те сложные чувства, которые должен был переживать адмирал, давным-давно осознавший мрачное будущее нашей страны, если власть предрержащие ввергнут нас в войну. Несмотря на это понимание, Ямамото, являясь главнокомандующим, был обязан беззаветно служить своей

стране. Он это и делал, но от его команд веяло чувством вины, что он не сумел убедить правительство и правящую иерархию, что война принесет лишь катастрофу.

Как бы там ни решила история, сейчас адмирал может мирно покоиться в своей могиле. По крайней мере, смерть настигла его в самолете военно-воздушных сил флота, за которые он нес прямую ответственность. Благодаря его неутомимым усилиям страна обрела самую мощную в мире морскую авиацию.

И как можно забыть личность этого человека, для которого был типичен самый первый его поступок, когда в 1924 году помощником командира в авиакорпусе Касумигаура он привел в смущение весь корпус, настаивая на том, что полетит с самым худшим из всех летчиков!»

Глава 21

СРАЖЕНИЕ ПРИ САНТА-КРУС

После катастрофического поражения у Мидуэя японским флотом была одержана единственная серьезная победа – в схватке авиации и флота возле Санта-Крус, к востоку от Гуадалканала. После Мидуэя и реорганизации флота наши надводные силы действовали, имея в своем ядре авианосные части. Адмирал Ямамото разделил наши основные морские соединения на две части, где каждая содержала по три авианосца. Так появились авангардная группа главнокомандующего 2-м флотом вице-адмирала Нобутаке Кондо, в которую входили три авианосца, два линкора, пять тяжелых крейсеров, один легкий крейсер и двенадцать эсминцев, и авианосная ударная группа под началом главнокомандующего 3-м флотом вице-адмирала Туити Нагумо, которая включала в себя три авианосца, два линкора, четыре тяжелых крейсера, один легкий крейсер и шестнадцать эсминцев.

Оба флотских соединения вели операции в морях к востоку от Соломоновых островов. Силы Кондо координировали свои действия с армейскими группами на острове Гуадалканал, в то время как корабли Нагумо патрулировали воды к востоку от группы Кондо, чтобы отразить возможные атаки вражеских авианосцев.

23 октября 1942 года разведка донесла об огромном скоплении вражеских авианосцев. К этому времени мы сами понесли потери, включая потопление авианосца «Ruujō», который пошел ко дну 23 августа во втором сражении на Соломоновых островах, и авианосец «Niyo», который добрался до своей гавани с выведенными из строя двигателями. Группа Кондо тоже осталась с единственным авианосцем «Junyo» под руководством командующего 2-й авианосной эскадрой контр-адмирала Какуды. Я [Окумия] был тогда офицером штаба авиации при Какуде.

После 16 октября мы не могли отыскать следов вражеских авианосцев на своей территории, они как будто исчезли. Неделью спустя мы вдруг столкнулись с резким увеличением числа полетов вражеской разведывательной авиации. Эти два факта, видимо, были взаимосвязаны. Американцы часто уводили свои боевые флотские соединения с театра военных действий, пользуясь тем, что их самолеты-разведчики наземного базирования имели потрясающий радиус действия, а посему боевые корабли были полностью в курсе наших действий. Мы напрасно искали хотя бы какие-то намеки на местонахождение вражеских кораблей. 24 октября мы перехватили американское радиосообщение, в котором утверждалось, что «в ближайшем будущем в районе Соломоновых островов ожидается большое морское и воздушное сражение».

Что-то в этом было. 27 октября в Соединенных Штатах отмечают День военно-морского флота, и, возможно, командиры авианосной ударной группы выберут этот день для внезапной атаки. Я был знаком с американской любовью к приключениям по таким датам и мог ожидать самого худшего. Наши вооруженные силы все еще были втянуты во второе всеобщее наступление, целью которого было сбросить вражеские войска с Гуадалканала, и американцы могли

воспользоваться обстановкой, чтобы навязать решающее морское сражение в то время, когда наши сухопутные войска отчаянно нуждались в любой нашей помощи.

Наутро 25 октября вражеские летающие лодки облетели группу Нагумо, которая, несмотря на сильное истребительное патрулирование, мало что могла сделать, чтобы помешать дальним разведчикам проводить детальное наблюдение за составом нашего флота и его перемещениями. Похоже, следовало ожидать крупномасштабных действий противника. Вице-адмирал Кондо повернул свои корабли на юг и к 25 октября приготовил свои самолеты к воздушным ударам по вражеским войскам на Гуадалканале. В 100 морских милях к востоку от Кондо группа Нагумо также стремилась на юг, играя роль буфера против ожидаемых атак вражеских авианосцев.

На Мидуэе Нагумо получил горький урок, и он решил применять тактику, которой его научило поражение. В 60–80 милях впереди от флагмана «Shokaku» на всех парах шли линкоры «Hiei» и «Kirishima», тяжелый крейсер «Chikuma» и семь эсминцев. Тяжелый крейсер «Tone» и эсминец «Teruzuki» резали волны Тихого океана в 200 морских милях к востоку от «Shokaku», чтобы защитить его фланг.

26 октября примерно в 0.50 крупный самолет, возможно летающая лодка, появился над авианосцами группы Нагумо и сбросил серию бомб, которые взорвались рядом с «Zuikaku», вторым во флоте по величине авианосцем. Бомбы упали так близко от судна, что весь командный мостик окутало дымом от взрыва. К счастью, жертв не было.

Капитан Тотитанэ Таката, старший офицер штаба группы Нагумо, находившийся в тот момент на мостике «Shokaku», доложил об атаке адмиралу Нагумо и начальнику штаба контр-адмиралу Рьюносикэ Кусакэ. Нагумо догадался, что его заманивают в ловушку, и отдал приказ по флоту: «Срочный разворот, всем вместе на 180 градусов». За этим последовало: «Всем кораблям выполнить разворот, скорость 24 узла».

Собравшиеся в плотную группу корабли Нагумо под покрывалом предрассветной мглы сделали внезапный разворот. Если ранее флот пытался подкрасться к врагу под прикрытием ночи и атаковать во всю мощь под покровом темноты, сейчас это было поспешное отступление на север. Приказ на поворот был отдан примерно в 250 морских милях к северо-востоку от аэродрома на Гуадалканале.

Ранним утром 26 октября я дежурил на мостике «Junyo» и стал первым, кто узнал о бомбежке и внезапном отходе Нагумо. Я тут же передал информацию контр-адмиралу Какуде и начальнику штаба капитану 1-го ранга Минэо Ямаоке. Вскоре после этого флагман адмирала Кондо, тяжелый крейсер «Atago», разослал новые приказы по флоту. Весь отряд Кондо разворачивался и на большой скорости устремлялся на север, повторяя действия группы Нагумо. Корабли совершили поворот ровно в 2.00.

Последние десять дней у нас не было никакой информации о перемещениях вражеских авианосцев. Мы вообще очень мало знали о маневрах американского флота, кроме того, что два линкора и четыре крейсера замечены в 300 морских милях к югу от Гуадалканала. Однако недавняя ночная атака явно свидетельствовала о том, что американские авианосцы находились в пределах радиуса действия их самолетов. Адмирал Нагумо поднял в воздух шестнадцать самолетов-разведчиков и восемь бомбардировщиков Кейт типа 97 и послал их вперед по курсу, а основные флотские части на восток и юг от своей группы. Самолеты взлетели перед рассветом.

Как и предсказывал Таката, вражеские авианосцы были совсем рядом. Разведчик с «Shokaku», ведя поиск к юго-востоку от авианосца, доложил в 4.50: «Вижу один вражеский авианосец и пятнадцать других кораблей. Вражеский флот держит курс на северо-запад».

Долгожданный авианосец (или авианосцы) был в 250 милях к юго-востоку от «Shokaku» или в 140 морских милях, 15 градусах, от острова Ндени. В указанный район вылетели другие разведывательные самолеты и продолжали следить за продвижением вражеских кораблей.

АТАКИ 1-Й АВИАНОСНОЙ ЭСКАДРЫ

Три авианосца 1-й авианосной эскадры были готовы к бою. Самолеты спешно были заправлены горючим и доставлены на палубы в точки взлета. Адмирал приказал немедленно нанести удары авиацией. В 5.15 первая атакующая группа покинула «Shokaku», сорок пять минут спустя над кораблем прогрохотала вторая группа. Нагумо приказал отправить ее ранее планировавшегося времени. Пока первая группа готовилась к взлету, радар «Shokaku» обнаружил вражеские самолеты, приближавшиеся к нашему соединению. Поскольку на «Zuikaku» радара не было, огромный авианосец зависел от данных радарного наблюдения, которое вел «Shokaku». На борту первого авианосца службы вооружения лихорадочно устанавливали на самолетах торпеды.

Первая атакующая группа под командой старшего лейтенанта Мамору Сёки с «Shokaku» состояла из двадцати двух пикирующих бомбардировщиков Валь. Лейтенант Дзиитиро Имадзуку взлетел с «Zuikaku» вместе с восемнадцатью торпедоносцами Кейт. Для защиты медлительных и уязвимых торпедоносцев были посланы двадцать семь истребителей Зеро, ведомых старшим лейтенантом Хидэки Синго с «Shokaku».

Вторая группа атаки включала в себя двенадцать Кейт старшего лейтенанта Сигэхару Мураты с «Shokaku» и двадцать Валь под командой лейтенанта Садаму Такахаси с «Zuikaku». С этого же корабля взлетел эскорт истребителей из шестнадцати Зеро, возглавляемых лейтенантом Кёндзиро Нохтоми.

Атакующие группы были небольшими по причине потерь, понесенных в воздушных боях в районе Соломоновых островов, а флот еще не получил замены.

Примерно в 5.00, пока первая волна атаки готовилась к взлету, из низких облаков неожиданно появились два вражеских самолета-разведчика и сбросили несколько небольших бомб на «Zuiho» 1-й авианосной эскадры. Капитан 1-го ранга Суэо Обаяси сообщил, что одна бомба попала в кормовую часть взлетной палубы, проделав дыру в палубе и изогнув плиты. Теперь уже ни один самолет не мог сесть на «Zuiho», авианосец мог лишь отправлять самолеты.

Через сорок минут после взлета первой группы вражеские самолеты атаковали 1-ю авианосную эскадру. Неожиданно над «Shokaku» из разбросанных облаков вынырнули бомбардировщики и ринулись со снижением в бомбовую атаку. Похоже, вражеские эскадрильи состояли из пятнадцати – шестнадцати самолетов, в авианосец попало пять-шесть бомб. В результате взрывов на взлетной палубе возникли огромные дыры, а на нижних вспыхнули большие пожары. Великолепная и быстрая работа команды позволила потушить пламя. К счастью, атака имела место после того, как «Shokaku» отправил свои самолеты на задание. Ущерб ограничился сравнительно небольшим участком, но корабль уже не мог ни принимать, ни запускать самолеты, а его органы связи были буквально парализованы. Одиночный вражеский самолет атаковал «Zuikaku», но патрульный истребитель Зеро уничтожил бомбардировщик еще до того, как тот приблизился к кораблю. Далеко к востоку от «Shokaku», «Zuikaku» нашел укрытие под разбросанными облаками и избежал дальнейших атак.

Так как флагманский корабль был поврежден, Нагумо приказал Какуде принять на себя командование «Zuikaku» и продолжать бой. «Shokaku» взял курс на северные воды, чтобы встать на ремонт.

Еще до налета на 1-ю авианосную эскадру был атакован передовой отряд группы контр-адмирала Хироки Абэ. Из группы доложили, что примерно сорок пикирующих бомбардировщиков и десять торпедоносцев атакуют линкоры «Hiei» и «Kirishima» и тяжелые

крейсера «Tone», «Chikuma» и «Suzuya». Десять пикирующих бомбардировщиков сконцентрировались на «Tone», тридцать пикирующих бомбардировщиков роились над «Chikuma», а на «Suzuya» напали десять торпедоносцев. Корабли воздвигли мощную стену зенитного огня и с помощью отлично выполненных маневров избежали, возможно, смертельных ударов. Корабли получили повреждения, которые считались незначительными. Только «Chikuma», вынесший главный удар, понес тяжелые потери в офицерском и рядовом составе, включая капитана 1-го ранга Кэдзо Комуру. Было два прямых попадания в мостик и одно в торпедные аппараты, но крейсер продолжал оставаться в строю.

По пути к вражескому авианосцу атакующая группа старшего лейтенанта Сёки из 1-й авианосной эскадры пролетела мимо группы из примерно двадцати пяти вражеских пикирующих бомбардировщиков, направлявшихся к «Shokaku». Наш командир группы эскорта не сумел опознать вражеские самолеты и не принял мер. Спустя десять минут группа Сёки столкнулась с восемью вражескими пикирующими бомбардировщиками под защитой шести истребителей. Истребители эскорта с «Zuiho», ведомые лейтенантом Хидакой, врезались во вражеские эскадрильи, рассеяли их самолеты, нанеся американцам большой урон. В ходе дикой свалки иссякло горючее и кончились боеприпасы, и самолеты повернули назад, оставив группу Сёки практически без защиты. Этот перехват позволил «Zuiho» избежать бомбежки, но самолеты группы лейтенанта Сёки начали атаку, имея лишь несколько Зеро для прикрытия.

В 6.55 бомбардировщики оказались над неприятельским флотом. На мостике «Junyo» я слышал радиопереговоры наших летчиков.

Первый: «Вижу вражеский авианосец». Потом сообщение о том, что американский авианосец все еще в 250 милях от «Shokaku». Вскоре после этого: «Враг держит курс 300 градусов, скорость 24 узла». Короткая пауза и: «Всем самолетам в атаку!»

В 7.10 торпедоносцы Имадзуку начали свои атаки на малых высотах. Группа часто радиовела о ходе боя, сообщив в том числе, что «...один авианосец класса „Saratoga“ горит». Последующими исследованиями было выяснено, что вражеский флот состоял из одного тяжелого крейсера, одного легкого крейсера, четырех эсминцев и авианосца «Hornet», который находился в окружении более легких кораблей. Наши пилоты сообщали, что поразили «Hornet» пятью бомбами по 550 фунтов и двумя торпедами, которые изуродовали огромный корабль.

Эта атака меня волновала особо. Хотя я и был в восторге от крупнейшего успеха, достигнутого самолетами нашего авианосца со времени поражения у Мидуэя, Сёки был моим старым и добрым другом, а Имадзуку моим бывшим учеником, и я боялся за жизнь обоих. Мои опасения были достаточно обоснованными, потому что их радиодонесения об атаках стали последними словами, которые они произнесли в жизни. Их самолеты рухнули в море под огнем оборонительной артиллерии «Hornet».

Были еще и другие тяжелые потери. Был сбит командир 2-й эскадрильи с «Shokaku» лейтенант Сохэи Ямада – герой многих воздушных боев после Пёрл-Харбора. Мы получили воспоминания лидера 3-й эскадрильи лейтенанта Кадзуо Якусидзи – старшего офицера, уцелевшего в этом бою: «Самолет старшего лейтенанта Сёки после того, как он отдал приказ об атаке, видимо, получил несколько прямых попаданий. Его машина находилась прямо передо мной, когда я входил в пике. Я заметил, что его бомбардировщик начал пикировать, но потом вдруг стал переворачиваться набок. Из бомбардировщика вырвалось пламя, и он, все еще перевернутый, продолжал пикировать на вражеский корабль».

Старший лейтенант Мурата из второй волны атаки от 1-й авианосной эскадры был еще одним моим одноклассником. Он специализировался на торпедных атаках в авиакорпусе Йокосука и стал одним из наиболее выдающихся в мире специалистов по этой части. Со своей богатой биографией, исключительным мастерством пилотирования и выдающимися качествами

руководителя он стал командиром торпедоносцев в Пёрл-Харборе и фактически послал первую торпеду войны. После начала сражений он служил в группе Нагумо. На борту «Akagi» у Мидуэя он был ранен, но восстановился и сейчас летел во главе группы с авианосца «Shokaku», будучи командующим всеми торпедоносцами Нагумо.

Мурата был одним из лучших морских офицеров Японии. У нас была возможность в Труке поразмышлять о предстоящей битве, в которой мы сейчас участвовали. «Я благодарен тебе, Масатакэ, за все, что ты сделал для нас в прошлом», – сказал он мне в Труке. «В данный момент мы особенно будем зависеть от тебя». Он улыбнулся. «Наше командование не всегда правильно выбирает наилучшие объекты для воздушных атак. Помнишь второе сражение за Соломоновы острова? Даже те корабли, в которые Мамо (старший лейтенант Мамору Сёки) добился прямых попаданий и поджег, сумели уйти. На этот раз я надеюсь, что у штаба хватит ума использовать как можно больше торпед. Может, тогда мы сумеем отомстить за поражение у Мидуэя».

Вторая атакующая группа Мураты достигла расположения вражеских кораблей примерно в 8.25 и атаковала отряд, включавший один авианосец. Мурата повстречал новую группу примерно в двадцати милях к юго-востоку от авианосца, который уже был тяжело поврежден. К нам поступили доклады от группы, что три 550-фунтовые бомбы и не менее двух торпед попало в авианосец класса «Yorktown» и что линкор поражен двумя торпедами, а крейсер – одной.

Мы слышали, как Мурата отдает знакомую команду: «Все самолеты в атаку!» Этот был наш последний контакт с ним.

Лейтенант Садому Такахаси с «Zuikaku» вдруг обнаружил вражеский истребитель на хвосту у своего пикирующего бомбардировщика. Отчаянными маневрами он спасся от гибели, но его самолет был так тяжело поврежден, что заклинило руль, и бомбардировщик стал летать большими кругами. После шести часов изматывающих кругов горючее было на исходе, и он решил оставить самолет. По счастливой случайности он заметил один из наших танкеров и направил самолет в воду поблизости от судна, которое спасло Такахаси и его экипаж. Еще один мой бывший ученик, Ютака Исимару, был подбит вражескими истребителями, когда он возвращался к своему авианосцу. Будучи тяжело раненным, он совершил вынужденную посадку на воду рядом с эсминцем, который подобрал его. Спустя несколько минут он умер.

2-Я АВИАНОСНАЯ ЭСКАДРА ПРЕСЛЕДУЕТ ВРАГА

Группа Какуды внимательно вслушивалась в доклады о боях 1-й авианосной эскадры. Новости о разрушительных ударах по первому авианосцу вызвали ликование у наших моряков, которым самим не терпелось присоединиться к наступлению. Вскоре после 10.00 лейтенант Масао Ямагути повел восемнадцать пикирующих бомбардировщиков в сопровождении двенадцати истребителей под командой лейтенанта Йосио Сиги с «Junyo». За ними поднялась в воздух вторая группа атаки из девяти торпедоносцев и пяти истребителей лейтенанта Йосияки Ирикиина. Один из ведущих летчиков-истребителей лейтенант Сигэмацу из-за технической неисправности был вынужден вернуться на авианосец. Среди пилотов начались разговоры об этой необычной технической неисправности. Сигэмацу нетерпеливо ждал на палубе, когда отремонтируют его двигатель, а потом взлетел один, чтобы присоединиться к своей эскадрилье. Мужественный воин, переживший потерю «Niigu» при Мидуэе, Сигэмацу понимал, какую важную роль может сыграть один опытный пилот в крупномасштабном воздушном сражении.

Чуть позже полудня первая волна атаки заметила горящий вражеский авианосец и несколько других боевых кораблей, но не обнаружила второго авианосца, о присутствии которого сообщалось ранее. Лидер ударной группы известил Какуду, что намеревается атаковать линкор во вражеской флотилии. Пока его самолеты строились для пике, Какуда получил сообщение от одного из самолетов-разведчиков, который обнаружил неповрежденный вражеский авианосец.

Какуда приказал своим самолетам атаковать этот авианосец, и офицер связи старший лейтенант Окада передал лейтенанту Ямагути новый приказ.

Минуты мучительно тянулись, и наконец по радио затрещали знакомые боевые команды. Мы услышали голос Ямагути: «Вижу вражеский авианосец. Всем самолетам в атаку!»

На мостике «Junyo» один из офицеров улыбнулся и воскликнул от радости. У нас появился шанс уничтожить два самых больших американских авианосца. Сейчас все зависело от летчиков Ямагути. Контр-адмирал Какуда расцвел в улыбке, услышав новости об атаке, и обернулся ко мне и Окаде: «Наши ребята стали весьма умелыми. Корабль функционирует, как слаженная машина. Может, мы сумеем расплатиться за Мидуэй».

Пока лейтенант Ирикиин вел торпедоносцы второй атакующей группы к месту боя, ему сообщили, что ушедшая до него группа самолетов атаковала неповрежденный в бою авианосец. Ирикиин полагал, что этот авианосец будет разбомблен или потоплен еще до его прилета. Его опасения были оправданны, потому что, когда он прибыл к месту событий в 13.15, корабль был объят пламенем. Самолеты лейтенанта ринулись в атаку. Три торпеды разворотили корпус авианосца в заключительной атаке.

Походило на то, что сражение нами выиграно.

Как только наши самолеты взлетели, «Junyo» продолжал нестись на полных парах к вражеским кораблям, имея в эскорте только три эсминца. Какуда решился на этот хитрый маневр, потому что хотел сократить расстояние между авианосцем и самолетами, которые будут возвращаться после атаки. Какуда был агрессивным бойцом; уменьшенное расстояние между его авианосцем и вражеским флотом позволило бы при необходимости провести дополнительные бомбежки.

Чуть после полудня наши наблюдатели заметили на востоке несколько маленьких самолетов, быстро приближавшихся к «Junyo». Самолеты чуть ли не касались поверхности воды, летели так низко, что наш радар не мог заметить их. Мы не могли опознать самолеты и объявили воздушную тревогу. Наконец, мы определили, что первый самолет – свой. Пилот покачал крыльями, чтобы дать себя опознать, это был заблудившийся летчик, потерявший свой авианосец.

Вскоре начали возвращаться самолеты «Junyo». Наблюдатели засекли самолеты, беспорядочной группой приближающиеся к авианосцу. Из них только шесть Zero летели строем, а остальные подлетали со всех направлений. Мы с тревогой просматривали небо. Там было совсем мало самолетов в сравнении с тем, сколько их взлетело несколько часов назад. Было видно пять или шесть пикирующих бомбардировщиков. Самолеты, кренясь и шатаясь, останавливались на палубе. Все до единого истребители и бомбардировщики были изрешечены пулями. Некоторые самолеты были похожи на летающее решето. Пока пилоты, выбираясь из своих маленьких кабин, рассказывали о невероятном сопротивлении врага, небо вновь заполнили разрывы зенитных снарядов и следы трассирующих пуль.

Посреди этой мешанины возвращающихся самолетов Какуда обернулся ко мне: «Эй, воздушный штаб! Сбегай на ангарную палубу и посмотри, сколько самолетов можно отправить сразу же в новую атаку!» У адмирала было одно на уме: покончить с этим авианосцем.

Командир звена Йосио Сакинага был занят приемом самолетов и не мог оставить свой пост. Я спустился бегом по трем длинным лестницам на ангарную палубу, где механики приводили в порядок покоренные самолеты. Из всех самолетов на борту «Junyo», включая заблудившихся из 1-й авианосной эскадры, только шесть пикирующих бомбардировщиков и девять истребителей были в состоянии взлететь.

Какуда отдал приказ, чтобы третья атака началась сразу же, как только самолеты будут вооружены и дозаправлены горючим. Капитан авианосца Окада отдал приказ по кораблю: «Подготовить для атаки девять истребителей и шесть пикирующих бомбардировщиков. Самолетам взлетать немедленно после завершения приготовлений».

Капитан 2-го ранга Сакинага собрал пилотов для вылета и назначил ведущим нового звена лейтенанта Сигу, командира звена с «Junyo». Лейтенант Айяо Сиранэ с «Zuikaku», совершивший вынужденную посадку на наш корабль, также получил приказ лететь с этой группой.

Сиранэ был воином-ветераном, участвовавшим в боях в Китае, и именно он вел истребители группы Нагумо в бой при Пёрл-Харборе. Это был выдающийся летчик, вышедший из благородной японской семьи. Искусный в своей профессии и хорошо образованный, он пользовался уважением у своих коллег-летчиков. Восемь летчиков-истребителей, которым предстояло снова лететь, на этот раз уже в третью за сегодня атаку, конечно же были рады тому, что с ними рядом будет Сиранэ.

Отряд пикирующих бомбардировщиков потерял своих командиров – лейтенантов Ямагути и Наохико Миуру. В бою уцелел младший лейтенант Сунко Като – молодой офицер с необычно детским выражением лица. Из-за его веса друзья-летчики в шутку прозвали его Толстым Поросенком. Като был самым молодым офицером разведывательной авиации, приписанным к «Junyo», его детское лицо и жизнерадостное настроение делали его одним из самых популярных лиц на борту корабля.

Однако, когда поступил приказ о третьей атаке, настроение Като было далеко не радостным. Сегодня он получил боевое крещение в схватке с вражескими авианосцами и прошел буквально сквозь ад. Атаки вражеских истребителей и ужасающий зенитный огонь прошли смертоносной косой по многим из его товарищей. Его собственный самолет был пробит во многих местах, а он сам в нескольких случаях чудом ускользнул из лап смерти в первых двух вылетах. Отчитываясь капитану Тамэцугу Окаде об атаках пикирующих бомбардировщиков, Като был настолько потрясен, что временами его речь переставала быть связной. Молодой и не имевший жизненного опыта в обстоятельствах, когда вокруг него погибают все товарищи, он пережил ужасный шок.

Прошло менее получаса, как он закончил свой доклад, а адмирал приказал начать новую атаку. Я нашел Като в комнате отдыха для летчиков на полетной палубе и сказал ему, что надо лететь снова. К нашему удивлению, Като встал из своего кресла и воскликнул. «Опять? Я сегодня должен лететь опять?» Он не мог после всех ужасных потерь, что мы сегодня перенесли, поверить, что ему приказывают вернуться в эту мясорубку, из которой он таким чудом ускользнул. Мне трудно было объяснить Като и ему подобным, почему они должны снова лететь, я-то оставался на корабле.

Лейтенант Сига вскочил на ноги и закричал на всю комнату: «Толстый Поросенок, это война! В борьбе с врагом не может быть отдыха... Мы не можем предоставить им шанс, когда их корабли повреждены. Иначе те же самые авианосцы снова появятся перед нами. У нас нет выбора... идем!» Ветеран боев в Китае, Сига воевал в Пёрл-Харборе и на Алеутских островах и с того времени служил вместе со мной в группе Какуды. С Алеутской операции он был руководителем группы истребителей «Junyo». А сейчас он готовился вылететь вместе с немногими оставшимися самолетами.

Като молча постоял, а затем произнес короткое: «Я иду». Он не был трусом, его нервная система была истрепана этим ужасным боевым крещением, и в момент слабости он нуждался в грубой, но искренней помощи своего старшего офицера. Я про себя поблагодарил богов судьбы, которые одарили меня, по крайней мере на этом корабле, опытными и знающими

людьми. Мы избежали того, что могло бы нанести серьезный урон боевому духу на корабле. С Като будет все в порядке.

Перед взлетом молодой летчик обратился к экипажам своих бомбардировщиков: «Мы вот-вот вылетим в третью за сегодня атаку. Наша задача – уничтожить вражеские авианосцы. В атаке делай как я. Это все. По машинам!»

За все время приготовлений к третьей атаке адмирал Какуда не произнес ни слова. Его подчиненные спорили и умело исполняли свои обязанности. «Junyo» был хорошим кораблем. Какуда приказал идти на всех парах по направлению на врага. Больше он ничего не требовал от своих людей. Пока корабль продолжал идти своим курсом, каждый самолет, способный взлететь с палубы, будет отправлен в атаку. Если бы потребовалось, Какуда без колебаний направил бы свой корабль прямо на вражеский флот и протаранил бы самый большой авианосец, который бы ему попался. Какуда был суровым, но мужественным командиром.

Третья волна атаки должна была нанести решающий удар.

Было уже за полдень, и уже несколько часов, как группу Нагумо никто не атаковал. Мы рассчитывали, что к этому времени третья атакующая группа с «Zuikaku» завершит свою миссию и, если это будет так, малый отряд Като станет единственной авиагруппой, оставшейся как у американцев, так и у нас. Ситуация была нелепой, потому что Като владел большей мощностью, чем любой из линкоров, крейсеров и других боевых кораблей, бороздивших океанские просторы внизу под ним. Мне было жаль, что я не мог оказаться на его месте. Я бы все отдал за то, чтобы управлять этим ведущим пикирующим бомбардировщиком. Но после моей последней аварии я ни разу не сел за штурвал самолета, мне не хватало сил, чтобы управлять самолетом. И я не мог подавить чувства неловкости, ибо я оставался на корабле, а Като и его люди исполняли мои приказы.

Каждый на «Junyo» был сердцем с Като. Все ожидали, кто с нетерпением, кто спокойно, его сообщений. Первые металлические слова по радио поразили нас: «Вижу вражеский авианосец». Затем после паузы мы услышали знакомые, радующие душу слова: «Все самолеты в атаку!» Как много раз за этот день мы слышали эту последнюю команду перед боем, сейчас осталось лишь шесть пикирующих бомбардировщиков из бывшего великого воздушного флота, чтобы выполнить этот приказ.

На мостике «Junyo» мы истекали потом в ожидании следующих докладов. Тянулись минуты. Офицеры и матросы молча ходили взад-вперед. Я находился возле переговорной трубы, которая вела в радиорубку, ожидая первых новостей.

Вдруг труба оживила. «Бомбежка прошла успешно. Атака успешна!» Командир позвонил в комнату связи и спросил: «Като все еще летает?» Последовало молчание, а затем единственное обнадеживающее слово для нас, когда он положил трубку: «Нормально!»

Спустя час мы заметили первый возвращающийся самолет. Небо быстро темнело, и мигающие красные и зеленые огни на крыльях бомбардировщика становились все ярче, пока самолет снижался на посадку. Раскрасневшийся и торжествующий Като вылез из своего изрешеченного пулями бомбардировщика.

Боевой день завершился. Наши авиаторы непрерывно сражались и несли тяжелые потери в атаках на вражеские авианосцы. Я подвел итог событиям дня в своем дневнике: «Хорошая радиосвязь между авианосцами и самолетами в воздухе позволила первой атакующей группе отыскать новый вражеский авианосец. Вблизи него на семи тысячах футов облачность сгущалась. Лейтенант Сига обнаружил вражеский корабль сквозь разрывы в облаках, но скоро потерял его из виду из-за быстро сгущающихся воздушных масс. Лейтенант Ямагути спикировал к морю в попытке отыскать вражеский корабль, но вскоре сам заблудился в

бурлящих грядках облаков. Выбравшись, наконец, на чистое место, он обнаружил вражеский линкор прямо под собой и сбросил бомбы. Наблюдал несколько прямых попаданий, а другие пилоты эскадрильи атаковали находившиеся поблизости крейсера. Следовательно, лишь часть первоначальных сил, которые наконец-то отыскивали авианосец, смогла атаковать корабль. Истребители, позднее пролетавшие над местом боя, доложили, что авианосец горит.

Мы рассудили так, что второе подразделение торпедоносцев успешно прорвалось сквозь противоздушную защиту кораблей и истребителей-перехватчиков, сумев попасть, как минимум, четырьмя-пятью торпедами в горящий корабль. Атака обошлась крайне дорогой ценой, потому что только два торпедоносца вернулись на свой корабль. Поскольку третья волна атаки не встретила вражеских истребителей, мы подтвердили нашу оценку количества прямых попаданий в корабль.

Эти сообщения поступили от пилотов истребителей, которые летели в эскорте над пикирующими бомбардировщиками и торпедоносцами. Бой был настолько интенсивным, а вражеское сопротивление столь ожесточенным, что экипажи бомбардировщиков сами не могли оценить результаты своих атак».

После завершения операции «Junyo» продолжал идти на полной скорости в направлении вражеского флота. У нас было много сообщений, в которых утверждалось, что американские авианосцы пошли на дно. Однако большинство из этих сообщений было из разряда предположений, и их было трудно подтвердить. Нам надо было оставаться готовыми к новым атакам на следующий день. Все ночь измотанные механики и экипажи самолетов трудились, чтобы подготовить поврежденные самолеты к вылету.

ПОСЛЕДНИЕ МИНУТЫ «HORNET»

Адмирал Ямамото, находясь в Труке, был полностью в курсе развивавшегося сражения. Когда стало ясно, что мы берем верх, он приказал всему флоту начать преследование оставшихся вражеских кораблей и принять все меры для уничтожения крупных боевых кораблей противника. Месть была сладкой, потому что вражеский флот, потеряв свою авианосную мощь, оказался в том же положении, что были и мы у Мидуэя. Теперь нам нельзя было терять ни одной минуты преимущества, за которое мы так отчаянно сражались.

Всю ночь, пока наши корабли на максимальной скорости шли по Тихому океану, мы слышали над собой шум американских самолетов, разыскивавших наш флот. Продолжать погоню становилось все труднее. Эсминцы, сопровождавшие «Junyo» и «Zuikaku», затребовали срочной присылки горючего. Их положение было настолько тяжелым, что даже под угрозой вражеской атаки они рискнули радировать открытым текстом. Другие корабли начали отставать, и колонна стала постепенно растягиваться. Многие из наших капитанов не проявляли особого желания мчаться на всех парах навстречу вражескому флоту, где, как мы подозревали, мог находиться еще один авианосец. Им не хотелось подставлять свои корабли под внезапные мощные атаки с воздуха. В почти такой же ситуации у Мидуэя мы уже проявили беспечность и дорого заплатили за свою глупость. Не было уверенности, что третий авианосец не выжидает момента для атаки, потому что наша вторая атакующая группа встретила вражеские истребители после того, как предыдущие самолеты сбросили свои бомбы и торпеды на авианосцы в атаке 26-го числа.

Из-за сверхосторожного маневрирования и нежелания многих командиров кораблей мы не смогли догнать спасавшиеся бегством вражеские корабли, хотя и продолжали преследование до следующего утра. В полночь 26-го корабли авангарда продолжали идти на полной скорости, когда они вдруг столкнулись с несколькими вражескими эсминцами, которые готовились потопить разбомбленный «Hornet». Штаб Объединенного флота отдал приказ захватить, если можно, «Hornet», который, как мы знали, был тяжело поврежден. Наши морские части, однако,

этого не сделали; во всяком случае, мы подтвердили, что гибель «Hornet» была вопросом нескольких минут.

С мостика «Junyo» я видел красное зарево, освещавшее горизонт далеко на востоке от нас. Я полагал, что это пылал корпус тонущего американского авианосца. В тот момент мне подумалось, что ход войны был бы другой, если бы нашему флоту посчастливилось иметь побольше таких боевых командиров, как контр-адмирал Какуда.

Второй американский авианосец, атакованный нашими самолетами, был «Enterprise». Кораблю, несмотря на тяжелые повреждения, удалось ускользнуть от нашего преследования, и, как нас предупредили, мы не имели права дать уцелеть хотя бы одному вражескому боевому кораблю. К середине ноября «Enterprise» был отремонтирован.

Этот большой авианосец вновь появился на театре военных действий и жестоко отомстил за перенесенное. 12 ноября его самолеты окончательно добились «Hiei», получивший повреждения у Гуадалканала, и отправили линкор на дно. Двумя днями позже его самолеты перехватили и безжалостно разбомбили тяжелый крейсер «Kinugasa», который тоже ушел под воду. Также 14-го числа и на следующий день самолеты с «Enterprise» разнесли вдребезги ценный транспортный конвой, пытавшийся пробиться к Гуадалканалу с материалами и подкреплениями для наших осажденных войск. «Enterprise» сыграл явно доминирующую роль в срыве нашего третьего тотального наступления на Гуадалканале.

Утром 27 октября Какуда подключил «Junyo» к морской группе во главе с «Zuikaku». Благодаря безостановочным ночным ремонтным работам на обоих авианосцах у Какуды в распоряжении была объединенная ударная сила в составе сорока четырех истребителей, восемнадцати пикирующих бомбардировщиков и двадцати двух торпедоносцев. С обоих авианосцев еще до рассвета были посланы самолеты-разведчики, но они не обнаружили вражеских кораблей или самолетов. Положение с горючим становилось все более отчаянным, и эсминцы сопровождения уже были готовы покинуть походную колонну. Тут флот получил приказ вице-адмирала Нагумо собраться и повернуть на базу.

Нагумо покинул место боевых действий тогда, когда «Shokaku» получил тяжелые повреждения, и приказал Какуде принять на себя командование последующими боевыми действиями авиации. Однако, поняв, что он не может осуществлять всеобщее руководство операцией с беспомощного авианосца, Нагумо приказал этому большому кораблю отправиться в Трук для ремонта. Свой флаг он перенес на большой эсминец, ставший его флагманом. Поскольку к утру 27-го наши разведывательные самолеты не смогли отыскать вражеский флот, Нагумо приказал своим рассредоточенным судам собраться в одном месте. Вскоре после полудня того же дня корабли вновь сформировали свои группы и дозаявились в открытом море. Нагумо опять перенес свой флаг, на этот раз на «Zuikaku».

Командир авианосца капитан 1-го ранга Тамэтёру Номото управлял своим кораблем и командовал воздушными боями три дня подряд, оставаясь без сна на мостике своего корабля. Нагумо лично объявил Номото свою благодарность за его сверхчеловеческие усилия. Это был первый случай в японском флоте, когда командир боевого корабля лично командовал действиями самолетов морской авиации без участия своего штаба, что немалое искусство само по себе.

Вице-адмирал Нагумо распорядился провести по возвращении в Трук специальное совещание на борту «Zuikaku», чтобы детально обсудить морское и воздушное сражение 26-го октября. В качестве представителя группы Какуды я участвовал в работе этого совещания. Поднявшись на борт «Zuikaku», я отдал дань уважения самому Нагумо. Он находился на мостике, лицо его вытянулось и носило печать изнеможения, похоже, он был в глубокой задумчивости. Трудно

было проникнуть в думы адмирала, но он наверняка избавился от чувства апатии, довлевшего над ним со времени разгрома у Мидуэя.

Довольный тем, что мы полностью оправдали доверие адмирала Ямамото, начальник штаба Кусака с теплотой отозвался о подвигах группы Какуды. Кусака был в веселом настроении, и весь штаб, участвовавший в совещании, радовался только что одержанной победе. А для меня цена этой победы была с привкусом горечи. Капитаны 3-го ранга Сёки и Мурата, мои старые и добрые друзья, ушли навсегда.

До тех пор пока участники совещания не закончили сопоставление своих данных, мы не могли получить точные сведения о потерях, понесенных нашими морскими и воздушными силами. Некоторые из авиаторов совершили посадку на чужие авианосцы, часть разведывательных самолетов приземлилась на Соломоновых островах, а экипажи ряда самолетов,севших на воду, были подобраны надводными кораблями. Данные, сформированные в результате совещания, позволили нам прийти к следующему предварительному заключению:

Мы основывали свои оценки потерь вражеских авианосцев на подтверждении потопления «Hornet» и на том факте, что на следующее утро наши самолеты-разведчики не смогли отыскать ни одного американского авианосца. Однако самолеты заметили большое масляное пятно на поверхности воды в непосредственной близости от того места, в котором, как ранее сообщалось, на вражеском авианосце всюду бушевало пламя. Мы были вынуждены полагаться на такую информацию, потому что к тому времени потеряли двоих из трех командиров пикирующих бомбардировщиков, всех трех командиров торпедоносцев и много других ценных офицеров.

Ко времени этого сражения и у американцев, и у японцев боевые корабли были слабо оснащены средствами противовоздушной обороны. Начиная с этого боя оснащение кораблей зенитной артиллерией стало быстро улучшаться как в количественном, так и в качественном отношении. Этот внезапный скачок, который совершил противник, повысив мощь противовоздушной обороны своих кораблей, мы почувствовали на себе, поскольку наши потери самолетов стали астрономическими. Из-за того, что из наших рядов выбыло так много опытейших летчиков, участникам совещания оставалось только принимать на веру рапорты молодых офицеров, которые были слишком субъективны. У нас не было иного пути, нам оставалось строить наши будущие планы на сведениях, которые предоставили эти молодые офицеры.

Позже мы обнаружили, что наши оценки были далеко не точны. «Hornet» действительно пошел ко дну, потопленный эсминцами «Mustin», «Anderson» и четырьмя нашими эсминцами. Эсминец «Porter» также был пущен на дно. Однако эти два корабля оказались единственными, скрывшимися под волнами. Второй атакованный авианосец (их было только два, не три) был не кто иной, как «Enterprise». В противоположность сообщениям наших летчиков в этот корабль не попала ни одна торпеда, а его повреждения ограничивались тремя прямыми бомбовыми попаданиями, которые, к счастью, нанесли кораблю серьезный ущерб. Доклады о попаданиях торпед можно понять, прекрасное маневрирование кораблем позволило капитану «Enterprise» избежать торпед, которые проскальзывали на волоске от корабля. Наши самолеты также повредили линкор «South Dakota» (который весь ошетинился новыми зенитными установками) и эсминцы «Smith» и «San Juan». В бою мы потеряли примерно сто сорок летчиков и моряков, большинство из них – незаменимые ветераны. Потери американцев среди летного состава достигали примерно ста человек.

Несмотря на большое завышение, мы нанесли ощутимый урон американским боевым кораблям. С этого времени это морское сражение стало официально именоваться морской битвой на юге Тихого океана, а императорский Генеральный штаб был высокого мнения об этой победе.

С начала военных действий Соединенные Штаты вели по радио непрерывающуюся антияпонскую пропаганду. Находясь на борту «Руцjo» возле Алеутских островов, я слушал передачу Уильяма Уинтера, который высмеивал группу Нагумо. Уинтер долго и громко язвил, и имел на это право, поскольку корабли Нагумо были с треском разгромлены у Мидуэя.

Сражение закончилось, и, хотя мы понесли большой урон, потеряв многих лучших летчиков, вражеский флот получил звонкую пощечину. Но этой виктории был отведен короткий век, она стала нашей единственной победой после Мидуэя, и она же оказалась последней.

Глава 22

НАШЕ ПОЛОЖЕНИЕ СТАНОВИТСЯ КРИТИЧЕСКИМ: ВОЗДУШНЫЕ БОИ НА СОЛОМОНОВЫХ ОСТРОВАХ И У РАБАУЛА

К середине 1943 года мы уже больше не могли игнорировать видимое ухудшение ситуации на Тихом океане. Мы все еще имели мощные вооруженные силы, а наш флот своими надводными кораблями представлял собой серьезную угрозу. И все-таки, несмотря на эту сухопутную и морскую мощь, вражеские атаки быстро сокращали парк наших самолетов, и всем было очевидно, что без господства в воздухе Япония больше не может надеяться на успешное завершение войны.

Потеря нами господства в воздухе напрямую связана с состоянием дел с истребителем Зеро. В начале войны и до последних этапов битвы за Гуадалканал Зеро явно демонстрировали свое превосходство в боевых качествах над вражескими истребителями. Тем не менее, американцы делали все возможное, чтобы улучшить и заменить свои отсталые самолеты новыми, с лучшими характеристиками, и скоро Зеро стали сталкиваться с растущим количеством стремительных и мощных вражеских истребителей. Мы же тем временем были вынуждены по-прежнему использовать Зеро в качестве истребителя первой линии. У флота не было подходящей замены для Зеро, у армии тоже не было самолета, способного на равных соперничать с американскими истребителями.

Война продолжалась, все уменьшавшееся число Зеро было вынуждено сражаться в самых трудных условиях против таких самолетов, как истребитель «P-38», который обладал большей скоростью, быстрее набирал высоту и лучше пикировал, имел лучшую маневренность на больших высотах, и все это в сочетании с большой огневой мощью, самоуплотняющимися баками для горючего и броней. Вскоре после этого появился морской истребитель «F4U» – первый вражеский одномоторный самолет, явно превосходивший Зеро по летным характеристикам, в частности по максимальной скорости и скорости пикирования. Второй прямой причиной потери нами господства в воздухе было численное превосходство американских истребителей на юге Тихого океана, в то время главным театре военных действий.

Быстрое сокращение нашей воздушной мощи становится более наглядным при анализе итогов войны на Тихом океане за год, последовавший за смертью адмирала Ямамото, когда адмирал Кога Минэити стал главнокомандующим Объединенным флотом. Первая же спланированная Когой крупная операция «сошла с рельсов». В мае 1943 года американские войска вторглись на остров Атту в Алеутской гряде. В случае успеха десант перерезал бы цепь обороны, которую мы создали поперек Тихого океана. Кога наметил провести массированную воздушную контратаку, чтобы отбросить врага к центральной части Алеутских островов, и сконцентрировал для этой операции основные силы флота в Токийском заливе. Однако быстрые вражеские удары застали Когоу врасплох, и еще до того, как он смог начать контратаку, американцы взяли Атту.

Спустя один месяц американцы начали мощное наступление на Рабаул, продвигаясь из Гуадалканала на север через Соломоновы острова. К ноябрю противник укрепил свои силы на

южной половине острова Бугенвиль, угрожая нашим позициям во всем регионе. Второй мощный удар сокрушил наши позиции на островах Гильберта, и они также стали американским бастионом. Явно в координации с этим ударом американские и австралийские войска в районе Новой Гвинеи усилили свои воздушные, наземные и морские атаки. Бешеный ритм воздушных и сухопутных сражений заметно сократил запас наших боевых сил и вооружений. К концу 1943 года враг атаковал наши позиции на полуострове Меркус на западной оконечности Новой Британии, того самого острова, на котором находился наш аэродром в Рабауле.

Сейчас мы уже могли оценить из первых рук невероятную мощь американской военной машины, ибо, невзирая на отчаянную и мужественную оборону и контратаки, враг шаг за шагом отвоевывал у нас позиции, продвигаясь на север. К исходу 1943 года мы оказались в тяжелом положении. Наши Зеро уже больше не показывались над вражеской территорией, ибо при каждой попытке налета на вражеские позиции нас ожидали тучи первоклассных американских истребителей. Действительно, нашим пилотам было нелегко сохранять контроль даже над самим Рабаулом. И количество, и качество сыграли важную роль в этом постоянном уменьшении мощи нашей авиации, потому что сейчас американский флот бросал в бой свои смертоносные истребители «Грумман F6F Хеллкэт». Впервые появившись в ноябре 1943 года, «хеллкэты» быстро росли количественно. И дело не только в том, что они технически превосходили Зеро. Наши пилоты столкнулись буквально с ордами новых вражеских самолетов.

В конце января 1944 года противник взял Маршалловы острова, а спустя несколько недель высадился на побережье Зеленых островов примерно в 130 морских милях к востоку-юго-востоку от Рабаула. Пока десант отбрасывал наши войска в джунгли и горы на этих островах, американские инженеры творили чудеса строительства авиабаз и строили новые аэродромы, используя которые враг увеличивал количество воздушных атак на наши позиции. Американцы продемонстрировали свою растущую как на грибах мощь 17 февраля неотразимым авиационным налетом на остров Трук – нашу самую большую и самую мощную морскую базу на юге Тихого океана. Невзирая на отчаянное сопротивление, с которым они столкнулись, самолеты американской морской авиации сеяли хаос среди наших военных сооружений и объектов. Шесть дней спустя воодушевленная этой победой ударная авианосная группа противника бросила сотни самолетов на наши авиабазы на Марианских островах и вновь усеяла свой путь страшными разрушениями.

К этому времени мы балансировали на грани полного разгрома на юге Тихого океана. День и ночь самолеты армейской авиации США обрушивали удары на наши позиции, а невероятно мощная авианосная группировка бороздила воды Тихого океана, нанося удары где и когда пожелает. 20 февраля наши позиции в Рабауле уже было не удержать, и наши подразделения морской авиации оставили остров. Эта эвакуация как бы опустила занавес после двух лет величайших воздушных сражений войны на Тихом океане, которые начались с нашей оккупации Рабаула в январе 1942 года.

Оставшаяся часть этого раздела в деталях описывает, какие воздушные бои происходили в районе Соломоновых островов и Рабаула, поскольку ее большая часть взята из моего [Окумии] личного опыта войны в этом регионе. Эти эпизоды раскрывают переход господства в воздухе от истребителя Зеро к противнику, представляя, по сути, прекращение сопротивления с нашей стороны по всему Тихому океану.

Одновременно с американским десантом на остров Атту в мае 1943 года нарастал темп вражеских контратак и высадки десантов в районе Соломоновых островов. 30 июня армада кораблей высадилась на берег острова Рендова в огромном количестве людей и материалы. Эта последняя операция вторжения напрямую угрожала Рабаулу, и адмирал Кога приказал всем авиагруппам 2-й авианосной эскадры, тогда находившейся в Труке, немедленно переместиться на юг, на наши базы в Рабауле и в Буине в южной части острова Бугенвиль. Командование этим

сборным авиасоединением принял контр-адмирал Мунэтака Сакамаки. Я в то время был офицером штаба авиации при адмирале Сакамаки.

В центральной части Соломоновых островов и на востоке Новой Гвинеи наши войска вели ожесточенные бои, постоянно отступая под настойчивыми атаками противника. Земля в джунглях стала красной от крови наших солдат, которые, несмотря на все старания, не могли устоять под непрекращающимися вражескими ударами. Наша морская авиация, базировавшаяся в Буине, делала все, что могла, для уничтожения вражеских самолетов, в то время обосновавшихся на Гуадалканале, и для обеспечения воздушного прикрытия наших наземных войск и кораблей в этом регионе. Защита наших войск с воздуха сама по себе была главным делом, потому что американская авиация круглосуточно бомбила наши войска и корабли.

Воздушные бои возле нашей авиабазы в Буине шли не на жизнь, а на смерть, потому что на карту была поставлена судьба всего юга Тихого океана, а может быть, и исход всей войны. На этом театре военных действий обе воюющие стороны, и Япония, и США, сосредоточили свою основную воздушную мощь.

Буин, жалкая авиабаза, по качеству аэродромных сооружений не шла ни в какое сравнение с великолепными инженерными достижениями противника. У наших летчиков была лишь одна взлетно-посадочная полоса длиной 4 тысячи и шириной 800 футов, и шла она под прямым углом к берегу. По обе стороны от взлетно-посадочной полосы разбегались многочисленные небольшие дороги, которые вели в джунгли, где мы прятали большую часть своих самолетов от глаз противника. Каждую ночь мы переводили каждый самолет под покров джунглей, а днем делали то же самое, кроме тех самолетов, что были на дежурстве. Такое рассредоточение позволяло нам сводить до минимума потери от бомбежек и обстрела.

Наш штаб и спальные помещения находились на пляже примерно в полутора милях к западу от аэродрома. «Помещения» были просто бараками или, точнее, палатками, бессистемно разбросанными по берегу. Чтобы защититься от жары и влаги, мы подняли пол на высоту два метра над грунтом.

Я пробыл в Буине примерно три месяца, со 2 июля по 28 сентября 1943 года. Все это время я вел детальные записи событий нашей изматывающей душу жизни на этой передовой авиационной заставе в джунглях: «День на авиабазе начинался, как минимум, за три часа до восхода солнца. Во влажных испарениях, окруженные тучами насекомых, работники столовой приступали к приготовлению пищи на день. Большинство механиков тоже вставали в это время, поскольку надо было готовить самолеты к дневным вылетам. У наших механиков была самая изматывающая работа, потому что надо было вывести из укрытий в джунглях на взлетную полосу все самолеты, которым предстояло сегодня вылететь на задание. Один за одним самолеты выкатываются из-под навеса, толпы людей тянут и толкают тяжелые машины по мягкому грунту. Все надлежит делать вручную, на аэродроме не было ни одного трактора! Спустя два часа, когда остается еще шестьдесят минут до того, как солнце появится из-за горизонта, просыпается весь аэродром, и все занимают свои посты. Пилоты и члены экипажей тащат свое полетное снаряжение к месту сбора, которым является бассейн для летного состава возле взлетной полосы. Здесь они завтракают, ожидая распоряжений на сегодня.

Пока пилоты получают инструктаж, самолеты-разведчики, направляющиеся для рутинного поиска врага в районе Гуадалканала, грохочут по взлетной полосе и исчезают в светлеющем небе. К этому времени каждый Зеро, способный летать, уже готов к немедленному взлету, чтобы защитить свою базу от налетов вражеских самолетов. Зеро заправляют горючим, вооружают, расставляют вдоль взлетной полосы так, чтобы пилоты направляли свои самолеты только прямо вперед, на взлет. Летчики, ожидавшие приказа о вылете на задание, остаются

возле лачуги персонала, слушая радиосообщения от наших самолетов и с дальних станций наземного наблюдения на островах, близких к вражеским аэродромам.

Вот громкоговоритель протрубил тревогу. Самые дальние станции наблюдения заметили, как вражеские самолеты формируют группы над своими базами и направляются в нашу сторону. Командир истребителей проверяет сообщения с каждой станции, рассчитывая примерное время прибытия самолетов противника. Он ждет до самого последнего момента, затем отдает приказ Зеро подняться в воздух. Истребители качаются и слегка подпрыгивают, мчась по взлетной полосе, потом все быстрее, двигатели режут, пыль струей несется позади самолетов. И вот они в воздухе, уменьшаясь в размерах до маленьких черных пятнышек, а потом и вовсе исчезают по мере набора высоты. Они будут ждать высоко вверху над аэродромом, так, чтобы можно было спикировать на врага со стороны солнца. Превосходство в высоте в начале атаки может решить исход сражения.

База затихает. Слышно только металлическое пощелкивание громкоговорителя, грохот молотков механиков да голоса людей. Вдруг наблюдатель на башне застывает со своим биноклем, его голос доносится до земли. Мы видим, как он показывает на юг. Да, это они! Вражеские самолеты быстро приближаются к авиабазе. Рев сирены это подтверждает, и весь персонал во всю прыть мчится в укрытие. Впрочем, спешить не стоило, потому что вражеские бомбардировщики приближаются к аэродрому с огромной скоростью.

Никто в принципе не остается в канавах и кюветах. Сотни людей неотрывно глядят в небо, видя бомбардировщики и стараясь отыскать Зеро, которые вот-вот должны спикировать на вражеские самолеты. А вот и они, мчатся вниз с большой высоты, чтобы рассеять вражеские эскадрильи. Но еще до того, как они долетают до более медленных, тяжелых самолетов, истребители эскорта с ревом взмывают вверх на перехват Зеро. Несмотря на яростные атаки Зеро, бомбардировщики сохраняют строй. Пока Зеро и американские истребители рассыпаются в разные стороны в водовороте ближних боев, мы слышим быстро нарастающий пронзительный вой падающих бомб. Земля вздрагивает и вздымается, огромные букеты огня, стали, дыма и грязи взлетают над аэродромом, когда бомбовые дорожки проходят через укрытия для самолетов и взлетные полосы. Кажется, что от резкого грохота вот-вот лопнут барабанные перепонки, голова болит от контузии. Наши пулеметчики бешено огрызаются на гудящие вверху бомбардировщики, а взрывы все учащаются. Тут и рев двигателей бомбардировщиков, и то нарастающий, то затихающий вой истребителей, стрекот пулеметов и медленные хлопки авиационных пушек. Небо все полно пыли, огня и дыма. Самолеты на аэродроме полыхают всюду, а обломки разбросаны по взлетной полосе, которая изрыта кратерами воронок.

Сквозь дым можно различить стремительные истребители, пикирующие и взмывающие вверх в смертельном бою. Наши авиаторы ругаются или просто молча глядят, как вдруг какой-то Зеро вспыхивает розовым и оранжевым пламенем, а потом падает с неба, словно какой-то странный метеорит, оставляя за собой длинный хвост яростного пламени и черного маслянистого дыма. На фоне ярко синего неба можно разглядеть парашюты, которые сносит к востоку.

Тут внезапно налет прекращается. Перестали грохотать бомбы, от которых дыбилась земля. Как только последняя бомба разрядила свое бешенство, наземные команды вылезают из своих укрытий и с лопатами в руках мчатся к взлетной полосе. Они отчаянно трудятся, хотя пот льется ручьем, не отстают москиты и мухи, но надо засыпать воронки, залатать аэродром, чтобы поврежденные Зеро смогли садиться.

Люди отскакивают в стороны, когда искореженные истребители, продырявленные вражескими пулями, устремляются к взлетной полосе. Большинство садится без происшествий, но бывает, что тяжело поврежденный истребитель начинает кружиться на своем разбитом шасси или переворачивается на хвост. Как только он перестает катиться, его окружают команды

техобслуживания. Они выталкивают самолеты один за другим с взлетной полосы и тут же заправляют баки, заряжают свежие пулеметные ленты и пополняют запас снарядов. Пилоты, измотанные еще одной утренней схваткой, собираются у командного пункта, где офицеры разведки записывают их боевые доклады. Как только совещание заканчивается, пилоты возвращаются к бассейну у места сбора.

Подобные дневные атаки стали повседневностью. А сейчас наша эскадрилья бомбардировщиков ожидает команды на взлет. Наконец, самолеты-разведчики сообщают о наиболее ценных объектах для атаки, и бомбардировщики катятся по полосе и с ревом взмывают в небо. Зеро будут поблизости от них. Американские истребители с каждым днем становятся опаснее.

Но вот долгий день кончается. Сгущающиеся сумерки – для всех приятное зрелище, потому что с ними, наконец, придут отдых и передышка от страшных налетов. Ни у нас, ни у противника нет оборудования, необходимого для проведения крупномасштабных ночных налетов. Как только солнце садится, экипажи, вернувшиеся с заданий, устало бредут к местам ночлега.

Но это не относится к командам техобслуживания. За весь рабочий день у них нет даже малейшей возможности хотя бы немного расслабиться. Самолеты, сражавшиеся сегодня, вернулись изрешеченные пулями, шрапнелью, в фюзеляжах и крыльях зияют дыры от снарядов. В двигателях – шумы, их надо привести в порядок. Заклинившие пулеметы надо прочистить, смазать или заменить детали, починить радиоаппаратуру, закрыть новыми пластиковыми листами простреленную пулями носовую часть.

Люди из техобслуживания измотаны до предела, но их усталые тела все еще передвигаются по полю, поднимая и перетаскивая самолеты назад в джунгли. Они молятся Господу, чтобы он дал им тракторы, которых так много у американцев, но знают, что их мечты о такой роскоши невыполнимы. Спустя три часа после захода солнца механики и техники возвращаются из джунглей измученные, с красными от недосыпания глазами и принимаются за ужин. Наступают черно-синие сумерки, и люди просто едят, не имея сил на то, чтобы поговорить друг с другом, на ощупь выбирая еду во тьме, соблюдаемой по приказу о противоздушном затемнении. Вспотевшие, грязные и усталые, они доедают ужин и бредут к местам ночлега. У них нет сил читать письма или писать их, или просто чуть подольше поговорить друг с другом. Их интересует только сон, и они падают на свои циновки.

Уже темно, и на аэродроме тишина. Если нам повезет, этот вечер будет спокойным. Но скоро все меняется. Ревут сирены, а мы слышим отдаленный шум приближающихся бомбардировщиков. Зенитные орудия хрипло кашляют на черные контуры далеко вверху, и ослепляющие лучи прожекторов прочесывают небо, двигаясь кругами в поисках налетчиков. По барабанным перепонкам ударяет серия оглушительных взрывов. И вновь дрожит и дыбится земля, и пыль и дым зависают над аэродромом. Не исключено, что вверху над нами кружит лишь один самолет, методично бросая бомбы, но он часами не дает нам заснуть, а перед тем, как он улетит, ему на смену приходит другой ночной налетчик.

В конце концов оглушающие ударные волны и грохот затихают. Опять на аэродроме воцаряется тишина. Но в этом мало хорошего! Механики и другие члены наземных команд проклинаят этот день, все еще черный, начиная новую изнурительную рабочую смену.

И все это только один день, самый обычный в как будто бесконечной череде дней и ночей, заполненный одной лишь работой, истощением, бесконечными вражескими атаками и все растущим числом пилотов и членов экипажей, не возвратившихся из полета».

Когда 2-я авианосная эскадра под командой контрадмирала Сакамаки, к которой я был приписан офицером штаба авиации, прибыла в Буин, 26-я воздушная флотилия уже была там. Штабы обеих групп согласовали свои действия, и на меня была возложена ответственность за

ночные операции. Исчезли все претензии на нормальный рабочий день, и меня могли вызвать на работу в любое время дня и ночи. Поскольку мне полагалось работать при луне, которая каждую ночь появляется в разное время, для меня регулярный сон оказался недоступен. И тут мои долгие тренировки сослужили мне добрую службу, потому что скоро я приноровился засыпать в любое время, будь то светло или темно, и на любое время. Я мог засыпать как на двадцать минут, так и на три часа. Не имея такой способности расслабиться при любых условиях, я бы наверняка сломался физически, а возможно, и морально.

Обычно я вставал за полтора часа до времени, назначенного для вылета самолетов. Не умываясь и не завтракая, я пробирался в темноте на ощупь к радиостанции. Там я знакомился с позициями вражеских надводных кораблей, авиасоединений наземного базирования и с прогнозом погоды. За час до взлета я отправлялся на аэродромный командный пункт. Если только особые обстоятельства не требовали их отсутствия, наш командир, старший офицер штаба и командный состав оставались непосредственно на базе. Всякий раз, приезжая на командный пункт, я слышал, как механики разогревали моторы самолетов, назначенных к вылету. Были видны сине-белые вспышки пламени из выхлопных труб – единственный свет, видимый на всей базе.

За тридцать минут до взлета командир 582-го авиакорпуса капитан 1-го ранга Сакаэ Ямамото при тусклом свете электрической лампы на командном пункте проводил инструктаж экипажей. Часто помогая капитану советами, я никогда сам не отдавал напрямую приказов летчикам и членам экипажей. Это не мое дело, и поэтому я держался в тени, внимательно изучая выражения лиц и поступки нашего летного персонала. Моей обязанностью была оценка их морального и физического состояния.

Наконец, Ямамото отдает приказ на взлет. Один за другим самолеты грохочут по полосе и поднимаются в темноту. Все работы ведутся при помощи сигналов простой вспышкой света между командным пунктом и линией взлета. Сама полоса окутана во тьму, на дальнем конце едва различимы два тусклых огонька, прикрытых сверху. Они показывают пилотам конец взлетной полосы.

Как только последний самолет исчез, у нас появляется возможность немного отдохнуть на складных койках на командном пункте, ожидая вызова в случае, если какой-нибудь самолет будет вынужден возвратиться. Командный пункт возвышается как пожарная каланча на высоте двадцати метров, а его верхняя часть расположена вровень с верхушками окружающих тропических деревьев. На самом верш КП – место наблюдателя; нынешний штаб располагается внутри башни примерно в трех с половиной метрах над землей. Наше рабочее место по площади чуть больше борцовского ковра. Во время вражеского налета КП заполняется людьми и становится центром невероятной суматохи. Дело в том, что, даже если никто не будет двигаться, все равно будет мало места для москитной сетки. Мы защищаемся от насекомых только с помощью плащей. В удушливой атмосфере приходится обильно потеть. Нижняя часть тела защищена длинными плотными брюками и летными ботинками, которые мы не снимаем, даже ложась спать.

Медленно тянутся часы. Наконец, наш наблюдатель опознает возвращающиеся бомбардировщики, которые подают условный световой сигнал. Посадка редко обходится без происшествий, так как часто смелые американские пилоты пристраиваются в хвост нашим бомбардировщикам, возвращающимся на базу, подавая такие же сигналы, что и бомбардировщики. Поэтому нам всегда надо быть настороже, потому что любимый трюк американцев – прогрохотать над аэродромом в неожиданной атаке. Вот первый бомбардировщик успешно приземлился. Мы сигналим второму, чтобы делал заход на посадку. Самолет планирует к взлетной полосе в нормальном режиме. Вдруг мы слышим, что мотор взревел на полную мощность, и «японский» бомбардировщик превратился во вражеского ночного налетчика, его пулеметы извергают трассирующие пули по КП и аэродрому. К

счастью, в этом налете мне удалось избежать ранений, но несколько человек из команды обслуживания погибли, а некоторые самолеты были повреждены. Американские летчики самые авантюрные из всех, с кем мне довелось повстречаться, похоже, их ничто не может остановить.

Пока наши самолеты садятся и их толкают в укрытия в джунглях, я опрашиваю летчиков и членов экипажей. Объединив сведения, полученные от каждого, в информационный отчет, я отправляю его по радио во все подразделения, которых касается информация, полученная в ночных рейдах. И не замечаешь, как наступает утро и уходит темнота. Вот и новый день!

Когда ночи бывали безлунные и летчики не могли ориентироваться по ней в ночных полетах, мы изменяли время атак так, чтобы самолеты могли наносить удары на рассвете или на закате дня. Если мы атаковали на исходе дня, самолеты должны были вылетать при дневном свете и атаковать цели в условиях хорошей видимости, но при этом был риск встречи с вражескими истребителями-перехватчиками. Атаки на рассвете требовали очень точного расчета, потому что если по причине плохой погоды самолеты запаздывали с вылетом, то обычно они не успевали долететь до объекта до восхода солнца, что снижало благоприятный элемент внезапности. Поэтому сейчас мы пользовались и взлетно-посадочной полосой на острове Коломбангара, который располагался вблизи от Мунда, где наши войска вели ожесточенные бои с врагом. Это новшество не только поднимало боевой дух моряков на базе, изолированной на линии фронта, но и наземные группы в Коломбангаре теперь впервые за много недель нашли себе дело.

В середине августа четыре Кейт, ведомые младшим лейтенантом Такахаси, секретно прибыли на аэродром в Коломбангаре, приземлившись на поле на закате дня. Хотя обслуживающий персонал знал, что к ним летят самолеты, полоса была изрыта воронками от неоднократных налетов. Летчики очень опасались приземления, поскольку на каждом самолете была 800-килограммовая бомба для атаки на следующий день. Медленно сделав круг над полем и выяснив места воронок, четыре Кейта благополучно приземлились.

Выйдя из самолетов, летчики с трудом верили своим глазам. Встречавшие их люди из группы техобслуживания смотрели на них красными от постоянного напряжения глазами, все были небритыми и неухоженными, одежда грязна до предела. От недоедания кожа обтягивала скелет. Они, словно дети, гладили самолеты, которых не видели многие месяцы, и не могли сдержать слезы радости при встрече после долгой изоляции.

Летчики устроились на ночлег, который, как всегда, скрывал в себе орды moskitov и других насекомых. Moskitnye сетки, которые механики уважительно предложили летчикам, представляли собой совершенно бесполезные лохмотья, и гости всю ночь вскакивали и вертелись, осаждаемые полчищами насекомых.

К удивлению лейтенанта Такахаси, местный персонал проспал всю ночь здоровым сном. Несмотря на отсутствие moskitnykh сеток и полную беззащитность перед комарами, они поднялись утром посвежевшие и готовые приступить к обслуживанию самолетов. Группа Такахаси взлетела рано утром и успешно отбомбилась по вражеским объектам. Вернувшись в Буин, который мы издавна считали самой худшей авиабазой на Тихом океане, Такахаси поклялся никогда впредь не жаловаться. Он в деталях описал своим товарищам ужасные условия на Коломбангаре, в сравнении с которым Буин был «инженерным раем».

Отсутствие боевых действий в окрестностях авиабазы на Буине приносило нам одну радость – купание. В действительности это был единственный приятный момент в жизни на взлетной полосе в джунглях, но, даже чтобы насладиться им, мы были вынуждены ограничить время нашего купания тридцатью минутами после дневных боев. Через некоторое время американцы стали атаковать еще интенсивнее и совершать налеты на Буин в любое время дня и ночи. Те бешеные усилия, которые приходилось предпринимать для того, чтобы выскочить из ванны

посреди пылающих трассеров, быстро заставили нас отказаться даже от этой последней возможности расслабиться!

Отдавая должное противнику, надо сказать, что американские летчики, совершавшие налеты на Буин, были одними из самых храбрых летчиков, когда-либо встречавшихся в моей жизни. Они летали на уровне верхушек деревьев, проносясь над аэродромом на огромной скорости, их пулеметы поливали нас свинцом и посылали трассирующие пули во все возможные объекты.

Читателю потеря возможности принять ванну может показаться тривиальным делом. Однако мы жили в самых тяжелых условиях, без нормальной пищи, без отдыха; день и ночь осаждаемые американскими бомбардировщиками и истребителями, мы вели битву, в которой мог быть только один исход. Мы видели, как товарищи улетают на задания, чтобы никогда не вернуться, страдали от тропических болезней, мучаясь день и ночь от укусов насекомых. Зная все это, легче понять наше желание быть хотя бы чистыми. Наши мечты о комфорте воплощались в купании и вечерней дремоте под несколькими слоями москитной сетки при ярком освещении вместо осточертевшего затемнения.

В то время действительно серьезные бои на Тихом океане шли в нашем районе и на восточном побережье Новой Гвинеи. Крупномасштабные воздушные сражения разворачивались в основном между американской авиацией Гуадалканала и нашими силами с базы в Буине. Мы стали единственной силой, выдерживавшей растущий натиск врага, и, если мы сломаемся, американцы прорвутся на север от Гуадалканала. Являясь руководителем воздушных боев в регионе, я готовил коммюнике для опубликования императорским Генеральным штабом в Японии. Одно из таких коммюнике приводится ниже:

«Новая вспышка воздушных сражений, ведущихся авиационными соединениями Буина.

Буин: авиагруппа в составе двенадцати пикирующих бомбардировщиков наземного базирования типа 99 и сорока восьми истребителей Зеро, ведомая младшим лейтенантом Татибаной, вылетела сегодня в 6.00 на поиск крупного вражеского конвоя. Один из наших самолетов-разведчиков в ночь на 14-е в морских водах к югу от острова Рендова обнаружил вражескую эскадру, двигавшуюся на север. Наши эскадрильи, находившиеся в воздухе, заметили вражеский десант возле восточного побережья Велья-Лавелья, предположительно с вражеской эскадры, ранее обнаруженной в море. Лейтенант Татибана повел пикирующие бомбардировщики и истребители в атаку на врага, несмотря на наличие примерно пятидесяти вражеских перехватчиков.

Наши бомбардировщики потопили один малый и два больших транспортных корабля и повредили один малый и два больших. Сбили семь вражеских самолетов и повредили пять. Наши потери включают пять пикирующих бомбардировщиков типа 99 и три истребителя Зеро. Лейтенант Татибана в атаке отдал свою жизнь.

Наши войска сегодня опять вернутся на Велья-Лавелья, чтобы продолжить бомбежки вражеских десантных кораблей».

Правительство опубликовало эти новости немедленно после того, как враг создал плацдарм на Велья-Лавелья 15 августа. Мы провели три налета на десант, послав в общей сложности 141 истребитель, 36 бомбардировщиков Валь, 23 двухмоторных бомбардировщика Бетти и 20 гидросамолетов.

Вечером того же дня, когда я отправил сводку новостей в императорский Генеральный штаб, мы услышали по радио обращение к народу. Программа начиналась с проигрыша морского марша, после которого диктор повторил дословно мою сводку новостей. Когда я понял, что более половины программы было посвящено моему докладу, мне впервые стало ясно, до какой степени я могу влиять на настроения нашего народа дома, в Японии.

1 сентября командование флота приказало командующему 26-й воздушной флотилией вернуться вместе со штабом в Японию, а ее обязанности передало адмиралу Сакамаки и его штабу. Я принял дела от офицера штаба авиации флотилии. Теперь мы стали единственным штабом высокого ранга, находившимся поблизости от врага, то есть я заменял целый штаб авиации! Ситуация действительно сложилась таким образом, что наши самолеты оставались единственной силой, способной противостоять воздушной мощи американцев в этом районе.

С этого момента я уже не отличал ночи от дня. Часто приходилось работать непрерывно по сорок восемь часов, поскольку требовалось направлять самолеты туда, где они могли эффективнее всего наносить удары по врагу. Кроме того, уходило впустую много времени, когда надо было отсиживаться где-нибудь в укрытии во время американских налетов на Буин. Не только я, но и контр-адмирал Сакамаки, и капитан 1-го ранга Ямамото, и другие офицеры штаба испытывали те же самые трудности.

14 сентября самолеты противника три раза бомбили Буин, направив на базу не менее двухсот пятидесяти самолетов. Дождь грохочущих бомб на время превратил поле в совершенный хаос. Все наличные Зеро были подняты в воздух для перехвата, и многим самолетам и их пилотам было не суждено вернуться. Налет 14 сентября был самым большим со времени моего прибытия на авиабазу. Взлетная полоса была серьезно повреждена, а большая часть самолетов оказалась выведенной из строя, поэтому все до одного офицеры и рядовые работали на восстановлении аэродрома более двенадцати часов подряд без пищи и отдыха. Мы хорошо понимали, что если быстро не приведем базу в рабочее состояние, то окажемся полностью во власти вражеских бомбардировщиков. К наступлению ночи мы расчистили от обломков большую часть аэродрома, и база вернулась к нормальному рабочему режиму.

Несмотря на понесенный в тот день ущерб, мы послали наши бомбардировщики в ночные рейды. Наши летчики горели желанием хотя бы частично отплатить врагу за разрушительный налет. Именно эту группу отправлял не я, потому что был занят подготовкой ежедневного радиоотчета в Токио. Как обычно, после полуночи я поспешил на аэродром. Уже наступило время возвращения самолетов, но по некоторым причинам капитан 1-го ранга Ямамото и командир звена еще не подъехали на КП. Вероятнее всего, они были измотаны бомбежкой и крепко спали.

Скоро начали возвращаться бомбардировщики, собираясь над полем. Они ожидали световых сигналов, разрешающих приземление, но наземные группы ничем не могли помочь, так как только капитан Ямамото и его командир звена имели полномочия на подачу таких сигналов. Я занервничал, потому что заставлял летчиков, только что закончивших долгий и утомительный ночной полет, делать круги в темноте было совершенно недопустимо. Более того, ситуация становилась благоприятной для внезапной вражеской атаки. Ведь никогда нельзя быть уверенным, что самолеты в небе над тобой – твои.

И сейчас вся база была на ногах, с беспокойством ожидая приземления самолетов. Хотя это и было за пределами моих полномочий, но как офицер штаба авиации я приказал наземным группам немедленно включить посадочные сигналы. Один за другим черные бродяги проскользнули по взлетно-посадочной полосе, и световые сигналы погасли. И в этот момент на КП вбежали Ямамото и его командир звена. Я сразу же извинился за превышение полномочий в столь серьезном вопросе. Капитан не стал ругать меня, а поблагодарил за своевременное вмешательство. В его поведении не было ничего необычного. Для каждого из нас благополучие летчиков было превыше всего. Мы старались насколько возможно уменьшить груз на плечах этих людей, непосредственно ведущих борьбу с врагом. Это требовало безусловного сотрудничества всех причастных людей. Сделать меньше – значит уклониться от исполнения своих обязанностей.

Состав экипажей представлял весь японский народ на поле битвы, потому что эти люди пришли из всех слоев общества. Некоторые носили имена хорошо известных семей, некоторые младшие командиры были простыми рабочими. Некоторые были единственными сыновьями в семье. Мы поддерживали строгую дисциплину на земле с четким соблюдением рангов, классов и возраста, но эти различия исчезали, когда самолет отрывал колеса от земли.

Врага мало интересовали группы, составлявшие наши экипажи, и не было никакой дискриминации со стороны летчика, поймавшего наши самолеты в прицел! Наши экипажи являли собой тесно связанные группы, потому что не было никакой разницы, кто управлял пулеметом или пушкой – рядовой или офицер. И результат был такой же. К сожалению, подобное чувство солидарности, как в наших экипажах, не было типично для всей японской военной организации.

Непрерывные воздушные бои с отчаянно сражающимися американцами вели к тяжелым и непрекращающимся потерям среди наших авиаторов. Постоянные перехваты и бомбардировочные налеты делали редким тот день, когда наши люди не погибали или не получали тяжелые ранения. Откровенно говоря, летчики и члены экипажей не надеялись выжить во время боевого дежурства на Буине, потому что постоянные потери в людях вели к тому, что никто не мог предвидеть времени своей собственной гибели. Я не мог понять поведения нашего военно-морского командования, которое обращалось с нашим персоналом с чрезвычайной жесткостью и явным безразличием. Из ста пятидесяти авиаторов, прибывших вместе со мной месяц назад на Буин, не меньше пятидесяти уже погибло. И мы были уверены, что до того, как закончится второй месяц, больше половины оставшихся тоже уйдет на тот свет. Даже в дорогом стоившей нам операции по взятию плацдарма на Гуадалканале мы не теряли более трети боевого состава. Здесь, на Буине, мы больше всего несли потери среди младших лейтенантов, которые формировали ядро наших пилотов-истребителей. Тринадцать из них прибыли сюда, на юг Тихого океана, восемнадцать месяцев назад, и в живых остался лишь один.

Я не до конца понимал настроение этих людей, как тех, кто уже погиб, так и тех, кто уцелел. Возможно, многие воспринимали свою судьбу спокойно, понимая, что, жертвуя жизнью ради своей страны, они умирали не просто так. Не знаю ответа, но все равно было приятно видеть, что те, кто оставался сражаться и почти наверняка погибнуть, не выказывали никаких признаков психологического расстройства.

В сухопутных войсках была иная обстановка. Возможно, там кто-кто черпал свое мужество из давно лелеемого желания умереть перед своими товарищами с бесстрашным кличем «Банзай!» на устах.

Похоже, этот мир человеческих эмоций не достигал наш летный состав. Их мужество и солидарность, под огнем ковавшие из них команду, происходили из чего-то более глубокого и долговечного. Определенно, они понимали, что, если ход войны резко не изменится, их кончина становится лишь вопросом времени. Вопрос только в том, когда этот момент наступит. Им надлежало продолжать борьбу, невзирая на постоянно подстерегающую их все сжигающую смерть, просто потому, что нужно было выполнить свою задачу.

Для наших авиаторов было важно, чтобы другие запомнили, как мужественно они встречали смерть в бою с врагом. Нашим летчикам, которым так долго пришлось сражаться и постоянно терпеть поражения, часто в последние минуты жизни не дано было знать, сообщат ли домой об их кончине. В большинстве случаев конец приходил без очевидцев – товарищей-летчиков. Тех, кто не вернулся, относили в разряд «погиб в бою» или «не вернулся с задания». Несмотря на возможный бесславный конец, наши летчики и члены их экипажей дрались мужественно.

Философ заявил бы, что «основным принципом теории эволюции является безразличие к собственной гибели во имя дальнейшего распространения видов». Все это хорошо звучит в классной комнате, но очень подозрительно, что философы часто отсутствуют на полях сражений. Что же заставляло наших летчиков вести себя именно так? Я не могу ответить и никогда не узнаю, но чувствую, что видел в их глазах что-то удивительное, глубокое и чистое, возможно, отражение безоблачного мира, который был им известен в душе. Если бы меня попросили найти побудительный мотив, я мог бы ответить: «Любовь к Родине». Можно ли это классифицировать как патриотизм? Трудно сказать.

Через общение с этими людьми я узнал, что есть такие, кто воюет просто ради самой войны, кто ищет смертельной схватки с врагом, кто ставит свою жизнь на кон против жизни вражеского летчика. Они делали это не из патриотических побуждений, а просто потому, что хотели воевать. Это логикой до конца не объяснить. Если бы настоящую обстановку на поле боя при всем отсутствии достойных человеческих условий показать людям дома, это бы вызвало волну возмущения в отношении политики наших лидеров. Само решение об объявлении войны следовало бы весьма серьезно обдумать заранее, и, может быть, по этой причине война могла бы закончиться раньше.

И все-таки наши летчики не стремились к тому, чтобы просветить общество. Наши летчики не были так научно безграмотны, чтобы верить в счастливую жизнь после смерти. Они наслаждались настоящей жизнью, которую считали наивысшим духовным моментом, которого может достичь человеческое существо.

Этот вопрос так волновал меня, что иногда я незаметно покидал свой барак и заходил в места ночлега моих подчиненных. Я хотел выяснить, с малой надеждой на успех, что же двигало этими мужественными людьми. Офицерам рангом выше лейтенанта была позволена роскошь спать по двое и трое в одной комнате, но младшие офицеры теснились по восемь человек, обычно в старых, грязных палатках, защищенных лишь снаружи москитной сеткой. Наши низшие командные чины тоже мучились в обветшалых перенаселенных палатках. Но однако, хуже всего были условия, в которых жили наши группы техобслуживания. Их палаточные «кварталы» были сравнимы лишь с худшими трущобами в джунглях, и люди спали, как сардины в бочке, настолько тесно друг к другу, что было невозможно перевернуться на другой бок на этом полу. Тропические дожди обрушивали воду на их тела, отчего спать становилось совершенно невозможно. Их москитные сетки походили на жалкие клочки ткани, практически бесполезные. Им досталась действительно жалкая участь: питаться плохой пищей, жить в антисанитарных условиях в перенаселенных палатках. Мы ничем не могли улучшить эти жуткие условия, потому что те несколько транспортных кораблей, которым удалось прорваться сквозь вражеский щит, смогли доставить лишь самые необходимые вещи.

Я всерьез опасался за здоровье наших авиаторов. Даже самое легкое заболевание было способно нарушить согласованную работу, столь необходимую в воздушном бою. Последствия недоедания особенно лишали нас боевых преимуществ. В любой воздушной схватке тот, кто первым заметит врага, немедленно завоевывает превосходство. Наши пилоты и члены экипажа, страдая от недоедания, часто испытывали ухудшение зрения. В нашей практике был яркий пример, к чему приводит такой недостаток. Капитан 2-го ранга Мотифуми Нанго, выдающийся герой китайско-японского инцидента, настаивал на своем вылете, несмотря на явное недоедание. Он был великолепным летчиком. Однако мы были убеждены, что он даже не видел вражеского истребителя, в которого его Клод врезался с оглушительной силой.

Буин находился в зоне тропиков, но там отсутствовало местное население. На этой богом забытой полоске земли в джунглях не росли ни фрукты, ни овощи, и он мог похвастаться, пожалуй, лишь какао. В Рабауле и на Бука (острове к северу от Буина) росли хоть какие-то фрукты, но в таких ничтожных количествах, что не могли удовлетворить и долю наших потребностей. И все равно я часто посылал транспортный самолет в Кавиенг, на северной

оконечности Новой Ирландии, с приказом доставить бананы, папайю и овощи. Полет с возвращением покрывал более 800 морских миль и съедал ценное горючее, но я чувствовал, что необходимо дать нашим авиаторам хотя бы минимум свежей пищи. Контр-адмирал Сакамаки еду не брал, а распорядился, чтобы ее раздали только среди пилотов и членов экипажей.

Время от времени высокопоставленные офицеры из нашего штаба в Токио и из штаба Объединенного флота в Труке прибывали к нам, чтобы посоветоваться со мной на тему воздушной войны в районе Буина. Я понимал, что мое мнение никак не может повлиять на действия нашей морской авиации в будущем, и всегда с осторожностью отвечал на любой их вопрос. Один из таких допросов проходил следующим образом:

«Мы замечаем, что со времени перевода 2-й авианосной эскадры на Буин объем воздушных операций на этом театре резко возрос. Как видно из ваших докладов, наши налеты приносят противнику большие неприятности. Может быть, нынешний командир использует тактику, значительно отличающуюся от той, которой придерживался предыдущий командующий?»

На самом деле мы не меняли сколь-нибудь значительно нашу тактику. Истина была просто в том, что большинство офицеров штаба авиации, работавших до нас на Буине, страдали серьезными душевными расстройствами. Они были морально и физически опустошены не только от своей ужасной работы под вражеским огнем, но и от отсутствия нормального жилья, питания, а убийственный климат ускорил их кризис. В таких условиях они, вероятно, не могли эффективно использовать свою авиацию против врага. Я отвечал:

«Изменения если и были, то совсем незначительные. Я считаю, что возросшая эффективность нашего летного состава проистекает из того факта, что наш командующий пользуется безусловным доверием и поддержкой своих подчиненных. Как вы понимаете, в нынешних воздушных боях сражаются главным образом молодые офицеры и авиаторы званием ниже лейтенанта. Честно говоря, я сам страшно хочу слетать в разведку на Гуадалканал, потому что личные наблюдения помогли бы моей работе. Однако, как вы знаете, мои старые раны не позволяют мне подниматься на большую высоту. В самолете-разведчике я был бы только обузой, и, несмотря на то что мне так хочется слетать опять, я воздерживаюсь от этого».

«Тем не менее, капитан 3-го ранга Окумия, как у офицера штаба, отвечающего за воздушные операции, нет ли у вас каких-нибудь особенных идей, которые вы используете на практике или хотели бы видеть воплощенными в жизнь?»

На этот вопрос было трудно ответить, но наконец я произнес:

«Мои идеи как офицера штаба авиации могут отличаться от концепций, которых придерживаетесь вы. Для меня мои обязанности похожи, да простите мне мою аналогию, на работу спортивного тренера. Офицер штаба авиации должен намечать в общих чертах план атаки, но таким же образом обязан делать все возможное, чтобы облегчить работу своих авиаторов. Давайте посмотрим фактам в лицо. Офицеру штаба не место в настоящем бою, все его усилия должны быть направлены на то, чтобы разработать самый эффективный план атаки и предоставить своим людям наибольший шанс на спасение. Я просто выполняю свои обязанности понимая это».

«Не могли бы вы немножко уточнить, что имеете в виду?»

«Возможно, лучше всего это можно понять на примере нашего отношения к рядовому составу. Обычно все стараются удовлетворить запросы офицеров, но те же самые люди удивительно безразличны к трудностям подавляющей части нашего летного персонала, состоящей из младших чинов. Мне это кажется просто глупым, потому что даже от самого лучшего офицера в бою не будет никакого толку, если за ним не будет стоять хорошо сработавшаяся и талантливая команда. Поэтому каждую свободную минуту я стараюсь придумать способы и

средства для поднятия морали наших младших командных чинов. Особенно меня заботит, как обеспечить наших авиаторов пищей и лекарствами, необходимыми для их здоровья. Наши механики выбиваются из сил, чтобы поддерживать самолеты в исправном состоянии. Мало что может так подорвать мораль, как отсутствие самолетов в войне с противником, который каждый день становится все сильнее».

«Понятно... Как офицер штаба авиации, чего бы вы хотели особенно, что необходимо сделать?»

«Очень много! Но прежде всего я хотел бы отправить нескольких моих подчиненных домой в Японию, пока они еще вполне здоровы. Не так уж важно, если мы вернем на родину одного-двух моих авиаторов, которые еще не заболели или не ранены. Прошло более двух месяцев, как я прибыл на Буин; за все это время, хотя и много воинов прибыло сюда на замену, ни один здоровый военнослужащий не покинул эту базу. То же самое применимо к нашим командам техобслуживания, которые живут в самых тяжелых условиях. Почему? Если бы наш персонал только поверил, что есть шанс, даже очень маленький, вернуться в Японию до того, как человек будет тяжело ранен или серьезно заболеет, наш дух поднялся бы намного. Перспектива вернуться домой при иных обстоятельствах, нежели, так сказать, на носилках, стала бы огромным стимулом для работы.

Еще одна проблема. Почему, господа, штаб так надолго затягивает награждение наших воинов, заслуживших этого? Самые невероятные проявления мужества и храбрости в боях прошли незамеченными для Токио. Похоже на то, что на Японию воин, который в одиночку побеждает сто вражеских самолетов, производит впечатление не больше, чем какой-то чиновник, никогда в жизни не сделавший ни одного выстрела! Посмотрите, как действует наш противник. Гендерсон-Филд на Гуадалканале, самая большая вражеская авиабаза в регионе, названа в честь майора Лофтона Гендерсона, летчика морского торпедоносца, погибшего на Мидуэе. Меня впечатляет мудрость американского метода поднятия духа у своих бойцов.

В противоположность им, наш флот не делает абсолютно ничего для признания своих героев. Выдающиеся летчики, участники налета на Пёрл-Харбор и битвы у Мидуэя, до сегодняшнего дня не получили за это ни одной награды. Сейчас эти люди один за другим гибнут в боях, и число их уменьшается с каждым днем. Временами ситуация становится смешной. Недавно вице-адмирал Джунити Кусака, начальник штаба флота Юго-Восточного района, был вынужден признать заслуги одного из наших летчиков. Он наградил почетным мечом командира звена Окабэ, который за один день сбил семь вражеских самолетов. Сам Окабэ был счастлив получить эту награду, но радоваться ему пришлось недолго, потому что несколько дней спустя он погиб. Наши авиаторы не жалуются и даже не обсуждают отсутствие наград и почестей за их заслуги. Вот из-за этого молчания я вас особенно прошу убедить штаб уделить этим людям внимание, которое они справедливо заслуживают».

(Удивительно и, может быть, стыдно сознавать, что за всю Вторую мировую войну ни один живущий военнослужащий японских вооруженных сил не получил ни в какой форме государственные почести, награды или похвалы. И это несмотря на действия многих воинов за пределами своего долга перед страной.)

В конце сентября 1943 года меня перевели в штаб авиации 2-й авианосной эскадры, а вскоре после этого я вернулся в Японию. К середине октября налеты вражеской авиации на 26-ю воздушную флотилию в Буине стали нестерпимыми. База постоянно подвергалась бомбежкам и обстрелу с воздуха, жилые помещения стали полностью непригодны для жилья, а потери транспортных кораблей росли, и флот оставил эту базу и перевел авиацию прямо в Рабаул. С октября 1943-го по январь 1944 года наши самолеты вели бои с противником, которые можно отнести к разряду самых ожесточенных за всю войну. Все больше вражеских истребителей наземного и морского базирования атаковало наши позиции. Их встречали самолеты 25-й и 26-

й воздушных флотилий и авиагруппа 1-й авианосной эскадры. Флот был не в состоянии бесконечно выдерживать растущий вражеский напор, и наше положение быстро ухудшалось.

ПОСЛЕДНИЙ АВИАОТРЯД В РАБАУЛЕ

В течение лета и начала осени 1943 года переформированная 2-я авианосная эскадра под командованием контр-адмирала Такадзи Джодзимы из-за нехватки авиационного горючего была вынуждена проводить реорганизацию и тренировки своих авиагрупп в районе Сингапура. Едва закончив тренировки, эскадра получила от адмирала Коги приказ передислоцироваться в Трук и прибыла в этот тихоокеанский бастион в декабре 1943 года, в то самое время, когда Маршалловы острова и Рабаул подвергались опасности со стороны продвигавшихся вражеских войск, чьи самолеты ежедневно заполняли небо над нашими базами. Сам Трук оказался под угрозой приближавшейся массы вражеской авиации. Уже в третий раз адмирал Кога отправлял авиагруппы 2-й авианосной эскадры на укрепление шатающейся обороны Рабаула.

20 января 1944 года я вылетел в Рабаул впереди основной группы самолетов, чтобы подготовить для себя рабочее место. Защита Рабаула с воздуха была возложена на 26-ю воздушную флотилию, то есть то соединение, в котором я работал в Буине. Нанеся визит вежливости новому командующему противовоздушной обороной вице-адмиралу Джунити Кусаке я поспешил в штаб флотилии, чтобы встретиться со старыми друзьями. Мне очень хотелось увидеться с людьми, с которыми вместе были под бомбежками американцев.

Мне было приятно видеть, что вместо обветшалых лачуг Буина штаб 26-й флотилии трудился в отличном доме с высоко поднятым полом. Часть дома была отведена для отдыха персонала, а сами помещения были хорошо меблированы. Находясь в таких условиях, командир и его штаб наверняка могли руководить боевыми операциями с максимальной эффективностью. Я спрыгнул с машины на ходу и побежал вверх по лестнице, ведущей в оперативную комнату.

Как только я вошел в дверь, что-то насторожило меня. Внешне штабной персонал был вроде тот же самый. Шесть месяцев назад, несмотря на трудности жизни в Буине, это были жизнерадостные и усердные работники. Сейчас они казались вспылчивыми и грубыми людьми с мрачными лицами. Исчез боевой дух, который помогал нам не обращать внимания на самые страшные вещи в Буине. Люди потеряли уверенность в завтрашнем дне, стали скучными и апатичными. Уже не было знакомой команды, работавшей как хорошо отлаженная машина.

Трудно найти причину для такой ошеломительной перемены. Может, сказался стресс от постоянной жизни под вражескими атаками, а может, так подействовало осознание того, что американские войска каждый день пробиваются к Рабаулу и становятся все ближе и ближе. Возможно, они окончательно утратили веру в победу и только ждали, когда придет конец. Их выражения и действия четко говорили, что они хотели бы покинуть Рабаул как можно раньше.

И все же, несмотря на хвастливые заверения американцев, что к Рождеству их войска будут в Рабауле, 26-й воздушной флотилии как-то еще удавалось противостоять американцам в битве за остров Бугенвиль. И хотя это были оборонительные бои, любая передышка в сражении с гигантской военной машиной, проламывающей себе дорогу на север Тихого океана, доставалась ценой огромного напряжения. Даже успех в приостановке американского наступления не поднял духа штабного персонала.

Вскоре я понял причину общей апатии. Я узнал, что даже бои в Буине не идут в сравнение с опустошительными вражескими ударами на Рабаул. Американцы беспрерывно, днем и ночью, бросали сотни самолетов в атаку на нашу основную базу. Сон стал невозможен, поскольку высотные бомбардировщики и ночные разбойники сбрасывали бомбы по ночам. Люди были полностью измотаны.

В воздушной войне на Бугенвиле и в Рабауле от экипажей бомбардировщиков для того, чтобы вести успешные бои, требовалось быть прежде всего знающими инженерами. Поскольку в

нашей флотилии использовались самолеты различных типов – одноместные истребители, двухместные пикирующие бомбардировщики, трехместные обычные бомбардировщики и торпедоносцы, – то, чтобы уцелеть в воздушных боях, экипажу был необходим высочайший уровень работы в команде. Для этого, конечно, требовались большой объем тренировок и координация сил всех членов экипажа. Мы установили, что без замены людей, у которых не хватало умения влиться в установившийся распорядок жизни бомбардировщика, не обойтись. Прошлый боевой опыт не может заменить умения работать в группе, которое формируется спустя месяцы совместной работы. Постоянные потери личного состава в боях не давали времени для формирования коллектива, и нам постоянно приходилось черпать резервы в кадрах из административного состава для заполнения вакансий воздушных стрелков, радистов, штурманов-бомбардиров и других.

Наш штаб авиации быстро терял свои бесценные кадры, и наши командиры проклинали жизнь, когда приходилось разрушать сложившиеся штабные рабочие группы, которые создавались в течение многих месяцев. Скоро нагрузка от того, что ежедневно посылаешь людей на смерть, стала сказываться даже на высших офицерах штаба. Одно дело – знать, что ты должен выполнить задание, но другое – оставаться позади, за рабочим столом, когда цвет мужественной половины Японии погибает, потому что именно ты послал их в бой. Многие из наших высших командиров подолгу ни с кем не разговаривали, они не могли избавиться от чувства вины за то, что сами остались живы за счет наших молодых летчиков.

И все-таки абсолютно ничего нельзя было сделать для облегчения положения. Давление со стороны американской авиации неуклонно нарастало, любое, даже одномоментное ослабление в нашей защите с воздуха могло привести к падению Рабаула и прилегающих аэродромов. Бесконечные дни и ночи стали настоящим кошмаром. Лишь только станет тебе знакомым новое лицо, как оно исчезает навсегда в бездне, создаваемой американскими пушками. В конце концов некоторые из наших штабных офицеров стали ходить на живые трупы, лишённые всяких сил. Флот старался как можно быстрее восполнять летный персонал, но никогда в ходе войны не учитывал потребности в командном составе. Эта ошибка привела к трагическим последствиям, потому что ни один военачальник не может эффективно использовать свои войска в бою, если он сам находится в стрессовой ситуации. Точно так же флот никогда не занимался проблемами техников по ремонту и обслуживанию самолетов нашей базы, которые месяцами трудились, как рабы. Эти люди беспрекословно работали по двенадцать – двадцать часов в день, семь дней в неделю. И жили в ужасных условиях, редко получая нормальное питание и врачебную помощь. И их жертвы не заслужили ни малейшего признания со стороны правительства.

Точно так же морской Генеральный штаб обошел вниманием наших фронтовых летчиков, предпочитая думать, что все наши боевые ветераны – герои. Понятно, что это – предположение без малейшей реальной основы! Мужество – это качество очень многостороннее, оно зависит от тысячи больших и маленьких факторов: места и времени боя, коллег, с которыми служишь, размаха вражеского противостояния. Если взять среднего летчика и члена экипажа, требуемого морального состояния и запаса жизненной энергии, необходимых для успешного ведения боев, под сильным вражеским давлением обычно хватает не дольше, чем на месяц. Конечно, встречаются люди, которые не теряют своей духовной и жизненной энергии, оставаясь под сокрушительными вражескими ударами и более двух месяцев, однако они исключение, а не правило. Если боевая обстановка требует держать подразделение на фронте дольше месяца, то летному персоналу надо предоставлять регулярные перерывы для отдыха. Не важно, будет ли этот перерыв дольше, чем один день, даже короткий перерыв оказывает на людей великолепный эффект. И снова наш флот упустил из внимания эти аспекты войны, и многие воины были поражены американским огнем только потому, что их физическое и моральное истощение подорвали их способность управлять самолетом.

По этим и иным причинам по прибытии в Рабаул я пришел к непоколебимому убеждению, что войну уже невозможно выиграть, что все, что мы делаем в Рабауле, лишь отдалает неизбежное. Наш средний командный состав в Рабауле не поддавался заблуждению от обещаний будущих побед; это были эксперты в авиации, и они сами прошли через многие воздушные схватки. Они месяцами сами наблюдали, как качественное превосходство истребителей Zero тает на глазах в сравнении с все улучшающимися боевыми характеристиками новых американских истребителей, которые к тому же превосходят их численно. Росло ощущение беспомощности перед лицом поднимающейся, как волна, американской мощи. Наши авиаторы остро чувствовали огромную разницу между американской индустриальной и военной силой и ограниченными ресурсами своей собственной страны. Несмотря на эту убежденность, им оставалось лишь продолжать посылать наших летчиков с экипажами в бой на верную смерть. Как тут их осуждать за то, что ими овладели апатия и пораженческие настроения?

В беседах с летным составом 26-й воздушной флотилии я понял, что всеми владеет то же впечатление бесполезности войны. Самой удивительной реакцией на прибытие 2-й авианосной эскадры в Рабаул было то, что новость о том, что флотилия может вернуться в Трук, не породила чувства облегчения. Наоборот, для многих летчиков флотилии их замена представлялась позором. Они считали, что их убирают с линии фронта, потому что они плохо воевали, что флот ожидает, что 2-я авианосная эскадра доделает то, чего не смогли сделать они сами. Такие настроения опасны, потому что могут быстро привести к духовному распаду даже самой мощной армии.

Приняв обязанности офицера штаба авиации в Рабауле, я понял, что на данный момент мне очень повезло. Хотя я прошел через горнило многих сражений, мне никогда не приходилось находиться под сильным моральным напряжением в течение слишком долгого времени. Когда кампания оборачивалась в нашу пользу либо когда я переходил к исполнению других обязанностей, я всегда как бы сбрасывал излишние тревоги и беспокойство. Опираясь на прошлый опыт, я прибыл в Рабаул в великолепном физическом и духовном состоянии.

Мои личные убеждения в отношении того, как лучше использовать нашу воздушную мощь, отличались от флотского плана операции в Рабауле. Я был против того, чтобы бросить целиком всю нашу оставшуюся морскую авиацию, которая специально готовилась для решающих морских боев, в еще одну бесконечную кампанию против вражеской авиации наземного базирования. Это был уже двенадцатый случай, когда флот сталкивал нашу морскую авиацию с вражескими самолетами наземного базирования, и шестой случай в моей собственной авиагруппе. Лично я считал такое применение морской авиации расточительным, поскольку для Японии это не несло никакой пользы. Однако эти мысли были моим личным убеждением. Несмотря на собственное мнение, я не мог допустить, чтобы личные эмоции вмешивались в исполнение моего официального долга. Мой статус офицера требовал абсолютной верности политике флота, и я не мог делать ничего иного, кроме как полностью поддерживать все наши действия в борьбе с врагом.

Я понимал, что пораженческие настроения, царившие в Рабауле, могли появиться и в моем собственном штабе. Мне пришлось принять все меры, чтобы не дать проникнуть апатии, заразившей штаб 26-й воздушной флотилии, в мою собственную группу. До того как я приехал в Рабаул, мы допускали совместную работу заменяемого персонала с прибывающим, ведь разделение обязанностей позволяло быстро знакомиться с характером работы на базе. В этом же случае, однако, я предпочел не допускать такие контакты, и как только мое соединение прибыло в Рабаул, я тут же отпустил 26-ю воздушную флотилию, позволив им сразу же вернуться в Трук.

25 января самолеты 2-й авианосной эскадры прибыли в Рабаул. Контр-адмирал Такадзи Джодзима принял на себя активное командование своими войсками. Адмиралу не пришлось долго ждать возможности, чтобы испытать храбрость его пилотов, потому что на следующий

же день мощная вражеская авиагруппа в составе примерно двухсот истребителей и бомбардировщиков совершила налет на аэродром. Адмирал Джодзима бросил на перехват все девяносто два Зеро, имевшиеся в наличии. Американцы нанесли нам тяжелый урон. Для многих летчиков-истребителей это был настоящий бой, им противостояли опытные вражеские пилоты, управлявшие великолепными самолетами. С неба было повержено десять Зеро. Из-за громадных потерь мы вынуждены были регистрировать погибших пилотов в графе «разбился в пике».

Боевой опыт учит, что никогда невозможно предсказать исход сражения, независимо от того, как детально и тщательно велись планирование и подготовка. Непредсказуемые факторы могут сорвать любую предельно рассчитанную операцию, и никому не по силам предусмотреть все детали. Несмотря на понимание того, что любую боевую операцию сопровождает стечение обстоятельств, адмирал Джодзима и фактически весь летный состав дивизиона был абсолютно уверен в моей способности выпутаться из любого сложного положения. Мой прошлый боевой опыт свидетельствовал, что я оказался именно тем, кто скорее всего сможет вырвать победу из рук агрессивного, как никогда, врага, обладавшего к тому же великолепной техникой в избытке. Я охотно признаю, что мое положение офицера штаба авиации в Рабауле доставляло мне бесконечные страдания. Был возможен лишь один исход в этой войне на выживание, и он будет в пользу Америки.

Дни проходили, как в тумане. Каждый день мы посылали Зеро в полеты на перехват. Вчерашние неопытные курсанты стали ветеранами, закаленными в битвах. По их лицам было видно, что они вдруг ощутили нависшую над ними смерть. Американцы ни на момент не ослабляли своего непрерывного давления. Днем и ночью бомбардировщики совершали налеты на Рабаул, чтобы разнести в клочья взлетную полосу и корабли в гавани, а в это время их истребители с ревом пронеслись на малой высоте, расстреливая все, что им казалось заслуживающим внимания. Вражеские атаки были так интенсивны, что мы буквально не могли найти времени, чтобы совершать налеты на их базы. Наши потери неуклонно росли, а список погибших и пропавших без вести летчиков заметно увеличился. Под волнами этих атак мы нанесли врагу большие потери среди бомбардировщиков и истребителей, но даже наши самые успешные перехваты не могли остановить воздушное наступление американцев. Они бросали в бой все больше и больше подкреплений, и соотношение вражеских самолетов к нашим непреодолимо росло. В таких условиях воздушный дивизион продержаться дольше не мог.

Стало очевидным, что, если мы будем продолжать воевать так и дальше, американцы сотрут нас в порошок. Требовались перемены, и я порекомендовал адмиралу Джодзиме то, что для нашей авиации являлось необыкновенным новшеством в тактике. Командир группы истребителей дивизиона капитан 2-го ранга Сабуро Синдо – бывший командир звена, получивший особое похвальное письмо за выдающуюся личную победу на истребителе Зеро в Китае 13 сентября 1940 года, – собрал своих летчиков и передал им новый приказ: «В будущем от вас больше не требуется вступать в бой с вражескими самолетами, когда бы они ни встретились. Атакуйте или защищайтесь лишь тогда, когда боевые условия представляются вам особо благоприятными».

Какие же это грустные слова! Как нашим летчикам определить, что есть «особо благоприятные» обстоятельства? В молниеносно меняющейся обстановке воздушного боя невозможно определить, когда ты оказался в достаточно выигрышной позиции для того, чтобы вступить в бой с противником. Сказать легко, сделать трудно. Другое дело – надводные корабли, здесь, вступить в бой или избежать его, решает старший морской офицер. Я полностью осознал тот факт, что мои экипажи не смогут правильно оценить все возможные факторы воздушной войны, которые позволят им разумно сделать выбор «атаковать или уйти», но я не мог найти ничего лучшего. Даже сам выход такого приказа производил угнетающее действие, потому что для наших авиаторов такие слова явно означали официальное признание нашей слабости перед разбушевавшимися американцами.

Чтобы нейтрализовать эффект от нового приказа, я возобновил малые ночные рейды одномоторных Кейтов. Ни на один миг я не верил, что эти ночные атаки заметно повлияют на темпы вражеского продвижения на север, но ощущение возвращения к наступательным действиям должно было повысить дух моих воинов. Кейты атаковали вражеские суда в проливе Дампир между островом Новая Британия и Новой Гвинеей. Иногда мы направляли пикирующие бомбардировщики Валь на авиабазу в Трипоиру (к северу от Буина), где они оставались на ночь, а рано утром бомбили американские корабли у островов Казначейства к югу от Бугенвиля. Реже мы отправляли двухмоторные Бетти для бомбежки вражеских наземных объектов. Для этих рейдов мы не могли набрать более двадцати самолетов, и, конечно, результаты были очень скромные.

Не обращая внимания на слабое противодействие нашей бомбардировочной авиации, враг начал новое вторжение и высадил несколько тысяч десантников на Зеленые острова, к северу от Бугенвиля и в 130 милях от Рабаула. Угроза Рабаулу быстро нарастала вместе с расширением наступательных операций вражеской авиации. Наши потери самолетов были ошеломляющи. Уже никто в Рабауле не таил сомнений в существовании колоссального разрыва между потенциалами Японии и Соединенных Штатов.

Каждый вражеский налет проводился в широких масштабах. Над нами регулярно гудели бомбардировщики, надменно летая большими группами, в которых легко просматривались пробелы в защите от наших перехватчиков. Воспользуясь мы этими погрешностями в построениях, мы могли бы нанести вражеским бомбардировщикам тяжелый урон. Но уверенность противника была хорошо обоснованна! Перед лицом таких огромных групп наши численно уступающие Зеро были почти беспомощны. Если бы Зеро превосходили соперника в боевых качествах, мы смогли бы нанести по врагу серьезный удар. Но Зеро уже не мог щеголять своими характеристиками, потому что прежняя гроза Тихого океана теперь плелась позади «Грумман F6F Хеллкэт» и даже не могла надеяться на схватку с «корсарями» и «лайтнингами», если только вражеские пилоты этого не пожелают. Практически с тем же истребителями, с которыми мы начали войну, нам нельзя было даже и надеяться на какие-либо успехи в бою с врагом, который столь поразительно шел в ногу с технологическим прогрессом.

В воздушном бою существуют и другие факторы, даже более важные, чем качество отдельно взятого боевого самолета, и, возможно, самым ценным из них является наличие опытных летчиков и членов экипажа. После каждого боя американцы посылали свои самолеты в районы недавних сражений для поиска и спасения экипажей сбитых самолетов, у которых были хорошие шансы на выживание на спасательных плотках. Каждая неуклюжая летающая лодка, обычно легкая добыча для наших истребителей, отправлялась на поиски в сопровождении девяти – двенадцати истребителей. Хотя их труд был очень опасен, экипажи этих летающих лодок доблестно с ним справлялись, и история войны знает мало подобных случаев, когда группы воинов с таким постоянством подвергались многочисленным опасностям. Эти смелые полеты производили впечатление и на наших летчиков, и, несмотря на то что летающими лодками управляли вражеские пилоты, наши авиаторы считали их невероятно храбрыми.

С другой стороны, хотя японское Верховное командование понимало важность спасения бойцов и считало, что каждую человеческую жизнь надо рассматривать как незаменимую, оно не придерживалось американской тактики спасения сбитых летчиков. Наши флотские командиры так боялись вероятных жертв, которые могли произойти в ходе спасения экипажей сбитых самолетов, что мы часто бросали в открытом море людей, которых наверняка могли бы спасти. Получалось, что морское командование в этой ситуации не могло допустить возможной потери своего транспорта ради того, чтобы наверняка спасти экипаж сбитого самолета.

Я не раз думал об этом. Дело в том, что нежелание заниматься спасением экипажей сбитых самолетов было характерно не только для Верховного командования... Наши собственные летчики, коллеги тех, кто, попав в беду, дрейфовал в открытом море, даже по приказу не

предпринимали никаких активных действий для спасения их жизни. Чтобы не создалось впечатление, что авиаторы не питали сочувствия к своим товарищам, следует добавить, что они сами не ожидали чего-то иного, если их самих сбьют. Всякий, кого сбили и кому удалось уцелеть, надув спасательный плот, понимал, что его шанс на спасение находится только в его собственных руках. Наши летчики стоически воспринимали то, что их бросали на произвол судьбы. В любом случае весь японский флот не проявлял большого внимания к спасательным операциям такого рода.

Конечно, были исключения, и в последние дни моего пребывания в Рабауле командир группы гидросамолетов проявил себя одним из них. Он со своими товарищами совершил несколько опасных вылетов для спасения жизни летчиков, упавших в море. Его гидросамолеты были малы по размерам, да и их количество было незначительным, поэтому, несмотря на самые отчаянные усилия, они мало что могли сделать.

В Рабауле имели значение некоторые закулисные факторы. Наше положение неуклонно ухудшалось и наконец достигло той точки, когда мы оказались под ливнем вражеских бомб и пуль. Стало ясно, что Рабаул мы не удержим. Может показаться невероятным, но за все это время я ни разу не заболел. Все до одного штабные работники, включая самого контр-адмирала Джодзиму, страдали либо от лихорадки денге, либо от малярии, либо от того и другого вместе. Может быть, я избежал болезней потому, что, несмотря на то что мои дежурства были дольше, чем у любого другого штабиста и мне приходилось оставаться на открытом воздухе дольше, чем обычно, я всегда был очень внимателен к выбору пищи и воды. Более того, я, независимо от жуткой жары, всегда носил длинные брюки и ботинки. Согласен, это было не так удобно, как дающие прохладу шорты, но так меньше подвергаешься опасности заболеть лихорадкой и другими недугами.

20 февраля 1944 года, после того как мы потеряли большую часть своего личного состава и самолетов за месяц мучительных боев, 2-я авианосная эскадра прекратила борьбу за Рабаул. С тяжелым чувством дивизион оставил эту жизненно важную базу и отошел в Трук.

Глава 23

КРАХ ПРЕДРЕШЕН: ОБОРОНА МАРИАНСКИХ ОСТРОВОВ

Оставив Рабаул в руках врага, флот понял, что скоро придется бросить авиацию и корабли в еще одну судьбоносную оборонительную операцию. Американские авианосные группы бороздили весь Тихий океан, демонстрируя невысказанную мощь, нанося быстрые удары даже по самым сильным из наших островных бастионов. К концу мая 1944 года представлялось возможным, что Марианские острова станут следующими в списке объектов тотального наступления. Когда же наконец американцы ударили, то на их стороне было подавляющее превосходство и в количестве и в качестве. Нас настолько серьезно побили на море, в воздухе и на суше, что результаты сражения на Марианских островах повлекли отставку премьер-министра Годзио. Более того, потери в кораблях и самолетах нашего флота были таковы, что он впоследствии уже не смог провести ни одной, как говорится, «хорошо организованной операции».

В конце 1943 года высшее командование флота почувствовало, что война на Тихом океане быстро приближается к кульминации. Опустошительные рейды американских ударных авианосных групп, особенно на островные архипелаги Гильберта и Маршалла, несомненно, доказали, что ныне враг изучает наш надводный флот со все возрастающим презрением. Кроме того, в Токио поняли, что атака на Марианские острова является лишь вопросом времени. Нас стали призывать защищать эти острова до последнего, и многие офицеры стали опасаться, что ожидаемое американское наступление окажется последней решающей битвой этой войны. Соединенные Штаты обладали значительно большей морской и воздушной мощью и

наращивали свое преимущество, используя истребители, значительно превосходящие стареющие Зеро.

Были все основания верить, что бои на Марианских островах могут дать врагу решающее преимущество, необходимое для того, чтобы разбить Японию. Если американская морская пехота и солдаты займут острова, то наше отечество окажется в пределах радиуса действия американского сухопутного бомбардировщика «В-29», который превратит в развалины наши производственные мощности. Мы никогда не видели «В-29», но морская разведка считала, что располагает надежной информацией об этом самолете, полученной от бывшего пилота-испытателя, которого сбили на Соломоновых островах летом 1943 года. Впоследствии выяснилось, что информация была точной.

Другой опасностью, возникавшей при оккупации Марианских островов, было то, что враг мог использовать острова как базу для своих авианосцев, а те могли бы наносить оттуда удары по Новой Гвинее, Филиппинам и даже по японской метрополии. Успешное продвижение американских войск в этом направлении подвергало серьезной опасности наши позиции в Тихом океане. Если даже наша армия отстоит Филиппины, Формозу и Окинаву, вражеские ударные авианосные группы, наземные дальние бомбардировщики и подводные лодки смогут перерезать важные коммуникации между нашими заводами и источниками сырья на Тихом океане. Потеря линий снабжения повлияет не только на работу предприятий, но и создаст серьезные проблемы с поставками продовольствия в Японию.

Имея в виду все эти факторы, флот готовился бросить в ответ на ожидаемое вражеское наступление все наличные самолеты и корабли. Обороне Марианских островов должно быть отдано все, мы встретим американцев неодолимой стеной огня и стали. Для того чтобы за штурвалами самолетов сидели как новички, так и ветераны, флот привлек инструкторов из учебных воздушных корпусов и отправил их на фронт. Каждый пригодный самолет или корабль перебрасывался в район решающей битвы.

Однако еще до того, как два гигантских соперника начали сражение, нашей подготовке обороны был нанесен сокрушительный удар. Флот был уверен почти наверняка, что скоро карты будут раскрыты, но не мог убедить армейское командование в необходимости принятия срочных мер. Тогдашний премьер-министр, министр сухопутных войск генерал Хидэки Тодзио, подчеркнуто заявлял, что нет нужды в этих лихорадочных и истерических приготовлениях к обороне, поскольку американцы не будут наступать в полную мощь. Считая так, он не дал ни одного самолета для использования на Марианских островах. И мы никак не могли убедить его, что его позиция ошибочна.

11 июня 1944 года вражеские авианосные группы начали бомбардировку Марианских островов. В то время оборонительные рубежи японского Объединенного флота представляли собой следующее:

1. Главкомандующий Объединенным флотом адмирал Соэму Тойода осуществлял общее руководство всеми операциями из своего штаба на борту флагмана «Oyodo» в заливе Хиросима.
2. Командующий 1-м воздушным флотом (наземного базирования) вице-адмирал Какудзи Какуда имел под своим началом примерно одну тысячу боевых самолетов. Находясь на острове Тиниан, он посылал свои самолеты к Марианам, Каролинским островам, на Иводзиму и Трук.
3. За командующим 1-м ударным флотом и 3-м флотом вице-адмиралом Дзисабуро Одзавой была закреплена ударная авианосная группа, включавшая в себя наибольшее число авианосцев, собиравшихся вместе со времен Гавайской операции. Его группа находилась в ожидании грядущего сражения на якорной стоянке в Тавитави в юго-западной части моря Сулу, к западу от Филиппин. Под командой Одзавы был флот из семидесяти трех кораблей, включая девять авианосцев, и 74 000-тонные линкоры «Yamato» и «Musashi», каждый из которых имел по

девять 18-дюймовых орудий. Задачей Одзавы была координация его действий с воздушными флотами наземного базирования под командой Какуды. Чтобы сэкономить свои скудные запасы топлива, Одзава решил до начала боев оставаться как можно дольше на Тавитави.

4. Кроме этих сил, вице-адмирал Туити Нагумо – главнокомандующий Центрально-Тихоокеанским флотом и руководитель японских сил, атаковавших Пёрл-Харбор, контролировал флотские и другие соединения, которые были отведены для обороны Марианских островов от нападений вражеских десантных войск.

13 июня противник подтвердил наши наихудшие опасения и начал первую воздушную бомбежку Марианских островов. Истребители и бомбардировщики в огромных количествах обрушили смертоносный груз на наши позиции на островах, преследовали все корабли в регионе и начали наносить нам огромный урон, сбивая наши самолеты. Адмирал Тойода приказал группе Одзавы немедленно вступить в бой с вражеским флотом. К сожалению, Одзава надо было дозаправить свои корабли, и он не смог прибыть к западу от осажденных островов раньше 18 июня.

В течение недели, требовавшейся авианосцам Одзавы на путь до Марианских островов, авиация наземного базирования Какуды отчаянно оборонялась от полчищ вражеских морских истребителей и бомбардировщиков. С самого начала это было проигранное сражение, и наличные самолеты Какуды ужасающе быстро уменьшались в числе, уступая американцам контроль в небе. Самолеты противника беспощадно бомбили позиции Какуды, уничтожая жизненно важные объекты и нанося нам большой урон в живой силе. У летчиков Какуды не было подготовки, нужной для оказания сильного сопротивления агрессивным американским пилотам, и защищающиеся Зеро вели безнадежный бой с распоясавшимися истребителями «хеллкэт», которые превосходили наши самолеты по всем показателям. Наши пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы совершили несколько налетов на вражеские авианосцы, но не имели никаких шансов против хорошо организованной истребителями «хеллкэт» обороны и невероятной точности и плотности зенитного огня корабельной артиллерии. К тому времени, когда Одзава появился на месте событий, оборона Какуды уже была разгромлена. Большинство его самолетов было уничтожено, у него не было опытных летчиков, а аэродромные сооружения на Марианах лежали в развалинах.

Американцы не могли спланировать эту операцию лучше. Все происходило так, словно мы сами помогали вражеской атаке, потому что ко времени, когда группа Одзавы оказалась в пределах диапазона действия американских морских бомбардировщиков, авиации наземного базирования Какуды как боевой единицы уже не существовало. Она была настолько сокрушительно разгромлена, что Одзава пришлось сражаться в одиночку, без поддержки со стороны Какуды, на которую он вначале так рассчитывал. Американцам предстояло сражаться против двух крупных воздушных групп, но они вначале практически стерли в порошок соединения наземного базирования, а затем, почти полностью сохранив первоначальные силы, принялись за Одзаву.

Наша разведка сообщила, что американцы атакуют Марианские острова четырьмя отдельными авианосными группами, имея в общей сложности двенадцать авианосцев. Против них Одзава мог выставить девять своих авианосцев в трех группах, имея три больших авианосца «Taiho», «Shokaku» и «Zuikaku», два средних авианосца «Junyo» и «Hiyo» и четыре малых «Ryuho», «Chiyoda», «Chitose» и «Zuiho».

1-я авианосная эскадра под прямым командованием вице-адмирала Одзавы состояла из «Taiho», «Shokaku» и «Zuikaku». На борту этих больших кораблей располагался 601-й авиакорпус с восемьдесят одним Зеро, девятью самолетами-разведчиками типа 2 Джуди, восемьдесят одним пикирующим бомбардировщиком («Suisei») и сорока четырьмя бомбардировщиками типа Джилл («Tenzan»). На каждом авианосце находилась примерно одна треть всей ударной мощи.

Под командой контрадмирала Такадзи Джодзимы находилась 2-я авианосная эскадра с «Junyo», «Niyo» и «Ryuho». На борту этих трех авианосцев размещался 652-й авиакорпус с восемьдесят одним Zero, двадцатью семью пикирующими бомбардировщиками Валь, девятью разведывательными самолетами типа Джуди и двадцатью семью бомбардировщиками Джилл. В третью группу входила 3-я авианосная эскадра контр-адмирала Суэо Обаяси с кораблями «Chiyoda», «Chitose» и «Zuiho», на которых находились тридцать шесть Zero, шесть Джиллов и двенадцать Кейтов 653-го авиакорпуса.

Девять авианосцев в общей сложности несли около четырехсот пятидесяти самолетов, примерно на пятьдесят самолетов больше, чем было в распоряжении ударной группы Нагумо в момент нападения на Пёрл-Харбор. Более того, у Одзавы было огромное преимущество в том, что он управлял девятью авианосцами, а не шестью. Если он терял один из них или более, он мог снизить потери в самолетах, сажая их с потопленного корабля на палубы других авианосцев.

Девять авианосцев, пришвартованных в Тавитави, многими моряками рассматривались как гарантия победы в Марианской битве. Никогда прежде мы не собирали в один удар так много морской авиации, и наши летчики были убеждены, что разнесут вдребезги атакующий американский флот. Однако люди, которые преждевременно радовались, вели расчет только с позиций наличных авианосцев и самолетов на них, не отдавая должного внимания человеческому фактору. Огромное значение для каждого сражения имеет неопределенный элемент, именуемый агрессивностью или боевым духом. Как бы там ни было, у американцев он был. Нашим войскам не хватало близкого взаимодействия и единства, характерных для американских частей. И это причинило нам большой ущерб. Офицерам, которые хвастались, конечно, до сражения, какой страшный урон нанесет наш флот американцам, пришлось пережить ужасное разочарование.

19 июня к западу от Марианских островов началась великая воздушная битва. Одзава бросал в бой против американских авианосцев все имевшиеся самолеты, стремясь тотальной атакой нанести максимальный урон противнику. Однако ощутимых результатов эта попытка не дала, и, пока Одзава нес значительные потери в истребителях и бомбардировщиках, американские корабли невозмутимо продолжали продвигаться вперед. Контр-адмирал Реймонд А. Спрюзнс, узнав, что наши авианосцы находятся в нескольких сотнях миль от его собственных кораблей, разумно решил отложить на время атаку своих бомбардировщиков на наш флот. Вместо этого он приказал поднять в воздух все до одного истребителя «хеллкэт», чтобы встретить наши атакующие эскадрильи бомбардировщиков. В результате, столкнувшись с мощным сопротивлением со стороны вражеских истребителей, которые легко перебороли нас, лишь немногие бомбардировщики сумели пробиться к авианосцам сквозь заслон. И тут их встретил настоящий ураган противоздушного огня. Результаты атаки были ничтожны. Одзава потерял в бою большинство своих самолетов и одновременно утратил то будущее преимущество, на которое он надеялся, создавая огромную атакующую массу.

Мощная авианосная группа Одзавы не подверглась ожидавшейся воздушной атаке, и, пока люди расслабились при мысли, что американские самолеты не приближаются, разразилась беда. На борту флагмана «Taiho» Одзава получает радиограмму, что вот-вот последует атака подводных лодок. И в этот момент, в 8.00, «Taiho» буквально взрывается у него под ногами. Вражеская субмарина «Albacore» пустила в него шесть торпед, большинство из которых в «Taiho» попало, но новейший и мощнейший японский авианосец водоизмещением 35 тысяч тонн не накренился и не сбавил хода. Несмотря на сравнительно небольшие повреждения от торпедной атаки, пары бензина из разбитого большого резервуара и трубопроводов стали постепенно просачиваться и заполнять весь внутренний объем большого авианосца. Одзава пришлось перебраться на крейсер «Nagato». Через девяносто минут после того, как «Albacore» обстрелял своими торпедами «Taiho», раздалось несколько страшных взрывов. Серия взрывов уничтожила все средства управления на борту корабля, и в 16.40 он пошел ко дну.

Когда Одзава готовился подняться на борт своего нового флагмана, его постиг еще один удар. В 11.20 начала атаку вторая вражеская субмарина («Cavalla»), и четыре ее торпеды из шести разнесли вдребезги «Shokaku». Огромный авианосец несколько часов спустя разлетелся на части и затонул.

Но и на этом наше невезение не кончилось. На следующий день, 20 июня, Одзава перенес свой флаг на «Zuikaku» и стал готовить тотальную бомбовую и торпедную атаку на американский флот. Пока шла заправка самолетов горючим и вооружением, вражеские пикирующие бомбардировщики, торпедоносцы и истребители в огромном количестве совершили налет на наши авианосцы. Американская атака была проведена блестяще. Разорванный на куски бомбами и торпедами, «Hiyo» пошел ко дну, а вместе с ним и два танкера со столь ценным для нас топливом. «Zuikaku», «Ryuho» и «Chiyoda» получили тяжелые повреждения, как и линкор «Haruna». Шатаясь от сокрушительного удара, авианосцы Одзавы предприняли карательную ночную атаку, но ни один из наших самолетов не попал во вражеские суда.

Потери на море и в воздухе привели к тому, что ударная группа Одзавы прекратила существование как боевая единица.

Американцы прозвали свою сокрушительную победу «марианской охотой на индеек» и имели на это полное право. Когда закончился бой, у Одзавы в боеспособном состоянии осталось лишь сорок семь самолетов: двадцать пять Zero, шесть торпедоносцев, два пикирующих бомбардировщика и двенадцать других самолетов. Потери противника в сравнении с нашими были просто пустяковыми, потому что в бою они лишились двадцати шести самолетов.

Так закончилось сражение в Марианском море, в котором наш флот использовал самую большую в своей истории авианосную и воздушную мощь. Великая битва завершилась тем, что мы потерпели самое жестокое поражение, размеры которого превзошли даже наши потери у Мидуэя.

В попытке установить, что же помешало адмиралу Одзава одержать победу, которую, по крайней мере, на бумаге его огромная авианосная и воздушная мощь могла себе позволить, мы изучили разные фазы сражения. Как офицер штаба авиации при контр-адмирале Джодзиме, я [Окумия] имел данные, из которых сделал следующие выводы.

Первое. Наши экипажи не имели необходимой тренировки для взаимодействия в бою. За два года до Марианского сражения я был офицером штаба авиации 2-й авианосной эскадры, и я всегда чувствовал, что у наших командиров авиагрупп нет способностей, нужных для руководства боем. За предшествовавшие два года произошло заметное снижение требований к лицам, призванных быть командирами авиагрупп, и скоро стало очевидным, что мы вверяем важнейший командный пост людям, которым очень не хватает элементарной боевой подготовки.

Когда меня впервые прикомандировали к штабу авиации 4-й авианосной эскадры, как раз перед операцией Алеуты – Мидуэй, общим командиром группы Нагумо был капитан 3-го ранга Мицуо Футида, который возглавлял воздушную атаку на Пёрл-Харбор. Он закончил Морскую академию в Этадзиме с 52-м выпуском в 1924 году. В сражении у Санта-Крус в октябре 1942 года капитан 2-го ранга Мамору Сёки был старшим командиром воздушной группы. Как и я, Сёки поступил в академию в 1927 году, став членом 58-го выпуска. Однако в список командиров групп, участвовавших в боях на Марианских островах, входили капитан 2-го ранга Дзиотаро Ивами из группы Джодзимы 62-го выпуска (1934) и капитан 2-го ранга Акира Таруи из группы Одзавы, а также капитан 2-го ранга Масаюки Ямагуми из группы Обаяси 64-го выпуска из академии (1936).

Другими словами, за каких-то два года с тех пор, как я был назначен в штаб авиации авианосной эскадры, средний возраст старших командиров авиагрупп упал, как минимум, на

десять лет. К сожалению, также ухудшилась и квалификация экипажей, участвовавших в боях на Мариангах, в прямой пропорции со средним возрастом офицеров-командиров.

Один пример особенно ярко иллюстрирует заметное снижение летного искусства пилотов. Когда моя авиагруппа подключилась к сражению у Санта-Крус, пилоты наших пикирующих бомбардировщиков достигли и поддерживали завидный уровень точности попаданий. При бомбежке девятью самолетами учебной мишени «Settsu» – старого линкора длиной 160 метров и шириной 20 метров, который мог совершать маневры уклонения на скорости 16 узлов в открытом море, девять самолетов часто попадали девять раз. Однако, как раз перед сражением на Мариангах, та же самая эскадрилья, пикируя на тот же «Settsu», редко добивалась более одного попадания. Мы не ожидали от экипажей, только недавно попавших на авианосцы, обретения за несколько недель высокого летного мастерства и точности бомбометания. Но это были летчики, крайне нуждающиеся в месяцах тренировок, которые летели в бой с мощным, хорошо защищенным американским флотом. За два с половиной года с начала войны наши тренировочные стандарты и квалификация экипажей ухудшились до такой степени, что у летчиков оставалось мало шансов уцелеть в бою с врагом. Чувствительная потеря минимальной квалификации подчеркивала тот факт, что подготовка нашего летного состава к войне никогда не соответствовала требованиям.

Второе. В группе Одзавы было мало офицеров с опытом боевых действий против авианосцев, и это незнание четко проявилось в бою. Вице-адмирал Одзава, его начальник штаба, весь старший оперативный персонал и штаб авиации никогда не участвовали в боях против вражеских авианосцев. Более того, за исключением лишь двух офицеров штаба авиации, вице-адмирал Одзава и его штабной персонал мало что знали о проблемах авиагрупп. У них были самые поверхностные сведения о проблемах авиации. Даже контр-адмиралы Джодзима и Обаяси, оба воевавшие в должностях капитанов авианосцев, совсем немного были осведомлены о сложных вопросах ведения общих воздушных операций. За исключением меня, непосредственные подчиненные Джодзимы и Обаяси не имели опыта ведения боя с авианосцем. Когда должна была разразиться Марианская битва против американской ударной группы под командованием контр-адмирала Реймонда А. Спрюэнса, талантливого командира, проявившего себя при Мидуэе, я еще до боя не мог избавиться от чувства, что мы страдаем из-за серьезной отсталости в уровне высшего руководства.

Третье. У Одзавы не было достаточного количества высококачественных самолетов, так необходимых в борьбе с мощной американской обороной. На флоте до сих пор не было других истребителей, по летным качествам превосходящих Зеро, которые воевали еще в Китае в 1940 году. Шесть авианосцев под командой Джодзимы и Обаяси были тихоходны и неудобны из-за коротких взлетных палуб. Новым пикирующим бомбардировщикам Джуди, поступившим на вооружение после Мидуэя, оказалось трудно в обычных условиях взлетать. Пока флот стоял месяц на якоре в Тавитави, девять Джуди на борту «Junyo» нельзя было использовать даже в тренировочных целях; авианосец был слишком медленным в ограниченном тренировочном районе для запуска своих самолетов. Даже новые бомбардировщики Джилл («Tenzan») было трудно эффективно использовать на борту этих маленьких авианосцев.

Столкнувшись с этими оперативными трудностями, флот стал экспериментировать с Зеро как пикирующим бомбардировщиком, несущим бомбу в 250 килограммов. Девять модифицированных истребителей-бомбардировщиков Зеро поступили на борт каждого авианосца группы Джодзимы, а каждый из трех авианосцев Обаяси получил двенадцать истребителей-бомбардировщиков Зеро. В общей сложности шестьдесят три модифицированных Зеро было погружено на шесть авианосцев Одзавы, и эти самолеты были разделены на две особые атакующие группы.

Возглавляемые бомбардировщиками «Tenzan», которые обеспечивали навигационную поддержку, две группы истребителей-бомбардировщиков Зеро покинули свои корабли 19 июня,

чтобы атаковать вражескую ударную группу. Наши надежды на победу новых самолетов не оправдались. Наши пилоты Зеро, преодолев 350 морских миль до флота противника, оказались физически измотанными и не могли летать с присущей им квалификацией. Приблизившись к американским авианосцам, они натолкнулись на мощный оборонительный заслон из истребителей «хеллкэт» и понесли тяжелые потери. Эта последняя попытка опустила занавес над полным поражением нашего флота у Марианских островов.

Однако было ясно, что, хотя истребители-бомбардировщики требовали помощи при дальних полетах, они достигли лучших результатов против вражеских авианосцев, нежели любые из наших пикирующих бомбардировщиков. Эта неожиданно возросшая точность бомбометания стала единственной побуждающей причиной для внезапного роста знаменитых эскадрилий самоубийц-камикадзе, которые участвовали в безнадежном морском сражении у острова Лейте на Филиппинах четыре месяца спустя.

Таким образом, истребителю Зеро, бывшему когда-то бесспорным мастером воздушного боя на Тихом и Индийском океанах, было суждено играть и в дальнейшем ведущую роль в воздушной войне на Тихом океане. Но уже не чемпиона воздушных сражений, а главного персонажа в нарастающей трагедии, которая пророчила только полное поражение Японии.

Если бы лидеры нашей нации военного времени осознали истинное состояние нашей морской авиации, они наверняка бы предприняли что-то серьезное для того, чтобы закончить войну как можно скорее. Если бы такие переговоры велись, никогда бы не были совершены атаки камикадзе и можно было бы избежать потери стольких жизней, как японских, так и американских. В этом отношении особенно наша неспособность успешно отстоять Марианские острова сыграла значительную роль в истории войны на Тихом океане.

Глава 24

АТАКИ САМОУБИЙЦ-КАМИКАДЗЕ

Во время великих сражений войны на Тихом океане многие летчики, находясь прямо над вражескими боевыми кораблями или наземными объектами, попадали в ситуации, когда они либо оказывались тяжело ранеными, либо их самолет выходил из строя. В таких обстоятельствах немало летчиков предпочитали, пока еще было можно хоть немного управлять самолетом, встретить свою смерть в последнем самоубийственном пикировании на вражескую цель. Эти случаи, вовсе не редкие в воздушных атаках, не являлись «самоубийственными атаками» в прямом смысле слова, потому что у пилота практически не было шанса уцелеть. Конечно, были примеры, когда некоторые летчики решали пожертвовать своей жизнью, чтобы выполнить боевую задачу, но эти были единичные случаи.

Атаки камикадзе, однако, – совершенно другое дело. В этом случае летчик или весь экипаж атакующего самолета, начав последнее пикирование на врага, исключают даже отдаленную возможность выживания. Смерть была компаньоном летчика-камикадзе, как это было с «Катиен» – торпедами, которые управлялись человеком и использовались на последней стадии войны.

Было ранее и будет впредь много критики в адрес японского флота за то, что впервые в мире он предпринял тактику массового самоубийства при атаке врага. Операции камикадзе вызвали много недовольства в нашем народе, ибо они сопровождались несравнимыми душевными страданиями и жертвами со стороны всех, кто в этом участвовал. Я не осуждаю и не одобряю решения, которые привели к полетам камикадзе, я представляю здесь события, которые привели к решению приступить к самоубийственным атакам.

Истребитель Зеро, долгое время наша главная опора в воздушных боях с врагом, снова сыграл ведущую роль в наших военных действиях, поскольку он наиболее широко использовался как

самолет камикадзе. Было достаточно много оснований для того, чтобы использовать истребитель Зеро в этой роли, и все они были рождены превосходством американцев над нашей авиацией. Несмотря на тяжелые потери, понесенные флотом в битве на Марианских островах (часто описываемом американцами как сражение в Филиппинском море), Токио все же решил продолжать войну, хотя у нас уже не было экипажей для того, чтобы управлять оставшимися шестью авианосцами, и реорганизовать остающиеся корабли в сбалансированный флот мы не могли. После разгрома на Марианах Зеро все еще оставались главной опорой морской авиации, значительно превосходя численно любой иной тип самолета. Если надо было создать группы камикадзе, то Зеро по причине его наличного парка, а также летных качеств становился самым подходящим самолетом для того, чтобы прорвать заслон истребителей «хеллкэт», а поэтому стал логичным выбором для групп камикадзе.

Конечно, сыграл большую роль человеческий фактор. Освященные временем обычаи и менталитет японского народа не признавали существования военнопленных. Захват врагом был более страшен, чем сама смерть, ибо такое пленение всегда сопровождалось позором для семьи и отечества. Чтобы не попасть в плен и не провести жизнь в позоре, наши воины, столкнувшись с непрекращающимися и хаотическими поражениями, естественно, искали средства достижения почетной и славной смерти.

Было лишь вопросом времени, когда американский флот, невероятно могучий и явно владеющий Тихим океаном на тот момент, приступит к завершающему тотальному наступлению на Филиппинах. Так наши обороняющиеся войска столкнулись с проблемой, явно не имевшей решения. Имея морскую авиацию, сопоставимую по мощи с одним лишь крупным американским авианосцем, невозможно было отразить колоссальное наступление, которое враг собирался начинать. Если мы не могли питать надежду на сдачу и если оборона стала практически невозможной, то офицерам морской авиации на Филиппинах не оставалось ничего иного, как прибегнуть к тактике, ранее никогда не применявшейся.

В этих обстоятельствах японские силы морской авиации запланировали и, наконец, реализовали атаку камикадзе.

Поскольку к началу сентября 1944 года все наши авиабазы на Марианах, Каролинских островах и северном берегу Новой Гвинеи находились в руках у американцев, наши войска на Филиппинах были для них бельмом на глазу. До того как послать свои мощные боевые корабли и уязвимые транспорты с их тонкими, легко пробиваемыми бортами к берегам этих островов, им вначале было необходимо обезвредить авиабазы, с которых наши истребители и бомбардировщики могли бы ударить по их группе вторжения. Можно было ожидать, что первыми удар нанесут авианосные силы, а за ними последует мощное тотальное наступление войск. Морская авиация взяла под свою ответственность защиту Филиппин, и 1-й воздушный флот с самолетами наземного базирования перенес свой штаб в Давао и начал реорганизацию своих подразделений, используя самолеты, постоянно находившиеся на Филиппинах, и те, что уцелели в боях на Марианских островах.

Наши группы работали с лихорадочной быстротой, но нарастающая мощь американцев позволила им нанести удар со значительно большей скоростью и эффектом, чем мы ожидали. 9 сентября 1944 года их ударные отряды соединились на Филиппинах и обрушились на Давао в первом воздушном налете. На следующий день, когда многие наши наземные объекты и сооружения лежали в развалинах, самолеты морской авиации возвратились вновь для бомбежки и расстрела аэродрома.

Пока бушевали атаки на Давао, истребители Зеро поспешно заправили горючим, вооружили, и был отдан приказ немедленно передислоцироваться на нашу базу на острове Себу, в центре Филиппин. Но истребители прибыли слишком поздно, чтобы помочь в обороне Давао, потому что американцы уже закончили свои атаки и ушли в открытое море. Или так мы считали.

Спустя два дня ударная группа на полных парах устремилась к Себу и провела сокрушительную атаку на наши самолеты. Произошла какая-то путаница в нашей системе связи, и по неизвестным причинам аэродром Себу не получил своевременного оповещения об атакующих самолетах, которые были замечены нашими дальними постами наблюдения. Неразбериха в связи оказалась фатальной, потому что американские летчики увидели перед собой сцену, на которую совсем не надеялись. Около ста истребителей Зеро находилось на взлетной полосе, беспомощные перед лицом нападения. Американцы не упустили редкую возможность, и, когда прекратился кошмар из ревущих пикирующих бомбардировщиков и расстреливающих все подряд истребителей, более пятидесяти Зеро либо превратились в обгорелые обломки, либо разлетелись на куски. Это были огромные потери, одним махом враг уничтожил почти две трети всех наших исправных истребителей на Филиппинах и повредил многие другие Зеро.

В конце августа 1944 года я вернулся в Японию в качестве офицера штаба авиации при морском Генеральном штабе императорского Генерального штаба. Пока американские самолеты громили Себу, я летел по приказу из Давао на эту авиабазу. Мой транспортный самолет прибыл на место событий почти одновременно с первой волной вражеских истребителей и бомбардировщиков. Наш пилот резко повернул от аэродрома, так как мы меньше всего хотели встретиться с истребителями «хеллкэт», которые быстро бы сбили нас. Мы могли разглядеть, находясь на удалении от аэродрома, как пикирующие бомбардировщики ныряли с небес вниз, а истребители проносились туда и назад над летным полем, обстреливая стоявшие на нем Зеро. За несколько минут на Себу воцарился хаос. Американские летчики были поразительно точны, и пламя и черный дым, поднимавшиеся от горящих Зеро, напоминали крематорий... наш крематорий.

В тот вечер я вернулся в Манилу и беседовал с летчиками, чьи Зеро после обстрела и бомбежки превратились в груды обломков. Пилоты были возмущены своей собственной беспомощностью и возбужденно говорили о том, что отомстят американцам любой ценой. Было очевидно, что в нашей боевой тактике скоро произойдут радикальные перемены.

В попытке преодолеть последствия опустошительной атаки на аэродром Себу наши Зеро были переведены в Кларк-Филд и Манилу. Теперь уже Токио под высочайшим приоритетом направлял новые самолеты, запасные части, горючее и другие материалы на восстановление разрушенных истребительных сил. Пока вновь формировались группы, самолеты американской морской авиации нанесли новый удар. 21 и 22 сентября вражеские истребители и пикирующие бомбардировщики расстреливали и бомбили аэродромы, еще раз нанеся урон группам Зеро. Провалилась еще одна попытка создать мощную оборону на Филиппинах.

Пока американские морские истребители проносились над Филиппинами, 10 октября другие крупные соединения громили наши авиабазы на Окинаве в первом налете на этот остров. С 12-го по 14-е число неудержимые американские морские истребители ревели над нашими авиабазами на Формозе. 15-го они вернулись на Лусон, чтобы превратить наши аэродромы в горящие искореженные руины.

Опять налеты с авианосцев сорвали наши попытки восстановить оборонительные силы из истребительной авиации. Нам не только не удалось ни одна попытка укрепить группы истребителей на Филиппинах, но мы не смогли и поддерживать нашу мощь на минимальном уровне. Каждый новый день означал новые потери самолетов, которые предназначались для защиты Филиппин на случай американского морского десанта. 17 октября вражеские войска высадились и закрепились на острове Сулуан к востоку от Лейте. Ситуация на Филиппинах была уже не просто серьезной, она стала критической.

Главнокомандующий Объединенным флотом Соэму Тойода (адмирал Кога Минэити пропал без вести в море с летающей лодкой 31 марта) пришел к выводу, что американцы делают заявку на

все Филиппинские острова, и, действуя по задолго подготовленному плану, привел в движение свой мощный оборонительный флот. 17-го числа он приказал всем кораблям в районе Филиппин направиться на полной скорости в юго-восточную часть территориальных вод для сбора в боевое построение. Одновременно он издал приказ другим флотским соединениям, которые включали: 2-й флот под командой вице-адмирала Такэо Куриты, тогда находившегося в Сингапуре и имевшего в составе линкоры «Yamato» и «Musashi» водоизмещением 74 тысячи тонн, пять других линкоров, девять тяжелых крейсеров, два легких крейсера и двадцать три эсминца; 5-й флот вице-адмирала Киосидэ Симы с двумя тяжелыми крейсерами, одним легким крейсером и семью эсминцами, базировавшимися на Формозе; и 3-й флот вице-адмирала Дзисабуро Одзавы, включавший четыре авианосца, два линкора, три легких крейсера и восемь эсминцев, стоявший в заливе Хиросима. Это была внушительная сила из семи линкоров (два из них – самые мощные в мире), одиннадцати тяжелых крейсеров, шести легких крейсеров, тридцати восьми эсминцев и четырех авианосцев. В тот же день в штаб в Маниле прибыл новый морской командующий 1-м воздушным флотом вице-адмирал Такидзиро Ониси.

Ониси, способный летчик-ветеран, в течение многих лет был помощником погибшего адмирала Ямамото. Вместе с Ямамото он отвечал за строительство нашей морской авиации. В ранге контр-адмирала он командовал первыми воздушными флотилиями истребителей Зеро в китайско-японском инциденте. Совместно с капитаном 3-го ранга Минору Гэндой они разработали оригинальный план нападения на Пёрл-Харбор, а когда началась война, он в должности начальника штаба при вице-адмирале Нисизо Цукахаре, главнокомандующем морской авиацией наземного базирования, отличился во многих воздушных операциях на территории от Филиппин до Голландской Ост-Индии. Он вернулся на поле боя, где когда-то возглавлял атаки, но на этот раз его противники рвались к Филиппинам своей самой мощной в истории авианосной группой. И так уж получилось, что он послал в бой в основном те же самые истребители, на которых он сражался четыре года назад.

Руки вице-адмирала Ониси были в буквальном смысле связаны еще до того, как он сделал первый шаг, находясь на этом посту. Дело не в том, что под его командой были давно известные Зеро. Он не смог наскрести больше тридцати пригодных самолетов со всех аэродромов на Филиппинах. Починив на скорую руку бомбардировщики типа 1 Бетти, остававшиеся на островах, он смог нарастить свои оборонительные ресурсы до жалких шестидесяти самолетов. Ониси понимал бесполезность своих стараний. Он и в мечтах не мог надеяться, что, используя даже нестандартные приемы атаки, сможет нанести врагу тяжелый урон или уничтожить американские авианосцы, так хорошо охраняемые истребителями «хеллкэт». Без прикрытия истребителями, думал Ониси, даже могучие линкоры «Yamato» и «Musashi», несмотря на их 18-дюймовые орудия и толстую броню, погибнут от ударов морских бомбардировщиков еще до того, как получат возможность увидеть вражеский флот, не говоря о том, чтобы вступить в бой.

Поскольку необычные методы атаки уже не помогали достичь цели, Ониси обратился к идее атак камикадзе – самоубийственная атака в пикировании истребителями Зеро с подвешенной бомбой весом в 250 килограммов. Самолет, скорее всего, прорвется сквозь кордон «хеллкэтов», и, как самый точный из всех пикирующих бомбардировщиков, Зеро становился единственным логическим выбором для самоубийственной миссии.

Но адмирал не мог просто приказать своим подчиненным совершить самоубийство в массовом количестве, даже в японском флоте, где сдача в плен была неприемлема. В практике войн не были известны атаки самоубийц в массовом количестве, и Ониси понимал, что ему необходимо лично обратиться с просьбой к своим летчикам. Вечером 19 октября адмирал прибыл на главную базу истребителей Зеро на Филиппинах – Кларк-Филд на острове Лусон для совещания с командным составом корпуса истребителей Зеро. На совещании он произнес свою официальную просьбу об организации атак камикадзе.

Даже для летчиков, сражавшихся против значительно превосходящего их по силам врага, это обращение было шоком. Однако ненадежное, опасное положение японского флота и авиагрупп на Филиппинах было хорошо понятно каждому. Все ясно представляли, насколько минимальны были шансы на отражение ожидавшегося американского наступления. Все летчики единодушно согласились с адмиральской просьбой. Ониси выделил группы Зеро, которые будут участвовать в самоубийственных атаках «Kamikaze Tokubetsu Kogekitai» (особый атакующий отряд камикадзе), названного так в честь «Kamikaze» (божественного ветра), который, как известно из истории древней Японии, в XIII веке дважды разметал по морю и уничтожил мощный монгольский десант Кублай-хана.

Пока Ониси готовил отряды своих самоубийц, по Филиппинам разносился гром новых сражений. Курита, Сима и Одзава устремились к островам, чтобы атаковать уязвимые для ударов американские транспорты, все равно продолжавшие высаживать на берег Лейте людей, танки, пушки и материалы. 24-го числа началась схватка. Самолеты американской морской авиации обнаружили долгожданный флот линкоров вице-адмирала Куриты, несущийся на полной скорости в район к востоку от острова Лейте. Нескончаемыми волнами ринулись в бой вражеские пикирующие бомбардировщики, торпедоносцы и истребители. Все корабли ошестинились испепеляющим зенитным огнем, но даже этот град стали и огня мало что мог сделать против атакующих самолетов. Пикирующие бомбардировщики «хеллдайвер» на огромной скорости посылали бомбы в наши линкоры, а неуклюжие «эвенджеры», неотрывно охраняемые истребителями «хеллкэт», сбрасывали на воду и отправляли точно в цель свои торпеды. Скоро гигантский «Musashi» превратился в изуродованную громадину, в которую, по словам капитана 1-го ранга Кёнкити Като, попало не менее тридцати бомб и двадцати шести торпед. Его команда пыталась выкинуть корабль на остров Сибуян, но линкор опрокинулся и затонул. Мощные бомбы разнесли на кусочки палубу «Yamato», но, несмотря на внешние повреждения, боевая мощь корабля не пострадала. Тяжелый крейсер «Муоко» шел зигзагами после того, как торпеда попала в его борт, и был выведен из строя. Линкоры «Nagata» и «Kongo» были повреждены, как и несколько других кораблей.

Произошло как раз то, что предсказывал Ониси: без господства в небе даже самые могучие боевые корабли, когда-либо построенные на планете, были беспомощны перед морскими пикирующими бомбардировщиками и торпедоносцами. К этому времени пилоты Зеро, отобранные Ониси, начали рассматривать самоубийственные атаки как единственный возможный выход. Обычные атаки не дают ничего, кроме того, что повышают боевой счет американских истребителей и зенитных пушек, поскольку ничего не могут поделать с похожей на гранит защитой авианосных сил противника. 21 и 23 октября два Зеро-камикадзе, каждый с бомбой весом в 250 килограммов, вылетели со своих авиабаз на первое боевое задание такого рода, но не сумели найти вражеские авианосцы и вернулись назад.

Побитый вражеской морской авиацией, Курита вывел свой флот из пролива Сан-Бернардино, где он был беззащитен перед вражеской авиацией. За семь часов американцы совершили более двухсот пятидесяти боевых вылетов против его кораблей. Курита понимал, что если будет продолжать пробиваться через пролив, то просто предоставит вражеским самолетам прекрасную возможность уничтожить остатки его флота. Чуть позже в тот день Курита дошел до моря Сибуян и ушел на запад. 25 октября он попытался завязать последний решительный бой с вражескими кораблями. Курита недолго отступал. Этот небольшого роста, крепко сложенный адмирал, уязвленный своим поражением, скоро развернулся и направился назад в пролив Сан-Бернардино. Как только рассеялась ночная тьма, отряд Куриты из четырех линкоров и других кораблей, нащупывая свой путь через пролив без воздушной разведки, наткнулся на американский отряд из шести авианосцев сопровождения, трех эсминцев и четырех кораблей конвоя. Легкий вражеский отряд не имел никаких шансов на спасение, но сражался с изумительным мужеством. Под огнем тяжелых орудий Куриты американцы потеряли «Gambier Bay». Когда Курита удалился, «Hoel», «Johnston» и «Samuel B. Roberts»

либо уже утонули, либо шли ко дну, а «Fanshaw Bay», «Kalinin Bay», «Dennis» и «Heermann» получили неустранимые повреждения.

Битва с участием всех трех японских флотов была в полном разгаре. Утром 25 октября Зеро-камикадзе, ведомые лейтенантом Юкио Сёки, отправились на свое первое боевое задание. Один Зеро врезался в авианосец «Santee», взорвавшись прямо перед подъемником самолетов, два других спикировали на «Sangamon» и «Petrof Bay». По нашим сведениям были попадания в корабли, но позднее мы узнали, что противоздушный огонь заставил пикировавшие истребители врезаться в воду рядом с кораблями. (Несколько минут спустя, хотя Ониси тогда этого еще не знал, одна из наших субмарин поразила торпедой поврежденный «Santee».) Четвертый Зеро врезался в авианосец «Suwannee», взорвавшись в корабельном ангаре, нанес тяжелые потери в личном составе и повредил корабль. До полудня еще шесть Зеро совершили свои последние пики. Бомба с Зеро, врезавшегося в авианосец «St. Lo», прошла сквозь полетную палубу, и внутри корабля раздалась ужасные взрывы. Другой Зеро попал в «Kitkun Bay». Три Зеро атаковали «Kalinin Bay», два из них взорвались на полетной палубе.

Меньше чем через полчаса «St. Lo» раскололся на две части и затонул. Истребители Зеро, сопровождавшие камикадзе, подтвердили эти попадания. Ониси почувствовал, что атаки камикадзе полностью оправдались, как это продемонстрировал эпизод с «St. Lo». Этот корабль сумел уйти от 18-дюймовых орудий «Yamato» и, как и другие американские авианосцы, отразил слабые воздушные атаки японцев. А один-единственный летчик-камикадзе уничтожил этот корабль.

Это второе сражение за Филиппины явно показало, что, если Япония хочет найти даже малейшую возможность для создания надежной защиты своего родного очага, будущие атаки на американские боевые корабли, особенно авианосцы, следует осуществлять самолетами камикадзе. Наш флот понес катастрофические потери в разгоревшейся на большой акватории морской и воздушной битве, и мы уже потеряли линкоры «Musashi», «Yamashiro» и «Fuso», большой авианосец «Zuikaku», три легких авианосца «Chitose», «Chiyoda» и «Zuiho», шесть тяжелых крейсеров «Atago», «Maya», «Chokai», «Suzuya», «Chikuma» и «Mogami», четыре легких крейсера «Abukuma», «Kinu», «Tama» и «Noshiro» и одиннадцать эсминцев «Wakaba», «Yamagumo», «Michishio», «Shiranuhi», «Uranami», «Akitsuki», «Asagumo», «Hatsutsuki», «Nowake», «Hayashimo» и «Fujinami».

Американцы потеряли легкий авианосец «Princeton», эскортные авианосцы «Gambier Bay» и «St. Lo», эсминцы «Jonhston» и «Hoel» и эскортный эсминец «B. Roberts».

Ободренный новыми возможностями, которые раскрывали атаки камикадзе, Ониси принялся спешно комплектовать новые группы самоубийц и переделывать самолеты для новой цели. Как только новые части заканчивали подготовку, их бросали в пекло разгоравшегося сражения против американских боевых кораблей и транспортов. Как и ожидалось, благодаря необычной тактике мы достигли результатов, далеко превосходящих ожидаемое. Для пики в стиле камикадзе стали использоваться не только Зеро. Когда на Филиппины поступили пикирующие бомбардировщики Валь и Джуди, а также двухмоторные бомбардировщики Френсис, их тут же внесли в список групп для самоубийственных атак. Воодушевленные успехом Ониси в операциях камикадзе, соединения армейской авиации стали изучать наши самолеты и методы боя. Скоро к морской авиации присоединились армейские летчики и их экипажи в возрастающих самоубийственных бомбежках. Несмотря на большие масштабы ударов по американскому флоту, мы не смогли предотвратить вражеские десанты на различные острова. Предыдущие удары американской морской авиации по нашим аэродромам достигли своей цели; даже при применении атак камикадзе нам не хватало самолетов на Филиппинах, чтобы помешать американским боевым операциям.

Одна из самых успешных атак камикадзе была проведена 25 ноября 1944 года. Двадцать семь истребителей и бомбардировщиков накинулись на вражеский авианосный отряд. Группа из шести Зеро и двух Джуди, ведомая лейтенантом Кимийоси Такатакэ, направляясь на встречу с другими самолетами для атаки, заметила еще одну вражескую флотилию. Сопровождаемые шестью Зеро, самолеты-камикадзе ринулись в атаку на вражеские корабли. Большой авианосец «Essex» был лишь слегка поврежден, но наши самолеты нанесли тяжелые повреждения двум другим авианосцам того же класса, а также малому авианосцу «Independence». Два из шести истребителей эскорта были сбиты, возвратившиеся четыре истребителя подтвердили информацию об атаках.

25 января 1945 года наши самолеты совершили последний вылет с камикадзе на борту на Филиппинах. Американские войска сражались яростно и захватили плацдарм на Лингайен-Бэй на острове Лусон. Во время высадки врагом десанта мы провели последний налет камикадзе всеми имевшимися в наличии самолетами. Но даже эта последняя отчаянная попытка, несмотря на то что перечень поврежденных и потопленных кораблей возрос, не смогла помешать американцам высаживать свои десанты.

Таблица, приводимая ниже, содержит перечень типов самолетов и их количество, применявшихся для атак камикадзе:

Как свидетельствуют эти цифры, в регионе Филиппин Зеро использовались для атак камикадзе чаще всего. Независимо от групп камикадзе, мы держали минимальное количество истребителей, которые вели и охраняли самолеты-самоубийцы в их полете до цели атаки и подтверждали результаты этих атак. Для этого в общей сложности использовалось 249 самолетов, из них 238 – Зеро.

В январе 1945 года после того, как основная масса 1-го воздушного флота была переведена с Филиппин на Формозу, было совершено четыре атаки камикадзе – по две 15 и 21 января.

Мы подсчитали, что между 25 октября 1944 года, когда летчики-камикадзе провели первую успешную атаку, и 25 января 1945 года наши летчики-самоубийцы нанесли повреждения разной степени тяжести по крайней мере пятидесяти американским кораблям всех типов. Сюда входят шесть больших авианосцев, четыре из которых были идентифицированы как «Intrepid», «Franklin», «Essex» и «Lexington», два малых авианосца «Belleau Wood» и «Independence» и эскортный авианосец «St. Lo». Долгое время, конечно, было невозможно установить в точности названия кораблей, по которым наносили удары наши самолеты, например, такие, как «Santee», «Suwannee» и так далее, пока это не было подтверждено американскими архивами. Подтверждение атак нашими истребителями сопровождения было в лучшем случае делом сомнительным из-за молниеносности атак, мощной зенитной обороны, встреч с вражескими перехватчиками и короткого времени пребывания над целью.

21 января 1945 года авиабаза на Формозе сообщила, что один из наших самолетов-камикадзе врезался прямо в американский авианосец «Ticonderoga», в результате чего корабль загорелся, а потом еще один пилот-самоубийца спикировал в объятый пламенем корабль. В результате взрыва пламя охватило еще большую часть корабля, который получил тяжелые повреждения.

Хотя первые атаки камикадзе с применением Зеро были осуществлены в октябре 1944 года, флот считал этот метод атаки «последним шансом» еще за несколько месяцев до первого штурма самолетом-самоубийцей. В течение нескольких месяцев, предшествовавших началу атак камикадзе, флот изучал различные варианты таких рейдов. Фактически первую рекомендацию для использования специального самолета-снаряда «Ока» (цветущая вишня) дал младший лейтенант Мицуо Ота. В конце 1943-го и в начале 1944 года Ота участвовал в отчаянных и безнадежных боях, которые вели против американцев наши сухопутные войска и авиагруппы морской авиации, в частности против наносящих тяжелые удары,

высококомбинированных ударных групп противника. Позднее, став очевидцем сокрушительных поражений на Марианских и Каролинских островах, которые опять нанесли вражеские авианосцы, Ота получил отличный шанс изучить вблизи недостатки наших методов атаки. Единственным способом спасения в войне, где враг сравнительно безнаказанно превращал в развалины наши самые мощные авиабазы, было уничтожение его слабейшего звена – авианосцев.

Ота предложил своему руководству использовать пилотируемые бомбы для достижения точности, требуемой для уничтожения вражеских боевых кораблей, поскольку обычная бомбежка горизонтального полета или с пикирования, а также торпедирование принесли слишком мало в боях с американскими ударными группами. Предложение молодого младшего лейтенанта почти не встретило возражений и по официальным каналам дошло до самых высших уровней руководства. У офицеров, мнением которых интересовались, был лишь один выбор – согласиться с предложением самоубийственных атак. Во флоте, который не признавал поражений и чьим самолетам редко удавалось прорваться через защитный заслон из истребителей «хеллкэт», бомбежки самолетов-снарядов предоставляли единственное средство для нанесения тяжелого урона или потопления вражеских крупных кораблей.

В августе 1944 года научно-исследовательский центр морской авиации приступил к срочной работе над программой создания специальных пилотируемых бомб, в результате чего появился первый образец, названный «Ота», а сама программа с этого времени получила название – проект «Marudai». С конца октября до ноября мы проводили ускоренные летные испытания новых управляемых планирующих бомб. Токио сформировал новый авиакорпус, которому вменялось использование оружия «Marudai», и к концу ноября летная подготовка была уже налажена. Один из самых известных ветеранов-летчиков Японии капитан 1-го ранга Мотохару Окамура стал командиром этого специального авиакорпуса. Своих первых летчиков Окамура набрал среди опытных пилотов истребителей и бомбардировщиков, еще до первых атак камикадзе на Филиппинах. Вскоре отбор с соблюдением критериев стал не нужен, к Окамуре хлынули тысячи добровольцев, готовые к новой операции, несмотря на «особый характер» их будущих полетов.

Новое подразделение получило название «Jinrai Butai» (корпус божественного грома). Пока они тренировались в своих новых маленьких пилотируемых бомбах, Япония узнала о первых атаках камикадзе на Филиппинах. Честно говоря, пилоты «Jinrai Butai» огорчились, что не они провели первые атаки камикадзе.

Если ущерб, который самолеты-камикадзе Зеро могли нанести вражеским судам, был ограничен 250-килограммовыми бомбами, которыми они были вооружены, то управляемые бомбы «Marudai» могли нести боеголовку весом 1190 килограммов, достаточно мощную, чтобы потопить одним самолетом-снарядом большой боевой корабль. Первая серийная планирующая бомба была названа «Ока-II». Первые пилотируемые бомбы «Ока» (цветущая вишня) были предназначены для отправки прежде всего на Филиппины, затем на Формозу, а после – на Окинаву.

Американцы никогда не догадывались, что нанесли сильный удар по нашим первым операциям с управляемыми бомбами. В конце ноября 1944 года гигантский авианосец «Shinano» водоизмещением 68 тысяч тонн отправился из Йокосуки в свое первое плавание. На борту переоборудованного линкора класса «Yamato» находилось пятьдесят новых бомб «Ока». 29 ноября, через несколько часов после того, как вражеская субмарина «Archerfish» всадила шесть торпед в самый большой в мире авианосец, «Shinano» пошел ко дну возле мыса Сио, к югу от Осаки. Все пятьдесят планирующих бомб пропали вместе с кораблем. Позднее в ходе войны мы доставили ряд бомб «Ока» на Формозу и Окинаву. В ходе ожесточенного сражения за остров Иводзима в феврале 1945 года мы провели несколько боевых экспериментов с бомбами «Ока», но не смогли тогда найти возможность, чтобы определить эффективность нового оружия.

21 марта 1945 года бомбы «Ока» были впервые опробованы в боевой обстановке. Американские авианосцы атаковали западное побережье Японии, посылая в атаки на наши заводы и города свои истребители и бомбардировщики с их пулеметами, пушками, ракетами и бомбами. Эти вражеские ударные группы буквально вынудили наш флот пойти на крайние меры. 18-го числа, когда американцы начал отход, главнокомандующий 5-м воздушным флотом наземного базирования и командующий всей морской авиацией в регионе Кюсю вице-адмирал Матомэ Угаки приказал капитану 1-го ранга Окамуре атаковать американские авианосцы бомбами «Ока».

Капитан 3-го ранга Горо Нонака повел шестнадцать бомбардировщиков типа 1 Бетти (каждый имел на борту «Ока-II») и два стандартно вооруженных бомбардировщика Бетти с авиабазы Каноя на Кюсю на поиск вражеских авианосцев. Эскадрилью бомбардировщиков сопровождали тридцать истребителей Зеро. Поначалу для эскорта намечалось пятьдесят пять истребителей, но в боях за предыдущие дни было потеряно и повреждено много истребителей. Штаб Окамуры понимал, что тридцать Зеро может не хватить для того, чтобы обеспечить надежную защиту бомбардировщиков, которые попытаются прорваться через заслон из истребителей «хеллкэт», но адмирал Угаки приказал атаковать, невзирая ни на что. Капитан 3-го ранга Нонака вел свои самолеты над открытым морем, имея мало надежды на то, чтобы уцелеть. В 300 милях к юго-востоку от Кюсю и лишь в 50 морских милях от вражеских авианосцев казалось, что как будто есть шанс нанести тяжелый удар по вражескому флоту. Но вдруг не менее пятидесяти «хеллкэтов» атаковали их сверху. Тридцать Зеро эскорта вступили в бешеный, но безнадежный бой. Вскоре все восемнадцать бомбардировщиков рухнули в океан вместе с пятнадцатью Зеро. Заслон из истребителей «хеллкэт» был слишком прочен для японцев.

Остальные случаи использования управляемых торпед «Ока» имели место исключительно при обороне Окинавы. В общей сложности семьдесят четыре управляемые бомбы «Ока» покинуло базы. Пятьдесят шесть штук «Ока» было либо сброшено с самолетов-носителей, либо сбито, находясь еще на самолете. Из этого числа мы получили подтверждение, что 16 апреля «Ока» попала в цель, и летчики сообщали о многих успешных смертельных атаках во вражеские корабли. Однако во многих случаях наши самолеты-наблюдатели не могли ускользнуть от преследования истребителей «хеллкэт», и подтверждение результатов носило сомнительный характер. Лишь по окончании войны мы смогли получить достоверные данные о том, что большинство «Ока» в действительности причинило ощутимый ущерб американским боевым кораблям и что, как и ожидалось, появление планирующих бомб, управляемых пилотами-камикадзе, оказало значительное влияние на моральное состояние врага.

Американцы дали бомбам «Ока» свое название – «Вака» (глупец). Наши офицеры сожалели, что мы не можем использовать «Ока» в тех масштабах, как это поначалу планировалось. Они понимали, что несколько сот таких самолетов-снарядов с мощными боеголовками могли бы посеять панику на американском флоте.

В последний год войны флот спешно разрабатывал различные модификации «Ока» для атак камикадзе. Это были «Ока-22» с ракетным двигателем, «Ока-33 и -43» с турбореактивным двигателем, турбореактивная модель «Kikka» (оранжевое цветение), «Waika» (цветение сливы) с пульсирующим реактивным двигателем и планер «Shinryu» (божественный дракон), который для взлета использовал ракеты на твердом топливе. Разрабатывая свои собственные модели на основе морских типов, армейские инженеры приступили к реализации программы для создания цельнометаллического «Tsurugi» (меч), на котором можно было установить любой тип взаимозаменяемого двигателя, флотская версия такого самолета называлась «Тока» (цветение глицинии). Однако, когда начались первые испытательные полеты «Kikka», «Shinryu» и «Tsurugi», война уже закончилась.

Пока флот и армия работали над совершенствованием и организацией производства небольших скоростных пилотируемых бомб, театр военных действий, на котором использовались

камикадзе на имеющихся истребителях и бомбардировщиках, переместился с Филиппин в моря, омывающие территорию самой Японии. В ходе обороны острова Иводзима в феврале 1945 года наши летчики совершили несколько атак против вражеских авианосцев с одним подтвержденным попаданием.

После марта 1945 года более половины наших летчиков прибегло к тактике камикадзе. Американские и британские корабли в водах Западной Японии и Окинавы подвергались неоднократным налетам самолетов 3-го, 5-го и 10-го воздушных флотов с баз на острове Кюсю и 1-го воздушного флота, базировавшегося на Формозе. Для атак мы использовали различные типы самолетов. Это были, соответственно их количеству, Зеро, «Suisei» (Джуди), «Ginga» (Френсис), Валь, «Shiragiku» (учебный самолет для штурманов и других членов экипажей), Кейт, Бетти, Нелл, «Tenzan» (Джилл), морской пикирующий бомбардировщик типа 96 и различные типы разведывательных гидросамолетов.

Всего в рейды на вражеские корабли вылетело с баз в Японии 597 Зеро, 330 из них выполнили пике смерти. На такие же задания поднялось в воздух 865 самолетов других типов, и 516 из них атаковали вражеский флот. Таким образом, 846 самолетов из 1462, вылетевших на задание, выполнили атаки. С баз на Формозе против врага вылетело 239 Зеро и 118 других самолетов, пилотируемых пилотами-камикадзе, 34 Зеро и 44 самолета других типов выполнили свои смертельные атаки. Большинство Зеро-камикадзе вылетело из Японии просто потому, что истребителям с Формозы не хватало радиуса действия, необходимого для поиска и атаки целей.

Среди вражеских кораблей, получивших повреждения в результате налетов камикадзе, были «Wasp», «Franklin», «Hancock», «Intrepid», «Bunker Hill» и «Enterprise». За тот же период времени наши самолеты, воевавшие обычными методами, повредили лишь немногие вражеские суда. Несмотря на наши отчаянные усилия остановить американский флот, враг продолжал захватывать острова вдоль нашей сокращающейся линии обороны и посылал свои авианосцы, чтобы разбить вдребезги любой объект в пределах досягаемости своих самолетов, которые, естественно, метили в самое сердце Японии. Даже отчаянные акты самопожертвования не могли остановить колоссальную военную машину, надвигавшуюся на нашу страну.

В этих последних попытках спастись от неминуемого поражения истребители Зеро вновь сыграли главную роль. На задания камикадзе вылетело всего 2363 самолета морской авиации, включая «Ока», и из них 1189 были истребители Зеро. Из 1189 самолетов, совершивших атаки камикадзе, 530 были Зеро.

Самоубийственные атаки камикадзе отняли жизнь примерно у 2530 морских летчиков и членов экипажей, и, как минимум, столько же армейских летчиков со своими экипажами погибли в аналогичных условиях. 15 августа 1945 года, в день нашей капитуляции, вице-адмирал Матомэ Угаки, командовавший камикадзе с острова Кюсю, отправился в последний полет камикадзе этой войны и последовал за своими летчиками, спикировав во вражеский корабль возле Окинавы. Также в последние часы войны вице-адмирал Такидзиро Ониси, заместитель начальника морского Генерального штаба и родоначальник операций камикадзе, предпочел капитуляции смерть через харакири.

Так закончилась история камикадзе.

Глава 25

ВОЗДУШНЫЕ НАЛЕТЫ И ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ

В сентябре 1939 года истребитель Зеро считался проверенным боевым самолетом, а его пилоты продемонстрировали свое превосходство над вражескими летчиками в Китае, где наши потери были минимальны. В том же самом месяце флот вел переговоры с авиакорпорацией «Накадзима» о подготовке плана массового производства Зеро, сконструированного компанией

«Мицубиси». В конце сентября представители флота и двух компаний заключили окончательное соглашение о производстве, и начальник конструкторского бюро «Мицубиси» передал в «Накадзиму» рабочие чертежи, необходимые для начала нового производства. Обе компании согласились обмениваться в дальнейшем всеми данными, требуемыми для будущей производственной технологии и возможных модификаций. Совещание завершилось договоренностью, что «Накадзима» возьмет на себя большую часть производства Зеро, а «Мицубиси» займется конструкторскими усовершенствованиями, а также производством при условии, что «Накадзима» будет полностью информирована обо всех изменениях в самолете. В конце концов корпорация «Накадзима» выпустила более половины (6500 из чуть более 10 400 самолетов) всех боевых моделей Зеро, включая гидросамолеты «Rufe», созданные на базе истребителя. В июне 1944 года флот заказал корпорации «Хитачи» подготовку производственных мощностей, необходимых для производства истребителей Зеро. В конечном итоге из-за отсутствия материалов и непрекращающихся воздушных налетов «Хитачи» не выпустила ни одного истребителя.

Несмотря на огромные усилия индустрии, истребитель Зеро не отвечал требованиям, предъявляемым флотом к самолетам-истребителям. Этот провал сказался не только в том, что позднее американские истребители достигли превосходства, но и в том, что выпущенные десять тысяч истребителей не смогли удовлетворить даже количественных потребностей флота. За этой неудачей лежат очевидные причины: нехватка инженерных кадров, отсутствие достаточно квалифицированных рабочих, отсутствие материалов и так далее, но помимо всего этого и некоторые другие факторы мешали нашему производству.

Дзиро Хорикоси дополняет картину. Вскоре после вступления в бой мы сократили производство самолета-перехватчика «Raiden». Несмотря на наши планы, что этот самолет будет заменой для Зеро, он страдал от того, что на нем был плохой обзор для летчика, а также не имел нужной полетной дальности, необходимой для операций в условиях Тихого океана. Мы вкладывали большие надежды в морской истребитель «Reppu», летные качества которого должны были вернуть Японии утраченное господство в воздухе в войне авианосцев. «Reppu», как я и предсказывал за несколько лет до этого, разочаровал флот плохими летными качествами, вызванными проблемами с потерей мощности из-за массового производства двигателей типа «Nomare». Усилия, вложенные в массовое производство перехватчика «Shiden-Mod», оказались безуспешными, потому что бесконечные изменения в конструкции в последнюю минуту и неряшливо составленные рабочие чертежи сводили с ума рабочих на конвейере. Пока путаница и перебранки доходили до наивысшей точки, союзники продолжали наращивать свое превосходство в небе. Флоту не оставалось ничего другого, кроме как положиться на Зеро как на свой основной самолет передовой линии до самого конца войны.

В течение всей войны концерн «Мицубиси» отвечал за улучшения и модификации в конструкции истребителя Зеро, многие из которых делались на основании докладов наших летчиков с линии фронта. Флот так часто присылал «срочные» заявки на модификации, что стало просто невозможно поддерживать нормальный ритм выпуска продукции. Особенно «Мицубиси» страдал от неспособности морских специалистов четко формулировать свои решения в отношении истребителей Зеро и «Raiden». Вот мы получаем просьбу резко увеличить выпуск Зеро, а «Raiden» отодвинуть на второй план. Месяц спустя флот отменяет свой заказ, и наши инженеры изо всех сил стараются распутать узлы в новой ситуации. Примерно через три месяца происходят новые перемены в политике... Эта детская игра в качели между двумя истребителями становится просто невероятной.

«Накадземе» не пришлось страдать от таких частых перемен, и она, имея свободу во времени на перестройку сборочных линий, удерживала средний уровень производства – более 200 истребителей в месяц с конца 1943-го до весны 1945 года. Пик производства в 270 самолетов был достигнут в марте 1944 года. За тот же период среднемесячное производство в «Мицубиси», однако, едва превышало 100 самолетов, а наивысший выпуск в 155 самолетов был

достигнут в октябре 1944 года. «Мицубиси» страдал не только от приступов дурного настроения у руководителей флота, но и, как в начале декабря 1944 года, когда война приближалась к критической стадии, понес потери в результате сильного землетрясения (токайское землетрясение), которое затронуло город Нагоя и его восточные пригороды.

Землетрясение стало лишь началом серии невероятных бедствий, обрушившихся на авиационную промышленность. «Авиазаводы Нагои» в компании «Мицубиси», гигантский центр производства фюзеляжей самолетов, были построены на неустойчивом грунте, на искусственно осушенной территории к востоку от гавани Нагоя. Подземный толчок был такой силы, что в бетонных полах появились зияющие трещины и деформации. Все сборочные механизмы были сброшены с конвейера, а несколько важных производственных зданий на другом участке рухнуло. Таким образом, одним ударом производство на обоих авиационных гигантах «Мицубиси» и «Айти» было остановлено. Обе компании прилагали неистовые усилия, чтобы вновь наладить работу сборочных линий, трудясь день и ночь. Пока заводы постепенно возвращались к нормальному ритму, 13 декабря 1944 года бомбардировщики «В-29» с авиабаз на Марианских островах разбомбили завод авиадвигателей «Мицубиси» в Дайко-то в Нагое, а спустя пять дней сбросили свои бомбы особо большой мощности, а также зажигательные бомбы на авиазавод в Ое-мати, в Нагое.

До этого ужасного воздушного налета военные власти никак не могли принять окончательное решение по вопросу рассредоточения заводов. Разрываясь между жизненной необходимостью выпускать все больше и больше самолетов и пониманием, что американские бомбежки впредь будут нарастать по объемам и эффективности, они постоянно уходили от решения вопроса. Однако после налетов на заводы «Мицубиси» правительство приказало немедленно начать рассредоточение заводов, и «Мицубиси» привела в действие давно заготовленные планы. Прежде всего основная часть машиностроительных цехов была переведена в школьные здания в Нагое. Компания разделила свой сектор производства фюзеляжей на три отдельные части, одну флотскую и две армейские, и разбросала их по различным районам. Морские производственные подразделения отправились в Сузуку, Оми, Нагоя, Нанкай, Хокуруку и Гакунан. Армейские цеха были размещены в Нагое и ее юго-восточном пригороде, а также в Офу, Нагано, Уеде, Гифу, Даймоне, Тояме и Каназава. Эти рассредоточенные заводские цеха оставались в пределах центральной части острова Хонсю. Для размещения своего разбросанного оборудования компания арендовала помещения текстильно-ткацкой фабрики. Наконец, машиностроительный сектор, отделенный от производственных подразделений, был переведен в здания шелкоткацкой фабрики и школьные помещения в Мацумото, префектура Нагано. В спешном порядке производство истребителей Зеро было сконцентрировано в районах Сузуки и Оми. Рассредоточение заводов совпало с массовой эвакуацией городских жителей в сельские регионы. Эти меры не встретили одобрения со стороны населения, которое считало, что за заводами наверняка последуют налеты «В-29», даже в отдаленные глубинные районы страны.

Пока компания «Мицубиси» начала выполнять свою сложную программу децентрализации производства, вернулись «В-29». Снова и снова град бомб обрушивался на Нагоя, в результате чего движение и связь превратились в хаос из бушующих пожаров, заблокированных улиц и уничтоженных телефонных линий. Гладко изложенные на бумаге планы рассредоточения превратились в дым вместе с полыхающими зданиями. Мы поняли, что в этих условиях невозможно поддерживать надежную связь между разбросанными цехами. Контроль за производством ослаб, а производственные планы стали ненужными клочками бумаги. С марта 1945 года Нагоя содрогалась под взрывами фугасных и зажигательных бомб, низвергаемых флотилиями «В-29». Эта воздушная преграда была настолько мощной, что, невзирая на все усилия, компания «Мицубиси» за весь июль смогла выпустить до смешного мало самолетов: всего пятнадцать.

Из всех городов Японии Нагоя и Токио подверглись самым интенсивным бомбежкам. Американцы точно выбирали цели для бомбежек, потому что эти два города были самыми важными центрами для всей страны. Нагоя являлась центром японского авиастроения. Только один завод в Дайко-то производил 40 процентов всех авиадвигателей, а раскинувшийся на большой площади завод в Ое-мати собирал 25 процентов наших самолетов. Токио, конечно, был нашим военным и политическим центром. Непрерывавшиеся налеты быстро дезорганизовали внутреннюю активность, и деятельность правительства почти прекратилась.

Компания «Накадзима» разместила свои заводы по производству фюзеляжей в северной части провинции Канто и, к счастью, избежала главного удара первых вражеских бомбежек. Несмотря на реализацию плана рассредоточения, который целиком поломал производственные графики, «Накадзима» в июне 1945 года выпустила 138 Зеро. Однако не все шло гладко в этой огромной компании. Она рассредоточила важные заводы авиадвигателей, выпускавшие мотор «Sakaе» для Зеро, в пригородах Токио. Но заводы не удалось скрыть от «В-29», и шквал бомб принес настолько серьезные разрушения в оборудовании и линиях сборки, что выпуск двигателей значительно отстал от производства фюзеляжей.

В сентябре 1943 года обширный завод по производству фюзеляжей в Мизусиме, префектура Окаяма, в западной части Хонсю, был отделен от «Авиазаводов Нагои». Прежний единый комбинат распался на два отдельных производственных центра. В январе 1944 года «Мицубиси» поделил еще одно крупное предприятие, на этот раз «Авиазаводы Кумамото» в префектуре Кумамото, Кюсю. Первое предприятие выпускало бомбардировщики наземного базирования типа 1 Бетти для флота, а второе производило бомбардировщики «Ki-67» Пегги для армии. «Мицубиси» переключил эти два завода на выпуск истребителей Зеро. В феврале и марте 1945 года эти заводы были рассредоточены по соседним пригородным районам. Однако и им не удалось избежать бомбежек «В-29», и к июлю их производственные линии практически стояли.

Судьба этих жизненно важных заводов, несмотря на то что для врага они имели высший приоритет, совсем не отличалась от участи других индустриальных центров. К маю 1945 года оборонные заводы и наибольшая часть важных объектов гражданского назначения представляли собой жалкие разбомбленные остатки некогда мощной промышленности.

Многие заводы после долговременных мер по рассредоточению наиболее ценного оборудования сейчас оказались в положении не лучше, чем до рассредоточения. «В-29» без передышки буквально выслеживали каждое их перемещение. Как только новые заводские цеха обосновывались на своем новом месте, так тут же на них сыпались бомбы. Заводское руководство сломя голову бросалось на поиски новых площадок и пыталось укрыться в заводских корпусах, окруженных крутыми горными склонами, или размещало наиболее важное оборудование в бомбоубежищах, вырытых в горах. В конечном итоге план рассредоточения оказался полностью провальным. В тот момент, когда мы крайне нуждались в оружии, наш промышленный персонал занимался тем, что выискивал в горах новые площадки для цехов. Опустошение в Японии росло день за днем, поскольку к «В-29» в ежедневных налетах на нашу отчизну присоединились дальние истребители наземного базирования и полчища морских истребителей и бомбардировщиков.

Это падение производства истребителей напрямую ослабило нашу оборону от вражеских истребителей и бомбардировщиков. Это особенно относилось к борьбе с армадами четырехмоторных «В-29». В самый ранний период налетов «суперфортрейс» наши истребители нанесли вражеской авиации тяжелый урон, но к маю нам так не хватало истребителей, что «В-29», неуклонно растущие численно, почти без помех бороздили воздушный океан. В результате вражеских налетов и нашего хаотического рассредоточения заводов производство самолетов упало до критического уровня, о чем свидетельствует следующая таблица:

Пик месячного выпуска фюзеляжей для армии был достигнут в июле 1944 года, когда был произведен 1331 самолет, а для флота – в ноябре 1944 года при общем производстве 1260 самолетов. Пик производства авиадвигателей «Мицубиси» для армии был достигнут в сентябре 1944 года – 980 двигателей. Месяцем раньше компания произвела наибольшее количество двигателей для флота – 961. Сюда не входят фюзеляжи, произведенные авиакомпанией «Хитачи» (которая выпускала небольшой процент морских самолетов), и «Маньчжурской авиакомпанией», которая производила от 10 до 15 процентов от всех фюзеляжей для армейских самолетов.

Резкое падение производства, наблюдавшееся в конце 1944-го и в 1945 году в огромной степени повлияло на нашу оборону от надвигавшегося врага, на нашу способность перехватывать вражеские истребители и бомбардировщики, бродившие в небе над Японией. Основными причинами для этого внезапного упадка в производстве были, конечно, тяжелый ущерб, нанесенный бомбардировщиками «В-29», и последствия токайского землетрясения. Однако, кроме этих двух причин, на выпуск самолетов косвенным образом влияли и другие факторы, в том числе и те, что имели место еще до первых налетов «В-29» на наши города. В значительной степени сказались трудности в снабжении некоторыми видами важных материалов, в частности авиационным бензином. С тех пор как вражеские субмарины, самолеты – постановщики мин, патрульные бомбардировщики, ударные авианосные группы и надводные корабли прочно перекрыли морские пути в южные территории, от ресурсов которых мы так зависели, конец войны стал отчетливо виден. Эта изоляция Японии от источников сырья повлияла на потерю нами господства в воздухе над жизненно важными морскими дорогами на юг. В конечном итоге вражеское давление путем бомбежек стало настолько тяжелым, что наши военно-воздушные силы оказались бессильны против американских подводных лодок и морской авиации, так же как и против «В-29».

Этот паралич морских путей, от которых зависело само существование Японии, привел к полной изоляции страны. Ущерб от воздушных налетов в совокупности с лихорадочной переброской материалов, еще имевшихся внутри Японии, привел наш транспорт в состояние хаоса. Из-за трудностей при транспортировке и потерь сырья наши заводские авиаконвейеры стали двигаться с черепашьей скоростью. Более того, те самолеты, которые нам удавалось собрать с такими трудностями, обладали худшими характеристиками, чем обычно, потому что применение материалов более низкого качества влияло на летные характеристики и увеличивало время на обслуживание и технический контроль. Важное оборудование слишком часто отказывало, и наши летчики проклинали самолеты, которые постоянно их подводили, как только мы начинали атаковать огромные вражеские воздушные флотилии.

Еще до того, как мы осознали, в каком хаотическом состоянии оказалась наша авиапромышленность, наша индустрия провалилась в такую пропасть, что казалось, выбраться оттуда уже невозможно. Ситуация ухудшалась еще и потому, что большая часть рабочих, занятых в авиапромышленности, были неквалифицированными, поскольку их направляли прямо с улицы посредством законов о призыве на военную службу. Пока индустрия погружалась в море безнадежного хаоса, военные власти требовали новых модификаций боевых самолетов. Нам еле удавалось выпускать базовые модели, не говоря уже о переделках частично законченных самолетов.

Но беды не кончались и на этом. Как только ограниченное число самолетов сходило с работавших с переборами конвейеров, многие из них оставались на земле, в то время как другие отправлялись в короткие и зачастую бесцельные полеты. Сказывалось полное отсутствие бензина, из-за чего эти машины могли взлетать на очень короткое время. Даже в испытательных полетах самолеты могли встретиться с вражескими истребителями или бомбардировщиками, которые ежедневно подавляли наше слабое сопротивление и летали там, где желали. После взятия противником Марианских островов вся авиапромышленность работала под сенью неминуемого поражения. К маю 1945 года, то есть за несколько месяцев до

капитуляции Японии, мы уже потеряли надежду на рост производства. Личные усилия уже потеряли смысл, потому что заводы находились в критической ситуации из-за отсутствия запасных частей и материалов. Атомные бомбардировки Хиросимы и Нагасаки не добавили абсолютно ничего нового в полный развал нашей экономики. Он произошел задолго до 5 и 9 августа 1945 года.

Надо сказать, что летчики не прекращали попыток если ни количеством, то качеством преодолеть пропасть между американским и нашим воздушными флотами. В последние месяцы войны японские инженеры лихорадочно трудились над реактивными двигателями, управляемыми ракетами, ракетными перехватчиками и подобными проектами. Япония поздно приступила к этим работам, а американские специалисты позднее оценили наши достижения с учетом позднего начала и непрекращавшихся потерь наших самолетов как «изумительные». Необходимость торопиться, естественно, привела к появлению в новой технике неизбежных технических дефектов. Обладая временем, мы могли бы устранить эти дефекты и успешно разрабатывать новые реактивные и ракетные аппараты и снаряды. Конечно, времени нам не хватало.

Когда оккупационные войска высадились на японскую землю, вражеские офицеры технической разведки вскоре появились в наших научно-исследовательских центрах. Особое внимание они уделяли научно-исследовательскому центру морской авиации в Йокосуке, где велась наиболее интенсивная работа над авиапроектами. Обстановка, в которой мы встретились с американскими специалистами, была не из тех, которыми можно гордиться, потому что к тому моменту наши ведущие исследовательские объекты представляли собой нагромождение тонкостенных деревянных оштукатуренных домов. Из-за отсутствия ремонта зеленая и коричневая камуфляжная окраска то тут, то там шелушилась на изрешеченных пулями ангарах. Самолеты, остававшиеся на поле, были в ужасном состоянии и давным-давно нуждались в техническом обслуживании. Многие из самолетов носили шрамы от пуль и снарядов – результаты обстрела американскими истребителями. На земле в беспорядке лежало оборудование, оставленное удрученными инженерами и экипажами самолетов.

Впрочем, многие наши исследования велись под охраной в известняковых холмах Йокосуки. Там в подземных камерах мы создали самолетные ангары, мастерские, сборочные линии, склады и жилые помещения. Подземные цеха в действительности стали настоящими опытными авиазаводами.

И здесь также были очевидны бедность и разложение перед лицом безнадежной борьбы, потому что когда-то эффективные и аккуратные мастерские уступили место грязи и беспорядку. Наша работа была парализована и, поскольку поражение становилось все более неизбежным, велась наобум. Потеря вспомогательных элементов, механизмов и жизненно необходимых материалов привела к тому, что наши техники были вынуждены изготавливать точные детали вручную на верстаках, кропотливо изготавливая тысячи мелких деталей оборудования, которое идет на сборку современного самолета.

Таково было инженерное и техническое состояние японских военно-воздушных сил, которые всего лишь четыре года назад доминировали над просторами в более чем семь тысяч миль в Тихом и Индийском океанах.

ТЕХНИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ, ТОРМОЗИВШИЕ ПРОИЗВОДСТВО

1. Срочные потребности воюющих авиационных корпусов вынудили армию и флот запустить в производство несколько типов экспериментальных самолетов, которые не прошли необходимых испытаний. Самолеты спешно переводили из испытательных ангаров на конвейер. В результате их отправляли на фронт, а мы еще не успели установить, какие конкретные задачи они могли бы выполнять лучше всего. У наших инженеров не было

времени, требующегося на подготовку инструкций по уходу, а потому фронтовые механики, мучившиеся в ужасных рабочих условиях, были вынуждены обслуживать самолеты, в которых они почти не разбирались. Неразбериха в работе групп обслуживания неизбежно приводила к отказам и поломкам оборудования в недопустимых масштабах. Это было особенно характерно для таких типов самолетов, как «Raiden», «Shiden», «Shiden-kai», «Ginga», «Тоjo» и истребитель типа 4.

2. Нехватка сырья и авиационного горючего была основными причинами окончательного развала авиационной промышленности. Более всего требовались алюминий и сплавы стали. Поступление алюминия на нужды авиационного производства упало с 6,5 тонны на самолет в 1942 году до 5,3 тонны в 1943-м, а в 1944 году вообще только до 3,8 тонны. В конце 1944 года наша индустрия работала с перебоями из-за недостатка сплавов стали. Использование заменителей для особо важных деталей двигателей еще более тормозило производство, поскольку рабочим приходилось уделять больше времени тепловой обработке, ковке и окончательной сборке. Мы страдали от возникшей нехватки коленчатых валов, зубчатых передач и других важных узлов двигателей. Несоответствия в сырьевом мобилизационном плане не позволили облегчить ситуацию.

Наши запасы сырой нефти были минимальны в сравнении с потребностями в ней. А отсюда ясно, что затяжная война, в которой морские пути оказались перерезаны – как это произошло в 1944-м и в начале 1945 года, – могла привести только к опасным перебоям в поставках горючего. К июлю 1944 года мы оказались в тяжелом положении из-за отсутствия авиационного горючего. Пришлось резко сократить объем тренировочных полетов, а командирам на фронте было приказано отправлять самолеты только на самые важные задания. Инженеры были вынуждены уменьшить время для стендовых испытаний двигателей и, как следствие, направляли на конвейер те самые двигатели, в которых не были устранены неполадки. Наиболее наглядным примером мог бы служить завод двигателей «Nomare» («На-45»), чья продукция использовалась в нескольких боевых самолетах морской авиации и в одном армейском. Несмотря на хорошую аэродинамическую конфигурацию и большую мощность, частые неполадки и долгое время на обслуживание постоянно задерживали самолет на аэродроме.

3. В течение всей войны авиационная индустрия трудилась, слыша необоснованные требования производить как можно больше разных типов самолетов. Такие запросы военных значительно перегружали небольшую группу компетентных специалистов, работавших в нашей индустрии. Из-за бесконечного истощения инженерных кадров возникла огромная неразбериха между конструкторскими бюро и производственными линиями. Основными источниками проблем были армия и флот. Этим двум структурам не хватало фундаментальных знаний истинной природы инженерного труда, а потому и выдвигались неразумные требования. Инженеры сами усложнили положение, потому что не сумели занять твердую позицию по отношению к этим бесконечным приказам из военных штабов. Если бы они это сделали, многих проблем можно было бы избежать.

4. Низкий в общем отношении индустриальный потенциал Японии всегда губительно сказывался на наших попытках организовать массовое производство точного оборудования. Выпуск авиадвигателей, например, никогда не соответствовал объему производства фюзеляжей, в результате чего последних было с избытком. Честно говоря, Япония не отвечала европейским техническим стандартам в таких основных отраслях, как переработка сырья и производство механизмов, необходимых для авиазаводов. Еще одной проблемой было то, что руководство наших предприятий так и не овладело техникой управления авиазаводами, раскинувшимися на больших площадях.

Эти несоответствия в менеджменте ярко проявились, когда грянула война и правительство призвало добиться значительного роста выпуска продукции. Наши основные заводы страдали

не только от собственных недостатков, но и были вынуждены принимать детали и узлы явно низкого качества, произведенные субподрядчиками. Это были небольшие мастерские, разбросанные по крупным и малым городам. В то время не существовало единого для тысяч мелких мастерских критерия качества. И в результате большие заводы были вынуждены уничтожать большую долю поступавших деталей.

5. Большинство конструкторов оказывалось с самого начала работы над проектами в невыгодном положении. Стремясь завоевать репутацию производителей ведущих в мире истребителей и бомбардировщиков, наши военные власти задавали такие спецификации на самолеты, которые были явно недостижимы для нашей промышленности. Стараясь удовлетворить эти нереальные запросы, конструкторы часто превосходили самих себя и выдавали конструкции, которые, несомненно, были передовыми, но, тем не менее, находились за пределами наших реальных возможностей. Вероятно, воодушевленные хорошими результатами испытаний прототипов, власти направляли новые самолеты, двигатели и оборудование в массовое производство. А мы платили за эту спешку временем, материалами и энергией, потому что серийные машины приходилось возвращать на серьезные переделки. Точно так же страдало производство, поскольку для устранения многих технических дефектов конструкторы неоднократно изменяли свои модели.

6. Наша промышленность постоянно испытывала нехватку хотя бы минимума квалифицированных техников и умелых рабочих. Эта печальная ситуация была порождена общим низким промышленным уровнем страны. Более того, авиазаводы смогли привлечь из других отраслей лишь горстку способных технических работников. В этом отношении военные власти только добавляли нам проблем, потому что, за редким исключением, при наборе в армию они отказывались не призывать ценных специалистов. Нам оставалось только наблюдать, как война уносит наши квалифицированные кадры.

7. Япония дорого заплатила за неумение научно планировать размещение авиазаводов, и к 1942 году наши заводы по производству фюзеляжей, двигателей, приборов и оборудования оказались сконцентрированы в больших городах и вокруг них. Этот недостаток в рассредоточении позволил «В-29» выполнять свои задачи по уничтожению важных объектов, отыскивая их без особого труда. Скопления заводов просто приглашали на себя ливень бомб. Когда правительство приказало рассредоточить предприятия, выполнение этого распоряжения далось нам дорогой ценой. Но приказ о рассредоточении был отдан лишь тогда, когда мы начали нести тяжелые потери от бомбежек. После начала вражеских налетов мы так и не смогли восстановить нормальный производственный ритм на своих предприятиях. Дополнительным сокрушительным ударом стало токайское землетрясение в декабре 1944 года. В результате огромные заводы фюзеляжей «Мицубиси» и «Айти» не только были парализованы на месяц, но и позже они так и не смогли преодолеть последствия этого опустошительного землетрясения.

Глава 26

ОБОРОНА МЕТРОПОЛИИ: ПОЯВЛЯЮТСЯ «В-29»

Когда японские корабли и самолеты преодолели по Тихому и Индийскому океанам более 6 тысяч миль, начиная войну на Тихом океане, у правительства имелся конкретный план обороны отечества. Нам предстояло захватить каждую авиабазу – форпост неприятеля, находящуюся в пределах радиуса действия бомбардировщиков, чтобы не дать американцам или британцам построить объекты, с которых они могли бы совершать налеты на нас. Далее, нам вменялось в задачу уничтожить большинство вражеских авианосцев, чтобы их самолеты не могли бомбить наши города. Прежде всего поэтому японский флот оккупировал острова Уэйк, Гуам и авиабазы на Филиппинах и вдоль морского побережья Китая. Даже атака на Пёрл-Харбор была запланирована в основном, держа в уме оборону японской метрополии.

Эти начальные операции достигли своих целей лишь на ограниченный период времени. Мы заняли все намеченные авиабазы, но при нападении на Пёрл-Харбор в его гавани не удалось застать ни одного американского авианосца, которые мы так хотели потопить. А 18 апреля 1942 года первый американский самолет пролетел над Токио, главным образом с целью поднятия боевого духа. Потом небо потемнеет от эскадрилий «В-29», которые превратят наши города в груды горящих развалин.

Подробности воздушных налетов на Японию, кульминацией которых стали атомные бомбардировки Хиросимы и Нагасаки, известны каждому японцу и более чем детально описаны в американской прессе. Однако существуют некоторые аспекты этой трагедии, которые мне бы хотелось упомянуть, потому как ранее они не излагались. Материал, появляющийся на этих страницах, конечно, не может быть незнакомым человеку, детально изучившему войну на Тихом океане, но воздушные бои против японской метрополии невозможно переоценить, потому что ее последствия находятся за пределами понимания и японцев, и противника.

Во время налета Дулитла на Японию я [Окумия] был офицером штаба авиации 11-й объединенной воздушной флотилии, которая располагалась на базе авиакорпуса Касумигаура примерно в 25 милях на северо-восток от Токио. И я мог наблюдать этот налет, видя, как «В-25» проносятся низко над нашей штаб-квартирой.

Мы понимали, что в Тихом океане ситуация становится все более напряженной. Начиная с 10 апреля данные радиоперехвата переговоров между кораблями американского Тихоокеанского флота указывали на то, что авианосная ударная группа приближается к берегам Японии. Предполагалось, что где-то после 14 апреля американская морская авиация предпримет атаку на главный остров Хонсю. Адмирал Ямамото приказал немедленно принять контрмеры. Он объявил боевую тревогу на всех патрульных кораблях, находящихся в Тихом океане в пределах 600 морских миль от Японских островов, и распорядился вести особое дневное патрулирование в морях к востоку от Японии, и в то же время приказал всем наличным самолетам морской авиации собраться в районе Токио.

В 6.30 утра 18 апреля штаб в Токио получил краткое оповещение от нашего патрульного корабля № 23 «Nitto-Maru», который находился на боевом дежурстве в предписанном районе. Командир корабля сообщил по радио, что обнаружил три американских авианосца в 600 морских милях к востоку от мыса Инубоэ. После первого доклада этот корабль никогда более не выходил в эфир. Очевидно, эскорт авианосцев уничтожил судно. Спустя несколько часов патрульный бомбардировщик Бетти подтвердил присутствие в районе вражеских самолетов. Он заметил два бомбардировщика противника между 500 и 600 милями к востоку от Токио.

На основе первого доклада патрульного корабля командир морской базы в Йокосуке и общевойсковой командующий Токийским районом в 8.30 издали предупреждение о воздушном налете. Самолетам, находившимся у них в подчинении, было приказано находиться в воздухе с двенадцати часов дня. В полдень три истребителя типа 96 (Клод) из авиакорпуса Касумигаура кружили над городом на высоте 10 тысяч футов, а два других истребителя на авиабазе ожидали приказа на взлет. Никто из нас в Касумигауре не ожидал вражеского налета ранее, чем после обеда, потому что на американских авианосцах имелись только одномоторные бомбардировщики.

Конечно, мы не могли знать, что на борту авианосца «Hornet» под командой подполковника Джеймса Х. Дулитла было шестнадцать быстроходных двухмоторных бомбардировщиков «В-25» компании «Норт Америкэн» или что налет был спланирован так, что «В-25» должны были покинуть авианосцы, находясь в 400 милях от Японии. Встреча с патрульным кораблем заставила американцев отправить свои самолеты в 625 милях от побережья, из чего следовало,

что они окажутся над целями на несколько часов раньше, чем мы ожидали. В действительности группа Дулитла взлетела с «Hornet» на десять часов раньше запланированного времени.

Вражеские бомбардировщики летели на Японию на высоте лишь от пятнадцати до двадцати футов. Примерно в 13.00 мы получили сообщение о том, что американские самолеты на большой скорости, на малой высоте и не в строю летят над Японией. Вражеская тактика была великолепна. Высота полета на уровне верхушек деревьев полностью одурачила нашу противовоздушную оборону, а три истребителя, кружившие на высоте 10 тысяч футов над базой флотилии, так и не заметили «В-25». Поскольку у нас было главным образом учебное подразделение, то ни на одной из четырех баз вокруг Касумигауры не было ни одного истребителя Зеро. Пока самолеты противника бомбили Токио, ни одна зенитная пушка не выстрелила по ним, ни один истребитель не бросился в погоню. Шестнадцать «В-25» били по разбросанным целям на севере, в центре и на юге Токио, в Канагаве, Йокогаме, Йокосуке, Кобе, Осаке и Нагое.

Когда эти шестнадцать «В-25» атаковали Хонсю, флот уже закончил подготовку планов операции на Мидуэе, встретив при этом серьезную оппозицию со стороны некоторых высокопоставленных руководителей. Налет Дулитла оказал Ямамото услугу в том смысле, что заставил замолчать сомневавшихся. К счастью, население хорошо понимало, что такие спорадические воздушные налеты не могут причинить серьезного ущерба, и не особенно волновалось. Однако мы знали, что американцы достигли своей основной цели – этим единственным налетом поднять моральный дух своего собственного народа, опасавшегося японской угрозы после налета на Пёрл-Харбор и потери многих островов и кораблей на Тихом океане.

Налет Дулитла ускорил разработку планов по укреплению защиты Японии от будущих бомбежек. С начала войны оборона метрополии была прерогативой армии, а флоту предписывалось сотрудничать с армией по усмотрению последней. Налет 18 апреля породил приказ правительства о том, что впредь и армия, и флот должны предпринимать все возможное для создания эффективной противовоздушной обороны.

В плане пассивной обороны были приняты значительные меры, но слишком мало существенного было сделано для увеличения количества истребителей и перехватчиков, необходимых для патрулирования неба над метрополией от бомбардировщиков, которые могли не появляться долгие месяцы или годы. Ужасающие потери в самолетах, понесенные в сражении у Мидуэя, на Гуадалканале, а также неожиданная убыль в самолетах на Соломоновых островах и в районе Рабаула – все это непрерывно истощало нашу мощь в истребителях. Ни армия, ни флот не ожидали таких сокрушительных поражений, и потребности фронта диктовали отправку на Тихий океан всех имевшихся истребителей и средств ПВО, которые вначале предназначались для обороны Японских островов. В последующие месяцы, когда война неуклонно приближалась к нашим островам, население стало требовать укрепления обороны от неминуемых вражеских воздушных налетов. А мы мало чем могли ответить на эти призывы, потому что сами крайне нуждались в каждом самолете вдоль нашей сокращающейся линии обороны.

Летом 1943 года мы впервые получили точную информацию о новом бомбардировщике «В-29 Суперфортресс», который, по общему мнению, имел радиус действия значительно больший, чем у «Консолидэйтед В-24 Либерејтор». 15 июня 1944 года «В-29» в первый раз появились над Японскими островами. Американцы начали финальное сражение за Японию.

С вечера 15 июня до следующего утра, в тот же день, когда американские войска начали операцию по захвату плацдарма на Сайпане, более сорока пяти «В-29» пролетели над северной частью Кюсю, стартовав с авиабазы в Ченду (Китай). Самолеты атаковали сталелитейный завод в Явате, но бомбардировка была неэффективной, и пострадало лишь небольшое число

гражданских сооружений. Несмотря на отсутствие военных результатов бомбежки, первый налет на Явату оказал серьезное психологическое влияние на население Японии. Если рейд Дулиттла люди рассматривали как некоторую неприятность, то налет на Явату пророчил страшные бомбардировки в будущем. Вся Япония рассуждала, что произойдет, когда американцы нарастят мощь своих налетов. Железные цепи, которыми враг опутывал нашу родину, затягивались все туже.

8 июля, 11 и 20 августа «В-29» прилетали с баз в континентальном Китае, чтобы атаковать наши южные города. Каждая бомбежка проходила по определенной схеме, по которой мы могли распознать заранее до налета, сколько самолетов примет в нем участие, когда начнется налет, а также другие детали этих операций. Имея предварительную информацию, ПВО на наших островах могла поднимать в воздух свои истребители на перехват бомбардировщиков, когда последние прилетали для своих бомбовых ударов.

Наша первая информация поступала за два-три дня до налета. Американские транспортные самолеты увеличивали число своих челночных полетов между британской авиабазой под Калькуттой (Индия) и аэродромами «В-29» в Китае, доставляя бензин и другие материалы для этих огромных самолетов. Наши флотские станции радиопрослушивания в Токио отмечали детали каждого закодированного радиосообщения, которые, как мы установили, исходили от американских самолетов, докладывавших точное время своего прилета и отлета. Эти радиопереговоры были настолько четкими, что мы могли вычислить точное количество самолетов, вылетающих на боевые задания из Китая.

Спустя два-три дня над Японией появлялось схожее число «В-29». Мы никогда не ошибались в прогнозах на будущие бомбардировки, которые подтверждались докладами от армейских и флотских подразделений, обильно разбросанных по территории Китая. Эти сообщения сразу же переправлялись в Токио. В течение десяти минут каждая зенитная батарея и каждая база истребителей получали извещение о расчетном времени прилета американских бомбардировщиков.

Несмотря на потрясающую удачу в возможности детального предсказания вражеских налетов, наша оборона не соответствовала своим задачам. Свои первые три налета бомбардировщики «суперфортрекс» провели ночью. Для перехвата у нас было недостаточно морских истребителей, и они оказались слабым аргументом против больших и могучих вражеских самолетов. Даже армия не имела достаточно средств для ночного перехвата, и армейские истребители атаковали лишь ограниченное число вражеских самолетов. Вечером 20 августа морские истребители впервые успешно совершили перехват. Примерно шестьдесят «В-29» атаковали объекты на Кюсю, Чугоку и западном Сикоку. Морские перехватчики сбили один «В-29» и повредили три других. Армейские истребители повредили несколько других бомбардировщиков. Эти атаки всегда были крайне опасны, потому что «В-29» были оснащены замечательным оборонительным вооружением, включавшим не менее двенадцати тяжелых пулеметов во вращающихся башнях.

Один из наших ночных истребителей под управлением лейтенанта Эндо во время этой атаки продемонстрировал эффективность двухмоторного ночного истребителя «Gekko» (Ирвинг). Опытный экипаж ночного истребителя, который уже воевал против «В-17» и «В-24» над Соломоновыми островами и Рабаулом, сбил «В-29», что было нами подтверждено. Эндо сманеврировал так, что его истребитель оказался прямо под хвостом «В-29» над Сасебо, и, летя почти с той же скоростью, что и бомбардировщик, он выстрелил из своей 20-мм пушки, которая была установлена под углом позади кресла летчика. Несколько снарядов попали в огромный самолет, и тот превратился в огненный шар и рухнул вниз. Несколько минут спустя Эндо проскользнул под другую суперкрепость и тяжело повредил вражеский самолет. Другой истребитель «Gekko», пилотируемый одним из летчиков Эндо, повторил его маневр и тоже

попал в «В-29». После налета 20 августа «В-29» не совершали налеты на Японию вплоть до конца октября.

За пять дней до этого последнего налета я получил назначение на должность авиационного офицера штаба обороны метрополии, морской отдел при императорском Генеральном штабе. К своему огорчению, я обнаружил, что исключительно для противовоздушной защиты мы располагаем всего лишь 192 самолетами всех типов. Из них большинство дневных истребителей было представлено Зеро, а остальная часть – небольшое количество «Raiden» (Джек) и «Shiden» (Джордж). Все ночные истребители были типа «Gekko». Эти истребители были сконцентрированы в трех районах: сорок восемь дневных и двадцать четыре ночных истребителей в Йокосуке, сорок восемь дневных и двенадцать ночных истребителей в Куре, а также сорок восемь дневных и двенадцать ночных истребителей в Сасебо. Для защиты Японских островов у армии имелось около двухсот самолетов всех типов. Из них сто десять были закреплены за Токио, шестьдесят – на севере Кюсю и тридцать – в Осаке. Кроме этих самолетов, в Японии находилось около четырехсот дополнительных истребителей армии и флота, предназначенных для таких особых заданий, как сопровождение бомбардировщиков в налетах на вражеские корабли. Но в случае крайней необходимости они оказывали содействие войскам обороны метрополии.

16 августа два «В-29», предположительно базировавшиеся на Сайпане, появились с разведывательными целями над островами Бонин. 30 октября уже не было никаких сомнений, что Сайпан используется как база для «В-29». Восемь гигантских бомбардировщиков совершили налет на морскую базу в Труке.

1 ноября в 13.30 над Токио появились первые «В-29». Воздушные наблюдатели, к своему удивлению, заметили, как два огромных самолета летят высоко над городом, явно занимаясь разведкой. Они не сбросили ни одной бомбы и удалились вскоре после своего прилета, но их появление привело в шок военное руководство, отвечающее за оборону метрополии. Пока эти самолеты не появились прямо над городом, мы не знали, что в воздушном пространстве Японии находится вражеская авиация. Наши патрульные самолеты и корабли не заметили бомбардировщиков, и, несмотря на отличные погодные условия, наши перехватчики не смогли догнать противника. Последующие две недели новые «В-29» вели разведку в небе над Нагоей, и опять безнаказанно.

24 ноября «В-29» с Сайпана совершили первый налет на Токио. Примерно в течение трех часов после полудня около семидесяти бомбардировщиков атаковали район Токио, сконцентрировав свои удары на заводах Мусасино авиакомпания «Накадзима» – важном предприятии, производившем авиадвигатели. В результате бомбежки погибло 260 человек и было уничтожено не менее ста жилых домов. Потери эти не столь существенны. Что было важно – это то, что «В-29» нанесли колоссальный ущерб ценному заводу, в результате чего выпуск его продукции упал более чем на 50 процентов.

Пять дней спустя «В-29» в первый раз по-настоящему бомбили Токио, вызвав огромные пожары в районах Канда и Нихонбаси в самом центре города. Было уничтожено примерно 2500 домов, погибло 100 человек, а примерно 1500 осталось без крова. К этому времени уже каждый гражданин Японии понимал, что американские воздушные налеты принесут разрушения и страдания в масштабах, которых они себе еще не представляли. Маячило зловещее будущее. По первым налетам стало очевидно, что «В-29» будут наносить удары не только по военным объектам, но и по стратегически важным предприятиям и жилым домам. Впервые наш народ осознал ужас воздушных бомбардировок.

Бомбардировщики «В-29» летали над половиной Азии, нападая на заводы и другие объекты в Маньчжурии, Корее, на Формозе и в других регионах. 25 октября бомбардировщики из Китая в количестве не менее ста пятидесяти вернулись в район Кюсю и уничтожили большую часть

флотского 21-го авиационного арсенала в Омуре, что в 25 милях к югу от Сасебо. На перехват вылетело семьдесят истребителей, включая Зеро, «Raiden» и «Gekko», и наши пилоты сообщили, что сбито или повреждено не менее девятнадцати самолетов. Но эти потери и повреждения, полученные врагом, не шли ни в какое сравнение с тем, что совершили его бомбы.

«В-29» в воздушном бою оказались смертельно опасными соперниками для наших истребителей, и небольшие потери, понесенные противником, а также ужасный урон, нанесенный нашим заводам, все это вынудило наших летчиков обратиться к идее атак камикадзе против этих громадных самолетов. 21 ноября лейтенант Микихико Сакамото в небе над Сасебо совершил таран «В-29», отдав свою жизнь ради уничтожения вражеского бомбардировщика. Смертельные воздушные бои не прекращались до начала января 1945 года, и при этом налеты «В-29» становились все более и более разрушительными для нас. Наконец, нам стало известно, что американцы оставили свои авиабазы в континентальном Китае и стали концентрировать свои атаки с аэродромов на Марианских островах.

13 декабря суперкрепости с Марианских островов в первый раз совершили налет на огромный завод авиадвигателей в Нагое, а пятью днями позже превратили в развалины авиасборочный завод в Нагое. С конца 1944-го до первых чисел февраля следующего года они неоднократно в дневных налетах бомбили авиазаводы в районе Нагои, а по ночам обрушивали смертоносный груз на жилые кварталы в Токио, Йокогаме, Осаке и Кобе. «В-29» ограниченное число раз атаковали авиазаводы в районах Кванто и Кобе. Наши авиазаводы превратились в руины, потому что бомбы с высокомогущей взрывчаткой и зажигательные бомбы уничтожали оборудование, разрушали стальные опоры, сжигали обширные заводские цеха и убивали сотни работников. Авиазаовод «Мицубиси» в Нагое и заводы авиадвигателей, завод авиадвигателей «Кавасаки» в Акаши к западу от Кобе, авиазавод «Накадзима» в сорока пяти милях к северо-западу от Токио – везде царили страшные разрушения. Каждый из этих заводов являлся жизненно важным центром по производству фюзеляжей, двигателей как для армии, так и для флота, и налеты «В-29» привели к резкому падению выпуска их продукции.

Для укрепления противовоздушной обороны флот передал на авиабазу Ацуги около ста пригодных самолетов всех типов, включая «Raiden», «Zero», «Shiden», «Gekko» и «Ginga» (модифицированный ночной истребитель). К моему огорчению, на авиабазе Мейдзи в двадцати милях на юго-восток от Нагои было только пятнадцать Зеро, а на авиабазе Нарую находилось тридцать Зеро, предназначенных для обороны районов Осаки и Кобе. С другой стороны, армия сконцентрировала в районе Токио для дневной и ночной обороны около двухсот истребителей, включая «Hayabusa», «Shoki», «Hien», «Hayate», «Toryu» и модифицированный «Dinah». В районе Нагои для защиты Осаки и Кобе находилось восемьдесят истребителей и пятьдесят других самолетов.

На ранних стадиях налетов «В-29» наши истребители в основном показали себя неэффективными в борьбе с этими быстрыми, летающими на большой высоте и отлично вооруженными бомбардировщиками. Потери противника были заметно меньше наших, а воздушные стрелки «В-29» сбивали очень много наших истребителей. К тому времени, когда «В-29» занялись бомбардировками наших авиазаводов, мы значительно укрепили свою противовоздушную оборону. Три боевых эпизода наглядно отражают повысившуюся боеспособность наших летчиков.

3 декабря 1944 года наши истребители перехватили примерно восемьдесят «В-29», совершавших налет на Токио, и летчики сообщили, что сбивали тринадцать самолетов и, предположительно, уничтожили еще семь. Эти потери включали три «В-29», сбитых армейскими истребителями, совершившими таран. Два пилота спаслись, выпрыгнув с парашютом до столкновения.

27 декабря, по сообщениям зенитной артиллерии и истребительной авиации, было уничтожено девять из примерно пятидесяти бомбардировщиков, предположительно, уничтожено еще пять и повреждено двадцать семь.

27 января 1945 года истребители и зенитчики, по своим оценкам, сбили двадцать два из семидесяти пяти «В-29», вторгшихся в районы Гинза и Хибия в самом сердце Токио. Большинство офицеров армии и флота поднимали на смех доклады о двадцати двух «В-29», уничтоженных в этот день, воспринимая это как немыслимое. Однако 29-го числа мы получили радиосообщение из Цюриха (Швейцария), в котором утверждалось, что в ходе упомянутого налета «В-29» столкнулись с неожиданно упорным сопротивлением со стороны истребителей и что тридцать самолетов не вернулись на свои базы. Один самолет разбился на посадочной полосе после того, как пролетел на двух моторах более 1600 миль. Тогда оказалось, что действительные потери превосходили цифру «двадцать два», указанную в наших рапортах.

(Послевоенные исследования показали, что как мы, так и Цюрих здорово переоценили результативность наших истребителей во время данного налета. Бомбившие Японию «В-29» были из 73-го крыла ВВС армии США, и их пилоты сообщали, что столкнулись с «сопротивлением небывалой стойкости и интенсивности». Американские экипажи докладывали, что японские летчики «вели свои атаки сквозь град огня, пикировали прямо на наш строй, стараясь таранить наши самолеты, и вели беспорядочный огонь». Потери американцев 27 января составили пять сбитых бомбардировщиков, еще два на обратном пути совершили вынужденную посадку на воду, а тридцать три получили серьезные повреждения.)

Большинство налетов «В-29» совершалось в дневное время, что давало нашим истребителям наилучшие шансы на перехват самолетов противника. Командир эскадрильи 302-го корпуса морской авиации (в Ацуги) лейтенант Тёрамура так описывает свой вылет на перехват 2 февраля 1945 года над Токио:

«На высоте 28 тысяч футов я обнаружил звено из девяти самолетов „В-29“. Я полетел параллельно бомбардировщикам, пытаясь обогнать их, и в конце концов вырвался вперед вражеских самолетов, которые вели по моему истребителю непрекращающийся огонь. Я заметил несколько трасс пуль, медленно смещавшихся по параболе в мою сторону, и почувствовал грозящую мне опасность.

Примерно в 3 тысячах футов впереди „В-29“ я резко развернулся и набрал скорость, пикируя под косым углом, спустился ниже бомбардировщиков, а потом рванул вверх в атаку. Я открыл огонь по первому „В-29“ в группе, атакуя его снизу с передней полусферы. Пока наши самолеты быстро сближались, я не мог продолжать стрелять длинными очередями. Носовые башни трех „В-29“ окружили мой истребитель трассами пуль. Я открыл огонь и видел, как четыре снаряда вошли в бомбардировщик передо мной. Когда я оказался рядом с гигантским бомбардировщиком, я толкнул штурвал вперед и вправо, отворачивая в сторону от „В-29“ в пике. Мои снаряды попали в самолет, ибо один из моторов „В-29“ вдруг яростно запыхал.

„Я попал!“ – крикнул я себе самому. Один из моих летчиков, Харукава, следовал за мной и повторил мою атаку. Пользуясь нашей скоростью при пикировании, мы развернулись и стали набирать высоту, чтобы атаковать бомбардировщики сзади снизу. Один из „В-29“ выпал из строя, оставляя за собой густой шлейф белого дыма из левого внешнего мотора. Беспорядочно сбрасывая бомбы, самолет взял курс на юго-восток в сторону Тихого океана, неуклонно теряя скорость в попытке уйти от нашей атаки. Я продолжал вести огонь, но скоро расстрелял весь боезапас к пушке. Наши истребители „Raiden“ оснащены единственной 20-мм пушкой, установленной слева сзади от кресла пилота, чтобы стрелять вперед под углом тридцать градусов. Пикируя в атаку справа и сзади бомбардировщика, я сокращал дистанцию между нашими самолетами. К этому времени Харукава израсходовал свой боезапас и возвращался на базу.

Вражеские стрелки, защищаясь, вели постоянный огонь. Я преследовал бомбардировщик до тех пор, пока не достиг океана. Тут мое горючее почти кончилось. Когда я повернул домой, „В-29“ все еще оставлял за собой хвост из плотного дыма и опустился почти до уровня моря. Сомневаюсь, чтобы он смог вернуться на свою базу.

Я совершил вынужденную посадку на базе морской авиации в Коноике, где механики обнаружили, что пули изрешетили мой мотор и масляный радиатор».

Как это было совершенно наглядно продемонстрировано в конце войны, наши самоотверженные старания в организации ПВО были безрезультатны, и мы не смогли помешать непрерывно растущим армадам «В-29» уничтожать наши промышленные предприятия и города. Апогей нашего противостояния американской авиации был достигнут 25–26 мая 1945 года во время американской операции «Миссия 183» против жилых массивов Токио. Из 498 самолетов, отправленных в этот налет, 464 бомбили объекты непосредственно в Токио. Наши истребители и зенитная артиллерия внесли самый крупный вклад на свой счет за весь период действия ПВО метрополии, уничтожив двадцать шесть 65-тонных самолетов. Всего зенитной артиллерией и истребительной авиацией при отражении этого налета было сбито сто бомбардировщиков или 21,3 процента от всех атакующих сил. Но мы заплатили еще более дорогой ценой, потому что «В-29» выжгли в городе около девятнадцати квадратных миль (сорок восемь с половиной квадратных километров).

К концу 1944 года американцы задействовали против Японии лишь малую часть своих «В-29». В 1944 году в отдельно взятой операции никогда не участвовало больше ста «В-29», однако в начале августа 1945 года враг направлял одновременно более восьмисот гигантских бомбардировщиков в одном ночном налете на Японские острова. И конечно, это был не единственный эпизод. В ноябре 1944 года «В-29» несли среднюю бомбовую загрузку 2,6 тонны на самолет, а в июле эта величина возросла до 7,4 тонны. Наше лучшее соотношение перехвата и уничтожения (с участием зенитной артиллерии) было в январе 1945 года, когда потери противника составили 5,7 процента от общих сил, участвовавших в налете. В июле того же года американцы добились беспрецедентного коэффициента безопасности, потеряв лишь 0,4 процента от самолетов, участвовавших в налете. Конечно, новые технические возможности «В-29» (способность бомбить в любое время дня и ночи и почти в любую погоду) очень помогли снизить это соотношение. В июле 1945 года – рекордный месяц налетов «В-29» – более 75 процентов бомб американцы сбросили, используя радарное наведение.

В ночь с 9 на 10 марта 1945 года генерал-майор Кертис Ли Мэй настоял на внедрении нового и еще более разрушительного метода проведения воздушных налетов. В прежние налеты, будь то днем или ночью, мы никогда не встречали «В-29» ниже высоты 24 тысячи футов (8 тысяч метров), а поэтому рассчитывали на перехват этих самолетов на данной высоте или даже выше. Ночью 9 марта Ли Мэй послал более трехсот невооруженных, облегченных «В-29» бомбить Токио со средней высоты в 7 тысяч футов. На каждом бомбардировщике было от шести до восьми тонн новых зажигательных бомб, содержащих бензиновое желе, и они проносились на малой высоте над городом, застав врасплох нашу ПВО. В этих дерзких налетах американцы потеряли четырнадцать бомбардировщиков, но этот налет стал самым разрушительным в истории, когда сгорело более шестнадцати с половиной квадратных миль города. Вражеские летчики докладывали, что Токио «вспыхнул, как сосновый лес».

Через тридцать минут после начала налета пожары стали неуправляемыми, к тому же их раздувал сильный ветер. Было просто невозможно бороться с этим гигантским пожаром. Как писал один из наших журналистов: «Огненные облака медленно росли ввысь, а башня здания парламента чернела на фоне красного неба. Город был так освещен, как будто наступило утро. Над ним стлались облака дыма, сажи и даже раздуваемые ураганом искры пламени. Нам казалось, что в эту ночь весь Токио превратился в пепел». По оценкам, погибло и пропало без

вести от 80 до 300 тысяч человек. Окончательные цифры никогда не будут известны из-за того, что были уничтожены огромные жилые массивы, а также из-за последовавшего за этим хаоса.

За все налеты огромные «В-29» сбросили 157 тысяч тонн бомб, из которых около 100 тысяч тонн зажигательных бомб было нацелено на шестьдесят шесть городов, размерами от Токио до Цуруга, в котором жили 31 тысяча человек. Американцы своими зажигательными бомбами уничтожили более 170 квадратных миль жилых площадей.

Из-за ужасного хаотического состояния, в которое Япония погрузилась в августе 1945 года, невозможно точно установить все последствия бомбардировок. Более 30 процентов нашей авиапромышленности было разрушено. Как мы считаем, из-за этих налетов мы лишились возможности произвести более 70 тысяч самолетов в год. Мы потеряли 70 процентов своего годового выпуска авиационных винтов, что само по себе стало сокрушительным ударом. К концу войны бомбежки привели к полной остановке, хотя и временной, всех наших высококачественных нефтеперерабатывающих заводов. Если ранее у нас был избыток производственных мощностей в переработке нефти, то к августу 1945 года «В-29» превратили в руины одиннадцать наших самых современных заводов. Едва ли можно оценить общий эффект бомбежек наших предприятий, просто суммируя площади уничтоженных производств. Многие из уцелевших заводов простаивали без пользы, не имея материалов и запасных частей, страдая от нехватки рабочих, которые бежали в горы от ужасов налетов.

К концу июля около девяноста городов стали в буквальном смысле погребальными пепелищами. Остались неповрежденными или подверглись немногим атакам лишь четыре крупных города: Киото, Хиросима, Нагасаки и Саппоро. Наша промышленность была зажата в тиски, и даже относительно целые заводы в Тохоку и на Хоккайдо стояли в бездействии, ничего не производя. Оборудование простаивало, потому что не поступало сырье и, более того, нечем было доставлять свою продукцию на Хонсю. Заполонившие небо полчища самолетов американской морской авиации парализовали наши коммуникации и практически перерезали связь морем между Хоккайдо и другими островами.

Как только американцы прошли по нашим крупным городам, они с невероятной методичностью принялись за небольшие промышленные городки. В качестве главных объектов были избраны города с населением менее 100 тысяч жителей. Ниже в качестве примера дается таблица с указанием тоннажа сброшенных на них бомб, из которой можно оценить ужасные последствия этих налетов:

Может быть, лучше всего общие последствия бомбежек наших островов выразят слова одного токийского журналиста. Когда ему задали вопрос о докладах экипажей «В-29» по поводу ущерба, причиненного Токио и другим городам, которые подверглись самой интенсивной в истории воздушной бомбардировке, репортер ответил: «Сообщения пилотов „суперфортресс“ об ущербе... не преувеличены: если хотите, это самое шокирующее занижение в истории воздушных войн».

Четыре наиболее важных индустриальных центра Японии – это Токио – Йокогама, Осака – Кобе, Нагоя и Кита – Кюсю. Что произошло с ними, характерно для состояния всей Японии на момент капитуляции нашей страны. Пять крупнейших городов, исключая Кита – Кюсю, приняли на себя около половины всех бомб, сброшенных вражеской 20-й воздушной армией. Главные районы этих городов, покрывающие площадь в 103,22 квадратных мили, были выжжены настолько основательно, что американцы исключили их из перечня целей для бомбардировок.

Глава 27

САМОЛЕТЫ С АВИАНОСЦЕВ БОМБЯТ МЕТРОПОЛИЮ

Мало кто сомневался, что основной причиной американского вторжения на крохотный островок Иво (Иводзима) было стремление сократить потери «В-29», летавших к Японии с Марианских островов. Мы знали, что огромные четырехмоторные бомбардировщики сталкивались с серьезными трудностями на обратном пути после налетов на нашу метрополию. Десятки поврежденных самолетов, неспособные преодолеть 1600 миль от Японии до Сайпана, совершали вынужденную посадку на воду. Мы ожидали, что американцы начнут тотальное наступление на Иводзиму, потому что, обретя этот остров, противник сможет сажать свои подбитые самолеты в этой точке уже через 800 миль. (Адмирал Ральф А. Офсти: «Причиной для кровопролитного взятия Иводзимы... была острая нужда в дополнительном аэродроме для экстренных посадок...») Враг мог также использовать Иводзиму в качестве трамплина для своих дальних истребителей, сопровождавших «В-29» при налетах.

Токио полагал, что атака на остров – лишь вопрос времени. Более того, эту атаку, несомненно, будет предварять удар где-нибудь в другом месте, чтобы отвлечь нашу авиацию. Как мы и ожидали, атака началась. 16 февраля 1945 года, за три дня до высадки десанта на Иводзиму, американская морская авиация начала серию воздушных ударов по Японским островам. В общей сложности одна тысяча истребителей и бомбардировщиков пронеслась над нашими военно-воздушными базами и заводами гражданской авиации, главным образом в районе Канто (Токио). Вражеская ударная группа 58 включала в себя шестнадцать авианосцев, восемь линкоров, семнадцать крейсеров, семьдесят пять эсминцев и другие корабли для поддержки воздушных ударов. На следующий день еще шестьсот самолетов вернулись добивать наши объекты, а за два дня они сбросили в общей сложности 513 тонн бомб помимо обстрела из пулеметов, пушек и ракетами.

Японский императорский Генеральный штаб объявил, что истребители и артиллерия противовоздушной обороны уничтожили не менее 275 пяти вражеских самолетов, в то время как мы сами потеряли 77 истребителей. Официальное коммюнике американского флота гласило иное, утверждая, что их авиация сбила 322 японских самолета, расстреляла на земле и повредила 171, а сама потеряла 49 самолетов. Между этими двумя документами – большие разногласия, что, впрочем, наблюдалось в течение всей войны. Наши заявления наверняка также здорово преувеличены, как и американские. Из-за хаотического состояния наших связи и командной цепочки того времени мы никогда точно не подсчитывали все потери. Как несущий ответственность офицер японского морского Генерального штаба, я считаю, что действительные потери обеих воюющих сторон, вероятно, соответствовали тому, что заявлялось каждой стороной в разделе собственных потерь. То есть японские потери, вероятно, доходили до 77 самолетов, а американцы лишились 49 самолетов.

Однако нельзя оспаривать тот факт, что налет 16-го числа оказался совершеннейшим сюрпризом для противовоздушной обороны метрополии. Токио ожидал налета морской авиации, но не в самый центр страны. К тому же истребители «Грумман F6F Хеллкэт» полностью превосходили нашу армейскую и морскую авиацию как количественно, так и качественно. Нашим истребителям, находясь в неравенстве, пришлось вести тяжелые оборонительные бои против американских самолетов, которые нагло носились над различными наземными объектами.

Но при всем этом прозвучала одна приятная нота, которая позволила преодолеть всеобщую подавленность, вызванную ошеломляющими успехами противника. Не было сомнения, что американцы достигли своей первоначальной цели и что наши побитые военно-воздушные силы не в состоянии остановить дальнейшие массовые налеты морской авиации противника. Большинство наших летчиков не имели опыта, а потому значительно уступали пилотам «хеллкэтов».

Однако командир звена Кинсукэ Муто из корпуса морской авиации Йокосука дал блестящий пример борьбы в одиночку, невзирая на все трудности. Примерно в полдень первого дня

вражеских налетов летчики-истребители, ожидавшие приказов на базе морской авиации в Ацуги, заметили в небе одинокий «Shiden-Mod.», летевший над Йокогамой в восточном направлении и преследуемый двенадцатью истребителями «хеллкэт». В этой погоне был возможен лишь один исход, и летчики думали, что «Shiden», охваченный пламенем, устремится к земле.

Однако произошло неожиданное. Пока «хеллкэты» сокращали дистанцию между своей группой и «Shiden», японский истребитель вдруг резко развернулся и на полной скорости помчался прямо на вражеские самолеты. Строй «хеллкэтов» развалился от такого неожиданного маневра, и тринадцать истребителей закружились в дикой свалке. Пользуясь тем, что в бою двенадцати самолетов против одного враг часто «поступает по-своему», Муто пристроился в хвост одного «хеллкэта» и всаживал в него снаряды до тех пор, пока тот не развалился на куски.

Оставшиеся одиннадцать пилотов «хеллкэтов» отчаянно старались взять в кольцо ускользающий «Shiden», и их трассеры, казалось, целиком заполнили воздух вокруг юркого японского истребителя. Муто увидел свой шанс, повернул прямо на еще один «грумман» и бросился в лобовую атаку. Его снаряды разнесли вражеский самолет, и пилот выпрыгнул с парашютом. В этом эпизоде Муто с блеском использовал свое превосходное мастерство пилотирования; отказавшись от оборонительных маневров, он превратился в атакующего и быстро сбил еще два «хеллкэта». Всего четыре! Оставшиеся восемь истребителей «хеллкэт» прекратили бой и ретировались.

Невероятное сражение закончилось, и усталый, но ликующий Кинсукэ Муто благополучно посадил свой изрешеченный пулями самолет на авиабазе в Йокосуке. Наблюдавшие из Ацуги за боем летчики не знали имени пилота «Shiden», но, увидев, что «грумманы» пали с небес, быстро опознали его как Муто.

И это все было естественно. Муто был известен как один из ведущих асов морской авиации. Первый вражеский самолет он сбил за восемь лет до этого события, воюя в 1937 году в Китае. Муто был приписан к корпусу морской авиации Йокосука в качестве боевого летчика-испытателя, и 16 февраля повел один из новых истребителей «Shiden-Mod.» в испытательный полет против вражеских истребителей. Он взлетел со своей базы и стал кружить над районом Токио в поисках вражеских самолетов. Так и не встретив их, он повернул было назад к Йокосуке, как вдруг заметил двенадцать «хеллкэтов», пикирующих на его истребитель.

17 февраля самолеты вражеской морской авиации совершили два мощных налета на Токийский район: один утром, а другой после полудня. Американцы летали над целями, почти не встречая сопротивления, и большинство истребителей и бомбардировщиков обстреливали из пулеметов и ракетами и бомбили объекты при слабом противодействии японцев. И вот единственным светлым пятном в этот день стал подвиг одинокого летчика-истребителя, в то время младшего лейтенанта Саданори Акамацу, крупного аса морской авиации. Вылетев на Зеро из Ацуги, Акамацу сбил два «хеллкэта» над Токийским заливом. Когда вражеские самолеты вернулись для второй атаки, Акамацу перехватил два «хеллкэта» прямо над аэродромом Ацуги и сбил оба самолета, доведя личный дневной счет сбитых самолетов до четырех.

Когда самолетом Зеро управляли такие высококвалифицированные пилоты, как Муто и Акамацу, Зеро становился опасным соперником даже для таких разносторонних самолетов, как «хеллкэт». Однако подавляющее большинство наших летчиков-истребителей были зелеными юнцами с небольшим боевым опытом или вообще без никакого. В их руках Зеро был не ровня «хеллкэту». Мы не питали никаких сомнений на тот счет, что уже давно американцы перехватили пальму первенства в качестве боевых самолетов.

Наши наземные силы ПВО, целиком поглощенные отражением нарастающих налетов «В-29», утратили всякую возможность бороться с атаками вражеской морской авиации. Истребительная

авиация, защищавшая Японию, была совершенно беспомощна. Такое положение возникло главным образом оттого, что у Японии не было ни одного серийного истребителя, способного противостоять истребителю «хеллкэт». Было очень мало шансов на то, что похожие самолеты сойдут с конвейеров в количестве, достаточном, чтобы улучшить ситуацию.

Без мощных истребителей-перехватчиков наша противовоздушная оборона метрополии была практически бесполезна. Мы бросали наши иссякающие резервы в бой против «В-29» и морской авиации, сбивали какое-то количество вражеских самолетов, но все равно никоим образом не снижали наши потери от вражеских воздушных ударов. Сколько бы самолетов мы ни сбивали, это не помогало ослабить стремление врага добиться от Японии безусловной сдачи. К весне 1945 года налеты «В-29» достигли катастрофических размеров, и эти огромные бомбардировщики грохотали над нашими городами в бешеных дневных и ночных атаках. Мы мало что могли противопоставить этим систематическим и широкомасштабным бомбардировкам, потому что так и не создали приемлемого истребителя для больших высот. Американцы причиняли нам невыносимые разрушения, особенно когда из-за плохой погоды наша авиация оставалась прикованной к земле. Наши истребители стояли бессильные на своих аэродромах, а в это время сотни «В-29» гудели над головой и, пользуясь своими радарными бомбовыми прицелами, с дьявольской точностью превращали в камни наши заводы и города.

За Иводзиму американцы дорого заплатили. Погибло 4800 человек, ранено 15 800 и 400 человек пропало без вести. Однако, маленький островок принес большие выгоды. С 4 марта, когда первый потрепанный «В-29» приземлился на еще не достроенной полосе, и до конца войны экстренные посадки совершил 2251 «супер-фортеcss». Экипажи этих самолетов, большинство из которых никогда бы не вернулось на Сайпан или Гуам, составили 24 761 человек. В ходе ожесточенной обороны Иво мы потеряли убитыми 22 322 человека.

Когда боевые действия на Иво прекратились 13 марта, наши потери в патрульных кораблях в южных морях возросли до угрожающих размеров. Вражеские самолеты прочесывали океан в поисках наших патрульных судов и превратили эти маленькие корабли в свои особые цели. Вскоре мы уже не могли рассчитывать на то, что одинокие патрульные суда уцелеют в этих водах, и были вынуждены полагаться в оповещении о вражеских атаках только на сообщения радарной службы на наших южных передовых постах. В таких условиях мы представляли собой легкую добычу для атак мощной вражеской морской авиации.

Как мы и ожидали, авианосцы вернулись для возобновления налетов. Между 18 и 21 марта вражеские истребители и бомбардировщики почти беспрепятственно носились над метрополией, поливая снарядами, ракетами и бомбами всякий мало-мальски стоящий объект. Даже самые отдаленные районы Японии не остались нетронутыми самолетами-разбойниками.

В это время 343-й корпус морской авиации, считавшийся самым мощным соединением истребителей в армии и на флоте, был расквартирован на авиабазе Мацуяма на Сикоку. Оснащенный в основном новыми истребителями «Shiden» – самолетами, в которых флот надеялся получить достойный морской истребитель, – 343-й корпус был укомплектован выдающимися морскими летчиками-истребителями, имевшими существенный боевой опыт. Корпусом командовал капитан 1-го ранга Минура Гэнда, способный и опытный руководитель, который составил предварительный план атаки на Пёрл-Харбор и который в предшествующем году служил офицером штаба авиации при императорском Генеральном штабе.

18 и 19 марта вражеские морские самолеты совершили рейд на морскую базу в Куре. И столкнулись с совершенно неожиданным для них сопротивлением летчиков Гэнды. Сочетая обширный опыт воздушных боев с самолетом-истребителем, у которого максимальная скорость превышала 400 миль в час и у которого была надежная броня, они нанесли тяжелый урон встречным самолетам противника.

Это была единственная осязаемая победа всех японских истребительных соединений в боях с американской морской авиацией. Токио объявил, что за два дня боев в районе Куре наши сухопутные, морские и воздушные части ПВО уничтожили 119 самолетов и что большая часть из них сбита 343-м авиакорпусом. И вновь мы в морском Генштабе не могли установить точную цифру вражеских потерь, но, во всяком случае, летчики Гэнды оказали достойное сопротивление.

Еще до завершения этого месяца ужасное воздушное избиение перешло в другую, столь же страшную фазу. Интенсивные бомбардировки морской и армейской авиации противника расшатали нашу оборонительную систему на Окинаве, и после нескольких недель затяжных воздушных бомбежек вражеские войска высадились на острове. В течение двух месяцев, последовавших со дня десанта 25 марта, наши оборонявшиеся истребители бешено сражались с вражескими морскими самолетами и неутомимыми «В-29». К этому времени все развивалось по знакомой схеме. Мы понесли тяжелые потери в самолетах, и наша воздушная мощь продолжала иссякать.

21 марта наши разведывательные самолеты сфотографировали первый истребитель «Норт Америкэн Р-51 Мустанг» на Иводзиме. 7 апреля базировавшаяся на Иво 7-я истребительная группа отправила в первый налет на Японию истребители «мустанг». Сто восемь «Р-51» сопровождали бомбардировщики «В-29» в дневном налете на Токио и быстро доказали свое превосходство над нашими истребителями, сбив двадцать один самолет нашей ПВО. Мы уничтожили два «мустанга».

С тех пор новые «Р-51» вылетали для эскорта лишь десять раз с момента их прибытия на Иво, а «В-29» прибегали в основном к атакам ночью и в плохую погоду. (После войны мы узнали, что погода оказалась самым опасным врагом для «Р-51». 1 июня при возвращении эскорта с налета на Осаку двадцать четыре «мустанга» исчезло в бурлящем котле штормовой погоды, а еще два самолета столкнулись и разбились.) 16 апреля «мустанги» начали свои первые серии налетов на наши аэродромные объекты, и к концу войны мы насчитали тридцать три таких налета. После этих атак мы лишились многих своих аэродромов в районе Токио – Нагоя – Осака (базировавшиеся на Окинаве «Р-51» обстреляли аэродромы на Кюсю и Сикоку). Меры по рассредоточению, вызванные обстрелом истребителями, еще более усложнили проблемы техобслуживания самолетов, которые уже и так достигли колоссальных размеров. Превратив большинство наших аэродромов в груды обломков и сплошные воронки, истребители принялись за железные дороги, объекты энергетики, заводы и прибрежное судоходство.

К маю стала очевидна неизбежная потеря Окинавы. Безостановочный натиск американцев, который начался десантом на Гуадалканал, уже стал осязаемым у самых дверей нашего дома. Мы почти не сомневались: следующей крупной десантной операцией этой войны станет атака на саму Японию.

Для подготовки к отражению этого финального, бедственного для нас удара императорский Генеральный штаб приказал всем оставшимся истребителям вступать в бой с вражескими самолетами только в исключительных случаях, которые будут определяться самим Токио. Мы оказались во власти нового приказа: спасти как можно больше самолетов для последней обороны от вражеского флота вторжения. Мы боялись, что, если авиация будет продолжать держать оборону от «В-29», морской авиации США и налетов «мустангов», наши истребительные силы будут просто-напросто уничтожены. Мы не могли противостоять вражеским истребителям и бомбардировщикам, не понеся серьезных потерь.

В июне средние и тяжелые бомбардировщики США с Окинавы начали налеты на Кюсю. Координируя свои атаки с ударами по нашему самому южному острову, «В-29» с большой быстротой увеличили тоннаж бомб, сброшенных на наши города. Только за 2 августа Токио

получил сообщения о восьмистах пятидесяти гигантских бомбардировщиках в небе над метрополией.

Налеты морской авиации США превратили июль в кошмарный месяц. 10 июля вражеская ударная группа 38 в составе пятнадцати авианосцев, девяти линкоров, девятнадцати крейсеров и шестидесяти двух эсминцев появилась у берегов Японии. Военные корабли обстреливали береговые сооружения, а самолеты рыскали в небе. Спустя восемь дней к американцам присоединился британский флот из четырех авианосцев, одного линкора, шести крейсеров и восемнадцати эсминцев. В то время как наши летчики подчинялись приказу не вступать в бой, вражеские самолеты превращали в обломки практически каждый объект, над которым пролетали, а линкоры и крейсера извергали волны снарядов по промышленным объектам.

Конец был близок. Япония лежала фактически беззащитной перед громадной приливной волной из вражеских истребителей и бомбардировщиков. С нашим флотом было покончено. Наши летчики, задыхаясь от гнева в своем бессилии даже просто пробить стену из огня и стали, обрушенную на нас врагом, ждали последнего дня, когда враг начнет штурмовать наши берега, чтобы рассчитаться с ним.

Полного поражения Японии уже не избежать, но враг дорого заплатит за каждый фут японской земли. Так заявляло правительство, которое, невзирая на понимание того, что к середине лета 1945 года страна была почти повержена, предпочло довести войну до кровавого побоища, сопротивляясь неизбежному вторжению до последнего солдата.

Глава 28

АТОМНЫЕ БОМБАРДИРОВКИ: ЛИЧНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ МАСАТАКЭ ОКУМИИ

К августу 1945 года Тихий океан и воды, омывающие четыре главных Японских острова, стали практически «американским озером». Вражеские корабли, собранные в мощные ударные группы, бороздили моря вокруг наших берегов, не опасаясь атак, посылая тысячи снарядов во все, что двигалось по берегу, или в любое здание и иные сооружения, которые им казались стоящими целями. Вражеские самолеты совершали буквально тысячи вылетов на каждый квадратный фут нашей земли. Западная Япония оказалась под контролем вражеских самолетов, базировавшихся на Окинаве. Восточная Япония стонала под молотящими ударами «В-29» и «Р-51» с Сайана и Иводзимы. Американцы правили морями и небом, окружающим и покрывающим всю нашу страну. Мы были лишены свободы передвижения даже внутри страны, потому что самолеты-рейдеры обстреливали поезда, небольшие корабли, легковые автомобили, грузовики, линии связи – все и вся.

Армия и флот держали свои самолеты на земле укрытыми под камуфляжем, в подземных ангарах и разбросанными в районах рассредоточения до расстояния пяти миль от аэродрома. Мы смогли собрать в последний воздушный кулак 5130 боевых самолетов, кроме нескольких тысяч учебных, которые мы бросим против вражеского десантного флота, уже формировавшегося для атаки на Кюсю. У нас было 2500 армейских самолетов, из которых 1600 было укомплектовано камикадзе, и 2630 тридцать самолетов морской авиации, включая 1400 истребителей и бомбардировщиков-самоубийц. Когда наступит день атаки, мы бросим в бой каждый самолет в Японии, который может летать и нести бомбы, включая тихоходные и неуклюжие учебные самолеты.

Каждому было ясно, что Японии не избежать сокрушительного поражения. Мы понимали, что наша тотальная оборона на островах сможет лишь чуть задержать неизбежное, но при этом в ожесточенной битве погибнут сотни тысяч человек. Несмотря на понимание этого, правительство предпочло воевать до последнего человека. Трудно, а может, и просто невозможно логически объяснить душевное состояние лидеров Японии, которые настаивали на сопротивлении десантным силам, которые будут самыми величайшими в истории войн.

Такой настрой продержался недолго. 6 августа 1945 года на арене появился новый фактор. Последствия атомной бомбардировки, вначале в Хиросиме, а потом, 9 августа, в Нагасаки, не сказались немедленно, потому что правительству требовалось время, чтобы оценить, какую ужасную машину уничтожения враг сбросил на Японию. Однако, как только наше военное и политическое руководство получило более полное представление об этом фантастическом оружии, перед которым даже ужасы бомбежек зажигательными бомбами казались незначительной мелочью, оно уже не могло цепляться за сумасшедшую доктрину продолжения войны.

Город Хиросима избежал неистовства «В-29», хотя там находились некоторые сооружения, которые, мы полагали, должны были вызвать на город град бомб. В нем находился штаб 2-й армейской группы, командовавший наземной обороной южной половины Японии. В Хиросиме за время войны собрались десятки тысяч солдат и офицеров, и город стал крупным военным хранилищем и центром связи. Хиросима располагалась в широкой и плоской дельте реки Ота. Семь речных каналов делили город на шесть островов, которые выдавались в залив Хиросима. Хиросима была почти абсолютно плоской и слегка возвышалась над уровнем моря, за исключением одинокого холма высотой шестьдесят метров в центре города. Из всей городской территории в двадцать шесть квадратных миль только семь квадратных миль было застроено, и вот в этом районе сконцентрировалось 75 процентов всего населения.

Кроме центральной части, где располагался ряд железобетонных зданий, город был переполнен маленькими деревянными домами и деревянными мастерскими. Даже большинство производственных зданий было построено из дерева.

Чуть позже семи часов утра 6 августа наша сеть дальнего радарного оповещения обнаружила несколько вражеских самолетов, направлявшихся к южной части Японии. Военные власти объявили воздушную тревогу, и многие города, включая Хиросиму, прекратили свое радиовещание. К 8.00 воздушные наблюдатели в Хиросиме четко установили, что самолетов только три и они летят на очень большой высоте, а потому был дан сигнал отбоя. Радиостанция Хиросимы сообщила о трех самолетах и посоветовала населению на случай, если самолеты появятся над городом, спрятаться в убежищах.

Примерно в 8.30 дежурный офицер ПВО младший лейтенант Накадзима сообщил мне, что меня срочно вызывают к телефону. В то время я находился на дежурстве на втором подвальном этаже подземного бомбоубежища, которое было построено на территории морского департамента в Касумигасеки, Кодзи-Мачи, Токио. Трехэтажное бомбоубежище являлось мозговым центром морских операций и центром связи японской морской ПВО (здание штаба морского департамента было уничтожено пожаром 27 мая). Сюда стекались все сообщения с радарных станций, патрульных судов и воздушных наблюдателей, касающиеся передвижений вражеских самолетов с Марианских островов или авианосцев.

Звонили из штаба командования ПВО на морской базе в Куре. Я услышал голос капитана 3-го ранга Хироки: «...примерно пятнадцать минут назад над Хиросимой наблюдалась ужасная вспышка. Немедленно после этого огромное грибоподобное облако поднялось над городом. Многие слышали глухой грохот, напоминающий отдаленный гром. Я не знаю, что там произошло, но, судя по вспышке и облаку, должно быть, что-то из ряда вон выходящее. Я пробовал дозвониться до штаба 2-й армейской группы, но никто не отвечает. Это все, что я пока знаю... Как только узнаю подробности, сразу же сообщу».

Морская база Куре находилась примерно в двадцати милях к югу от центральной части Хиросимы.

Я прервал его: «Ты не знаешь, был ли это воздушный налет или какой-нибудь взрыв на поверхности?»

«Я не знаю, что это было. Было замечено лишь несколько „В-29“, вот и все».

«А какая там погода?»

«Отличная».

«Ладно. Позвони мне, как только узнаешь что-нибудь еще».

От всего этого меня охватила тревога. Не находилось обычного объяснения этой «яркой вспышке» и «огромному облаку». Я чувствовал, что произошло что-то ужасное. Стал расспрашивать членов морского Генерального штаба, но безуспешно. Никто не имел представления о том, что могло случиться в Хиросиме. Правда, было одно место, где можно было получить ответ, и я позвонил капитану 1-го ранга Ясуи из морского бюро авиации.

Я пересказал ему все детали, которые сообщил мне капитан Хироки. Ответ капитана Ясуи ошеломил меня. Я ясно помню его слова, что «...это могла быть атомная бомба, но уверенно сказать не смогу до тех пор, пока сам не увижу город...».

Атомная бомба! А ведь это было возможно! Эти слова пробудили в моем мозгу прошлые события. Я вспомнил, что много времени тому назад на флоте на секретных совещаниях обсуждалась возможность создания атомного оружия. Базовая теория не являлась секретом. Несколько лет назад флот обратился к доктору Аракацу из университета Киото, где работал блестящий ученый, доктор Юкава, с просьбой изучить такие возможности. Армия тоже рассматривала теорию атомного оружия. Доктор Нисина из научно-исследовательского института изучил этот вопрос в деталях. Но эта работа вряд ли была чем-то большим, нежели просто научное исследование.

Мог ли враг на самом деле использовать такое фантастическое оружие?

В это время последовало несколько звонков из армейского Генерального штаба. Армия была встревожена; там не могли связаться с Хиросимой ни по телефону, ни по радио. Хиросима была важным стратегическим центром армейских операций, и их встревожило это сообщение.

Перед самым полуднем нам снова позвонили из Куре.

«В 8.15 утра сразу же после того, как два „В-29“ на большой скорости пролетели над городом, возникла испепеляющая вспышка, подобная разряду молнии. За ней послышался неожиданный рев. В следующие мгновения по всему городу стали рушиться дома. Как будто гигантский стальной кулак внезапно опустился на Хиросиму. Везде запылали пожары. Все смешалось. Из-за бушующего пламени и потоков беженцев стали невозможно добраться ближе, чем к Каидачи (примерно пять миль к юго-востоку от города)».

Эти сообщения были просто невероятными. Все было так неожиданно. Невзирая на происшедшее, было необходимо, чтобы я, командующий морской ПВО метрополии, оказался на месте событий. Штаб приказал мне направиться в Хиросиму вместе с капитаном Ясуи и лично расследовать, что произошло. В тот же день мы вылететь не смогли, несмотря на свою тревогу. Дело в том, что вражеская авиация совершала один налет на Японию за другим.

На следующий полдень, 7 августа, мы с трудом вылетели из Токио. Вначале собирались провести детальное обследование с воздуха, но ко времени прилета в Хиросиму солнце уже село. Однако даже на второй день представившаяся нам картина казалась невероятной. Призрачное жуткое свечение исходило из пораженного города. Все еще догорающая Хиросима испускала темно-красный мерцающий свет, который отражался в черном дыме, поднимавшемся от земли.

Вскоре наш транспортный самолет заскользил по посадочной полосе на морской авиабазе Ивакуни. Рано утром следующего дня мы устремились в Хиросиму.

Никогда и ничто – ни фильмы, ни журналы, ни книги, ни красноречивые рассказы – не сделают до конца понятным то, что произошло в Хиросиме, человеку, если он своими глазами не видел, что случилось с городом после того, как упала бомба. Это жуткое зрелище просто находится за пределами возможности описать его словами. Холодная, напечатанная на бумаге или воспроизведенная на пленке информация не может нести звуки, и запахи, и «ощущения», царившие в разрушенном городе.

О хаосе в Хиросиме слышали многие, но все тысячи историй не воспроизведут вызывающих содрогание, пронзительных криков жертв, которые уже находились за пределами всякой возможной помощи. Они не покажут вам пыль и пепел, вихрящиеся вокруг обгоревших трупов, скорчившихся в неопикуемой агонии, судорожное дерганье пальцев, по которым только и видна агония. Попросят дать воды предметы, которые только что были человеческими существами.

Словами не передать ошеломляющего, удушающего, вызывающего рвоту зловония, но не от мертвых, а от опаленных живущих мертвецов. Внешне не пострадавшие или слегка раненные люди укладывают этих обожженных, умирающих мужчин и женщин на дощатые помосты и маты длинными, безличными рядами, как разлагающуюся рыбу, так, чтобы, когда те умрут, их тела не мешали людям, оказывающим помощь все еще живым. Сколько раз рассказывалась эта история, но все равно не передать всю глубину потрясения видом молодой матери, которую я застал в агонии. Ни одного слова не сорвалось с ее покрывшихся волдырями губ, ее живот был распорот, кишечник весь наружу, в пепле и пыли, а живой, но нерожденный ребенок лежал подле нее, облепленный кровью и грязью.

Такой я увидел Хиросиму. Даже сегодня не все еще ясно в этой истории, ибо невозможно перечислить все, что подсознание отказывается хранить в памяти. Я все еще не услышал ни одного рассказа о белом солдате, военнопленном, которого мы можем именовать лишь белым человеком, чье страшно обожженное тело распростерлось всего лишь в двухстах метрах от эпицентра взрыва. Это было прямое человеческое жертвоприношение атому его соотечественников или, по крайней мере, его союзников.

Там, где была Хиросима, остался лишь грязный коричневый шрам на лице Земли. Люди буквально ничего не делали, да они и не могли ничего сделать, чтобы выбраться из этой невероятной беды, обрушившейся на них. Прилетевшие со мной штабные офицеры из Токио и другие, прибывшие позже, подключились к оказанию первой помощи.

Спустя шестнадцать часов после атомного взрыва офицеры разведки впервые узнали, что на самом деле разорвало город на куски. По радио прозвучало американское объявление об атомной бомбе.

Три дня спустя, в 7.50 по японскому времени, сирены воздушной тревоги завывали над Нагасаки, который лежал в начале длинного залива, образывавшего лучшую природную гавань на Кюсю. Город простирался по двум долинам, по которым текли две реки. Жилой и промышленный районы разделял горный отрог, осложнявший неправильную планировку Нагасаки, и из-за которого застроенная часть города составляла менее четырех квадратных миль из всей городской площади в тридцать пять квадратных миль.

Нагасаки считался одним из крупнейших морских портов в Южной Японии и был очень важен для наших вооруженных сил из-за своих многочисленных и разнообразных промышленных предприятий. Они выпускали оружие, корабли, военное снаряжение и другую продукцию. По узкой городской полосе к югу размещались сталелитейные заводы «Мицубиси» и верфи, а на севере распростерся торпедный завод «Мицубиси-Ураками». В отличие от индустриальной

части города жилые районы состояли из хрупких деревянных домов с черепичной крышей, сближенных до расстояния, особенно опасного в случае пожара.

Воздушная тревога прозвучала в 7.50 утра, но через сорок минут – после сигнала отбоя – люди покинули убежища. Когда в 10.53 наши наблюдатели заметили два «В-29» высоко над городом, они посчитали, что ведется воздушная разведка, и не объявили воздушной тревоги. Однако, увидев «В-29», несколько сот человек устремились в убежища. Всего лишь девять дней назад на город были сброшены высокомогущные бомбы, и некоторые из них упали на верфи и район доков. Другие взорвались на сталелитейном заводе «Мицубиси» и на артиллерийском заводе, а шесть бомб врезались в медицинский колледж и госпиталь Нагасаки, причем было три прямых попадания. Хотя эти бомбы принесли незначительные разрушения, они напугали население, которое было склонно верить, что ужасные налеты с зажигательными бомбами еще ожидают город впереди.

В 11.30 возникла ослепительная вспышка взрыва, такого же, как тот, что уничтожил Хиросиму чуть менее семидесяти пяти часов назад. Еще один город примкнул к растущему списку японских уничтоженных или разрушенных центров.

Даже самые твердолобые в правительстве уже не видели причин продолжать безумие, сопротивляясь врагу, который угрожал обрушить на Японию град таких бомб.

15 августа 1945 года, когда страна буквально была поставлена на колени, император принял условия капитуляции.

Вскоре после капитуляции армия объявила, что в Хиросиме погибло 78 150 человек, 51 408 было ранено или пропало без вести, что полностью уничтожено 48 000 домов, а 22 178 других сооружений было повреждено. Не менее 176 987 человек осталось без крова. В Нагасаки погибло 23 753 человека и было ранено 43 020 человек.

Эти списки в лучшем случае лишь оценки, а число лиц, умерших в результате этих бомбежек, постоянно растет. Многие японские источники подвергают сомнению объявленные цифры, и сегодня наиболее информированные японские источники считают, что погибло по крайней мере в два-три раза больше, чем это было официально объявлено.

Исследования, проведенные армией сразу после войны и добавившие много имен к спискам погибших и раненых, показали следующее:

В зиму 1945/46 года Япония вступала в жутких условиях. Почти все крупные города, всего девяносто восемь, были выжжены дотла. В официальном коммюнике японской армии о бомбардировках утверждалось, что в семидесяти двух из этих городов присутствие вооруженных сил было совершенно незначительным, так что «В-29» имели целью уничтожение индустриальных объектов и гражданского населения. В районе Токио – Йокогама было разрушено 56 процентов зданий, в районе Нагои – 52 процентов, а в районе Кобе – Осака – 57 процентов. Степень разрушений жилых массивов в разных городах была неодинаковой. Нисиномия, например, потерял только 9,1 процента, в то время как Фукуяма – 96 процентов, Кобе и Хамамацу – 72 процента, а Хитаги – 71 процент. Первоначальные исследования показали, что в общей сложности было уничтожено один миллион четыреста тридцать тысяч зданий. Позже эта величина возросла более чем в два раза, напрямую затронув более чем девять миллионов человек.

В конце войны наши линии связи и транспортные коммуникации находились в состоянии хаоса. Суда, ранее курсировавшие между главными островами, а также те, что ходили в Корею и Китай, прятались в гаванях от пушек, бомб и ракет охотившихся за ними вражеских самолетов. Мы понесли умопомрачительные потери в этих грузовых кораблях, и ко времени капитуляции их осталось совсем немного. Даже если бы у нас оставалось достаточно судов, мы

бы все равно не смогли их интенсивно использовать, потому что воды вокруг заливов, портов и в проливах кишели смертоносными вражескими минами, которые посеяли американские «В-29». Мы испытывали большую нехватку в работниках для сухопутных перевозок и докеров для погрузки-разгрузки кораблей. Почти все эти огромные прорехи в нашей экономике, так или иначе, были порождены потерей нами господства в воздухе над метрополией.

На Кюсю в дневное время соблюдалась малая часть расписания движения поездов. Многие поезда, ушедшие в путь, были разбиты истребителями противника и не дошли до места назначения. Из-за непрекращающихся помех с воздуха полностью прекратилось паромное сообщение между Аомори и Хакодате. На Хонсю линии связи и транспортные коммуникации функционировали, но там царили полный беспорядок и развал, и они действовали, потому что бомбардировщики не взялись всерьез за нашу железнодорожную сеть.

Нам критически не хватало продовольствия для населения. В июле 1945 года правительство с большой неохотой пошло на 10-процентное сокращение основного продовольственного рациона, который составлял 312 граммов в день на взрослого человека, включая заменители. В периоды между сборами урожая риса мы опасались наступления голода, потому что острова были практически отрезаны от внешних поставщиков продовольствия. Поставки основных продуктов и приправ были урезаны на 20 процентов по мясу, 30 процентов по рыбе и 50 процентов по приправам по сравнению с нормами 1941 года.

А из того, что японцы могли иметь в 1937 году, сейчас они могли рассчитывать на 2 процента хлопковых тканей, 1 процент изделий из дерева, 4 процента мыла и 8 процентов бумаги.

Эти нищенские условия вызвали дикую галопирующую инфляцию и во многом способствовали падению боевого духа народа, уничтожив всякое желание продолжать войну.

Наши предприятия, включая и те, которым удалось избежать ужасных ударов «В-29», практически стояли, превратившись в огромные призраки, потерявшие всякий смысл и цель. Из-за губительных бомбежек объем производства неуклонно и с ускорением падал. В первом финансовом квартале 1945 года (апрель – июнь) по сравнению с наилучшим в финансовом отношении кварталом военного времени добыча угля упала на 29 процентов, производство железа и других металлов – на 65 процентов, химической продукции – на 48 процентов, а жидких видов топлива – на 66 процентов. Особенно большие разрушения понесли авиазаводы, причем некоторые наиболее крупные предприятия были разрушены на 96 процентов.

В Хиросиме и Нагасаки население охватило полное отчаяние. Даже к декабрю 1945 года многие тысячи людей, бежавших от бомбежек, не вернулись в города. Их душевный паралич был понятен, люди не могли сразу избавиться от ужаса бомбежек. И их удел типичен для огромных опустошенных территорий, где люди жили в примитивных условиях, голодные, лишенные обычных человеческих удобств, медицинской помощи и других вещей.

А что же наш флот, когда-то один из самых мощных в мире? По окончании войны из того, что могло плавать, у нас осталось только два авианосца (один из которых был поврежден), три поврежденных крейсера, лишь немногие из сорока одного эсминца оставались в доках и гаванях, а также сорок девять субмарин. Всего мы располагали 829 судами всех типов, но только горсточка вышеупомянутых кораблей была на плаву.

На Японских островах все еще находилось семьдесят мощных вооруженных и оснащенных дивизий, включавших в себя более миллиона бойцов. Эти дивизии формировали ядро оборонительных сил, которым надлежало встать на пути вражеского десанта. Война на Тихом океане, которая велась главным образом в воздухе и на море, закончилась до того, как войска в метрополии смогли произвести хотя бы единственный выстрел в защиту своей страны.

ДНЕВНИК ДЗИРО ХОРИКОСИ О ПОСЛЕДНИХ ДНЯХ ВОЙНЫ

Как мы уже отмечали в этой книге, без истребителя Зеро Япония, возможно, не достигла бы первых военных побед в Тихом и Индийском океанах и на азиатском материке. Все зависело от способности Зеро перехватить у врага необходимое господство в воздухе на любом театре военных действий. Во время широкомасштабных японских наступательных операций этот истребитель добился поразительных результатов.

Поэтому Дзиро Хорикоси, конструктор, занимавшийся Зеро и другими японскими фронтовыми истребителями, может служить, так сказать, символом состояния Японии в годы войны. Нижеследующие страницы содержат выдержки из его личного дневника, относящегося к последним девяти месяцам войны. Это как бы необычный взгляд на Японию изнутри в течение этих месяцев глубочайшего кризиса.

«5 декабря 1944 года. Сегодня я выехал из Нагой поездом в Йокогаму. Там 6 декабря в научно-исследовательском центре морской авиации должна была состояться конференция с участием флота и производственников по новому истребителю „Реру“. По завершении необходимой работы по налаживанию связи с флотом по новому самолету мне надо было вернуться в Нагую после поездок по районам Токио и Йокосуки.

Однако 7 декабря сильное землетрясение обрушилось на Токайский район (южное побережье Центральной Японии). Толчок вызвал обширные разрушения и уничтожил длинный железнодорожный мост на линии Токайдо через реку Тенрю. Одним ударом самая важная транспортная железнодорожная линия Японии была перерезана. Мое беспокойство за судьбу заводов в Токайском районе возросло, когда я узнал, что землетрясение было настолько мощным, что временно остановилось все производство на авиазаводе „Мицубиси“ в Охе-Мачи, Нагоя, где я работал со своей конструкторской группой.

Первым моим импульсом было немедленно отправиться в Нагую, чтобы сделать максимально возможное для восстановления производства. Однако мне посоветовали не ехать поездом, поскольку из-за рухнувшего моста мне пришлось бы идти пешком в холодную зимнюю ночь, чтобы успеть на другой поезд. Я был изнурен месяцами сверхурочной работы, а потому понимал, что такое путешествие может надолго уложить меня в постель. В Нагое мне выдали специальное разрешение на остановку в Токио и проведение там всех работ, необходимых флоту по самолету „Реру“ до следующего совещания, запланированного на 15-е.

Но на землетрясении несчастья не закончились. В разгар дня 13-го „В-29“ впервые совершили опустошительный налет на Нагую, сосредоточив свой удар на заводе авиадвигателей „Мицубиси“ в Дайкочо, Нагоя. Раскинувшиеся на большой площади цеха были основательно разрушены, из-за чего производство серьезно пострадало.

16 декабря 1944 года. Линия Токайдо все еще не восстановила мост, поврежденный землетрясением. Мне надо было вернуться в Нагую, а потому, чтобы добраться до города, пришлось сделать крюк по горной дороге. Я сел на поезд линии Синецу, отправившийся с вокзала Уено в Токио и прибывший в Нагую через Нагано поздно ночью 17-го. Я провел в поезде более двадцати часов, а в обычные времена поездка экспрессом по линии Токайдо между Токио и Нагоей занимала только пять с половиной часов.

18 декабря 1944 года. Сегодня днем „В-29“ вернулись для второго налета на Нагую, атакуя завод фюзеляжей „Мицубиси“, к которому я был приписан. Как только зазвучали сирены воздушной тревоги, мы побежали к свободному убежищу возле основных цехов и спустились в траншеи и блиндажи, подготовленные для укрытия. Защищенные от осколков бомб и разрывов, мы вглядывались в небо в поисках бомбардировщиков. Вскоре заметили несколько волн „В-29“, казавшихся белыми на высоте, как я прикинул, около 10 тысяч метров. Большие самолеты выдерживали строй, сбрасывая бомбы залпами так, чтобы они „прошлись“ по территории

завода с востока на запад. Я впервые оказался под таким мощным воздушным налетом и четко запомнил зловещий вой падающих бомб и невероятный грохот бомбовых разрывов. В ушах звенело, и я оглох на несколько часов.

19 декабря. Руководитель завода „Мицубиси“ распорядился приступить к выполнению плана по рассредоточению. Мы боялись, что бомбардировщики вернутся в еще большем количестве, и, если оборудование так и останется брошенным напоказ для „В-29“, мы скоро прекратим какое-либо производство. Работники начали развозить оборудование по школам и заводским помещениям в городе и пригородах.

25 декабря. Отдел машиностроения, в котором я работал, закончил эвакуацию из заводских зданий. Теперь мы располагались в нескольких школьных зданиях в восточной части Нагои.

С 25 декабря 1944-го по апрель 1945 года. Долгие часы изнурительной работы, перегрузок сделали свое дело. Страдая плевритом, я оказался прикованным к постели начиная с 25 декабря. Странное ощущение – не вставать с постели и слышать грохот воздушных налетов, которые сейчас стали частыми, днем и ночью. Мне уже был до боли знаком пронзительный свист падающих бомб, грохот разрывов в городе и рев огромных пожаров. Из своего окна я не раз наблюдал, как страшное пламя пожирает жилые дома и здания, а вздымающиеся облака дыма застилают все небо над городом.

В течение этого времени я поддерживал контакты с людьми, работавшими над моими проектами в „Мицубиси“ – „Реру“ и другими истребителями. Меня часто посещали многие мои коллеги и помощники. Еще в декабре я обратил внимание, что у наших сотрудников резко упало желание работать. Из разговоров с моими людьми было очевидно, что упадок морали становился все глубже. Это естественное состояние подавленности с развитием событий на фронте усугублялось трудностями личного плана, отсутствием еды, проблемой добраться на работу и вернуться домой и т. д.

Уже середина марта. Похоже, „В-29“ изменили свою тактику бомбардировок. Если раньше они бомбили преимущественно заводы и военные установки, то теперь они атакуют гражданское население, сжигая жилье. С ощущением неминуемого всеобщего краха я слушал рассказы об ужасном налете с применением зажигательных бомб на центр Токио, который продолжался с ночи 9 марта до раннего утра следующего дня. Страшный по своей насыщенности зажигательными бомбами налет, похоже, был только первым в новой серии. Мне говорили, что центр города практически выжжен и что уже насчитано более 83 тысяч погибших и пропавших без вести. Десятки тысяч людей было ранено и обожжено. (Здесь я хочу добавить постскрипtum. В этом гигантском воздушном налете число жертв превысило даже результаты атомной бомбардировки Хиросимы и Нагасаки. Просто невероятно, что произошло с нашими городами.)

Настала очередь Нагои. С ночи 11 марта до раннего утра 12-го „В-29“ сбросили на этот город десятки тысяч зажигательных бомб. Вспыхнули гигантские пожары, которые пронеслись без помех через скопления хрупких деревянных домиков и других зданий. Людям, к счастью, удалось избежать участи жертв подобного налета на Токио от 9 марта. Сравнительно малая площадь жилых массивов Нагои позволила большей части населения уйти от надвигавшихся языков пламени. Число жертв было сравнительно небольшим.

Сейчас уже очевидно, что „В-29“ будут продолжать совершать налеты на наши города, придерживаясь той же тактики. (Постскрипtum: более половины моих родственников, проживавших в Токио, к маю остались без крова.)

12 марта 1945 года. Невзирая на протесты, я приказал всей своей семье, за исключением жены, немедленно уехать из Нагои. Большая часть города уже была выжжена и превратилась в пустыню, но „В-29“ могут вернуться в любой момент. Моя семья в сопровождении шурина и

экономки отправилась в мою родную деревню, расположенную недалеко от города Такасаки, префектура Гумма, что примерно в девяноста километрах к северо-западу от Токио.

Странно было оставаться одному в пустом доме, пока жена проводила семью до вокзала Озоне в Нагое. Появилось время для размышлений, и я ощутил глубокую тревогу за будущее моей семьи, моего народа, за будущую работу, за будущее моей компании, в которой я так долго работал. Я не мог сдержать слез, когда думал о том, что мою страну и народ ожидает неизбежное поражение. На этих страницах я должен признаться, что несчастье, которое предстояло пережить Японии, заставляло меня плакать, и я не мог остановить слез.

Когда мы проснулись утром 8 декабря 1941 года, мы оказались – сами того не ведая – втянутыми в войну. Осознание этого было удивительным. Еще с тех пор большинство людей, кто трезво оценивал поразительную индустриальную мощь Соединенных Штатов, никогда не верило всерьез, что Япония победит в этой войне. Мы были убеждены, что у нашего правительства наверняка были в запасе какие-то дипломатические ходы, способные остановить войну до того, как ситуация станет для Японии катастрофической. Но сейчас, когда мы были лишены каких-либо сильных межгосударственных средств для достойного выхода из войны, нас все глубже затягивало в катастрофу. Происходило уничтожение Японии. Мне не оставалось ничего другого, как проклинать военную иерархию и слепых политиканов за то, что они втянули Японию в этот дьявольский котел разгрома.

8 апреля. Кабинет пал. Новый состав дает сильные основания надеяться, что скоро произойдут серьезные перемены в дипломатии и отношении правительства к войне.

15 апреля. Мое здоровье заметно улучшилось, и временами я могу вставать с постели. Чудесно ощущать, что ты обманул смерть и что скоро я снова смогу передвигаться, как и прежде. Впервые за четыре месяца я смог подстричься, принять долгожданную ванну, пройтись по знакомым комнатам собственного дома. Мне стало настолько лучше, что я мог сам добираться до бомбоубежища при налетах „В-29“, куда я раньше не доходил без посторонней помощи.

15 мая. Я уже достаточно здоров, чтобы ездить поездом. Завод № 1 тяжелого машиностроения „Мицубиси“, на который я сейчас зачислен, расположен в Мацумото, префектура Нагано. Я выехал на завод из Нагой на поезде. В первый раз я воочию увидел последствия применения зажигательных бомб в Нагое. Город превратился в пустыню, обгоревшую и неопишимо обезлюдившую. Мой бывший завод стал бесформенным призраком из исковерканных стальных труб, искореженный бомбами и разобранный на части командами по рассредоточению. Трудно было поверить, что все это я вижу наяву.

Я знал, что скоро буду себя чувствовать совсем хорошо. Однако у меня почти не было желания работать. Вид разбомбленного города и исковерканного оборудования не покидал меня.

22 мая. Вероятно, моя болезнь ослабила меня значительно в большей степени, чем я полагал. Мне было приказано отдыхать, и я уехал из Мацумото повидаться с семьей. Следующие два месяца (до 21 июля, когда эта запись была закончена) я оставался с семьей, включая мою престарелую мать, и отдыхал, насколько это было возможно, чтобы набраться сил. К счастью, деревня наша слишком мала, а потому не подвергалась налетам.

Но и здесь сирены воздушной тревоги звучали над полями. Вражеские самолеты появлялись везде, бомбя, обстреливая ракетами и из пулеметов наши дома. Когда тяжелые „В-29“ гудели над головой, направляясь бомбить Маёбаси, Такасаки и Оту в префектуре Гумма, до нас потом доносились отдаленные раскаты, похожие на рокотание грома, хотя это было весьма далеко от нас.

И постоянно были видны американские морские истребители и бомбардировщики, пронесившиеся низко над полями в поисках целей. Наши самолеты ничего не могли поделать

против огромной мощи вражеских воздушных армад, которые полностью контролировали небо над Японией.

Впервые за восемнадцать лет с моей учебы в колледже я более месяца провел с родителями в их доме. Эти холмы и реки были те же, что и раньше, но поля изменились. Большинство рощ, в которых мы играли в детстве, перестали быть местом для детских игр, а были засеяны под продовольственные культуры. Страна голодала. Наши суда не могли прорваться в порты с продуктами питания.

Общее состояние страны быстро ухудшалось. Казалось, что что-то внутри нее гниет. Резко выросло число людей, напрямую пострадавших от бомбежек. Инфляция, как степной пожар, мчалась по стране, и от этого больше всего пострадали люди, жившие на зарплату. Хитрецы предлагали сбитому с толку правительству случайные меры и как-то ухитрялись получать новые должности, которые им давали неплохой доход и положение – а в это время честные люди (большинство нашего народа) были втянуты в войну и в жизнь полную лишений и несчастий. Многие смекалистые торговцы и промышленники заигрывали с милитаристами, они искали и получали большие прибыли путем грязных, бесчестных сделок. Правительство было не в состоянии отличить правду от лжи, все громче звучали шумные требования фаворитов. Многие правительственные чиновники предпочитали уклоняться от ответственности, высокопоставленные лица часто меняли посты, и эти перемещения происходили постоянно.

Казалось, вся страна погрязла в коррупции. Гниение в правительстве распространялось все дальше. Весь народ был истощен. Япония быстро теряла силы, вряд ли кому-то еще хотелось продолжать войну.

Я встречался со многими школьными друзьями и мог поговорить о прежних днях. Часто я бродил по холмам и по берегам рек. И не раз мне на память приходили строки из древней китайской поэмы: „Горы и реки не меняются в этой разрушенной войной стране“. Находясь в деревне, я часто старался забыть о своих обязанностях и ответственности в это военное время. Военная обстановка ухудшилась до такой степени, что даже деревенские жители желали мира. Часто обсуждали вариант обратиться к Советскому Союзу, единственной мощной державе, нейтральной между союзниками и Японией, с просьбой вмешаться в войну и остановить военные действия. Япония особо старалась сохранять нейтралитет с СССР, и мы надеялись, что могли полагаться на его порядочность и дружбу в посредничестве с союзниками.

22 июля. Я возвратился на завод № 1 „Мицубиси“ в городе Мацумото, куда меня назначили на новую инженерную должность. Мацумото был одним из очень немногих городов, которых обошли вражеские налеты; кроме него, неразрушенными бомбардировками были еще Киото, Хиросима, Нара, Нагасаки, Фукуяма и Мито. Компания отчаянно пыталась создать новые мастерские и установить эффективную связь с другими производствами и мастерскими, разбросанными по стране в результате программы рассредоточения. Однако эти усилия принесли мало плодов, и все превратилось в хаос. Руководство оказалось некомпетентным, и мы мало что сделали из-за бесконечной путаницы. Все наши усилия были безрезультатными. Ущерб от бомбежек по всей стране был настолько велик, что каждому было ясно, что войну не выиграть. Продолжать войну не имело смысла, но сама инерция боевых действий влекла нас вперед.

7 августа. Поступило сообщение, что вчера враг применил, вероятно, совершенно новый тип бомбы. Мы узнали, что бомба эта – неизмеримо более мощная, чем любое обычное оружие, и что вчера утром она была сброшена на Хиросиму. Давалось очень мало деталей о новой бомбардировке, но мы поняли, что ужасные последствия этой бомбардировки, человеческие страдания и потери, уничтожение зданий находятся за пределами описания. Это все, что мы пока узнали.

10 августа. Вчера Японию снова поразила новая бомба. На этот раз целью стал город Нагасаки. Еще более страшное сообщение дошло до нас, гласившее, что СССР объявил войну Японии и начал вторжение в Маньчжурию и Северную Корею. Нам сообщают, что мощные сухопутные армии и полчища бомбардировщиков уже нанесли удары.

Это означало финальный удар по Японии, которая уже и так изнемогала от бесконечных американских налетов. Местные власти, правда, без особого энтузиазма, порекомендовали жителям Мацумото быстро покинуть город, который до сих пор избегал воздушных налетов. Так что большинство работников компании сейчас занято рассредоточением и укрытием своего личного имущества, укрытием заводского оборудования и машин. Ежедневная работа напрочь забыта. Похоже, они уже смирились с мыслью, что разгром – лишь вопрос времени.

15 августа. По радио объявили, что император сделает важное сообщение. Я сразу понял, что речь пойдет о рескрипте о капитуляции. Качество звука было плохое, и я пропустил многие места из выступления. Но это было не важно. Япония уже многие месяцы была бессильна в борьбе с врагом.

Война закончена. Нам нанесли поражение после борьбы, которая привела буквально к полному истощению ресурсов нации. Это было первое поражение моей страны, которое мне пришлось пережить. Давайте взглянем в глаза реальности и признаем, что японский народ не имеет общественной организации, которая смогла бы объединить нацию в едином порыве. Мы никогда не были достаточно подготовлены к тому, чтобы сочетать свои интеллектуальные способности и думать и работать по-научному. У нас бедные природные ресурсы, а земля чудовищно перенаселена.

У Японии слишком много жизненно важных проблем, которые невозможно решить лишь своими собственными ресурсами, способностями и усилиями. Моя страна не сможет вести цивилизованное и процветающее существование без щедрой помощи и индустриального и коммерческого обмена со всем миром. Мы требуем для всего мира принципа открытых дверей для блага нашего народа и всех народов. Не сомневаюсь, что отсутствие понимания этих вещей, возможно, явилось самой большой из основных причин, приведших к этой безумной войне. Перед нашим народом стоят экономические трудности и моральное замешательство. Если Японии суждено развиваться, то мы должны взять на себя в будущем обязанности совершенно иные, нежели те, что взяло на себя правительство, приведшее нас к пропасти войны и полному разгрому. И далее нам предстоит прилагать усилия для сохранения этого справедливого и благородного характера отношений во всем мире.

Нетрудно разглядеть, какая борьба лежит впереди перед Японией. Я знаю, в чем нуждается моя страна, но абсолютно не имею представления, как в будущем мои соотечественники будут удовлетворять свои потребности. Японии требуются, и она должна найти тех великих и честных государственных деятелей, которые смогут и которые поведут нас в будущее мира, и гарантии национального существования».