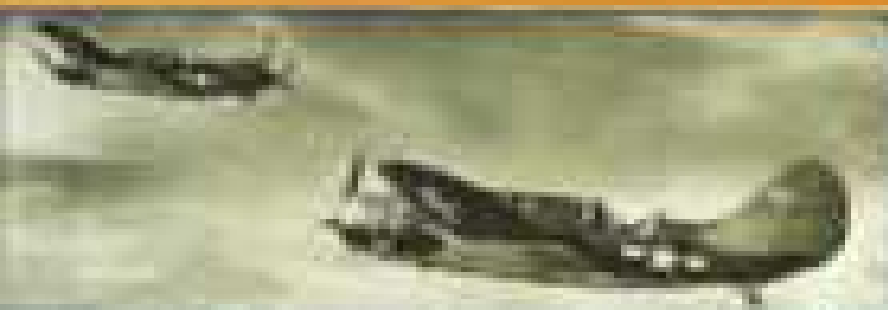


ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ПИКИРОВЩИКИ НАД ДЖУНГЛЯМИ



ПЯТЕРЬ Ч. СММТ

Annotation

Аннотация издательства: История пикирующего бомбардировщика занимает всего 20 лет — с 1925 по 1945 год. Но именно этот класс самолетов оказал решающее влияние на ход Второй мировой войны. Исследования английского историка Питера Ч. Смита посвящены боевому применению пикирующих бомбардировщиков на европейском и тихоокеанском театрах военных действий.

- [Смит П. Ч](#)
 - [Глава 1. Первые пикировщики](#)
 - [Глава 2. От Пирл-Харбора до ущелья Салуина](#)
 - [Глава 3. Рабаул и Гуадалканал](#)
 - [Глава 4. Контрнаступление](#)
 - [Глава 5. Через Импхал](#)
 - [Глава 6. Секретные эскадрильи](#)
 - [Глава 7. Новозеландская специальная эскадрилья](#)
 - [Глава 8. Нет спасения!](#)
 - [Глава 9. Филиппины отбиты](#)
 - [Эпилог](#)
 - [Список иллюстраций](#)
 - [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
-

Смит П. Ч
Пикировщики над джунглями

Глава 1. Первые пикировщики

Чтобы понять, как развивалась тактика действий пикирующих бомбардировщиков в ходе военных действий в джунглях, нам следует рассмотреть первые примеры их использования, которые имели место еще до того, как в декабре 1941 года Соединенные Штаты, Великобритания и Япония оказались вовлеченными в войну на Тихом океане. Американская морская пехота применяла пикировщики на покрытых джунглями островах Карибского моря. Но этот самолет — биплан Де Хэвилленд DH-4 — лишь при большой фантазии можно было назвать настоящим пикировщиком.

Прототип DH-4 совершил первый полет в августе 1916 года. Он был первым английским самолетом, специально спроектированным в качестве бомбардировщика. Двухместный одномоторный биплан был совершенно типичным для своего времени: деревянный набор и полотняная обшивка, неубирающееся шасси. На машинах разных моделей устанавливались различные моторы, но в основном использовался Роллс-Ройс «Игл III» мощностью 250 ЛС, который вращал 4-лопастный деревянный пропеллер. Он позволял самолету развивать скорость 119 миль/час на высоте 3000 футов, максимальный потолок равнялся 16000 футов. Самолет мог нести две 230-фн или четыре 112-фн бомбы. Он был вооружен двумя синхронизированными пулеметами Виккерса, стреляющими вперед, и одним пулеметом Льюиса в задней кабине. Бомбардировщики DH-4 поступили на вооружение Королевского Летного Корпуса и Королевской Морской Воздушной Службы и отличились в боях в 1917 и 1918 годах. Это был один из самых лучших самолетов Первой Мировой войны.

Самолетов требовалось очень много, поэтому фирма-производитель была вынуждена заключить несколько субподрядов. В Великобритании бомбардировщики DH-4 строили «*De Havilland Aircraft Manufacturing Company*» в Хендоне на севере Лондона, а также на заводах «*F. W. Berwick*», «*Vulcan Motor & Engineering*» и «*Westland Aircraft*». Когда в 1917 году Соединенные Штаты вступили в войну, появилась возможность использовать их неограниченные производственные мощности, и за океаном было развернуто массовое производство различных самолетов, в том числе и DH-4.

Британские летчики использовали DH-4A в роли пикирующего бомбардировщика. Пилоты отмечали, что отсутствие воздушных тормозов приводило к росту скорости во время пикирования. Многие американские пилоты, сражавшиеся в Европе, видели действия британских пилотов на Западном фронте. Против небольших целей, слабо защищенных зенитными орудиями, самым лучшим методом было пикировать прямо на цель и сбрасывать бомбы в момент выхода из пике. Это оказалось достаточно надежным способом уничтожения подобных целей, и его начали широко применять.

В 1919 году, прежде чем производство DH-4A было прекращено, для американской армии было выпущено в общей сложности 4846 машин. Внезапно американцы обнаружили, что в их распоряжении находится огромное количество легких бомбардировщиков, которые им совершенно не требовались. Более того, появилась усовершенствованная модель DH-4B, и эти самолеты уже устарели. Первым заказчиком новых машин стал корпус морской пехоты, который получил около 30 пикировщиков, построенных фирмой «Боинг» под обозначением O2B-1. Они имели скорость 118 миль/час и радиус действия 330 миль. Самолеты были

вооружены только одним 7,72-мм пулеметом в задней кабине.

Первое испытание пока еще несовершенных пикирующих бомбардировщиков против целей в джунглях произошло на Гаити. В 1915 году там высадились американские морские пехотинцы, что было сделано в рамках доктрины Монро, чтобы восстановить порядок на острове и подавить вспыхнувшие волнения. Спустя 4 года они все еще находились на Гаити. В составе сил морской пехоты имелась 4-я воздушная эскадрилья^[1] капитана Гарви Б. Мимса, базировавшаяся в Порт-о-Пренсе. Она была брошена в бой против банд мятежников.

После нескольких неудачных попыток уничтожить группы повстанцев, укрывающихся в густых джунглях, с помощью обычных бомбардировок с горизонтального полета один из летчиков морской пехоты, лейтенант Л. Г. Сандерсон, решил использовать удар с пикирования. Однако проблема заключалась в том, что сброшенная бомба становилась более опасной для самолета, чем для противника. Сандерсон предложил совершенно оригинальное решение. Он взял большой брезентовый мешок, какие обычно использовались для перевозки почты. Мешок был достаточно прочным, чтобы выдержать вес бомбы. С помощью веревочной петли он был подвешен под задней кабиной.

Заметив мятежников, Сандерсон бросил самолет в пике под углом 45 градусов и снижался до высоты 250 футов, чтобы наверняка поразить цель. Вербка была вытравлена, и под действием силы тяжести и инерции бомба в мешке опустилась вниз. Когда она покинула пределы круга, сметаемого пропеллером, Сандерсон вышел из пике и сбросил бомбу. Она взорвалась достаточно близко от крупного скопления мятежников. Эту примитивную атаку можно было бы назвать первой

«атакой с пикирования», хотя, разумеется, это было бы сильным преувеличением. Но так или иначе, это была первая достаточно точная атака пикировщиком цели, находящейся в джунглях.

А в Соединенных Штатах летчики продолжали эксперименты, отрабатывая бомбометание с пикирования. Лейтенант Лестер Б. Суили использовал DH-4B, несущий 300-фн бомбу на бомбодержателе Mk XVI. В сентябре 1919 года на Абердинском полигоне прошли испытания, Суили пикировал до высоты 1000 футов и там сбрасывал бомбу. Но первое по-настоящему боевое применение пикировщиков имело место во время патрулирования 4 эскадрилий 3-й ударной авиагруппы на мексиканской границе в период с 1919 по 1921 год. Этой авиагруппой командовал майор Льюис Г. Бреретон (в звании генерал-лейтенанта во время Второй Мировой войны он командовал 1-й Воздушно-десантной армией союзников в Европе). Ее действия привлекли внимание молодого летчика морской пехоты Эрастуса «Расти» Роуэлла, который в 1923 году был направлен на службу в 1-ю авиагруппу перехватчиков. Бомбардировщики DH-4B были оснащены американскими бомбодержателями A-3, установленными под крыльями, и могли нести до 10 мелких бомб под каждым крылом. Летчики группы были опытными пилотами. Они усовершенствовали свои самолеты, установив кнопку сброса бомб в кабине пилота. Это было исключительно важно при атаках с пикирования, когда только пилот мог решить, в какой момент сбрасывать бомбу.

Именно этот метод использовали летчики 3-й ударной авиагруппы. Хотя старенькие самолеты буквально трещали от перегрузок, пилоты обнаружили, что могут свободно пикировать на цель под довольно крутым углом: 60–70 градусов. Расчалки и растяжки DH-4B не позволяли самолету развить слишком большую

скорость, хотя британские пилоты на основании своего опыта в 1918 году утверждали обратное. Пилоты выводили самолет на цель визуально, для большей точности на капоте мотора они устанавливали небольшой шток, который помогал идти прямо на цель. Результаты получились не слишком потрясающие, но и далеко не плохие. К тому же авиагруппа обошлась без потерь. Вот эти события и привели к тому, что два молодых пилота на аэродроме рядом с мексиканской границей однажды решили обсудить возможность действия пикировщиков по целям в джунглях. Это были лейтенанты Армейского авиакорпуса «Тэрк» Туртеллот и Эрастус Роуэлл. Оба эти летчика впоследствии совершили прекрасную карьеру. Туртеллот стал бригадным генералом, а Роуэлл дослужился до генерал-майора морской пехоты. Историческая беседа происходила на аэродроме Келли, где в то время базировалась 3-я ударная авиагруппа.

Роуэлл сказал, что, «хотя никто не верит, что крылья этого самолета могут выдержать нагрузки во время пикирования», точность, которой можно добиться при использовании такого метода, «произвела на меня огромное впечатление, и я немедленно решил начать ее применять на море, где точность имеет колоссальное значение при атаке маленьких, быстро движущихся целей». Но в конце концов он решил сначала испытать этот метод при атаках наземных целей в джунглях.

Летом 1924 года Роуэлл получил новое назначение. Он стал командиром эскадрильи морской пехоты VO-1-M, базирующейся на аэродроме в Сан-Диего. Это была первая эскадрилья морской пехоты, появившаяся на Западном Побережье. Это подразделение было вооружено самолетами DH-4B с моторами «Либерти», поэтому Роуэлл получил возможность на практике применить полученные ранее уроки. В 1919 году на Гаити летчики поддерживали морских пехотинцев,

действовавших на земле против мятежников, этим же Роуэллу предстояло заниматься и в будущем. Он считал, что, повысив точность бомбометания, сумеет принести гораздо больше пользы. Эскадрилья только что вернулась домой после участия в оккупации американскими войсками Санто-Доминго. Прежде всего Роуэлл приказал лейтенанту Уолтеру Пеку раздобыть образцы дистанционного управления пулеметами и установить их на свои самолеты, чтобы пилот мог сам сбрасывать **бомбы**, как это было сделано на армейских бомбардировщиках. Сначала DH-4B были оснащены маленькими бомбодержателями флотского образца. Позднее эти бомбодержатели были заменены на полученную в Бюро Аэронавтики модель А-3, которую уже использовала армия. Флот пока еще ею не обзавелся. Однако теперь самолеты не могли брать обычные учебные флотские бомбы. Пилоты Роуэлла провели несколько учебных бомбометаний, пока не освоили новый метод достаточно хорошо.

В перерывах между боями, это подразделение пользовалось огромной популярностью в Соединенных Штатах, выступая на различных аэрошоу. Демонстрационные полеты проводились в составе эскадрильи, самолеты тащили за собой эффектные дымовые хвосты. Однако летчики Роуэлла сумели внести новую ноту в эти шоу. Они стали показывать бомбометание с пикирования, используя дымовые бомбы. Этот номер стал гвоздем шоу. Летчики исполняли его на торжественных церемониях, посвященных открытию новых аэродромов, которые в это время происходили по всей территории Соединенных Штатов. Эти шоу помогли ознакомить с новым методом очередное поколение пилотов. Однако появились и неприятные последствия. За одним из таких представлений наблюдал известный немецкий ас Эрнст Удет. Увиденное произвело на него огромное

впечатление, и он сразу стал горячим сторонником пикировщиков.

Летчикам Роуэлла не пришлось ждать слишком долго возможности проверить на практике новые навыки. Американские войска с 1912 года находились в Никарагуа, самой большой из Центральноамериканских республик. Они пробыли там целых 20 лет и за это время успели подготовить кадры национальной гвардии, которая должна была заменить их. Присутствие американцев привело к тому, что они приобрели военно-морские базы в бухте Фонсека на северо-западном побережье и на острове Исла де Маис у восточного побережья. Это произошло в феврале и июне 1916 года после подписания договора Брайана-Камарре. Хотя американские морские пехотинцы действовали в Никарагуа в начале 1920-х годов, в середине десятилетия началось восстание против диктатора Диаса. В результате летчики Роуэлла были брошены в бой, и впервые пикировщики атаковали цели в джунглях. Под руководством своего лидера Монкады мятежники быстро занимали территорию страны, поэтому в январе 1927 года Соединенные Штаты направили в Никарагуа 5-й полк морской пехоты, чтобы остановить бои и добиться прекращения огня обеими сторонами. Быстро выяснилось, что этих войск не хватит, и к маю их численность была увеличена до бригады. Их задача была крайне трудной, так как, если не считать западного побережья и крупных городов, местность и практически полное отсутствие дорог мешали передвижениям. Большая часть населения страны (90 процентов) жила тогда, да и сейчас живет, на узкой низине, расположенной на востоке страны вокруг озер Никарагуа и Манагуа. Тропический климат богат на дожди. С крутых гор на севере страны в Карибское море течет множество рек и речушек, и

почти вся страна покрыта влажными и густыми тропическими лесами.

Как часто происходит в подобных случаях, очень скоро морские пехотинцы обнаружили, что они разбросаны по изолированным пунктам вдоль хилой железнодорожной сети. Было ясно, что только воздушная поддержка может ослабить их зависимость от железных дорог, которые слишком легко перерезать, и просек в джунглях, по которым медленно ползли колонны мулов. Ведь они тратили по несколько недель, чтобы пройти относительно небольшое расстояние.

Затяжные переговоры, проходившие под руководством представителя Соединенных Штатов Генри Стимсона, привели к подписанию перемирия. В это время VO-1-M получила приказ немедленно перебазироваться морем из Сан-Диего в Никарагуа. Через несколько дней, 5 февраля 1927 года, эскадрилья уже выгружалась в никарагуанском порту Коринто, расположенном на северо-западном побережье. 7 самолетов были переведены на берег. Там с них сняли крылья, погрузили на железнодорожные платформы и отправили в Манагуа. Морские пехотинцы проработали целую ночь, несмотря на усталость после долгого путешествия, и сумели создать базу на бейсбольной площадке в пригороде столицы. Эта площадка превратилась в единственный аэродром страны. Все 7 самолетов были собраны и подготовлены к полетам всего через 48 часов после выгрузки в порту.

В это время в Никарагуа находилось так мало американских солдат, что летчики в одиночку разделяли враждующие стороны, пока из Куантико не прибыли главные силы под командованием бригадного генерала Феланда. Морские пехотинцы заняли столицу и часть крупнейших городов, но им также пришлось выделить 14 маленьких гарнизонов вдоль важнейшей железнодорожной артерии, идущей с севера на юг.

Солдаты имели строжайший приказ не вступать в бой ни с одним из противников, если только они сами не будут обстреляны. Они выполняли этот трудный приказ, проявляя завидное терпение.

Вскоре на помощь VO-1-M прибыло второе авиационное подразделение — VO-4-M. Вместе они образовали Авиационную эскадрилью морской пехоты. DH-4B постоянно проводили разведывательные полеты, бдительно следя за передвижением обеих армий, чтобы помешать любой из них добиться какого-либо преимущества, пока идут переговоры. Наконец, в июле 1927 года лидеры противоборствующих сторон подписали перемирие. Согласно его условиям в 1928 году предполагалось провести новые выборы под контролем Соединенных Штатов, которые должны были гарантировать честность и законность, (то же самое происходило в 1930 и 1932 годах.) В этот момент казалось, что все задачи летчиков выполнены, и они уже начали потихоньку готовиться в обратный путь. Соединение Роуэлла снова было сокращено и одновременно переименовано в VO-7-M.

Аугусто Сандино, один из командиров мятежников, был более радикально настроен, чем остальные. Он решил, что нельзя согласиться с фактической капитуляцией повстанцев, и призвал вести борьбу до победного конца. Естественно, он объявил перемирие незаконным и увел своих приверженцев в горы на севере, чтобы там продолжать сражаться. Вооруженные силы всех остальных командиров сложили оружие, поэтому Сандино оказался единственной реальной силой в стране, если не считать американских морских пехотинцев.

Один из изолированных гарнизонов морской пехоты находился в Окотале, примерно в 125 милях от ближайшего места дислокации американских войск. Это означало 10-14 дней пути, если в качестве

«транспорта» будут использованы мулы. Гарнизон, которым командовал капитан Хатфилд, состоял из 37 морских пехотинцев, которым помогали примерно 50 человек из только что сформированной никарагуанской Национальной гвардии, которые еще проходили обучение под руководством унтер-офицера морской пехоты.

Вечером 15 июля 1927 года этот гарнизон был захвачен врасплох, когда 700–800 хорошо вооруженных сандинистов атаковали город. Два взвода были отрезаны один от другого широкой городской площадью, пересечь которую было невозможно. Хотя оба взвода сумели отразить первую мощную атаку, проведенную в 3.00, они были обречены, если только им срочно не окажут помощь. После сообщения по радио резервная колонна из 65 морских пехотинцев под командованием майора Флойда была немедленно отправлена на выручку. Однако она могла прибыть в Окоталь лишь через 10 дней. Положение гарнизона стало крайне опасным.

К счастью, Роуэлл тоже перехватил призыв гарнизона о помощи, и уже в 10.10 на следующий день 2 самолета кружили над Окоталем. Хотя это было исключительно рискованно, один из них приземлился, и пилот связался с Хатфилдом. Потом самолет с трудом взлетел, присоединился к своему товарищу, и обе машины вернулись в столицу, чтобы передать Роуэллу детальный рапорт Хатфилда. Вскоре все имеющиеся самолеты были подняты в воздух и помчались на выручку.

Использование бейсбольной площадки в качестве аэродрома означало, что взлетная полоса имеет длину всего 400 ярдов, поэтому DH-4 не могли взлетать с полной нагрузкой. Еще одним ограничением была необходимость взять по крайней мере ПО галлонов

бензина на полет к Окоталю и обратно, включая время атаки. Поэтому каждый самолет нес только часть бомб.

После долгого полета над покрытыми джунглями холмами эскадрилья прибыла в район цели. Началась тропическая буря, впереди громоздились черные тучи, хлынул ужасный ливень. Атаку следовало провести как можно быстрее, иначе вся миссия могла сорваться. Роуэлл описал круг над вражескими позициями, чтобы уточнить обстановку и выявить места сосредоточения противника. Потом он приказал начать атаку. Сам он так вспоминал происходившее:

«Все пилоты были обучены сбрасывать бомбы с пикирования, и я планировал использовать именно этот вид атаки. На подходах к городу мы перестроились в колонну. Когда мы пролетали над постами противника на берегу реки, нас обстреляли. Однако на высоте 1500 футов винтовочный огонь не мог причинить нам совершенно никакого вреда.

Я возглавил атаку, начав пикировать на высоте 1500 футов и выйдя из пике на высоте 600 футов. В ходе последующих ударов мы пикировали с 1000 до 300 футов. Так как противник до сих пор ни разу не попадал под бомбовые атаки, если не считать динамитных шашек, которые сбрасывали самолеты никарагуанских ВВС, они нас не боялись. Солдаты противника вели себя настолько беспечно, что мы смогли нанести им очень тяжелые потери. Они были бы гораздо меньше, если бы неприятель постарался укрыться от нас».

5 бомбардировщиков DH-4B сбросили свои 17-фн осколочные бомбы совершенно беспрепятственно, если

не считать слабого и безрезультатного винтовочного огня. Бомбометание было точным, что не удивительно, так как пикировщики спускались чуть ли не до земли. Противник понес тяжелые потери и отступил в замешательстве. Оценить результаты атаки с воздуха было почти невозможно, однако позднее морские пехотинцы обнаружили множество вражеских трупов, что подтвердило эффективность удара. По оценкам командования, погибло от 40 до 80 солдат противника, а общие потери сандинистов могли достигать 200 человек. Это был сокрушительный удар, и войска Сандино в панике покинули этот район. Боевой дебют пикировщиков увенчался полным успехом.

Плохо подготовленные войска не выдерживают такой решительной «личной» атаки с воздуха, что совершенно не удивительно. То же самое видели британские летчики, действовавшие против турецкой армии в районе Наблуса в Палестине или в проходе Костурино против болгарской армии 21 сентября 1918 года. Это вывод подтвердился, когда авиация союзников месяц спустя атаковала австро-венгерскую армию на дороге Конельяно — Пордононе.

После того как осада была снята, а методы действия самолетов Роуэлла показали свою эффективность, задания посыпались на него одно за другим. Морские пехотинцы на земле все чаще вызывали на помощь самолеты по мере того, как мятежники все дальше отступали в горы. Роуэлл писал: «Эта атака оказалась очень успешной, и за ней в течение 2 лет последовало множество аналогичных операций. Ни разу не было случая, чтобы атака с воздуха не вынудила противника рассеяться, понеся потери».

Кампания получилась затяжной и трудной. Прорваться через горы было сложно, а противник постоянно передвигался. Наконец сандинисты закрепились на сильной позиции на вершине горы

Чипоте. Выковырять их оттуда оказалось крайне трудно. Они могли атаковать медленно ползущие колонны американцев еще на подходе к вершине, а потом ускользнуть в джунгли, прежде чем их удастся связать боем. Это была классическая тактика партизанской войны. Снова решение проблемы было возложено на пикировщики. Опять обратимся к воспоминаниям Роуэлла:

«Мы провели еще одну групповую атаку, которой командовал я лично. В ней участвовали всего 4 самолета, так как эскадрилья поредела в результате аварий и поломок. Это был первый случай, когда я использовал только что полученные «Корсары». Во время атаки мы зашли на цель по ветру, держась над слоем облаков, и спикировали почти вертикально. Эта атака тоже была успешной, потому что противник понес большие потери и его главные силы рассеялись. Впервые мы использовали 50-фн фугасные бомбы».

Пикировщики хорошо себя зарекомендовали и в американском флоте, поэтому были созданы специальные самолеты, способные нести бомбы весом до 500 фунтов, которые предполагалось использовать против надстроек и незащищенных зенитных орудий тяжелых кораблей, а также против легких кораблей, вроде эсминцев, и авианосцев. Но именно морская пехота доказала, насколько эффективным может быть бомбометание с пикирования против сложных наземных целей, в частности против точечных объектов в джунглях.

Разумеется, в то время еще никто не подозревал, что спустя 15 лет начнется долгая и кровопролитная война между великими державами. Она будет

проходить в тропических морях на покрытых густыми джунглями никому не известных островах, в забытых богом уголках Юго-Восточной Азии, что потребует от пилотов пикировщиков всего умения и мастерства.

Глава 2. От Пирл-Харбора до ущелья Салуина

В 1930-х годах японский флот внимательно следил за развитием пикирующих бомбардировщиков в Германии и Соединенных Штатах. Япония была одной из 9 стран, которые в 1922 году подписали Вашингтонский договор об ограничении морских вооружений. Согласно условиям договора эти державы обязывались в течение 10 лет не строить линейные корабли, а численность японского флота была ограничена 60 % численности флотов Великобритании или Соединенных Штатов. Это совсем не нравилось японцам, и те из адмиралов, которые увидели возможности авиации, как Ямамото, начали искать способы нарушить баланс иными способами. Способность пикирующих бомбардировщиков поражать свои цели с высокой точностью, разумеется, привлекла их внимание. Поэтому у компании «Хейнкель» были закуплены образцы первых немецких пикировщиков. А со временем японские инженеры и летчики-испытатели сумели создать свои собственные качественные пикирующие бомбардировщики.

Естественно, и американский, и японский флоты увидели в пикирующем бомбардировщике средство уничтожения вражеских кораблей и развивали его именно для этого. Однако в 1931 году японские войска высадились в Китае, и началась затяжная и кровопролитная сухопутная кампания, во время которой армия также оценила возможности этого самолета, способного поддержать действия пехоты. Сначала японская армия не имела в своем арсенале пикирующих бомбардировщиков. (Напомним, что в это время в США и

Японии авиация входила в состав армии и флота, а не являлась отдельным видом вооруженных сил, как в Великобритании, хотя там и существовали Воздушные Силы Флота.) Однако вскоре японцы создали самолет, который оставался на вооружении до конца Второй Мировой войны. Им требовался дешевый, живучий пикировщик, способный действовать с примитивных импровизированных аэродромов, расположенных рядом с линией фронта. Эти самолеты должны были оказывать непосредственную поддержку войскам, поэтому точность бомбометания была самым главным, и лишь пикировщики могли ее обеспечить.

В то время основная тяжесть поддержки войск легла на японский флот. Используя первые пикировщики, базирующиеся на авианосцах, крейсирующих вдоль берега, флот поддерживал морскую пехоту, действовавшую в Шанхае, и после этого такие операции стали проводиться постоянно. В результате именно флот в полной мере осознал значение непосредственной поддержки войск. Позднее это принесло свои дивиденды. Хотя японские армия и морская пехота тоже обзавелись пикирующими бомбардировщиками, их пилотам не хватало опыта, которым обладали летчики морской авиации. Вообще, лишь авиация американской морской пехоты имела необходимый опыт.

Когда идет речь о Тихоокеанской войне, прежде всего вспоминают период с декабря 1941 года, когда японцы нанесли удар по Пирл-Харбору, по август 1945 года, когда американцы сбросили атомные бомбы на Хиросиму и Нагасаки. Однако Китай и Япония воевали практически все 30-е годы. Этот конфликт начался в 1931 году инцидентом на мосту Марко Поло недалеко от Мукдена, а позднее плавно вошел в бои Второй Мировой, когда японцы развернули наступление на юг. В далеком прошлом Япония не раз страдала от

вражеских вторжений, в результате которых страна замкнулась в самоизоляции. В середине XIX века западные державы вынудили Японию отказаться от этой политики и постараться догнать современный мир. На средневековую страну обрушился ливень современных технологий, однако японцы сумели освоить их и обратили против собственных учителей. Ощутив собственную силу, Япония решила отомстить за прошлые унижения. Сначала была аннексирована Корея, в 1905 году унижительное поражение потерпела Россия. А затем началась планомерная экспансия. Японцы вторглись в Манчжурию, которую полностью оккупировали в 1931 году. Затем они начали наступление на территорию Китая, от которой отхватили заметную часть, особенно во время японо-китайской войны 1937-45 годов. В первые годы Второй Мировой войны, когда европейские державы были полностью заняты на собственном континенте, Япония заняла некоторые базы во Французском Индокитае, вынудила англичан закрыть Бирманскую дорогу и уже начала строить планы захвата богатых нефтью и каучуком британских и голландских владений на юге.

Союзники рассматривали вопросы защиты своих обширных колониальных территорий на Дальнем Востоке от японского нападения в течение 20 лет перед началом Второй Мировой войны. Однако они так и не сумели собрать там значительные силы авиации. С самого начала каждая из стран готовила планы самостоятельной обороны своих собственных владений. Английский и американский планы основывались на том, что эти страны обладали господством на море. Обе державы намеревались вынудить японцев принять бой на море, который должен был превратиться в некое подобие Ютландской битвы. Исход этого сражения должны были решить линкоры. Авиации во всех этих планах отводилась второстепенная роль.

Следует отметить, что англичане не заблуждались относительно намерений Японии. В августе 1941 года состоялось совещание Комитета начальников штабов Великобритании (адмирал флота сэр Дадли Паунд, генерал сэр Джон Диль, главный маршал авиации сэр Сирил Ньюэлл), на котором были рассмотрены возможные варианты наступления японцев. Выяснилось, что все старые планы совершенно невыполнимы. Они основывались на предположении, что англичане сумеют быстро перебросить на Дальний Восток главные силы своего флота. В сложившейся ситуации это было совершенно невозможно, так как флот понес серьезные потери и был вынужден вести тяжелые бои на обширном театре от Арктики до Средиземного моря. Ни в одном из довоенных английских планов даже не рассматривался вариант, что Япония займет южный Китай, а Французский Индокитай и Таиланд станут потенциальными базами для японской авиации. Со всем этим пришлось столкнуться в декабре 1941 года. До сих пор англичане не предполагали, что возникнет необходимость обороны Британского Борнео. Даже в кошмарном сне никто не мог представить, что американский флот будет разгромлен в первый же день войны и не сможет в течение долгого времени участвовать в боевых действиях.

В августе 1941 года главной своей проблемой англичане считали защиту Малайи и Голландской Ост-Индии. Однако они не располагали ни значительным количеством самолетов, ни линкорами для решения этой задачи. Они не могли даже притормозить продвижение японцев. Однако Комитет начальников штабов считал, что на юго-западе Тихого океана удастся удержать морские коммуникации, по которым снабжение из Америки поступало в Австралию и на Дальний Восток, что будет иметь важнейшее значение.

Это предположение оказалось пророческим. Одновременно это обеспечило бы еще один маршрут, связывающий данный регион с Великобританией, если на пути вокруг мыса Доброй Надежды возникнут проблемы. Оценивая ситуацию, англичане сделали вывод, который тоже полностью оправдался в будущем: «Расстояния до Японии весьма значительны, однако ничто не помешает японскому правительству, если его не будет сдерживать страх перед действиями американцев, создать передовые заправочные базы на островах Южных морей, чтобы обеспечить действия флота на юго-западе Тихого океана».

Комитет начальников штабов отмечал, что если японцы будут действовать именно таким образом, то следует помнить, что «существует бесконечное количество потенциальных мест базирования на этих островах, причем защитить все их от японской атаки просто нет возможности». В заключение был дан совет противнику: «Однако с японской точки зрения будет предпочтительно захватить гавань с уже существующими портовыми сооружениями, особенно Сува на острове Фиджи».

Хотя англичане еще в августе 1941 года почти в точности предсказали все будущие действия японцев, Комитет начальников штабов поспешил успокоить сам себя, заявив, что, по его мнению, «серьезная угроза территориальной целостности Австралии и Новой Зеландии не возникнет до тех пор, пока Япония не консолидирует свои позиции в Китае и на Дальнем Востоке, **что займет длительное время**». Однако англичане ошиблись, причем очень серьезно.

Великобритания в 1941 году задействовала большую часть своих вооруженных сил для отражения угрозы со стороны Германии и Италии в Европе, на Средиземном море и в Атлантике, поэтому для противодействия японцам могла выделить совсем

немного войск. При этом следует учесть, что их техника и вооружение были либо второсортными, либо вообще устарелыми. Это было вполне понятно, ведь лучшие самолеты приходилось держать в зонах решающих боев. Кроме того, не следует забывать о поставках в Россию. Защита британских владений на Дальнем Востоке была возложена на несколько эскадрилий истребителей Брюстер «Буффало» и Хаукер «Харрикейн», что вызывало серьезную тревогу в Австралии, Новой Зеландии и Малайе. В Индии такое положение дел тоже вызывало опасения, хотя и в меньшей степени. «Ударная мощь» британской авиации в этом регионе ограничивалась горсткой совершенно устаревших торпедоносцев «Уайлдбист». Существовали планы перебросить туда несколько двухмоторных бомбардировщиков «Бленхейм» со Среднего Востока, однако они имели слишком малую бомбовую нагрузку и являлись стандартными горизонтальными бомбардировщиками, которые редко добивались серьезных успехов.

Американские армейские ВВС не занимались пикирующими бомбардировщиками до тех пор, пока германские Ju-87 не продемонстрировали в Европе, на что они способны. После этого генерал Хэп Арнольд приказал сформировать подразделения, вооруженные пикировщиками, и начать разработку новых пикировщиков. Были подготовлены планы постройки большого количества Брюстер «Буканиров», Кертисс «Шрайков» и Валти «Виндженсов», однако это были долгосрочные проекты. В ближайшем времени армейские ВВС могли сделать лишь одно — вооружить свои эскадрильи переоборудованными пикировщиками Дуглас «Доунтлесс», которые в армии получили обозначение A-24.

Однако мало просто сформировать подразделение и вооружить его пикировщиками, нужно еще как-то

компенсировать 20 лет отсутствия тренировок. Бомбардировки с пикирования требуют не только врожденного таланта, но и постоянных тренировок. Можно изучить теорию, можно немного потренироваться, однако японцы оставили союзникам слишком мало времени на все это.

Все остальные союзники были так же совершенно не готовы. Австралия лихорадочно переоборудовала часть своих одномоторных истребителей «Вирравэй», приспособив их нести несколько мелких бомб под крыльями, после чего они были брошены в бой. Голландские защитники Суматры и Явы практически не имели в своем распоряжении авиации, чтобы использовать ее против агрессора. Им пришлось заниматься вынужденными импровизациями. Но подобные меры, разумеется, не могли остановить японское продвижение. Лишь однажды японцев удалось притормозить.

Когда в декабре 1941 года начались военные действия на Тихом океане, только японский и американский флоты обладали крупными соединениями пикирующих бомбардировщиков. Все остальные флоты категорически не желали обращать на них внимание, несмотря на опыт войны в Европе^[2]. В результате в первые месяцы войны в авангарде наступления шли (или летели, если вам так нравится) пикировщики Японского Императорского флота. Они сбросили первые бомбы на Пирл-Харбор 7 декабря 1941 года. Они возглавляли атаки против американских сил на Филиппинах. Они разгромили Порт-Дарвин в Австралии. В апреле 1942 года в Индийском океане они нанесли тяжелый удар флоту сэра Джеймса Сомервилла, потопив авианосец «Гермес» и тяжелые крейсера «Дорсетшир» и «Корнуолл». Они обменялись ударами с

американскими пикировщиками в ходе сражения в Коралловом море в мае 1942 года.

Но все это были успехи авианосных пикировщиков. Действуя с полетных палуб огромных кораблей, пикировщики Аичи «Вэл» уничтожали противника с хирургической точностью. Но когда в июне 1942 года они столкнулись с американскими пикировщиками в битве при Мидуэе, эти драгоценные самолеты и их опытные экипажи были уничтожены в ходе одной сокрушительной атаки. Пикировщики японского флота так и не сумели оправиться от этого удара.

Хотя японцы за считанные месяцы создали целую империю, теперь эту империю требовалось защищать. Большую часть территории новой империи покрывали джунгли: начиная от северных и западных районов Бирмы, где она граничит с Индией и Китаем, по широкой дуге через Малайю, Голландскую Ост-Индию (Суматра, Ява, Тимор), вдоль северных берегов Новой Гвинеи и на юг по цепи Соломоновых островов до Гуадалканала и Тулаги. Это были слабо исследованные острова, заросшие непроходимыми джунглями и влажными тропическими лесами. Но этот забытый богом уголок земного шара стал ареной жестоких боев, в которых важную роль сыграли пикирующие бомбардировщики. Авиационные части флота поддерживали здесь японские войска. Сначала в этом районе действовал 31-й авиакорпус, сформированный 1 февраля 1942 года на Филиппинах. Он имел на вооружении пикирующий бомбардировщик Аичи D3A, который был известен союзникам под кодовым наименованием «Вэл». 31-й авиакорпус помог армии захватить Батаан и Коррехидор. 33-й авиакорпус был сформирован в Японии в Саэки и с 2 марта 1942 года базировался в Макассаре на острове Целебес. Он участвовал в операции по захвату Явы и других островов Голландской Ост-Индии. В этом же районе

действовала и 35-й авиакорпус, также вооруженный «Вэлами».

Японцы быстро захватили Голландскую Ост-Индию, Борнео и Малайю. Однако продолжались бои вокруг последних крепостей союзников на Филиппинах и в Сингапуре. Исход этих отважных десантных операций во многом был предрешен несколькими жестокими морскими боями, в ходе которых были уничтожены силы флота союзников. Хотя голландцы не имели пикировщиков, они решили использовать для этой цели истребители Брюстер-339, подвесив им под крылья маленькие 50-кг бомбы. Впервые это произошло 23 января 1942 года. Самолеты атаковали японский конвой в Макаassarском проливе, но не сумели причинить японским кораблям никакого вреда.

Во время этих боев американцы использовали свои пикировщики, но происходило это довольно редко. 27-я бомбардировочная группа была вооружена самолетами А-24, которые в армейских ВВС получили название «Бэнши». В ноябре 1941 года она была отправлена на Филиппины. Но еще до прибытия транспортов к цели положение настолько ухудшилось, что они были направлены в Австралию в Брисбен. Там самолеты были выгружены и переданы 91-й бомбардировочной эскадрилье.

Это подразделение было переброшено в Голландскую Ост-Индию, чтобы помочь оборонять острова, но ничего не добилось. Самолеты успели совершить только один боевой вылет, чтобы атаковать японский флот вторжения возле Явы. 28 февраля 1942 года 7 «Бэнши» атаковали японский крейсер, и пилоты заявили, что добились 2 попаданий, хотя на самом деле японский корабль не пострадал. Во время атаки были сбиты 2 самолета. Уцелевшие пикировщики немедленно были отправлены обратно в Австралию.

Во время последних боев на Филиппинах 4 уцелевших истребителя P-40 армейских ВВС были вооружены 500-фн бомбами и использованы в качестве пикирующих бомбардировщиков. 2 марта они атаковали японские транспорты в бухте Субик и, по утверждениям пилотов, потопили один транспорт. Однако при этом один P-40 был сбит, а остальные получили такие тяжелые повреждения, что их пришлось списать. Впрочем, относительный успех этой импровизации имел определенные последствия.

Еще одним американским подразделением, вооруженным самолетами A-24, была 8-я бомбардировочная эскадрилья, базирующаяся в северной Австралии. Когда японцы построили аэродромы в Лаэ и Саламауа, «Бэнши» атаковали их в сопровождении истребителей Королевских ВВС «Киттихок», которые обстреливали цели. Однако 29 июля, когда 7 пикировщиков были отправлены для атаки японских позиций на острове Буна, операция завершилась катастрофой. Истребители «Зеро» перехватили пикировщики и уничтожили все, кроме одного. Это резко пошатнуло и без того не слишком прочную веру армейских ВВС в пикирующие бомбардировщики.

На юге Тихого океана к этому моменту японское наступление достигло предела. Противник попытался отрезать Австралию от единственного источника помощи — Соединенных Штатов. Японцы наступали по двум направлениям: на Порт-Морсби, расположенный на южном побережье Новой Гвинеи, и вдоль цепи Соломоновых островов на Фиджи. Это наступление продолжалось, несмотря на неудачи в центральной части Тихого океана.

На противоположном конце исполинской пылающей дуги располагалась Бирма. Здесь маленькая японская армия, прекрасно подготовленная к действиям в

джунглях, разгромила и отбросила немногочисленные войска союзников, развернув наступление на Индию. В первые недели «самого долгого отступления в истории британской армии» ни один из противников не имел пикирующих бомбардировщиков. Пока они использовали средние бомбардировщики. У англичан это были в основном Бристоль «Бленхеймы», а у японцев — Кавасаки Ki-48. 21 марта во время воздушного налета на аэродром в Лашио почти все уцелевшие самолеты союзников были уничтожены на земле.

Японским бомбардировщикам противостояли истребители Хаукер «Харрикейн» Королевских ВВС и P-40 американской добровольческой авиагруппы (АДА) «Летающие тигры». Еще до начала войны Запад отреагировал на японскую агрессию в Китае, открыв Бирманскую дорогу, чтобы доставлять снабжение армии Националистического Китая под командованием Чан Кай-Ши, и запретив поставки нефти в Японию. Но еще до того, как эти политические решения принесли свои плоды, группы летчиков-добровольцев под командованием офицера армейского авиакорпуса Клэра Ли Ченнолта^[3] завербовалась служить в китайскую армию. Часть из них руководствовалась идеалистическими соображениями, другим просто были нужны деньги, но все они были опытными летчиками-истребителями армии, флота и морской пехоты. Они начали участвовать в боях задолго до того, как сами Соединенные Штаты вступили в войну. Американские власти сделали вид, что не замечают вербовки добровольцев, состоящих на действительной военной службе. Когда транспорты пересекали Тихий океан, их «совершенно случайно», сопровождали военные корабли американского или голландского флотов. Англичане предоставили в распоряжение добровольцев

свою старую авиабазу в Тунго, чтобы они могли проводить тренировки. Однако найти подходящие самолеты оказалось не так просто, как казалось вначале.

Условия формирования Американской добровольческой авиагруппы предусматривали, что она станет чисто оборонительным подразделением. Ее истребители должны были прикрывать беззащитные китайские города от чуть ли не ежедневных налетов бомбардировщиков японской армии и флота, помешать которым китайцы не могли. Однако Ченнолту приходилось довольствоваться теми пилотами, которых ему удалось найти, поэтому многие из его летчиков в прошлом были пилотами бомбардировщиков. В результате их пришлось переучивать, что увеличило время, необходимое для приведения авиагруппы в боеспособное состояние. Некоторые летчики учились легко и быстро освоили новые обязанности. К таким относились Боб Нил и Дэвид «Текс» Хилл, бывшие пилоты пикировщиков ВМФ. Позднее в качестве пилотов перехватчиков они показали лучшие результаты среди всех летчиков группы. Однако их прошлый опыт вскоре совершенно неожиданно принес свои дивиденды.

P-40 «Уорхок» и его модификация «Киттихок» был крепким, но не выдающимся одноместным истребителем-монопланом, оснащенным мотором водяного охлаждения «Аллисон» мощностью 1200 ЛС. Самолет был создан в 1938 году, а в апреле 1939 года армия заказала для себя большую партию новых истребителей. P-40 был современником «Харрикейна» и Me-109, но уступал и тому, и другому.

Вероятно, самой примечательной чертой P-40 был его водяной радиатор, совмещенный под одним капотом с масляным, что придавало самолету характерный профиль. 112-я эскадрилья KBBC,

летавшая на этих самолетах на Среднем Востоке, рисовала на капоте акулю пасть и зубы, что позднее начали копировать летчики других стран. «Акуля пасть» стала фирменным знаком истребителя Р-40. «Летающие тигры» Ченнолта не стали исключением, однако они также часто перекрашивали кок винта из красного в синий или зеленый, чтобы попытаться обмануть японцев относительно своей численности, ведь их было слишком мало.

К апрелю 1942 года после падения Лашио судьба Бирмы была решена. Англичане откатились в Ассам вместе с силами американского генерала «Уксусного Джо» Стилуэлла, который был военным представителем президента Рузвельта при Чан Кай-Ши, начальником штаба и военным советником при китайском правительстве. Ченнолт увел свои истребители в Кунминь, свою старую базу в провинции Юннань, которой теперь со всех сторон угрожали японские войска. Бирманская дорога перестала быть маршрутом, по которым доставлялось снабжения для китайской армии. Она превратилась в тыловую коммуникацию японских войск, двигавшихся на север через китайскую границу. Противник с удовольствием использовал брошенные удирающими союзниками склады и автотранспорт. Во главе наступления двигалась элитная бронетанковая дивизия «Красный дракон». Казалось, ничто не может остановить ее.

Китайцы имели горстку бомбардировщиков. Это была эскадрилья устаревших русских СБ и столь же древние бипланы-пикировщики Кертисс «Хок». Постоянные просьбы Ченнолта прислать бомбардировщики в Соединенных Штатах как бы не слышали. Сам Ченнолт был не слишком популярен в армейском авиакорпусе (который в 1942 году стал армейскими ВВС). В свое время он имел несчастье

довольно резко высмеять увлечение тяжелыми бомбардировщиками как совершенно бессмысленное.

Несмотря на это, Ченнолт на основании собственного опыта, полученного в Китае еще до войны, знал о японских самолетах и тактике воздушных боев гораздо больше, чем любой другой офицер союзников. Однако командование продолжало с недоверием относиться к его предложениям. Предоставив «наемникам» выкручиваться, как они смогут, командование занялось наращиванием сил авиации в далекой Индии, преследуя свои собственные долгосрочные стратегические цели. Высокие чины совершенно не представляли ситуацию, сложившуюся к весне 1942 года, когда требовались срочные меры, чтобы удержать Китай от выхода из войны. Они прилагали массу усилий, чтобы вернуть мятежное подразделение обратно под командование армейского авиакорпуса, и 1 июля 1942 года такое решение было принято. Но стремительно развивающиеся события окончательно вышли из-под контроля. 3 мая японские войска захватили пограничный город Манши и вошли в Юннань. Теперь лишь верхнее течение рек Салуина и Меконга отделяло их от Куньмина.

После того как японская колонна вступила на территорию Китая и начала быстро приближаться к западному краю ущелья Салуина, там скопились тысячи китайских беженцев и солдат, пытавшихся прорваться по дороге западнее реки. Пилоты союзников сообщали, что видят японские механизированные колонны, идущие по дороге между толпами безоружных китайских солдат и гражданских. Так как японцы не встречали совершенно никакого сопротивления, их появление в Куньмине было лишь вопросом времени. Если падет этот город, это станет окончанием войны в Китае, так как японцы возьмут под свой контроль единственный путь доставки снабжения в Китай. О том,

чтобы гнать автоколонны из России через пустыни Туркестана и Монголии, не могло быть и речи. В это время Советский Союз сам вел борьбу не на жизнь, а на смерть с германскими армиями на Восточном фронте. Позднее Ченнолт писал:

«Я столкнулся с необходимостью принять одно из тех печальных решений, которые любой военный вынужден принимать во время боя — пожертвовать немногими, чтобы спасти остальных. Нам приходилось пойти на риск обрушить наши бомбы и пули на беженцев на западном берегу Салуина. Если мы намеревались остановить японцев, мы должны были смириться с тем, что погибнут и невинные люди. 6 мая я отправил радиogramму мадам Чан в Чунцин».

Мадам Чан ответила: «Генералиссимус приказывает вам выслать все имеющиеся самолеты АДА для атаки грузовиков, лодок и иных целей между Салуином и городом Лунлин».

Итак, Ченнолт получил необходимый приказ. Но как его исполнить, если имеешь только горстку истребителей? Все предыдущие попытки приспособить Р-40В для бомбардировок, устанавливая самодельные бомбодержатели, провалились. Американцы испробовали буквально все, «включая бутылки из-под виски, заполненные бензином, в качестве зажигательных бомб». Сам Ченнолт провел много времени на машиностроительном заводе в Куньмине, пытаясь изготовить работающие замки для подвески бомб, но напрасно. По мнению некоторых его пилотов, эта идея была безумной по определению. Бывший летчик морской пехоты Бойнгтон ехидно писал:

«Некоторые из наших стремительно пикирующих Р-40 были превращены в пикировщики. В качестве пикирующего бомбардировщика самолет не должен был развивать слишком большую скорость, поэтому инженеры спроектировали тормозные решетки, которые должны были снижать скорость во время пикирования. Но ничего не получилось. Они подвешивали бомбы к самолету, который во время пикирования набирал скорость быстрее, чем любая другая машина в то время. Поэтому попытки сбрасывать бомбы с пикирования привели к гибели нескольких пилотов. Я имел достаточно опыта полетов на пикировщиках, чтобы твердо убедиться — такие импровизированные бомбардировщики даже не нужно сбивать. Это была последняя соломинка на спину верблюду».

Так продолжалось до тех пор, пока в Китай не прибыли Р-40Е, лишь они позволили разрешить все проблемы. Р-40Е был вариантом первоначальной модели «Хок 81 А», оснащенным мотором «Аллисон» мощностью 1150 ЛС и вооруженным 6 пулеметами в крыльях. Под фюзеляжем он имел надежный замок для подвески либо бака вместимостью 53 галлона для увеличения дальности полета, либо 500-фн бомбы. Как и раньше, главной проблемой для Ченнолта стало заполучить эти самолеты. Однако на сей раз он сумел с этим справиться.

В Индии формировалась 10-я Воздушная армия под командованием генерал-майора Льюиса Г. Бреретона. Он видел разгром на Филиппинах и в Голландской Ост-Индии и был полон желания не допустить очередного позора. Бреретон намеревался сформировать мощное

соединение и не собирался бросать свои силы в бой по частям.

Когда через Такоради в Западной Африке были доставлены новые Р-40Е, закупленные в Соединенных Штатах для АДА, Бреретон просто забрал их себе. Хотя оплатили эти самолеты китайцы, потребовалось обращение Чан Кай-Ши лично к президенту Рузвельту, чтобы срочно необходимые Р-40Е были доставлены в распоряжение Американской добровольческой авиагруппы.

Кроме замка под фюзеляжем, Р-40Е имел крыльевые бомбодержатели. Два оружейника АДА переделали замок под фюзеляжем так, чтобы на него можно было подвешивать русскую 250-кг фугасную бомбу. В неоккупированном Китае имелись огромные запасы таких бомб.

Некоторые из летчиков АДА ранее служили в эскадрилье пикировщиков авианосца «Йорктаун». Теперь они получили возможность на практике применить старые навыки в борьбе против японцев. Пусть это были не японские авианосцы, но все равно враг был сильным и крайне опасным. 8 пилотов вызвались добровольцами участвовать в первом вылете с бомбами.

В полдень 6 мая пришло сообщение, что авангард японской бронетанковой колонны, включающий артиллерию и грузовики с пехотой, вышел на западный берег реки Салуин. Предполагалось, что отступающие китайские войска взорвут мост, но это не могло надолго задержать японцев, так как саперное подразделение могло навести понтонную переправу через реку. Но все-таки японская колонна остановилась на крутом берегу реки, и в это время ее грузовики, бронеавтомобили и орудия представляли собой заманчивую и не слишком сложную цель. Колонна растянулась на 20 миль на западном обрыве, ведущем к переправе. Это

происходило немного восточнее Манши, там, где Салуин пересекает границу. В этом месте река течет в глубоком скалистом ущелье. Бирманская дорога, на которой выстроилась вражеская колонна, выходила из джунглей и серпантинном спускалась вниз. Японцы твердо удерживали дорогу из Лашио и теперь были полны решимости перерезать последний коридор между Китаем и отступающими союзниками. 4 мая 50 японских бомбардировщиков совершили налет на Баошань, при этом погибло много беженцев. Отступление превратилось в паническое бегство. Китайцы были полностью деморализованы и были готовы капитулировать.

Пикирующие бомбардировщики были подготовлены к бою 6 мая. У молодых пилотов АДА осталось совсем немного времени, чтобы нанести свой удар. Хотя штаб и большая часть скудных сил Ченнолта находились в Куньмине, в распоряжении Ченнолта в момент японского налета на Баошань находилось небольшое подразделение АДА. 5 истребителей Р-40 базировались там, чтобы прикрывать коммуникации АДА, ведущие из Бирмы. В Юннани, на полдороги между Баошанем и Куньмином, располагалась еще одна группа американцев, состоящая из подразделений радиосвязи и обслуживания. Этот пункт также мог служить запасным аэродромом для аварийной посадки и дозаправки самолетов. Во время налета на Баошань 4 мая принять бой смог только один истребитель АДА, который пилотировал Чарли Бонд из Далласа, штат Техас. Он успел взлететь, чтобы перехватить японцев, и даже сбил 2 бомбардировщика. Еще один пилот, Бен К. Фоши из Ред Левел, штат Алабама, был убит во время бомбардировки, когда пытался добраться до своего самолета. Однако 5 мая АДА сполна рассчиталась с противником, когда 9 истребителей перехватили новую группу японских бомбардировщиков. Пилоты заявили,

что сбили 8 самолетов. Именно во время этих напряженных боев возвращающиеся разведчики Р-40 обнаружили, что на Бирманской дороге сложилась критическая ситуация.

Жена Ченнолта так описывала этот вечер:

«Он устроил военный совет со своими пилотами. Оружейники АДА, Рой Хоффман из Афин, штат Огайо, и Чарли Бейсден из Скрэнтона, штат Пенсильвания, установили замки для подвески 250-кг бомб под фюзеляжами четырех «Киттихоков» Р-40Е, а под крыльями подвесили осколочные бомбы. Уже давно Ченнолт упрашивал Вашингтон прислать легкие бомбардировщики, с помощью которых он смог бы наносить удары по японским механизированным колоннам, наступающим из Бирмы. Но в данный момент он располагал только импровизированными бомбодержателями на Р-40Е. Предыдущие эксперименты по установке подобных приспособлений на Р-40В завершились неудачей».

Логика диктовала состав ударной группы. 4 самых опытных пилота пикировщиков были выбраны, чтобы пилотировать переделанные «Киттихоки». Командиром был назначен Дэвид «Текс» Хилл. Его сопровождали Том Джонс, Эд Ректор и Фрэнк Лоулор. Все ранее служили пилотами пикировщиков на авианосцах американского флота. Кроме них, добровольно участвовать в бомбардировке ущелья Салуина вызвались Лу Бишоп, Линд Лафлин, Фрэнк Шиль и Боб Литтл.

Чтобы обеспечить хоть какое-то прикрытие и поддержать атаку обстрелом с воздуха, трое бывших пилотов армейского авиакорпуса были выбраны, чтобы

пилотировать непереоборудованные Р-40В. Это были командир звена Арвид С. Олсон, Р. Т. Смит и Эрик Шиллинг. К этой троице присоединился бывший пилот морской пехоты Том Хэйвард. Таким образом, в операции участвовали представители всех трех видов американской авиации.

На рассвете 7 мая к вылету были подготовлены все 8 самолетов, участвовавших в этой исторической операции. Пикировщики и их сопровождение взлетели в полутьме на рассвете. Они построились над аэродромом и полетели на запад. Кроме тяжелой бомбы, Р-40Е несли осколочные бомбы под крыльями.

Самолеты пересекли Меконг между Дали и Шаоцзянем после того, как столкнулись с зоной плохой погоды, которая угрожала сорвать операцию еще до того, как она началась. Приближался сезон муссонов, и отдаленные раскаты грома предупреждали, что скоро хлынут ужасные ливни, а небо закроет плотная завеса низких туч. Большая часть операций во время сезона муссонов прекращалась, полеты становились практически невозможными. Условия на земле также становились, мягко говоря, не слишком приятными. Если противника удастся задержать именно сейчас, тогда китайцы получат драгоценную передышку. Появится время, чтобы перегруппировать силы.

Над Баошанем, на границе холмов Шань, которые охраняли глубокое ущелье Салуина, «Летающие тигры» снова столкнулись с той же самой зоной плохой погоды. Высокая черная стена грозовых туч преградила им путь. Однако ситуация на земле не оставляла Тексу Хиллу возможности колебаться и размышлять. Сделав круг, чтобы получше осмотреться, он решительно повел свою маленькую эскадрилью вперед. Вскоре они вошли в зону грозы, надеясь, что над целью погода все-таки будет лучше. В этом случае удача снова улыбнулась смелым. После 15 минут полета вслепую при жуткой

тряске они выскочили из грозы и оказались под ярким солнцем. Впереди появилась речная долина, окаймленная горами Као Ли Кунь. В действительности гроза помогла американцам, укрыв их. Тучи кончились в самый нужный момент, и видимость стала почти идеальной. Снова обратимся к воспоминаниям жены Ченнолта.

«Зрелище, представшее перед глазами «Тигров», было настолько удивительным, что в это трудно было поверить. Впереди, резко выделяясь на фоне обрывистых скал, 20-мильная извилистая дорога спускалась к грязному, мутному Салуину, бегущему по узкой расселине. Она вся была забита японскими солдатами. Саперы выбивались из сил, сгружая понтоны с грузовиков, чтобы навести переправу. Это казалось невероятным, но в воздухе не было ни одного японского самолета. Очевидно, японское Верховное командование решило, что Американская добровольческая авиагруппа уничтожена полностью».

Вся вражеская колонна — танки, грузовики, орудия, солдаты — была совершенно беззащитной. Она находилась в ловушке, образованной скалистым обрывом с одной стороны и рекой с другой. Но тут же находились толпы беженцев. Они нигде не могли укрыться, так как спасительные заросли джунглей остались далеко позади.

Первой целью пикировщиков стал сам верхний срез скалистого обрыва. Пилоты намеревались взывать оползень, которые блокирует пути отхода японской колонне. Покачав крыльями самолета, Текс Хилл повел 4 бомбардировщика вниз. Атака с пикирования! Пике не было вертикальным, так как «Киттихок» не выдержал

бы подобного напряжения, однако самолеты шли к земле под углом около 70 градусов.

Огонь с земли был очень слабым. Японцы оказались застигнуты врасплох, и 4 большие бомбы попали точно в цель. Их взрывы обрушили вниз огромные массы земли и камней, поймав хвост вражеской колонны прямо на склоне.

«Огромные валуны, пласты земли, грузовики, боеприпасы и человеческие тела взлетели вверх, поднятые взрывами, и рухнули обратно, образовав непроходимый барьер, перекрывший японцам путь отхода. Выйдя из пике, «Киттихоки» круто пошли вверх, выравнились, а потом опять опустили свои острые носы, ринувшись в новую атаку. На этот раз на противника обрушились смертоносные струи свинца из 12,7-мм пулеметов. Одновременно пилоты сбросили осколочные бомбы, подвешенные под крыльями «Киттихоков». Они пробили широкие бреши в колоннах грузовиков и пехоты, уже вынужденных остановиться, так как попали под удар. Эта атака была для японцев такой же внезапной, как гром среди ясного неба».

После того как в колонне началась паника, «Киттихоки» начали разгуливать взад и вперед, обстреливая японцев из пулеметов. Противник понес новые потери. Избиение продолжалось до тех пор, пока самолеты не израсходовали боезапас полностью. Японских истребителей не было видно, поэтому Текс приказал своим истребителям сопровождения доделать то, что начали пикировщики. 4 истребителя совершили несколько заходов, обстреливая понтоны. В результате этой атаки переправа через реку стала невозможной.

Ни один из Р-40 не пострадал, и все 8 самолетов вернулись в Куньмин совершенно целыми. Здесь их быстро заправили и перевооружили осколочными и зажигательными бомбами. Вскоре они повторили атаку, на этот раз эскадрильей командовал Джим Ховард. Снова американцы не встретили ни одного японского самолета. Хотя зенитки на этот раз стреляли чуть более интенсивно, потерь не было. Вторая волна нанесла новый сокрушительный удар доселе непобедимым японским танкистам. Их машины не имели никакой возможности укрыться, и когда самолеты улетели, над ущельем Салуина, превратившимся в могилу для отборных японских войск, стоял огромный столб черного дыма.

Однако на этом несчастья японцев не закончились. В течение 4 дней подряд летчики Ченнолта проводили одну атаку за другой, чтобы довершить разгром противника. Китайские бомбардировщики СБ-2 также провели один налет. Но эти самолеты находились в таком плохом состоянии, что они больше не смогли подняться в воздух, хотя все вернулись на аэродром. Китайцы также бросили в бой свои пикировщики «Хок». Они вместе с «Киттихоками» несколько раз бомбили отступающую к бирманской границе японскую колонну.

Вдохновленные этим блестящим успехом, китайские армии перешли в наступление. Чтобы остановить его, японцы двинули вторую танковую дивизию сопровождать моторизованную колонну из Лашио, но ее постигла та же судьба, что и первую. Колонна была перехвачена «Киттихоками» под командованием Фрэнка Шия на подходах к Лунлиню. Снова точное бомбометание и последующий обстрел из пулеметов позволили остановить противника. Разгромленные японцы в беспорядке отступили.

Была также уничтожена целая колонна бензовозов. Пилоты утверждали, что подожгли около 500

автоцистерн в ходе одного налета. Поэтому, даже если бы у японцев и хватило решимости совершить третью попытку, их танки и грузовики просто лишились возможности двигаться дальше. К 11 мая наступление японской армии было окончательно остановлено. Остатки дивизии «Красный дракон» отступили как можно дальше от Лунлиня. На следующий день Ченнолт смог отправить вторую радиограмму:

«Вчера самолеты АДА разбомбили и обстреляли из пулеметов 75-100 японских грузовиков, следовавших на юг. Хвост колонны только что вошел в город Манши, тогда как голова уже находилась южнее города. Более 20 грузовиков горят, еще больше повреждены. Ответный огонь легких танков, входящих в состав колонны. Разведка вдоль дороги до самого Салуина обнаружила лишь отдельные машины. Полагаю, что к северу от Манши нет японских частей крупнее батальона. Проведенная сегодня утром разведка не обнаружила присутствия японцев на западном берегу Салуина».

Самолеты АДА продолжали атаки до середины мая, когда муссоны, наконец, прекратили все боевые действия. Однако к этому времени кризис уже был преодолен, и линия фронта на 2 года замерла на месте. Атаки в ущелье Салуина пришлись на момент наиболее глубокого проникновения японцев в Китай с юго-запада. Американцы одержали здесь решительную победу. Более того, исход этого сражения во многом повлиял на дальнейший ход войны в Азии. Однако в тот момент об этом никто даже не подозревал.

Эта победа была достигнута усилиями пикировщиков. Еще раз, как возле Седана в 1940 году,

на Крите в 1941 году, в Тобруке в 1942 году, а также на Тихом океане в Пирл-Харборе и при Мидуэе, не говоря уже о десятках менее известных столкновений, было ясно продемонстрировано, какое огромное значение имеет точная атака даже небольшой группы пикировщиков.

Глава 3. Рабаул и Гуадалканал

К лету 1942 года первая фаза грандиозного японского плана по завоеванию Юго-Восточной Азии была завершена. Более того, наступление опережало график, а потери оказались исключительно малыми. Зато сами японцы нанесли тяжелые потери союзникам: в Пирл-Харборе были уничтожены линейные силы американского флота, у берегов Малайи потоплены британские линкоры «Принс оф Уэлс» и «Рипалс», одержаны победы в морских боях в Яванском море и в Индийском океане. Японцы с легкостью захватили Бирму, Малайю, Сингапур, Борнео, Филиппины, Голландскую Ост-Индию. Большой вклад во все эти успехи внесла авианосная авиация, а точнее — снайперское бомбометание пикировщиков.

Однако пора головокружительных побед закончилась, и летом 1942 года японцы столкнулись с неожиданно яростным сопротивлением. Сначала их продвижение замедлилось, потом приостановилось, а потом они были вынуждены начать медленное и кровопролитное отступление. После нерешительного сражения в Коралловом море в мае 1942 года, в июне японцы потерпели сокрушительное поражение при Мидуэе. Но, несмотря на это, они упрямо не желали отказываться от планов дальнейшего наступления на юг — в направлении Порт-Морсби, откуда они могли угрожать Австралии. Рассматривались варианты наступления на юго-восток — на Самоа и на запад в Индийском океане. Однако бои на суше постепенно начали принимать позиционный характер. Союзники прекратили отступать, и теперь японская армия

повсюду встречала ожесточенное сопротивление. Это изменение обстановки вынудило японцев перейти от победоносного марша к жесткой обороне. И во многом это было обусловлено тем, что союзники начали в широких масштабах использовать пикировщики.

В результате катастрофического поражения при Мидуэе погибла элита авианосных эскадрилий, причем японские пикировщики даже не получили шанса повлиять на исход битвы. После этого японцы начали реорганизацию своей морской авиации. Им стало ясно, что теперь задачу удержания оборонительного периметра придется возложить на базовые пикировщики, пока не будут восстановлены силы флота и укомплектованы новые авианосные эскадрильи.

В марте 1942 года японское продвижение на юге Тихого океана достигло своей максимальной точки. Противник намеревался отрезать Австралию от Соединенных Штатов. Японцы наступали по двум направлениям: на Порт-Морсби, расположенный на южном берегу Новой Гвинеи, и вдоль цепи Соломоновых островов в направлении Фиджи. Хотя от высадки морского десанта в Порт-Морсби пришлось отказаться после боя в Коралловом море, вместо этого началось наступление по суше через горы хребта Оуэн Стэнли. На другом направлении японские войска дошли до маленького островка Тулаги, где была создана основная база. Более крупный Гуадалканал для японцев имел не столь важное значение. На нем началось строительство вспомогательного аэродрома, для чего в джунглях была прорублена просека. Отсюда японские самолеты должны были поддерживать следующий прыжок своих войск. Все эти передвижения обеспечивались и снабжались с главной японской базы на юго-западе Тихого океана — Рабаула, расположенного на северо-западной оконечности острова Новая Британия.

В Рабауле до войны располагался центр австралийской администрации, управлявшей Соломоновыми островами, однако оборона этого города была чисто символической. За несколько месяцев до начала войны гражданский аэродром Лакунаи был превращен в базу истребителей, а подразделение армейских саперов начало строить взлетную полосу для бомбардировщиков в Ванукануа. Первые самолеты Королевских австралийских ВВС должны были прибыть сюда в октябре. Здесь планировалось разместить тяжелые бомбардировщики «Хадсон» и истребители «Вирравэй», однако «Хадсоны» были вынуждены убраться после японских воздушных налетов в декабре 1941 и январе 1942 года. Японская 17-я Армия подготовила на Труке соединение численностью около 4000 солдат для захвата Рабаула.

Высадка была произведена ночью 22/23 января на западном берегу бухты Каравиа и Симпсон-Харбор. Город был занят в тот же день. Непосредственную поддержку войск обеспечивали около 100 японских истребителей и пикировщиков. Сопротивления в воздухе они не встретили, а вся ПВО базы состояла из пары 76-мм зенитных орудий. К полудню пикировщики японского флота уже могли действовать с аэродрома Лакунаи, хотя отступающие австралийцы и попытались его заминировать. После этого японцы высадились на островах Новая Ирландия и Герцога Йоркского, где разместили свои гарнизоны. 8 февраля они заняли Гасмату на острове Новая Британия и высадились на полуострове Папуа. В марте они захватили Лаэ и Саламауа.

13 марта японский флот высадил десант на остров Бука и начал строить там аэродром. Затем последовали высадки в Буине на острове Бугенвилль, а в конце мая японцы по цепи Соломоновых островов спустились до

Гуадалканала, где началось строительство очередного аэродрома.

Однако только к августу этот аэродром, которому предстояло сыграть исключительную роль в ходе всей войны на Тихом океане, был близок к завершению.

Тем временем японцы продолжали развивать и укреплять базу в Рабауле, намереваясь превратить его в исходный пункт для продолжения наступления на юг и юго-запад. К июню 1942 года там базировались 25-я и 26-я воздушные флотилии, а также 958-я авиагруппа и авиакорпус Иокोगама. Однако пока они не имели в своем составе пикирующих бомбардировщиков, в случае необходимости здесь появлялись флотские подразделения. В тот день, когда штаб в Рабауле намеревался отправить первые самолеты на Гуадалканал, там высадилась американская морская пехота. Началась битва за Соломоновы острова.

Сам город Рабаул располагается на северном берегу великолепной бухты Симпсон-Харбор. Он имеет великолепную защищенную якорную стоянку в бухте Бланш, которую прикрывает остров Матупи. На Газельем полуострове японцы вскоре построили несколько аэродромов, множество складов, командных пунктов армии и флота, береговые и зенитные батареи. В конце концов северная оконечность Новой Британии превратилась в могучий бастион, из которого щупальца японского осьминога тянулись ко всем соседним островам.

Один из пилотов, служивших там, так описывает свои первые впечатления от Рабаула:

«Я не мог поверить собственным глазам. Если остров Бали был раем, то прибыв в Рабаул, мы погрузились в самые глубины ада. Там имелась узкая и пыльная взлетная полоса, на которой должна была базироваться наша

авиагруппа. Это был самый плохой аэродром, из всех, какие я видел до сих пор. Сразу позади этой никудышной полосы на 700 футов вверх поднимался конус вулкана. Каждые несколько минут земля содрогалась, и вулкан глухо ворчал, затем выплевывал кучу камней и облако густого едкого дыма. Еще дальше стояли мертвые скалы, лишенные даже признаков зелени».

К этим уже имевшимся взлетным полосам вскоре добавились новые. Всего в Рабауле имелись 5 аэродромов. Один был построен рядом с самим городом, в Лакунаи, его использовали в основном истребители. Второй располагался юго-западнее, в Керавате, у основания самого большого полуострова Вунакануа (бывшая база KBBC, которую использовали бомбардировщики). Третий был построен у мыса Лессон к востоку от Рапоро, а еще один — далее к югу между этими двумя, в Табере. В Сульфур Крик находилась база гидросамолетов, ремонтные мастерские и главные силы ПВО. На всех аэродромах базировалось более чем достаточно самолетов, в основном флотских, хотя имелись и армейские. В руках японцев Рабаул стал крепким орешком. Со временем там было построено большое количество подземных ангаров, бункеров, командных постов, складов боеприпасов, которые позволяли укрываться от бесконечных бомбардировок союзников.

Сначала главными обитателями аэродрома были самолеты 25-й воздушной флотилии, которой командовал контр-адмирал Садаёси Ямада. Ее средние бомбардировщики могли атаковать цели на Новой Гвинее и в других районах под прикрытием истребителей «Зеро». Однако рутинная жизнь в Рабауле рухнула навсегда, когда 7 августа 1942 года

американская морская пехота высадилась на Тулаги и захватила взлетную полосу на Гуадалканале. Позднее она была названа аэродромом Гендерсон. Вокруг покрытого малярийными джунглями острова и его единственной взлетной полосы разгорелась одна из самых жестоких битв за всю войну, в ходе которой произошло множество сражений на земле, на море и в воздухе. В течение нескольких месяцев японцы отчаянно пытались вернуть утерянный аэродром, но американцы прочно уцепились за него. Кровавые бои происходили на берегу и на полоске воды между островами, известной как Слот — «Щель». Не менее ожесточенные бои начались и в воздухе. Каждая из сторон пыталась захватить господство в небе над островом.

В этой битве решающим фактором стало расстояние от Рабаула до места боев. Оно равнялось 550 морским милям. Это было слишком много для «Вэлов», которые японский флот спешно перебросил в Рабаул после сообщения о высадке американцев, так как они имели дальность полета только 874 мили. В своей книге «Зеро!» Масатакэ Окумия и Дзиро Хорикоши вспоминают: «Наши пикирующие бомбардировщики «Вэл», несмотря на это, были отправлены в полет, из которого экипажи не могли возвратиться. Попросту говоря, самолет не имел достаточно бензина, чтобы долететь от Рабаула до Гуадалканала и вернуться обратно».

Как только пришло сообщение о высадке, командование 25-й флотилии приказало поднять в воздух 27 средних бомбардировщиков «Бетти» в сопровождении истребителей «Зеро». «Бетти» были вооружены бомбами вместо более привычных и более эффективных торпед. Немного позднее в тот же день была послана вторая группа, состоящая из 16 пикировщиков «Вэл». Обе группы японских самолетов

были перехвачены американскими истребителями с авианосцев «Энтерпрайз», «Саратога» и «Уосп». В это время над кораблями находился воздушный патруль VF-6, состоящий из 4 истребителей Грумман F4F «Уайлдэкт» под командованием лейтенанта Э. О. Ворса. В 14.00, когда радар засек приближающихся японцев, немедленно были подняты еще 6 «Уайлдкэтов», чтобы помочь отразить налет.

Впервые Ворс заметил противника в 14.30 над островом Саво. Он обнаружил 3 «Вэла», приближающиеся с юга, со стороны Гуадалканала, к якорной стоянке транспортов возле Тулаги.

Японские пикировщики, когда они были обнаружены, находились на той же высоте, что и истребители, но было ясно, что вскоре они начнут пикировать на корабли. Времени на какие-либо маневры не оставалось, поэтому VF-6 ринулась прямо на японский строй и открыла огонь по замыкающему японскому бомбардировщику. Это предупредило пилотов пикировщиков, и они бросили свои машины в пике, надеясь стряхнуть «Уайлдкэты» у себя с хвоста, одновременно выходя в атаку на корабли. Обычно во время такой атаки пикировщики выпускали воздушные тормоза, самолет резко сбрасывал скорость, и истребители проскакивали вперед. Ворс приготовился к таким действиям японцев, однако те этого не сделали. Это была роковая ошибка японских пилотов, так как Ворс получил возможность продолжить обстрел «Вэла». Он завершил атаку на высоте 2000 футов, и Ворс видел, как горящий пикировщик рухнул в воду прямо посреди пролива Слот. Однако другие американские истребители оказались не столь удачливы. Когда остальные «Вэлы» бросились в атаку, они потеряли японцев.

Тем временем вторая группа F4F получила по радио сообщение, что атака неизбежна, однако о появлении

японцев она узнала, лишь когда было замечено черное облако зенитных разрывов, окружившее головной «Вэл». Лейтенант Дэниэл Раньон логично предположил, что они намерены атаковать транспорты морской пехоты, и повел свои истребители прямо к участку высадки «Красный-1». Он вместе с лейтенантом Паккардом заметил одиночный «Вэл» над мысом Лунга и атаковал его. Несчастный японский пикировщик, за которым погнались сразу 2 истребителя, не имел никаких шансов. Под огнем Паккарда «Вэл» взорвался в воздухе, обломки посыпались в пролив Железное Дно.

Почти сразу эти два «Уайлдкэты» нашли следующую жертву. Ведомый «Вэл», потеряв ориентировку, пошел в одиночку прямо на американские истребители. Попав под сосредоточенный огонь, пикировщик был быстро сбит. После этого Раньон заметил еще 2 пикировщика, которые завершили атаку и сейчас летели низко над водой, направляясь на северо-запад. Раньон сбил один из них, а лейтенанты Марч и Шумейкер атаковали второй и тоже уничтожили его.

Таким образом, первый налет пикирующих бомбардировщиков превратился в побоище. Американские пилоты утверждали, что сбили все «Валы», кроме двух. Единственным успехом японцев стало попадание в эсминец «Магфорд», однако корабль получил лишь небольшие повреждения.

На следующий день бомбардировщики «Бетти» снова были отправлены в атаку, но на сей раз с торпедами. 26 торпедоносцев отважно бросились на малой высоте на американские корабли, стоящие на якорях у побережья. Однако американцы были готовы и сбили 17 японских самолетов. Затем последовал новый налет, в ходе которого были сбиты много «Вэлов». Пилоты двух пикировщиков, тяжело поврежденных зенитками, решили не пытаться вывести машины из пике, а направить их прямо на американские корабли.

Один из них получил еще несколько попаданий и взорвался прямо в воздухе, зато второй врезался в транспорт «Джордж Ф. Эллиотт», который загорелся. Транспорт пылал всю ночь, перед тем как затонуть. Это был единственный успех японцев. Однако американское командование совершило грубую ошибку, в тот же день отведя свои авианосцы. В результате морские пехотинцы остались без прикрытия и поддержки с воздуха.

Адмирал Ямамото был возмущен тем, что американцам позволили закрепиться на берегу. Он предупредил адмирала Микаву:

«Положение на Гуадалканале крайне серьезное, более серьезное, чем то, с которым столкнулись наши отцы, когда они должны были захватить Порт-Артур до прибытия Балтийского флота. Если мы немедленно не бросим в бой более 3 дивизий, последствия могут оказаться исключительно тяжелыми».

Он оказался совершенно прав. Однако даже Ямамото не смог предугадать ожесточение, размах и продолжительность борьбы за Соломоновы острова. Точно так же он не предвидел, что эта борьба завершится разгромом японских сил в этом районе. Япония ни в коем случае не могла позволить себе вести войну на истощение, тогда как Америка с ее неисчерпаемыми ресурсами техники, людей и денег — могла. И уж никто не мог предвидеть, что эта борьба приведет к гибели самого Ямамото.

Напрасно погубив практически всю имеющуюся авиацию, японцы были вынуждены подготовить новый план. В августе в Рабаул начали перебрасывать подкрепления, чтобы выбить американцев с Гуадалканала до того, как они окопаются там всерьез.

Это была только первая из серии аналогичных попыток. Однако каждый раз японцы обнаруживали, что американцы к этому времени перебросили новые подкрепления и превосходят их по численности. Первое наступление, операцию КА, должны были провести 1500 солдат полковника Итики. Чтобы ослабить американскую оборону, 11-я воздушная флотилия должна была подвергать аэродром Гендерсон непрерывным бомбардировкам. Но вмешалась погода, которая вынудила отменить многие из запланированных налетов. В течение 23 дней удалось провести только 10 бомбардировок. К 7 сентября японцы построили возле Буйна вторую взлетную полосу, одновременно начав строить аэродром в Кахили.

Японцы постоянно наращивали численность авиации в Рабауле: с 153–173 самолетов в июне 1942 года до 600 в ноябре. Большая часть их принадлежала 11-й воздушной флотилии. Армия концентрировала свою авиацию в основном на Новой Гвинее в Веваке, где базировалась 4-я воздушная армия. К ноябрю 1942 года к 24 пикировщикам Аичи D3A-2 «Вэл» 552-го авиакорпуса присоединились 20 новых машин Йокосука D4Y-1C «Джуди» 501-го авиакорпуса. Флот перебрасывал с Трука примерно по 50 самолетов в месяц, что позволяло восполнять потери. Иногда в Рабаул прилетало до 300 самолетов с авианосцев Объединенного флота, чтобы помочь базовой авиации.

Типичным налетом этого периода с использованием пикирующих бомбардировщиков стала операция 1 августа 1943 года, когда начались бои за Нью Джорджию. В результате этих сражений американцы захватили Мунду. 6 быстроходных американских транспортов (переоборудованные эсминцы — APD) и 5 больших пехотно-десантных судов LCI выгружали войска возле острова Баракулу. Их прикрывали 5

эсминцев, в воздухе патрулировали 32 истребителя. Несмотря на это, японским пикировщикам удалось добиться полной внезапности. Когда в 8.30 прозвучал сигнал воздушной тревоги, 6 «Вэлов» уже приближались к эсминцу «Лэнг», тогда как остальные направлялись к флотской радиостанции на острове Бау. Два «Вэла» спикировали на «Лэнг», и один из них сбросил 550-фн бомбу, которая разорвалась в 300 ярдах слева по борту, но не причинила никакого вреда. Бомбы рвались по всему берегу между Лиана и островом Ровиана. Один «Вэл» был сбит и разбился на Нью Джорджии, упав на опушку джунглей. Ответным огнем был подбит один из истребителей прикрытия — F4U «Корсар», который пилотировал лейтенант морской пехоты Страджер. Истребитель разбился, но пилот успел спастись.

Малый радиус действия одномоторных бомбардировщиков, которые имели обе стороны, мешал использовать их во время кампании на Соломоновых островах. Однако это было на руку американцам. Когда шли бои за аэродром Гендерсон, американцы оборонялись, поэтому от их SBD «Доунтлессов» требовалось одно — пережить ночной обстрел с моря и на рассвете быть в готовности к взлету. Они нанесли серьезные потери японской пехоте, пытавшейся штурмовать аэродром, а также конвоям, перебрасывавшим подкрепления на Гуадалканал. Однако японские пикировщики «Вэл» действовали в совсем иных условиях. Чтобы атаковать аэродром, им приходилось совершать вылет на расстояние, превышающее их предельный радиус действия. Поэтому не приходится удивляться, что потери были исключительно высокими. То же самое относилось и к действиям японской авиации, поддерживающей свои войска в Новой Гвинее.

Один из вылетов, который японские пикировщики совершили в сентябре 1942 года, может считаться типичным для иллюстрации проблем, с которыми сталкивались молодые пилоты при попытке добраться до указанных целей. В это время «Вэлы», базирующиеся в Рабауле, часто использовались для ударов по бухте Милн на крайней восточной оконечности Папуа. Японцы пытались вести наступление на Порт-Стэнли с двух направлений — по суше и вдоль берега, поэтому австралийские и японские войска вели ожесточенные бои на тропе Кокода.

Австралийцы лихорадочно перебрасывали подкрепления. Несколько конвоев голландских транспортов, груженных войсками, техникой и боеприпасами, были отправлены в Порт-Морсби в период с мая по август. 24 августа голландский сухогруз «Тасман» с грузами, предназначенными для Порт-Морсби, отправился в Гили-Гили на разгрузку. В этот момент было получено сообщение, что туда же движется японский конвой с десантом. В действительности это был тот же самый войсковой конвой, который 25–26 августа высадил 1170 солдат в бухте Милн. На следующую ночь прибыли новые подкрепления. Операцию прикрывали корабли Объединенного флота и поддерживали бомбардировщики 2-го авиакорпуса из Рабаула. Японские войска столкнулись с сильнейшим сопротивлением и были вынуждены отступить.

Однако непосредственным результатом высадки стало то, что уязвимый транспорт был отозван. Его сопровождал новейший австралийский эсминец «Арунта». Когда кризис разрешился, «Тасман» в сопровождении «Арунты» снова вышел в море. Два корабля прибыли в бухту Милн 2 сентября. Здесь они были замечены японцами (сообщили о легком крейсере

и транспорте), и против них были брошены пикировщики.

Звено из 3 самолетов возглавлял один из ветеранов японской морской авиации, который был снова призван на службу после начала войны, уоррент-офицер Ота Генга. Штурманом с ним летел Ямакадо Макаэ. Генга уже участвовал в нескольких налетах на бухту Милн и хорошо знал этот район. Однако сопровождавшие его пилоты Сусуму Танака и Такеси Маруяма только что закончили училище и не имели практически никакого боевого опыта. Их сопровождали 6 истребителей «Зеро», однако через 3 часа после вылета из Рабаула они были вынуждены бросить бомбардировщики, так как у них кончалось топливо. В результате 3 «Вэла» полетели дальше на юг в одиночестве.

Они так и не прибыли к бухте Милн. Нет никаких сведений о действиях японской авиации в тот день, и с кораблей не видели японские самолеты. Что произошло с этими 3 «Валами» — так и осталось загадкой. Однако позднее с воздуха были замечены 3 «Вэла», лежащие на берегу в бухте Тэйбл, на южном побережье Новой Гвинеи, на полпути между Абау и бухтой Милн. Сначала решили, что самолеты были повреждены в воздушном бою, однако когда позднее в этот район прибыла поисковая партия, то выяснилось, что это не так. Кабины всех самолетов выгорели, потому что летчики подожгли собственные парашюты. Наименее пострадавший «Вэл» был потом погружен на баржу и отправлен в тыл для детального изучения. Японские летчики сняли хвостовые пулеметы, но карты, документы и продукты, которые не удалось унести, закопали в землю неподалеку.

Туземцы-следопыты привели солдат союзников к шестерым летчикам, которые пытались добраться до своих, перевалив через горы. Однако в Динуге японцы были перехвачены, и в последовавшей перестрелке 3

летчики были убиты. Остальным трем удалось бежать, но не спастись. Другой патруль перехватил их, и они тоже погибли. Выяснилось, что летчики были обуты в пехотные ботинки, имели при себе деньги, стальные шлемы, походные рационы и даже виски! Возникло даже предположение, что это специальная разведывательная группа, которая намеренно совершила посадку в отдаленном районе. Но это выглядит более чем сомнительно. Скорее всего, эта маленькая группа японских пикировщиков была отправлена в очередную бессмысленную атаку. Японцы понапрасну тратили свои силы, вместо того чтобы нанести еще один массированный удар пикировщиками по Порт-Дарвину. Такая операция могла дать неплохие результаты и изменить ход боев на Папуа.

Постоянные отчаянные попытки японцев ослабить давление американцев на Соломоновых островах вели лишь к истощению их собственных сил. Например, 13 августа бомбардировщики потопили возле Гуадалканала еще один транспорт — «Джон Пенн». 30 августа 18 японских бомбардировщиков атаковали аэродром Гендерсон, и один из них потопил эсминец-транспорт «Калхоун». Однако 8 сентября очередной налет бомбардировщиков из Рабаула, которые атаковали транспорты «Беллтрикс» и «Фуллер», доставившие снабжение американским войскам в Лунга Пойнт, не дал никаких результатов.

11-я воздушная флотилия вице-адмирала Джинити Кусака к этому времени имела около 220 самолетов. С 16 по 25 октября над Гуадалканалом происходили крупные воздушные бои, однако при этом японцы понесли серьезные потери от истребителей морской пехоты, базирующихся на аэродроме Гендерсон.

26 октября во время отчаянной штыковой атаки, которой командовал генерал Кавагути, рукопашные бои завязались на территории самого аэродрома Гендерсон.

В 2.30 генерал отправил радиogramму, сообщая о захвате аэродрома. Однако японцы не сумели удержать его, яростная контратака морской пехоты отбросила их назад. Поэтому соединение из 14 истребителей и множества бомбардировщиков, взлетевшее с японских авианосцев, долго кружило в воздухе, ожидая разрешения на посадку, пока атака американских истребителей не открыла им, что аэродром по-прежнему в руках американцев.

11 ноября 11-я воздушная флотилия провела очередной мощный налет на аэродром Гендерсон. Во многих ожесточенных схватках на суше, на море и в воздухе японцы оказались победителями, однако все это подорвало силы их авиации, и в начале ноября японский флот был вынужден отойти на Трук. В результате прибывшая на Гуадалканал свежая дивизия «Хиросима» была вынуждена полагаться лишь на артиллерийский обстрел аэродрома. Однако к середине декабря был достроен новый аэродром в Мунде на острове Нью Джорджия. Поэтому было решено попытаться нейтрализовать Гендерсон, используя Мунду и аэродром в Виле, в южной части острова Коломбангра. Японцы рассчитывали, что эти аэродромы позволят им удержать Соломоновы острова. Рабаул по-прежнему оставался главной базой, опираясь на которую, японцы планировали атаки. Впрочем, сейчас им чаще приходилось эвакуировать туда свои войска. Японское командование никак не могло отказаться от порочной тактики перебрасывать самолеты на юг мелкими группами, что позволяло американцам поочередно перемалывать их, не неся при этом ощутимых потерь.

1 февраля в районе мыса Эсперанс японские бомбардировщики потопили эсминец «Де Хэйвен» и повредили эсминец «Николас». Они входили в состав группы из 4 американских эсминцев, пытавшейся

помешать эвакуации японских войск с Гуадалканала — операции KE.

Адмирал Ямамото перебросил в Рабаул последние драгоценные резервы, которые приберегал для комплектации авианосцев 3-го Флота адмирала Одзавы. Вместо этого они были отправлены для усиления 11-й воздушной флотилии. Адмирал планировал нанести в начале апреля сокрушительный удар силами авиации — операцию I-GO. С 4 авианосцев туда были отправлены не менее 65 пикировщиков D3A1 «Вэл». В Рабауле уже находились 27 «Вэлов». И эти огромные силы были брошены против американцев.

Первая массированная атака против американских кораблей возле Гуадалканала была проведена 7 апреля. В Лунга Роудз был потоплен эсминец «Аарон Уорд», новозеландский корвет «Моа» и американский танкер «Канова», еще один танкер и один транспорт были серьезно повреждены. Снова и снова пикировщики бросались на стену зенитного огня, на американские истребители, а потом возвращались на свои аэродромы в джунглях. Поредевшие эскадрильи заправлялись, подвешивали новые бомбы и повторяли вылет. Опять началась война на истощение, которую японцы не могли выиграть. 11 апреля был проведен воздушный налет на бухты Оро и Гарви возле Буны на Новой Гвинее. На следующий день налету подвергся сам Порт-Морсби. 14 апреля японские самолеты атаковали бухту Милн, где были потоплены 2 транспорта. Японские пилоты значительно преувеличили свои успехи. Потери японцев составили 49 самолетов, но при этом им удалось лишь немного беспокоить американцев, но не более того. Японские авианосцы были вынуждены отойти в Японию, чтобы переукомплектовать авиагруппы.

Когда они снова вернулись в район боев с новыми экипажами, результат получился тем же самым. 5 июня

81 японский самолет, вылетевший из Рабаула, над островом Рассел столкнулся со 101 американским истребителем. В последовавшем бою были уничтожены 24 японских самолета и 7 американских. 16 июня 94 японских самолета из Рабаула и с Нью Джорджии еще раз атаковали якорную стоянку у берегов Гуадалканала. Были потоплены танко-десантный корабль LST-340 и транспорт «Селено», но остальные корабли крупного конвоя попаданий не получили. 9 июля 4 американских эсминца обстреляли Мунду и при этом были атакованы 100 японскими самолетами. Несмотря на колоссальный перевес японцев, их атака была отбита. Однако 6 сентября японская авиация добилась определенного успеха. К востоку от Лаэ, Новая Гвинея, было атаковано американское десантное соединение. LST-339 был потоплен, повреждения получили эсминец «Конингхэм», LST-471 и LST-473. Американцам не помогло даже то, что они с помощью радара обнаружили приближение японских самолетов.

После создания аэродрома в Буине на южном побережье Бугенвилля японские пикировщики получили определенную свободу действий. 26-я воздушная флотилия была переброшена на новую базу, а в начале июля ей на помощь прибыли самолеты 2-й дивизии авианосцев под командованием контр-адмирала Сакамаки. Служивший в штабе флотилии капитан 2 ранга Масатакэ Окумия так описывает жизнь на аэродроме Буйна:

«Буин был жалкой базой, не сравнимой по своим возможностям с базами, находящимися в распоряжении противника. Наши пилоты имели только одну взлетную полосу 4000 футов длиной и 800 футов шириной, которая шла под прямым углом к береговой черте. От одной стороны полосы отходили многочисленные

дороги, ведущие в джунгли, где мы прятали наши самолеты от вражеских самолетов-разведчиков. Каждую ночь мы убирали все самолеты с летного поля под прикрытие джунглей. Днем укрывались все самолеты, кроме дежурных. Такое рассредоточение сводило наши потери от вражеских бомбардировок и обстрелов к минимуму.

Наш штаб и жилища располагались на побережье, примерно в 1,5 милях к западу от аэродрома. «Квартирами» служили простые бараки, точнее сказать, даже навесы, беспорядочно разбросанные по полю. Мы поднимали пол на 6 футов над землей, чтобы спастись от жары и сырости.

Я пробыл в Буине примерно 3 месяца, со 2 июля по 28 сентября 1943 года. В течение этого времени я вел детальное описание нашей беспокойной жизни в джунглях.

Ежедневная активность на авиабазе начиналась примерно за 3 часа до восхода солнца. В клубах горячего пара повара, окруженные тучами насекомых, начинают готовить пищу на день. Большая часть наземного персонала поднимается в это время, чтобы подготовить самолеты к дневным вылетам. Работа наших механиков наиболее утомительна, так как они должны вытащить из джунглей все самолеты, способные летать. Одна за другой машины появляются из-под деревьев. Группы людей тянут и толкают тяжелые самолеты по мягкой земле. Все приходится делать вручную, ни одного трактора на аэродроме! Через 2 часа, за час до того как солнце поднимется над горизонтом, весь аэродром оживает. Все люди расходятся по

своим местам. Пилоты и члены экипажей волочат свои летные комбинезоны на сборный пункт, который летчики устроили рядом со взлетной полосой. Здесь они будут завтракать, выслушивая приказы на день.

Когда пилоты получали первичный инструктаж, разведывательный самолет, который должен был выполнить поиск в районе Гуадалканала, с ревом пробежал по полосе и пропал в светлеющем небе. Теперь все исправные «Зеро» стояли в готовности к немедленному взлету, чтобы защитить свою базу от вражеских атак. Заправленные и вооруженные истребители были выстроены вдоль взлетной полосы, так что пилотам было достаточно просто дать газ, чтобы взлететь. Дежурные пилоты ждали возле жилых хижин, слушая сообщения разведывательного самолета по радио и ожидая донесений от наземных постов наблюдения на островах по соседству с вражескими аэродромами.

Громкоговорители выкрикнули предупреждение. Самые отдаленные наблюдательные посты заметили вражеские самолеты, строящиеся над своими аэродромами и берущие курс в нашем направлении. Командир истребителей тщательно проверил донесения каждого поста, чтобы определить время прибытия противника. Он будет ждать до последнего момента, прежде чем приказать им подниматься в воздух. Истребители покачивались и подпрыгивали, разбегаясь по полосе. Они мчались все быстрее, моторы ревели, за самолетами стелились шлейфы пыли. Наконец они поднялись в воздух, превратились в крошечные черные пятнышки и вообще

пропали, набрав высоту. Они будут ждать высоко над аэродромом, чтобы спикировать со стороны солнца на вражеский строй. Преимущество в высоте может решить исход воздушного боя.

На базе стало тихо. Единственным звуком был металлический треск громкоговорителей, шум механизмов и голоса людей. Внезапно наблюдатель на вышке схватил бинокль и что-то прокричал. Мы посмотрели следом за ним на юг. Да... это они! Вражеские самолеты приближаются к аэродрому. Сирена предупреждающе завывала, и люди на летном поле бросились в укрытия. Очень вовремя, так как американские бомбардировщики стремительно приближались к аэродрому.

На самом деле никто не прятался в блиндажах и окопах. Сотни людей следили за бомбардировщиками, ожидая, когда «Зеро» начнут пикировать на вражеские самолеты. И вот они появились. Истребители мчатся сверху, чтобы расколоть строй противника. Но прежде чем они обрушились на более медленные бомбардировщики, им навстречу взмыли вражеские истребители. Не имело значения, насколько решительно «Зеро» выполняли свою атаку, американские бомбардировщики сохранили строй. Когда японские и американские истребители рассыпались по всему небу, сцепившись между собой, мы услышали противный свист бомб. Земля содрогнулась. Зловещие цветы огня, стали и дыма распустились по всему аэродрому, когда серии бомб легли вдоль рулежных и взлетных полос. Резкий грохот больно ударил по ушам. Наши зенитчики яростно стреляли по кружащим

в небе бомбардировщикам, хотя взрывы становились все чаще и чаще. Рев моторов бомбардировщиков, усиливающийся и затихающий вой истребителей, отрывистый треск пулеметов, более медленное буханье пушек. Небо затянули пыль, огонь и дым. Самолеты на аэродроме ярко горят, обломки разбросаны по всему полю, которое теперь изрыто огромными воронками.

Сквозь дым мы могли видеть беспорядочно мечущиеся вверх и вниз истребители, которые сцепились в смертельной схватке. Наши люди ругались или стояли молча, когда видели охваченный пламенем «Зеро», который летел вниз, рассыпая фейерверк искр и волоча за собой длинный хвост жирного черного дыма. В ясном голубом небе резко выделялись белые парашюты, медленно спускающиеся к земле.

Затем налет внезапно заканчивался. Прекращались сотрясающие землю разрывы бомб. Как только опадал фонтан земли от последней бомбы, наземный персонал выскакивал из бомбоубежищ с лопатами в руках и мчался к взлетной полосе. Начиналась отчаянная работа. Люди не замечали полчищ москитов и мошек, садящихся на их разгоряченные тела. Они забрасывали грязью образовавшиеся воронки, пытаясь исправить полосу до того, как начнут садиться наши поврежденные истребители.

Люди шарахались в стороны, когда подбитый истребитель направлялся к полосе. Его металлическая обшивка была изрешечена вражескими пулями. Большая часть самолетов садилась благополучно, однако очень часто, если повреждения были тяжелыми, шасси

подламывались, или истребитель вообще переворачивался. Как только севший самолет завершал пробежку, его тут же окружали техники. Они сталкивали истребители с полосы, немедленно заправляли бензином, перевооружали. Пилоты, уставшие после очередной утренней стычки, собирались на командном пункте и докладывали офицеру разведки о результатах боя. Сразу после отчета пилоты возвращались на сборный пункт.

Эти ежедневные атаки стали привычными. Тем временем наши бомбардировщики ожидали приказа на вылет. Наконец разведчик сообщал о наиболее заманчивой цели, бомбардировщики разбегались по полосе и взмывали в воздух. Их сопровождали «Зеро». Американские истребители с каждым днем становились все настойчивей.

Долгий день завершался. Сгущающаяся темнота была приятным зрелищем, так как обещала хоть какой-то отдых, по крайней мере, передышку от мощных вражеских налетов. Ни мы, ни противник не имели приборов, которые позволяли бы проводить полноценные ночные налеты. Как только солнце садилось, свободные от вылетов экипажи устало брели вздремнуть.

Однако механики не имели и этого. После целого дня напряженной работы им не полагалось никакой передышки или сна. Самолеты, вернувшиеся из очередного вылета, были изрешечены пулями и осколками, их крылья и фюзеляжи были изорваны пушечными очередями. Моторы громко скрежетали, их следовало отрегулировать. Нужно было спешно ставить заплатки. Требовалось перебрать заклиненные пулеметы, отремонтировать

элероны и рули, проверить радиостанции, заменить разбитые детали остекления.

Обслуживающий персонал был измотан до предела, однако люди с трудом доползали до летного поля, чтобы откатить самолеты в джунгли. Они молились, чтобы боги послали им хоть один трактор, каких у американцев было в избытке, но знали, что подобной «роскоши» им не видать как своих ушей. Пролетели 3 часа после захода солнца, механики и техники с красными от недосыпания и усталости глазами выползали из джунглей, чтобы поужинать. Стояли сине-черные сумерки. Люди ели, слишком усталые, чтобы разговаривать. Ужин проходил в полной темноте, так как из-за опасности вражеских налетов строго соблюдалось затемнение. Разгоряченные, вспотевшие, грязные и усталые, они торопливо ели и спешили к своим постелям. Люди были слишком измотаны, чтобы читать, писать письма или просто говорить. Единственным их желанием было выспаться, и они падали на свои матрасы, уже ничего не видя.

На аэродроме было темно и тихо. Может быть, если нам повезет, вечер пройдет спокойно. До сих пор слишком часто все было иначе. Одновременно с воплями сирен мы слышали отдаленный рокот моторов приближающихся бомбардировщиков. Зенитные орудия хрипло лаяли на мелькающие в небе черные силуэты, мерцающие лучи прожекторов шарили по небу, описывая круги. Они пытались обнаружить врага. Затем по ушам ударяла серия ужасных взрывов. Земля тряслась и качалась под ногами, дым заволакивал весь аэродром. Возможно, над нами кружил

единственный вражеский самолет, изредка сбрасывая по одной бомбе, однако он держал нас в напряжении много часов подряд. А когда он улетал, его место занимал новый противник.

Наконец бьющий по ушам грохот стихал. Снова на аэродроме воцарялась тишина. Но это было слабым утешением. Механики и наземный персонал проклинали наступающий день и принимались за свою изматывающую работу.

Все дни проходили один на другой, сливаясь в бесконечную цепь чередований дня и ночи, заполненных только работой, утомлением и бесконечными вражескими атаками. Но при этом все большее количество пилотов и экипажей не возвращалось».

Еще одна взлетная полоса была построена на острове Коломбангра, ближе к району боев в Мунде. Это позволило бы улучшить поддержку войск и немного облегчить участь измученных до предела механиков. Здесь условия были еще более примитивными, но японцы все-таки создали какое-то подобие базы, которая использовалась все время, пока проводились атаки из Буйна. Однако вскоре сам Буин оказался в тяжелом положении, подвергаясь ежедневным налетам американских самолетов с аэродрома Гендерсон и из Новой Гвинеи.

Следующий бросок на север американцы совершили в период с 15 по 25 августа 1943 года. На восточном побережье острова Велья-Лавелья высадилась 25-я пехотная дивизия под командованием генерал-майора МакКлюра. Она обошла сильный гарнизон, который японцы держали на Коломбангре. Противник появился буквально на пороге Буйна, и японцы просто были вынуждены отреагировать. Они бросили в бой все, что только имели. Американский конвой был обнаружен

самолетом-разведчиком еще ночью 14 августа. На рассвете 12 пикировщиков «Вэл» под командованием лейтенанта Татибаны поднялись в воздух, чтобы атаковать его. Их сопровождали около 50 истребителей «Зеро».

Японскую авиагруппу встретили около 50 американских истребителей, над участком высадки завязался ожесточенный бой. Пока истребители сражались между собой, «Валы» прорвались к кораблям и бросились в атаку. Как всегда, их встретил шквал огня из 127-мм орудий, 40- и 20-мм зенитных автоматов. 5 пикировщиков, в том числе самолет Татибаны, рухнули, объятые пламенем. Погибли также 3 японских истребителя. Пилоты заявили, что прямыми попаданиями потопили 2 больших и 1 малый транспорт, повредили еще 4 корабля. Японцы считали, что также сбили 7 американских самолетов.

В тот же день были проведены еще несколько атак. Самолеты из Буйна совершили по крайней мере 3 вылета, в которых участвовали 36 «Вэлов». Японцы совершили в общей сложности 220 самолето-вылетов, но напрасно. Американская высадка была проведена строго по намеченному графику, задержать противника не удалось. Американцы вскарабкались на очередную ступеньку на лестнице Соломоновых островов. Американцы еще на один шаг приблизились к Рабаулу.

Постоянные налеты вынудили японцев в середине октября оставить Буин. 26-я воздушная флотилия была отведена в Рабаул, где по-прежнему находилась 25-я флотилия. Им на помощь были присланы самолеты сначала 1-й дивизии авианосцев, а потом и 2-й дивизии. Время от времени пикировщики «Вэл» вылетали из Рабаула, чтобы использовать в качестве аэродрома подскока Трипоару, расположенный к северу от Буйна. Это позволяло увеличить радиус действия и наносить удары по конвоям и транспортам у острова Моно к югу

от Бугенвилля. В таких налетах никогда не участвовало более 25 пикировщиков за один раз, поэтому достижения были довольно скромными. Тем не менее, Рабаул оставался крепким орешком. 12 октября там на 5 действующих аэродромах базировались 329 самолетов. Лакунаи и Вунакануа, захваченные в январе 1942 года, были значительно расширены и улучшены. Рапоро, был построен в декабре того же года, Керават и Тобера — в 1943 году. Эти аэродромы прикрывали 367 зенитных орудий. Была развернута широкая сеть наблюдательных постов и радиопеленгаторов, так как радара японцы не имели. В этом районе располагался сильный гарнизон, построивший мощную систему укреплений. Поэтому совершенно не удивительно, что американцы предпочли обойти эту крепость, а не штурмовать ее. Исключением были постоянные воздушные налеты.

Для нейтрализации Рабаула американские армейские ВВС под командованием генерала Кеннеди провели серию атак. Первый удар нанесли 12 октября 349 самолетов, из которых лишь 4 были сбиты. Однако следует отметить, что заявления американских пилотов после этих атак превзошли даже выдумки японцев. Отчеты американских летчиков о потерях противника читаются как настоящие сказки. Генерал МакАртур заявил, что во время первой же атаки Рабаул был разгромлен, получился «Пирл-Харбор наоборот». По заявлениям американцев, были уничтожены 177 японских самолетов. Однако за целый октябрь в Рабауле погибли от всех причин 55 самолетов, еще 25 были потеряны в следующем месяце. Несмотря на это, штаб МакАртура объявил об уничтожении 732 японских самолетов и потоплении 138 кораблей, в том числе 1 тяжелого крейсера и 7 эсминцев. Действительные цифры составили 203 самолета и 1 эсминец.

Однако воздушные налеты продолжались непрерывно, и численность японской авиации стала быстро сокращаться. Чтобы восполнить потери, 6 авианосцев 3-го Флота в очередной раз вышли с Трука. Для проведения операции RO — нового воздушного наступления на Соломоновых островах — их самолеты снова были отправлены в Рабаул. К 1 ноября туда прибыли около 300 авианосных самолетов, и численность авиации в Рабауле достигла максимума — 550 машин, из которых 390 были истребителями. Однако новые воздушные атаки союзников довольно быстро уничтожили и эти подкрепления, причем японцы так и не сумели решительно ничего добиться. Несмотря на оптимистические заявления, они не потопили ни одного крупного корабля союзников, и лишь очень немногие были повреждены.

Гораздо хуже было то, что к атакам базовой авиации союзников вскоре присоединились авианосцы адмирала Хэлси. 5 ноября сам Рабаул стал целью атак самолетов с авианосцев «Саратога» и «Принстон». Они повредили все корабли крейсерской эскадры японцев, стоящей в гавани, потеряв всего 10 машин.

Ночью 1/2 ноября американцы высадили очередной десант. 27-я пехотная дивизия высадилась на мысе Торокина, остров Бугенвилль. 2 ноября флотские «Вэлы» атаковали отходящую американскую эскадру и повредили легкий крейсер «Монпелье». 8/9 ноября сильная авиагруппа, состоящая из 26 «Вэлов», атаковала якорную стоянку и добилась прямого попадания в транспорт «Президент Джексон». Вторая атака была проведена против крейсерской эскадры прикрытия. Легкий крейсер «Бирмингем» получил попадания бомбами и торпедами.

Американские авианосцы вернулись к Рабаулу 11 ноября в сопровождении новых подкреплений. Теперь это были «Эссекс», «Банкер Хилл» и «Индепенденс».

Они подверглись мощной контратаке японцев, в которой участвовали 67 «Зеро», 14 «Кейтов» и 27 «Вэлов». Вот как все это видел лейтенант Оливер Дженсен, находившийся на борту одного из авианосцев:

«Атака началась в 13.30 и продолжалась в течение часа. Япошки атаковали тремя волнами, первыми шли пикирующие бомбардировщики «Аичи». Истребители «Эссекса» немедленно взлетели прямо в гущу японского строя и сбили несколько пикировщиков, даже не успев убрать шасси после старта. На авианосцах наблюдатели насчитали 11 горящих японских самолетов в считанные секунды. За пикировщиками последовали две волны торпедоносцев. Они бросили на нас все, что имели. Вокруг кораблей вздымались клокочущие гейзеры. Это были многочисленные близкие разрывы. Один горящий пикировщик явно намеревался врезаться в «Эссекс», но за пару секунд до попадания взорвался, оставив после себя только облако черного дыма. Крыло падало отдельно, заметно медленнее, чем сам самолет. Оно упало так близко от кормы, что люди, стоявшие на полетной палубе, потеряли его из вида».

Другие смотрели на атаку «Вэлов» глазами профессионалов, в том числе один из пилотов «Хеллдайверов», лейтенант Рип Клинтон. Он стоял на палубе «Банкер Хилла» в нескольких футах от своего самолета, к которому была подвешена 1000-фн бомба. Позднее он в цветах и красках описал Бобу Олдсу свои ощущения:

«Он обнаружил, что оценивает действия вражеских пилотов. Рип следил за падением первых бомб. Он решил, что будут недолеты. Так и вышло. Траекторию следующей бомбы определить было сложнее. Наконец Рип сказал, что она ляжет перелетом. Тоже правильно. Затем возникла пара бомб, о которых сообщил Джонни. Они были сброшены хорошо, в глубине души Рип даже восхитился этим. Это будет верное попадание. Но потом он сообразил, что бомбы идут прямо на него и взорвутся совсем рядом. Однако капитан отдал приказ, и корабль круто повернул».

Американцы заявили, что сбили более 90 японских самолетов, хотя на самом деле было уничтожено только 33. Японские летчики в свою очередь сообщили, что разгромили оперативное соединение, хотя ни один американский корабль не получил попаданий и не был сбит ни один американский самолет.

В условиях постоянных бомбардировок жизнь экипажей «Вэлов» на береговых базах превратилась в кошмар: нехватка отдыха, нехватка сна, отвратительный климат, нехватка запасных частей, растущие потери, замена опытных летчиков зелеными новичками, не способными справиться с ожидающими их трудностями. При этом японцы понимали, что непрерывные полеты и огромные потери не то что не останавливают американское наступление, но даже не могут его притормозить. Противник становился все сильнее, несмотря на то что тоже нес некоторые потери. Это угнетало летчиков, однако они продолжали полеты. Предложение отправиться на отдых воспринималось ими как оскорбление. Та же самая участь ожидала авиагруппу 2-й дивизии авианосцев. Снова обратимся к воспоминаниям Окумии:

«Во время разговоров с летчиками 26-й воздушной флотилии я понял, что они держатся такого же мнения относительно будущих боев. Дальнейшее сопротивление может только отсрочить неизбежное поражение. Когда 2-я дивизия авианосцев прибыла в Рабаул, то реакция летчиков оказалась просто удивительной. Известие, что их отводят на Трук, не вызвало никакой радости. Большая часть личного состава видела оскорбление в том, что их сменяют. Летчики полагали, что их отводят с фронта потому, что они плохо исполняют свои обязанности. Они подозревали, что флот поручил 2-й дивизии авианосцев сделать то, что они не смогли. Такое отношение крайне опасно, потому что может привести к моральному разложению самой сильной армии в кратчайший срок».

Когда 28 октября адмирал Кога приказал самолетам 3-го Флота перелететь на аэродромы Рабаула, в составе авиагруппы числились 45 «Валов». После налетов на плацдармы Бугенвилля в начале ноября японцы потеряли почти 75 процентов экипажей пикировщиков. 12 ноября авианосцы были опять вынуждены направиться в Японию за очередными пополнениями. Из 175 авианосных самолетов лишь 52 через несколько недель вернулись на свои авианосцы, стоящие в лагуне Трука.

Безжалостное давление американцев не ослабевало. Теперь они высадили крупные силы уже на самом острове Новая Британия. 26 декабря 1943 года, на Святки, 1-я дивизия морской пехоты высадилась на мысе Глостер под прикрытием большой эскадры. Снова японцы отреагировали довольно энергично. В тот же день для атаки плацдарма были брошены около 300

самолетов. Удару подвергся и второй плацдарм, на южном берегу острова, в Араве. В налете на мыс Глостер участвовали около 60 японских самолетов, которые появились буквально через час после начала высадки. Тем же утром последовал второй налет, а во второй половине дня — третий, когда смешанное соединение пикировщиков и торпедоносцев атаковало эскадру прикрытия. Эсминец «Браунсон» получил попадание и затонул, эсминец «Шоу», перестроенный после тяжелейших повреждений, полученных в Пирл-Харборе при атаке «Вэлов», снова был серьезно поврежден. Повреждения получили эсминцы «Дрейтон» и «Лэмсон», танко-десантные корабли LST-66 и LST-202. Но в целом атаки успеха японцам не принесли, и американцы сумели закрепиться на берегу. Был сделан новый шаг.

Это была последняя крупная операция базовых «Вэлов» из Рабаула. Все ветераны погибли в ходе жестоких боев, их сменили неопытные новички. Поэтому авианосная битва в Филиппинском море в июне 1944 года завершилась катастрофой для японцев. Японские авианосные силы перестали существовать.

Для некогда непобедимых «Вэлов» Императорского Японского флота кампания на Соломоновых островах стала началом конца. Масатакэ Окумия и Дзиро Хорикоши писали: «Нашу авиацию, а следом за ней армию и флот засосало бездонное болото, в котором нас ждали только поражения».

Глава 4. Контрнаступление

Одно из щупалец японского осьминога дотянулось до Соломоновых островов, а совсем недалеко от него двигалось другое. Японская 67-я Армия, состоящая из 6-й, 17-й и 38-й дивизий, высадилась на Новой Гвинее. Она должна была, наступая по суше, захватить Порт-Морсби, расположенный на южном берегу острова. В ходе боя в Коралловом море в мае 1942 года была сорвана попытка японцев высадить морской десант, однако они не отказались от желания захватить этот важный пункт. Но когда японские войска попытались форсировать хребет Оуэн Стэнли, они были остановлены. После жестоких боев японцы были отброшены назад, причем их потери увеличили лишения и ужасный климат сырых джунглей. Тем временем изменилась ситуация и на Соломоновых островах. Союзники начали медленное продвижение вперед, хотя нехватка сил и упорное сопротивление противника привели к тому, что наступление развивалось гораздо медленнее, чем планировалось.

Австралийцам удалось отбить первое наступление японцев на Порт-Морсби, и это стало таким же значительным событием в ходе боев на юге Тихого океана, как и высадка американской морской пехоты на Гуадалканале. В обоих случаях японцы сначала утратили инициативу, а потом перешли к обороне. Но и в том, и в другом случае этот процесс был долгим, потребовалось много жестоких боев, чтобы союзники смогли наконец перейти в наступление. Первостепенной задачей стало обеспечение безопасности Папуа. После того как были отбиты японские атаки на Вау, она была решена, и генерал МакАртур решил начать наступление. Он предложил

операцию под кодовым названием «Элктон» — наступление на Рабаул через Новую Гвинею, Новую Ирландию, Новую Британию. На первом из островов предусматривалось захватить Лаэ, Саламауа, Финшхафен и Маданг, чтобы обеспечить промежуточные базы для высадки на западном побережье Новой Британии.

В ходе всей кампании ключевым фактором успеха стала воздушная поддержка войск, но особенно ярко это проявилось на Новой Гвинее. Ведь во время боев в густых джунглях обычная артиллерийская поддержка становилась неэффективной. Естественно, что на замену тяжелым орудиям был вызван пикирующий бомбардировщик. Сначала в роли пикировщиков выступали «Бумеранги» и «Вирравеи», но потом появились и настоящие пикирующие бомбардировщики.

Королевские Австралийские ВВС начали получать пикировщики Валти «Виндженс» в значительных количествах только в апреле 1943 года. Эта задержка позднее имела очень болезненные последствия. КАВВС называли этот самолет А-37, однако из первых 108 машин, полученных к концу месяца, лишь десятую часть удалось использовать для тренировок. Остальные по различным причинам оказались неисправны. В октябре 1942 года было сформировано 4-е учебно-боевое подразделение, куда в качестве инструкторов были направлены самые опытные австралийские пилоты пикировщиков, такие как Дуг Джонстон, Сирил МакФерсон и Джон Гербер. Они обеспечили подготовку новых летчиков по самым высоким стандартам.

Тем не менее, когда летчики прибыли на Новую Гвинею, они столкнулись с рядом абсолютно неожиданных проблем. Вице-маршал авиации Г. Шергер вспомнил позднее, что им пришлось очень много времени провести на тренировках, когда авиагруппа впервые прибыла на остров. Однако выяснилось, что

необходимость сформировать учебно-боевое подразделение стала еще более острой. Шергер отмечает разницу в американских и австралийских методах подготовки. Американские пилоты проходили базовую подготовку в Соединенных Штатах, а потом основной курс завершали прямо на Новой Гвинее. Именно там экипажи могли «понюхать пороху», атакуя относительно слабо защищенные цели — оставшиеся в руках японцев пункты, которые войска союзников обошли во время наступления. Лишь после этого их можно было переводить в район настоящих боев, ведь летчики успеют привыкнуть и к специфическим местным условиям, и к тактике противника.

Австралийский метод предусматривал совсем иную процедуру. Основная часть подготовки проходила дома, а потом свежие подразделения направлялись прямо в бой, что давало не столь удовлетворительные результаты. Другой проблемой была постоянная нехватка запасных самолетов в период максимальной боевой активности. Закулисные политические махинации в Вашингтоне и Лондоне делали австралийские проблемы еще более запутанными. Когда были налажены регулярные, непрерывные поставки самолетов, было уже поздно.

Коммодор авиации Э. Г. Файф подтвердил, что численность пикировщиков в KAVBC увеличивалась, чтобы обеспечить подготовку достаточного числа пилотов. В целом самолеты показали себя неплохо, хотя не обошлось без потерь. Но это было вполне естественно, учитывая характер тренировок и полную неопытность курсантов. Самой главной причиной потерь стал невыход из пике либо из-за плохой летной подготовки пилотов, либо из-за отказов техники. Файф добавил:

«В ноябре 1942 года я был назначен командиром формирующегося 77-го авиакрыла, которое должно было базироваться в Эмберли, штат Квинсленд. 21-я и 23-я эскадрильи формировались в Лоувуде, а 24-я эскадрилья, которая уже была сформирована в Банкстоуне, штат Новый Южный Уэльс, была отправлена в Дободуру на Новую Гвинею. В декабре 1943 года штаб авиакрыла вместе с 21-й и 23-й эскадрильями перебазировался в Наджаб, Новая Гвинея».

Эскадрильи Королевских Австралийских ВВС начали выдвигаться на линию фронта в конце лета 1943 года. Первой стала 24-я эскадрилья под командованием майора авиации Бартон Хони. Группа из 18 «Виндженсов» 2 сентября прибыла в Цили-Цили и приступила к боевым операциям неделю спустя. Их целью стали вражеские позиции и укрепленные пункты, которые сдерживали наступление союзников. Первые налеты были произведены на Финшхафен и Лаэ. Командующий американской воздушной армией генерал Джордж К. Кеннеди настойчиво просил прислать в Новую Гвинею пикирующие бомбардировщики, чтобы использовать их при атаках «точечных» целей в заливе Хуон. К несчастью, командование считало, что пикировщики находятся на фронте лишь временно, и не обеспечило подразделение всем необходимым для длительных операций, в которые 24-я эскадрилья оказалась вовлечена.

7 сентября 1942 года она была направлена для атаки важнейшего моста на дороге Богаджим, чтобы не позволить противнику перебросить подкрепления к линии фронта. Вылет пришлось отменить из-за плохой погоды, и «Виндженсы» сбросили бомбы в никуда, вдобавок на обратном пути они почти полностью

израсходовали запасы топлива. Начало оказалось откровенно неудачным. Однако эскадрилье уже на следующий день представилась возможность повторить эту же самую операцию. Впрочем, не обошлось без скандала и на этот раз. По пути к цели и обратно пикировщики были обстреляны американскими кораблями и атакованы американскими же истребителями. Это особенно странно, потому что австралийцы летели на американских самолетах. Однако Лаэ был взят, и это компенсировало все ошибки союзников.

Утром 18 сентября 24-я эскадрилья выслала 14 пикировщиков для атаки целей вокруг Финшхафена. Самолеты сбрасывали 500-фн бомбы с высоты 1400 футов на орудийные позиции, бункера и здания. «Виндженсы» также обстреляли эти цели перед тем, как улететь обратно. При этом они израсходовали около 7000 патронов. Эффективность бомбометания с пикирования была продемонстрирована наглядно, и армия стала все чаще вызывать на помощь эти самолеты.

Затем 19 сентября «Виндженсы» атаковали вражеские укрепления в Какаку и Саланкау, при этом они обстреляли японцев из пулеметов. Участвовавшие в атаках капитан Ричард Р. Льюис и старший лейтенант Иен Г. Хантер заявили, что японцы понесли тяжелые потери.

Операции продолжались до 21 сентября, когда был нанесен удар по японской радиолокационной станции, построенной на островах Канал и Бонам в архипелаге Тами недалеко от самого Финшхафена. Хотя облачность составляла 7/10, самолеты пикировали до высоты 500 футов. Сама станция получила 6 попаданий и была полностью уничтожена. Повреждения получил только самолет старшего лейтенанта Джека Мюррея, и то от осколков собственных бомб. Остальные бомбы легли

рядом с главной целью, уничтожив пулеметные установки. Позднее была получена радиограмма от полковника Дэвиса из штаба американской 5-й Воздушной армии: «Поздравляю с исключительно успешной атакой, проведенной сегодня утром».

После ударов по району Финшхафена 25 сентября была получена новая радиограмма, на этот раз от пехотинцев: «Войска восхищены вашей атакой. Меткие удары самолетов по сложным целям позволили двум ротам форсировать реку Буми».

Уничтожение цели было также подтверждено подполковником Э. Р. Смитом, представителем английской армии, который высадился на берег вместе с пехотным батальоном.

24-я эскадрилья после этого была переброшена в Дободуру, чтобы поддержать высадку 9-й австралийской дивизии в Саттельбурге. 28 сентября 1943 года соединение из 12 «Виндженсов» нанесло удар по участку высадки в бухте Лангемак. Последующие донесения высадившихся войск подтвердили, что бомбежка была меткой. 1 октября началось заключительное наступление, которому снова предшествовали налеты пикировщиков. И снова только один самолет получил повреждения от осколков своих же бомб.

В этот же период из-за плохой погоды сорвалась операция 24-й эскадрильи против вражеских барж, курсирующих вдоль берега. Старший сержант Кейт Б. Морган и старший лейтенант Кеннет Г. Пайк, летевший с ним в качестве штурмана, находились на высоте 7000 футов над берегом, когда у них внезапно вспыхнул мотор. Из-под капота повалил густой черный дым. Буквально через 15 секунд мотор полностью заглох, затем время от времени он оживал, но при этом продолжал пылать. Из него летели брызги масла и клубы дыма, полностью закрывая видимость пилоту.

Морган вывалил из строя и бросил самолет в пике, надеясь таким образом сбить пламя. Он снизился до высоты 800 футов, но так как пламя не погасло, сбросил бомбы. После этого он немедленно направился к аварийной посадочной полосе, находившейся в устье реки Моробе, постепенно теряя высоту. Когда он находился в миле от земли и аэродрома, высота составляла уже всего 100 футов. Морган попытался выпустить закрылки, и в этот момент мотор отказал окончательно.

Теперь ему не оставалось ничего иного, как попытаться сесть на воду. Однако гребень волны зацепил «Виндженс», самолет клюнул носом и врезался в воду под углом 35 градусов. К счастью, здесь уже было очень мелко, всего 7 футов. Оба летчика сумели выбраться из кабины. Они надули свой спасательный плотик и благополучно добрались до берега. Их подобрала австралийские зенитчики, которые через несколько дней вернули летчиков в расположение эскадрильи. Пострадавшие отделались небольшой нервотрепкой.

Во время японского наступления на позиции австралийского 2/17-го батальона в Кумаве с 6 по 9 октября 1943 года 24-ю эскадрилью не раз вызывали на помощь, чтобы бомбить главную вражескую базу в Саттельбурге. Положение оставалось неустойчивым, поэтому 18 и 19 октября крупное японское наступление удалось отбить лишь благодаря неоднократным ударам пикировщиков. В последние месяцы 1943 года 24-я эскадрилья была занята до предела, бомбя цели на островах Новая Британия и Новая Ирландия. Наиболее интенсивным ударам подвергались аэродромы Маданг и Алексисхафен.

5-я Воздушная армия Соединенных Штатов, которой командовал генерал Джордж Кеннеди, попросила отправить в Новую Гвинею мобильное соединение

австралийской авиации. В ответ на просьбу была создана 10-я оперативная группа, в которую вошло 77-е авиакрыло Файфа. Сначала планировалось отправить авиагруппу в Гасмату, на юг острова Новая Британия, чтобы оттуда наносить удары по обойденным японским гарнизонам. Но после того как стали известны результаты первых налетов, было принято решение использовать авиацию более решительно.

В январе 1944 года основные силы 21-й и 23-й эскадрилий в Брисбене были погружены на борт парохода «Ван дер Лейн». Так как 24-я эскадрилья (*Сити оф Аделаида*) уже находилась в районе боев, ее в начале декабря перевели в Киривину. Следом за ней попала на фронт 23-я эскадрилья (*Сити оф Брисбен*), ее отправили в Наджаб, находящийся на севере Новой Гвинеи. Расположенный там аэродром Ньютон был построен в глухих джунглях 62-м строительным авиакрылом к северу от одноименной реки. Он состоял из 5 отдельных взлетных полос к востоку, западу и северо-западу от деревни. Аэродром окружили горы, а на западе протекала река Эрап. Этот комплекс в долине Маркхэм стал главной базой 77-го авиакрыла.

23-я эскадрилья обосновалась здесь в феврале 1944 года. Последнее подразделение, 21-я эскадрилья (*Сити оф Мельбурн*), находившаяся в Гаулере, штат Южная Австралия, только что завершила перевооружение, приняв «Виндженсы». Во время первых полетов на новых самолетах перед эскадрильей возникли серьезные проблемы. В Лоувуде не нашлось достаточно места для организации базы, поэтому технику и оборудование загнали в русло высохшей реки. Внезапно налетел тропический ливень, в результате все оборудование промокло, а сам лагерь просто смыло. Поэтому наземный персонал просто не мог поддерживать в исправном состоянии достаточное количество самолетов для обеспечения учебных

полетов. Эскадрилье пришлось отправляться на фронт, так и не завершив подготовку. Она начала перебазироваться из Лоувуда в декабре 1943 года, а первые подразделения прибыли в Наджаб в январе 1944. 18 «Виндженсов» 21-й эскадрильи прилетели туда 9 февраля прямо из Лоувуда. 10 февраля был проведен ознакомительный полет, а 11 февраля начались боевые вылеты.

Затем прибыла 24-я эскадрилья. Ее 15 «Виндженсов» под командованием майора Хони прилетели из Киривины в воскресенье 16 февраля. Их будущими целями являлись японские укрепленные пункты и оружейные позиции, которые мешали наступлению австралийских 5-й и 7-й дивизий на полуострове Хуон. 7-я дивизия в это время наступала вдоль берега, чтобы соединиться с американскими войсками в Сейдоре, однако столкнулась с ожесточенным сопротивлением японской 20-й дивизии на мощном естественном рубеже, названном «Косматый хребет». Именно здесь 17 января самолеты 24-й эскадрильи совершили первый вылет. Как и их товарищи в Акъябе и Ассаме, пилоты «Виндженсов» попали в самую гущу затяжных тяжелых боев по прогрызанию вражеской обороны. Именно их меткие бомбовые удары заменили огонь тяжелой артиллерии, когда войска пытались выбить глубоко окопавшегося противника из его нор.

24-я эскадрилья вылетела из Наджаба в 9.05 и нанесла первый удар по гряде Канкирё к северо-западу от реки Фариа, которая течет у подножья хребта. «Виндженсы» сбросили на японские позиции около 9 тонн бомб, все они легли вдоль восточного склона холмов. За этим последовал обстрел из бортовых пулеметов.

На следующий день прибыл подполковник Файф, чтобы проинспектировать эскадрилью. 19 февраля 12

«Виндженсов» взлетели в 9.55 и атаковали те же самые позиции, чтобы ослабить оборону перед началом атаки 18-й бригады. Однако налет был сорван. Артиллерия должны была поставить дымовые указатели для пикировщиков. Но когда те прибыли к цели, пилоты по ошибке приняли за сигнал дымы, поставленные японцами, и сбросили бомбы в 800 ярдах от цели. Это был горький урок для 24-й эскадрильи! Как ни странно, эскадрилья свято верила, что добилась прямых попаданий. Так оно и было, вот только не в ту цель.

Ночью 19/20 февраля прошел страшный ливень. На рассвете еще одна группа из 12 самолетов была отправлена для атаки гряды Кэм, хребта высотой 5000 футов, идущего под прямым углом к самому Канкирё. Дождь продолжался, и Хони столкнулся с огромными трудностями, когда потребовалось отыскать цель сквозь тучи и водяные струи, окружающие холмы. В течение 20 минут эскадрилья кружила в небе под огнем японских зениток, однако майор Хони был полон решимости на этот раз выполнить задачу. Он ждал, пока снаряды австралийских орудий не указали совершенно точно, где находится противник. Затем самолеты спикировали с высоты 1000 футов сквозь мглу. Они сбросили 22 бомбы по 500 фунтов с высоты всего 200 футов. Бомбы имели взрыватели с замедлением 45 секунд, чтобы самолеты успели убратся. Они точно накрыли цель, и это позволило 2/10-му батальону очистить гряду холмов. Позднее была принята радиограмма из штаба 7-й дивизии: «Прямые попадания во вражеские позиции. Метким бомбометанием уничтожен опорный пункт на высоте Грин Снайпере Риф». Позднее пришла еще одна радиограмма: «Видели 7 бомб, попавших в район цели, очевидно, возникли трудности с обнаружением цели, так как дым не поднимался вверх. Штаб бригады

сообщает, что они восхищены результатами. Лучше просто не могло быть».

Точно так же 24-я эскадрилья помогла армии совершить следующий бросок вперед 22 января. 11 «Виндженсов», которыми снова командовал майор Хони, взлетели в 9.50 и нанесли точный бомбовый удар по противнику. После этого 2/12-й батальон легко захватил опорный пункт, называвшийся «Узел МакКоу». 23 января пикировщики атаковали цели возле Кесавай во время демонстративной атаки 12-й бригады. Снова погода была отличной, и бомбардировка получилась точной. К вечеру этого дня Косматый хребет был взят.

На следующий день пикировщики бомбили японские укрепления на южной оконечности острова Грагат, Маданг. Однако при посадке один из самолетов разбился, и его пришлось списать. 26 января 11 «Виндженсов» взлетели в 7.20, чтобы атаковать вражеские позиции в деревне Нгада, которую пришлось бомбить сквозь разрывы в тучах, добившись попаданий в некоторые здания. Во второй половине дня эскадрилья была поднята по тревоге, чтобы атаковать якобы замеченный японский эсминец. Однако сообщение оказалось ложным, и переполох кончился ничем, если не считать того, что при рулежке самолет А-27-227 врезался в грузовик и обломал консоль крыла. Впрочем, ее удалось отремонтировать.

29 января 11 самолетов взлетели и бомбили вражеские позиции в Оргорунé, после чего обстреляли саму деревню перед тем, как началось наступление союзников. Боевых потерь эскадрилья не имела, однако из-за отказов моторов 2 самолета были вынуждены совершить вынужденные посадки. Один из них (экипаж — старший лейтенант Луис А. Стивене и старший сержант Г. Г. Мейн) сел в 10 милях от аэродрома Ньютон на берегу реки. На поиски были отправлены 3 спасательные партии, однако они не смогли пробиться

сквозь заросли травы кунаи. Поэтому в течение 2 дней продовольствие и одежду летчикам сбрасывали с легкого связного самолета «Пайпер Каб». Затем траву подожгли, что позволило самолету приземлиться и забрать летчиков.

На следующий день был нанесен удар по району Яула, и снова основная цель была закрыта облаками. 31 января 1944 года, после нескольких задержек по причине плохой погоды 24-я эскадрилья все-таки отбомбилась по японцам в районе моста через реку Гори на дороге Богаджим, тогда как основная цель — мост номер 8 на той же дороге была спасена тучами. В строю к этому времени осталось всего 6 исправных «Виндженсов».

A-27-226	Капитан Ричард Р. Льюис / ст. сержант М. Браун
A-27-250	Унтер-офицер Стронак / капитан Р. Браун
A-27-244	Ст. сержант Барри / ст. сержант Гундерсен
A-27-223	Ст. сержант Дебенхэм / ст. сержант Бэмси
A-27-241	Ст. сержант Грефори / ст. сержант Кирк
A-27-52	Ст. сержант Селлик / ст. сержант Катбертсон

Каждый «Виндженс» нес по 2 фугасные 500-фн бомбы с взрывателями мгновенного действия. К несчастью, самолет Селлика был вынужден остаться на земле, так как перед самым взлетом у него лопнула шина. Погода постепенно ухудшилась, и самолеты на высоте 6000 футов попали в облачность 9/10, которая снизила видимость до нуля. Так они и летели от Богаджима до Маданга. Над самой целью они встретили слоистые облака 10/10 и редкие кучевые на высотах от 3000 до 6000 футов. Это был большой грозовой фронт к северо-западу от Маданга, и видимость менялась от 5 до 10 миль. Рапорт смутно говорит, что основная цель была полностью закрыта тучами. Поэтому не удивительно, что 2 самолета из 5 ее не нашли. Они

сбросили бомбы на какие-то хижины возле самого Богаджима.

В 10.28 остальные 3 самолета под командованием Ричарда Льюиса начали пикировать с высоты 2500 футов сквозь зенитный огонь. Японцы подвезли сюда тяжелые зенитки, чтобы прикрыть этот важный пункт. Однако пилоты решили, что огонь был «умеренным, слабым и неточным», когда заходили на мост с юга. Пилоты определили, что с этого направления были установлены 5 или 6 орудий. Самолеты снижались до высоты 800-400 футов и добились 4 прямых попаданий в мост, уничтожив его. Кроме того, были уничтожены 2 орудия, находившиеся рядом. Самолеты также обстреляли подходы к мосту и деревню Бомонна, истратив 5750 патронов калибра 7,62 мм. Снова «Виндженсы» пострадали только от осколков собственных бомб, были повреждены 2 машины. Однако все самолеты вернулись на базу.

После этого 24-я эскадрилья получила небольшой отдых. На озере Ванум началась подготовка новых пополнений, так как тамошние условия напоминали Новую Гвинею, чего не было на тренировочных базах южной Австралии. Тем временем на поддержку войск прибыли другие эскадрильи, и после небольшой перегруппировки пикировщики снова вступили в бой.

7 февраля «Виндженсы» 24-й эскадрильи помогали армии, корректируя артиллерийский огонь. После этого 6 самолетов опять атаковали мост на реке Гори. И опять цель была скрыта тучами, вместо нее самолеты отбомбились по какой-то деревне, что было совершенно бессмысленно. 9 февраля злосчастный мост должны были бомбить 6 самолетов 23-й и 6 самолетов 24-й эскадрильи, но вылет отменили. На следующий день был проведен разведывательный полет. Файф повел 8 самолетов 23-й эскадрильи вдоль долины к Гусапу, чтобы выяснить, можно ли использовать этот аэродром

для базирования, а не только как аэродром подскока и аварийной посадки. Вязкая болотистая почва сняла все вопросы.

11 февраля 1944 года был проведен налет на деревню Йога-Йога. В нем участвовали 6 самолетов 24-й эскадрильи под командованием капитана авиации Ричарда Р. Льюиса, а также 6 самолетов 23-й эскадрильи под командованием подполковника Т. Р. Филипа, для которых это был первый боевой вылет. Американские солдаты в Сейдоре сообщили, что противник использует туземные деревни в качестве сборных пунктов при отступлении к Богаджиму, и попросили атаковать их. Самолеты прибыли к цели в 8.05 и обнаружили обычный облачный слой. Тем не менее, они пробили его и выполнили атаку с бреющего полета. 12 пикировщиков добились нескольких прямых попаданий и уничтожили около 100 вражеских солдат, хотя еще 300 успели разбежаться.

12 февраля 12 «Виндженсов» 23-й эскадрильи и 6 самолетов 24-й эскадрильи провели повторную атаку, чтобы помочь 7-й дивизии. В очередной раз плохая погода помешала обнаружить главные цели налета, поэтому самолеты бомбили район между мостами № 13 и 14 на дороге Богаджим. Бомбардировка была «плохой», так как лишь 2 самолета добились прямых попаданий. 18 пикировщиков были брошены против маленькой деревеньки рядом с Мадангом, которая была сметена с лица земли. На следующий день пикировщики атаковали с бреющего полета деревни Тарикньян, Гвараван и Йога-Йога к югу от Сейдора. При обстреле наземных целей они израсходовали 2400 патронов.

На следующий день 6 «Виндженсов» 24-й эскадрильи бомбили деревню Бамбу, а 16 февраля атака была повторена силами обеих эскадрилий. Пикировщики наносили многочисленные удары по

местам сосредоточения японских войск и по аэродромам в Алексисхафене и Маданге. Первый был атакован уже 17 февраля.

С этого момента все налеты проводились по одному образцу, и пилоты постепенно набирались опыта. Однако противник хорошо маскировался и старался не выдавать своего присутствия ответным огнем, поэтому летчики не были уверены в результатах налетов. Лишь восторженные радиogramмы пехотинцев подтверждали, что удар был нанесен точно. Наземные войска благодарили летчиков, так как бомбардировки снижали их потери во время наступления.

Во время следующего налета 9 «Виндженсов» атаковали вражеские суда и зенитные батареи в бухте Ганза, заправившись по пути в Гусапе. Они встретили довольно плотный огонь легких зениток и обнаружили несколько тяжелых батарей. Льюис не сумел сбросить свою бомбу, вдобавок у него подломилась стойка шасси, и все-таки он сумел посадить самолет. На следующий день самолеты вернулись и заставили батареи временно замолчать, добившись 6 прямых попаданий. Позднее было подтверждено, что 2 тяжелых орудия были уничтожены, а еще 3 серьезно повреждены. В воскресенье 20 февраля целью пикировщиков стал японский склад в Айяу, в который попали 8 бомб. Склад был полностью уничтожен. На следующий день самолеты обстреляли Сейдор.

Вскоре прибыли подкрепления, которые несколько снизили нагрузку. 18 февраля в Наджаб прилетела 21-я эскадрилья, и теперь авиакрыло достигло штатной численности. После короткой передышки третья эскадрилья присоединилась к бомбардировочному наступлению. Ее боевой дебют состоялся 22 февраля 1944 года, когда 2 самолета вместе с 23-й и 24-й эскадрильями атаковали японские баржи на реке Вагол возле Маданга. На следующий день был атакован

Сейдор. Первую атаку «Виндженсы» провели с пикирования, а вторую — с планирования. Из 20 бомб, сброшенных 10 самолетами, 19 легли прямыми попаданиями, за что летчики получили поздравления из штаба американской 6-й Армии.

23 «Виндженса» 23-й и 24-й эскадрилий 24 февраля провели массированную атаку японских зенитных батарей, расположенных в бухте Ганза и на мысе Глостер. Впервые австралийцы понесли боевые потери. 2 пикировщика были сбиты зенитками, которые «Киттихоки» сопровождения не сумели заставить замолчать. Самолет старшего лейтенанта Н. Г. Барнелла, с которым в качестве наблюдателя летел армейский офицер связи капитан У. Ф. Уотсон, уже открыл створки бомболюка и приготовился войти в пике, когда получил прямое попадание. Летчик не сумел выровнять самолет, и он упал в море в 300 ярдах от цели. Попадание получил самолет старшего сержанта Ф. Г. МакДональда, наблюдателем у которого был старший лейтенант К. МакАллистер. Самолет упал у самого берега. Хотя оба летчика сумели выбраться на сушу, больше о них ничего не было слышно.

23-я и 24-я эскадрильи снова бомбили Маданг и Алексисхафен 27 февраля. На следующий день 9 «Виндженсов» 24-й эскадрильи еще раз атаковали аэродром Маданг, а 21-я и 23-я эскадрильи — Алексисхафен. Через день все 3 эскадрильи опять бомбили склады и баржи в Маданге.

Уничтожение невидимого противника продолжалось без всяких передышек. Главной целью этих постоянных налетов была нейтрализация вражеских аэродромов, чтобы позволить генералу МакАртуру высадиться на островах Адмиралтейства, что было намечено на 29 февраля 1944 года. Для этого 3 эскадрильи Королевских австралийских ВВС продолжали бомбить эти аэродромы почти круглосуточно.

Поэтому от экипажей пикировщиков KBVC, начиная с 26 февраля, требовались исключительные усилия. 21-я и 23-я эскадрильи нанесли удар по японской взлетной полосе № 1 в Алексисхафене. Одновременно 12 «Виндженсов» 24-й эскадрильи бомбили аэродром Маданга. На следующий день эти цели подверглись очередным ударам. 33 «Виндженсы» авиакрыла были отправлены для атаки аэродромов Алексисхафена и Маданга и 28 февраля, несмотря на то что противник явно не успел отремонтировать их после предыдущих бомбардировок. «Виндженсы» 24-й эскадрильи проболтались над Мадангом около 20 минут, обстреливая с малой высоты все, что, по мнению, пилотов заслуживало такого внимания.

2 марта 1944 года две дюжины пикировщиков атаковали вражеские позиции на острове Каркар. При подходе к цели 23-я эскадрилья набрала высоту 13000 футов, потом быстро перестроилась в колонну и спикировала на здание миссии в Куруме. После этого японские позиции были обстреляны из пулеметов. Если не считать слабого зенитного огня, противник не подавал никаких признаков жизни.

3 марта 1944 года «Виндженсы» совершили налет на Миндири, Новая Гвинея, чтобы поддержать свои войска. Этот пункт расположен между Сейдором и Богаджимом. Американские войска намеревались высадиться там, чтобы отрезать японцам путь отступления. 23-я и 24-я эскадрильи атаковали саму деревню и лагерь возле мыса Херварт. Утром 4 марта пикировщики бомбили сосредоточение японских войск в районе бухты Поммерн. Во второй половине дня они повторили атаку, при этом единственной потерей стал «Виндженс», совершивший вынужденную посадку на обратном пути. Его экипаж был спасен. С помощью австралийских пикировщиков американская пехота на следующий день захватила Миндири.

Самую крупную атаку, в которой участвовали 36 пикировщиков, австралийцы провели утром 8 марта против японцев, окопавшихся в деревне Ремпи, в 10 милях к северу от Алексисхафена. Хотя 24-я эскадрилья должна была выделить для этой операции 12 самолетов, на самом деле в налете участвовали 13 машин.

A-27-276	Капитан Ричард Б. Льюис / ст. лейтенант Купер
A-27-240	Ст. сержант Шоу / ст. сержант Фоллент
A-27-74	Ст. лейтенант Хантер / ст. сержант Бейкер
A-27-222	Ст. лейтенант Робертс / ст. лейтенант Робинсон
A-27-52	Ст. сержант Маммат / ст. сержант Барнс
A-27-291	Ст. сержант Эллис / ст. сержант Стирлинг
A-27-241	Капитан Болдуин / ст. лейтенант Уэлш
A-27-243	Ст. лейтенант Стэнсфилд / ст. сержант Дж.М. Т. Браун
A-27-244	Ст. сержант Гриффит / ст. сержант Парслоу
A-27-58	Ст. сержант Морган / ст. лейтенант пайк
A-27-242	Ст. сержант Смит / ст. лейтенант Даллистон
A-27-75	Ст. сержант Баннистер / ст. лейтенант Спаркс
A-27-86	Ст. сержант Селлик / ст. сержант Катбертсон

Самолеты поднялись в воздух в 10.32, пробили слой горячий, влажной дымки и набрали высоту. Погода была очень плохой, облачность составляла 8/10, ее нижняя граница находилась на высоте 1000 футов, а верхняя — на высоте 6000 футов. Самолеты встретили большой дождевой фронт, движущийся на юго-восток, тучи начинались на высоте 1000 футов, а заканчивались на 12000 футов. Все время лил сильный дождь. В результате 23-я эскадрилья не сумела поразить цели и сбросила бомбы к северу от деревни. У берега были

замечены 2 баржи, однако летчики не стали их атаковать.

Две другие эскадрильи были вынуждены использовать пологое пике, так как тучи шли низко над землей, и добились неплохих результатов. 24-я эскадрилья атаковала в 11.50 и сбросила 24 фугасные 500-фн бомбы. Еще две бомбы вернулись назад из-за неисправностей в системах сброса. Пилоты позднее сообщили, что «8 бомб разорвались среди зданий миссии, которая, судя по всему, загорелась еще до атаки. 2 бомбы упали в море, 2 разорвались на пляже. Падение остальных проследить не удалось. Миссию закрыли дым и пыль, поэтому оценить разрушения не удалось. Район цели был обстрелян из пулеметов». Самолеты израсходовали 4800 патронов. 4 «Виндженса» были повреждены зенитным огнем, который пилоты оценили как слабый, но точный. Снаряды рвались на высотах от 5000 до 6000 футов. Так как японцы не использовали трассеры, видеть, как снаряды летят, было невозможно. Авиакрыло получило приказ на следующий день повторить атаку, но это сделать не удалось. Погода ухудшилась еще больше, и самолеты остались на земле. А до того как тучи рассеялись, последовал сокрушительный залп из собственного тыла.

После возвращения из этой великолепной атаки эскадрилья получила радиограмму из штаба МакАртура. Она была сформулирована очень грубо и без всяких объяснений приказывала 77-му авиакрылу немедленно прекратить операции и возвращаться в Австралию. После колоссальных усилий и впечатляющих успехов, которых добились пилоты австралийских пикировщиков, базирующихся в Наджабе, такой приказ выглядел оскорбительной пощечиной.

К несчастью, вице-маршал авиации Ф. Р.У. Шергер, командир 10-й авиагруппы, в момент поступления

приказа находился в Австралии. Его заместитель полковник К. У. Пирс кратко информировал его о происшествии, однако когда Шергер попытался встретиться с генерал-майором Эннисом К. Уайтхедом из штаба американской 5-й Воздушной армии, чтобы выяснить причины такого решения, ему заявили, что Уайтхеда нельзя беспокоить. На этом все споры и закончились. Позднее Шергер выяснил, что Верховное командование союзников и командование КАВВС заранее согласились с требованием американцев. Поэтому у него не оставалось иного выбора, как подчиниться.

Официальными причинами позднее назвали плохие характеристики «Виндженса» (ограниченный радиус действия, проблемы с мотором и экипаж из 2 человек) и наличие в составе 5-й Воздушной армии большого количества современных самолетов (в том числе многочисленных одноместных истребителей-бомбардировщиков, хотя они и не могли наносить удары с такой же точностью). Упоминались плохие условия на аэродромах Новой Гвинеи, в том числе в Наджабе. Официальная австралийская история пишет, что «Виндженсы», базирующиеся в Ньютоне, требовали 6000 футов разбега для взлета, и что «Киттихоки» могли нести такую же бомбовую нагрузку, но при этом могли действовать в качестве истребителей, если их атаковали. Она добавляет: «Однако большинство пилотов, летавших на «Виндженсах», признавали недостатки этого самолета и согласились с принятым решением». Даже сам Шергер прокомментировал: «Вряд ли недостаточная эффективность послужила причиной этого решения». Кое-кто из британских офицеров отмечал: «Можно было согласиться с некоторым снижением точности бомбометания». Однако не следует приписывать такие взгляды пилотам «Виндженсов», с которыми встречался автор. Генерал

Кеннеди проинформировал командование КАВВС, что он вообще не желает больше использовать «Виндженсы» на юго-западе Тихого океана. Однако один американский историк позднее заметил: «Пикировщики, которые когда-то защищал Билли Митчелл и которые стали основой тактики авиации ВМФ, не нашли поддержки в командовании армейского авиакорпуса».

Единственным австралийским пилотом, который отчасти поддержал отрицательное мнение, был Джон Гербер, который заявил: «В целом роль и использование Валти «Виндженса» в Королевских австралийских ВВС можно смело назвать совершенно неправильным расходом сил и средств». Зато большинство остальных пилотов не согласились с мнением американцев. Сирил МакФерсон добавил свои личные впечатления, которые изложил в письме автору, которое, однако, не стал отправлять.

«В то время я был инструктором в 4-м учебно-боевом подразделении и имел возможность переговорить с этими пилотами сразу после их возвращения из Новой Гвинеи. Те, с кем я говорил, большей частью были вполне удовлетворены характеристиками самолета. Их страшно разочаровал отвод эскадрилий с фронта в разгар боев. Я тоже был удивлен заявлениями, что пилотам приходилось использовать всю длину взлетной полосы аэродрома Ньютон, чтобы взлететь. Когда я был в Мерауке в Голландской Ост-Индии вместе с 12-й эскадрильей, мы действовали со взлетной полосы длиной 3000 футов. Наши пилоты, используя рекомендованное положение закрылков на 15 градусов, без труда взлетали с полной бомбовой нагрузкой при тех же условиях, которые существовали на аэродроме

Ньютон в Наджабе. Разумеется, «Виндженсы» имели ограниченный радиус действия, если на них не устанавливали подвесные баки. Но то же самое можно сказать и об истребителях, которые потом были использованы в качестве истребителей-бомбардировщиков для замены «Виндженсов». Если установить баки под крыльями «Виндженса», его дальность заметно увеличится, но при этом он все равно сможет брать 1000 фунтов бомб. Официально продолжительность полета «Виндженса» не превышала 3,5 часов. Однако наша 12-я эскадрилья часто проводила противолодочное патрулирование и сопровождала конвои, поэтому мы должны были находиться в воздухе более 4 часов. В моем летном журнале отмечено, что во время одной из таких операций я провел в воздухе 4 часа 20 минут. Время нескольких других полетов колебалось от 4 часов до 4 часов 15 минут. Чтобы добиться этого, пилоты должны были экономить топливо, сектор газа убирался ниже крейсерской скорости. Это не имело особого значения, так как мы крутились вокруг конвоя, разыскивая подводные лодки.

Несмотря на заявления, что моторы «Виндженсов» часто отказывали, я могу сказать, что лично я ни разу не слышал об отказе мотора в эскадрильях «Виндженсов» на Новой Гвинее. Вероятно, автора ввели в заблуждение, сообщив о проблемах, с которыми столкнулись эскадрильи «Виндженсов» уже после вывода с Новой Гвиней».

Правильным было решение отозвать 77-е авиакрыло, или нет, в результате «на фронте» осталась

только 25-я эскадрилья (*Сити оф Перт*), которая базировалась во Фримантле, штат Западная Австралия. Она использовала «Виндженсы» для прибрежного патрулирования с середины 1943 года и стала последним подразделением, летающим на этих самолетах. Только она получила новый, улучшенный вариант «Виндженс IV». Однако эскадрилья фактически не участвовала в боевых действиях, если не считать рутинного противолодочного патрулирования. Лишь 7 марта 1944 года возникла небольшая паника, когда американская подводная лодка заметила 2 больших японских корабля, идущих на юг от Сингапура. Их приняли за линкоры, и почему-то возникло опасение, что японцы готовят высадку в Австралии.

Валти «Виндженс» остался в рядах KAVBC и после войны, однако использовался в основном как буксировщик мишеней. Период действий в Наджабе можно считать серьезным успехом, хотя и местного значения. Результаты могли быть гораздо лучше, если бы KAVBC разрешили продолжать использовать «Виндженсы». Новозеландские ВВС и авиация морской пехоты США не отказались от пикировщиков. Ирония судьбы заключается в том, что они летали на более старых, тихоходных машинах, тогда как новые, значительно улучшенные «Виндженсы» были отведены в тыл для выполнения вспомогательных задач.

Глава 5. Через Импхал

84-я эскадрилья Королевских ВВС, летавшая на легких бомбардировщиках «Бленхейм», была одной из многих, которые действовали на Среднем Востоке в трудные дни японского наступления в начале 1942 года. Базируясь на Яве, она была практически уничтожена за самое короткое время, уцелевшие пилоты сумели добраться до Индии после невероятных и опасных приключений. Эскадрилью спасли от расформирования только усилия старшего из спасшихся офицеров, майора авиации Артура М. Гилла. Благодаря ему эскадрилья была отправлена на переформирование и стала одной из первых, которые получили долгожданные пикировщики Валти «Виндженс». Но это был долгий процесс.

Однако мало было переформировать 84-ю эскадрилью. Требовалось еще переучить пилотов. До сих пор бомбометание с пикирования в Королевских ВВС не знали и знать не желали. Лишь под давлением обстоятельств пилоты были вынуждены сами заняться разработкой техники пилотирования и тактики действий. Хотя обучение еще не было завершено, эскадрилью отправили на Цейлон, так как командование боялось, что японские авианосцы повторят рейд в Индийский океан с такими же сокрушительными последствиями, как и в апреле 1942 года. Поэтому теперь 84-ю эскадрилью готовили для действий против морских целей. Лишь после возвращения на Индийский полуостров продолжилось обучение ее основной задаче — непосредственной поддержке войск на поле боя.

В результате только в декабре 1943 года завершилось пребывание 84-й эскадрильи в тылу,

которое затянулось еще и вследствие начала сезона муссонов. С 19 августа эскадрилья базировалась в северной Индии на аэродроме Ранчи в штате Бихар. Затем, когда погода в Аракане улучшилась, 84-я эскадрилья приготовилась к переброске на фронт. Передовая партия отправилась в Читтагонг, расположенный на северо-западном берегу Бенгальского залива. Она приобрела большую партию цыплят, чтобы приготовить эскадрилье рождественский ужин, однако начальство смешило все планы. За 2 дня до того как в Читтагонг должна была прибыть основная часть личного состава, в Ранчи прилетел командир 221-й авиагруппы и сообщил, что эскадрилья должна поддерживать Группу дальнего проникновения генерал-майора Ордо Уингейта (3-я индийская дивизия), действующую в Бирме в японском тылу. Поэтому 6 декабря эскадрилья перебазировалась в Махараджпур, штат Гвалиор, и начала 2-месячный курс интенсивной подготовки совместно с чиндитами.

Новый рейд группы Уингейта, операция «Тьюсди», берет начало на конференции в Квебеке, где тайно присутствовал сам Уингейт. Предполагалось перебросить на планерах 10000 человек через реку Чиндуин и разместить вокруг заранее подготовленных взлетных полос, получивших кодовые названия Абердин, Чоурингхи и Бродвей. Они были расположены в верхнем течении Иравади возле Хену и Катты. Предполагалось наладить снабжение войск с помощью транспортных самолетов «Дакота». Чиндиты должны были атаковать важнейшую железнодорожную линию, связывающую Мандалай, расположенный на юге, с передовыми гарнизонами в Мьичине. Этот город был целью колонны американского генерала Джо Стилуэлла, которая наступала с отрогов Гималаев на Каманг. Следовало перерезать эту железную дорогу в нескольких важных пунктах — Индо, Кхину, Хопин.

Самый смелый удар был нанесен позднее к востоку от Бамо. С 15 по 23 марта 1944 года англичане начали реализацию своего плана. Исход операции полностью зависел от господства союзников в воздухе и от способности гибко реагировать на изменения ситуации, нанося бомбовые удары по заявкам войск. Поэтому декабрь и январь прошли в упорных тренировках.

Уингейт заявил майору Гиллу: «Если я укажу вам на карте цель, которую я хотел бы уничтожить, вы сможете ее разбомбить?» Так как Королевские ВВС и армия во время операции использовали одни и те же карты, путаницы быть не могло, и задача на первый взгляд казалась просто смешной. Однако весной 1985 года в серии бесед Гилл признался автору книги, что отметить на карте некий пункт и отыскать его в джунглях — две большие разницы. Поэтому он честно ответил Уингейту: «Нет, мы не можем. Если вы укажете мне цель здесь, вряд ли я смогу ее отыскать, если только вы ее не сфотографируете». Этого Уингейт сделать не мог, потому что в то время в Бирме фоторазведчики практически отсутствовали.

Гилл добавил, что не слишком честно давать ему ссылку на карту или вообще координаты для атаки цели в джунглях, где совершенно необходима меткость. Пикировщики могут поразить любую цель, однако им требуется эту цель увидеть. И вот это уже становилось задачей войск на земле. Гилл просил зажигать сигнальные дымовые шашки. Уингейт начал ворчать. Если это будет делать он, то же самое смогут сделать японцы, и пилоты не смогут с уверенностью сказать, кому какой дым принадлежит. И в любом случае ветер относит дым в сторону.

Все правильно, ответил Гилл, зажигайте шашки, расположив их треугольником или квадратом, каждый день меняйте цвет дыма, и мы будем бомбить только то, что опознаем. Вот так они работали и

тренировались, обсуждали и пробовали. В конце концов Уингейт уступил энергичному и напористому пилоту, но это произошло далеко не сразу.

Причины лежали на поверхности. Все предыдущие годы войны армия не получала на поле боя почти никакой помощи от Королевских ВВС, которые просто пренебрегали этим видом деятельности. Британская авиация не имела пикировщиков, способных наносить меткие удары, поэтому воздушная поддержка или безнадежно запаздывала, или удары наносились не там, где это требовалось. И почти всегда такая поддержка была совершенно неэффективна. Солдаты не верили, что КВВС могут класть бомбы рядом с линией фронта, как это делали немецкие пикировщики. Пилотам пикировщиков еще предстояло завоевать доверие пехотинцев. Артур Гилл вспоминал:

«Нам было нелегко, хотя в Бирме наступило время, когда войска оказались в отчаянном положении и были просто вынуждены вызвать на помощь авиацию. Это произошло в такой ситуации, возможность которой давно беспокоила меня. Противник находился всего в 100 ярдах от наших линий. Это было слишком близко для бомбардировщиков, даже для пикирующих. Единственный способ, который мы могли использовать, — выходить в атаку параллельно нашим траншеям. Тогда мы сказали: «Ладно, покажите нам точно линию фронта и подтвердите наверняка, что к востоку от нее нет наших солдат». Они пообещали это. Тогда мы нашли и опознали цели, а также британские траншеи. Мы отбомбились, двигаясь параллельно им, поэтому неизбежные перелеты ложились не на головы наших солдат, а на тех же японцев. Разумеется, бомбометание с

пикирования было совершенно естественным в подобных условиях. Я даже помню, что при атаке одной цели получил радиogramму: «Японский командир находится в северо-восточной комнате здания». Это меня удивило и насмешило, однако этот случай показал, что армейцы в конце концов поверили в возможности пикирующих бомбардировщиков».

После длительного периода тренировок и подготовки Уингейт тоже поверил в пикировщики. Это из письма, которое 18 января 1944 года главнокомандующий силами союзников в Юго-Восточной Азии лорд Луис Маубеттен направил майору авиации Гиллу.

«На меня произвели большое впечатление старание и энтузиазм ваших офицеров и солдат, а также ваше собственное желание как можно быстрее вернуться в бой. Поэтому я немедленно подниму вопрос о вашей эскадрилье перед командующим авиацией. Я учитываю, что генерал Уингейт придерживается очень высокого мнения о 84-й эскадрилье и хочет иметь вас с собой. Поэтому я предложил сэру Ричарду Пирсу позволить вам начать участвовать в боях. Полагаю, вы будете рады узнать, что он согласился».

Вот так 84-я эскадрилья отправилась на войну.

Отчет о действиях 84-й эскадрильи с конца февраля до начала марта дает представление об интенсивности действий пикировщиков, поддерживавших IV корпус.

Дата	Количество самолетов	Цель
16.2.44	16	Дорога от Тазви до Мангона
18.2.44	—	Штаб в Кунтанге
20.2.44	12	Меткалет
23.2.44	12	Меткалет
24.2.44	—	Туллихал (учения)
25.2.44	6	Хмавьенмай
26.2.44	12	Войска к югу от Чаунга
26.2.44	—	Войска к юго-западу от Паунгбина
27.2.44	—	Тонзи
29.2.44	12	Меткалет
1.3.44	12	Паукпин
3.3.44	12	Пинелебу

Главной опасностью для британских пикировщиков был огонь мелких зениток. Японские истребители не появились ни разу, к тому же противник не смог перебросить тяжелые зенитные орудия к линии фронта. Поэтому экипажи «Виндженсов» сталкивались с 75-мм зенитками крайне редко. Японцы вели огонь, главным образом, из 6,5-мм пулеметов «Тайсё 3», которые союзники называли «дятлами». Впервые он появился на вооружении еще в 1915 году и до сих пор оставался стандартным зенитным пулеметом. Его можно было поставить на колесный лафет, что делало такой пулемет идеальным для боев в Бирме. Японская армия также часто использовала против низколетящих самолетов 13-мм пулеметы. Артур Гилл вспоминает:

«Японцы были великими специалистами по окапыванию. Они выкапывали глубокий бункер, перекрывали его бревнами и закрывали предварительно срезанными слоями дерна.

После этого лишь прямое попадание могло уничтожить такой бункер. Наши самолеты использовали правильную тактику. Кроме бомб с мгновенными взрывателями, мы применяли взрыватели с замедлением. Мы также использовали 500-фн осколочные бомбы с мгновенными взрывателями, устанавливая на них 9- и 12-см штыри. Как только такой штырь ударялся о грунт, бомба взрывалась, засыпая осколками все вокруг. Мы также применяли фугасные бомбы, которые углублялись в почву перед взрывом. Разумеется, мы использовали взрыватели с замедлением — от 5 и 10 секунд до 12 и даже 24 часов. Малое замедление позволяло применять бомбы в качестве полубронебойных. Бомба проникала в бункер и там взрывалась. Мы получили сообщение от пехотинцев. После одной нашей атаки они насчитали 265 трупов, но позднее эта цифра увеличилась до 450 мертвых японцев. Наши уловки работали, и это знание помогало планировать дальнейшие операции».

Несмотря на мрачные предсказания теоретиков из Уайтхолла, потери «Виндженсов» оставались минимальными. Один неприятный эпизод имел место 4 марта 1944 года. 84-я эскадрилья была отправлена для атаки замаскированного японского лагеря в джунглях чуть севернее Конты. Каждый «Виндженс» нес две 500-фн бомбы, одну 250-фн зажигательную, одну 250-фн осколочную. Эскадрилья под командованием Артура Гилла прибыла к цели через 20 минут после вылета из Камбирграма и обнаружила, что видимость сократилась до одной или двух миль. Несмотря на это, летчики бросились в пики и отметили прямые попадания в районе цели. Однако после возвращения на базу

командование потребовало повторить атаку. Самолеты перевооружали в спешке. Гилл вспоминал: «Менее чем через час после посадки мы снова были в воздухе. За это время самолеты заправляли и подвешивали бомбы. Иногда в полет отправлялись запасные экипажи».

В этом случае штатный штурман Гилла капитан авиации Хок сопровождал его в первом вылете, но во втором с ним полетел капитан Блэкберн. Одним из шоферов 84-й эскадрильи был Г. Уиддоп, который оставил красочное описание действий наземного персонала во время этих интенсивных операций.

«Эскадрилья номер 84 имела на базе три бензовоза: два «Бедфорда» и один «Интернейшнл». «Бедфорды» имели в заднем отсеке маленький моторчик, который приходилось запускать для перекачки бензина в самолет. «Интернейшнл» управлялся ручкой из кабины шофера, что было гораздо легче. Как только самолет откатывали на стоянку и полностью выключали все системы после вылета, механики приступали к заправке. Это была наша первая обязанность, так как нельзя было допустить образования конденсата в бензобаках. Для заправки всегда использовали Октан 100. При заливке бензовозов в хранилище мы применяла мерную трубку в каждой из 40-галлонных бочек, чтобы убедиться, что она не выкачана до дна, где может оказаться песок. Я не знаю точно, откуда бочки прибывали в хранилище, так как я ни разу не видел, чтобы их подвозили по воздуху или по дороге из Силкара, что было более вероятно.

Заправка «Виндженсов» проводилась довольно быстро, пока не был выпущен новый приказ, требовавший от нас использовать для

заливки самолетных баков специальные ведра с носиками в днище. Мы получили по три троса с зажимами, чтобы прикреплять их к самолету в качестве заземлений. Более того, ведра было приказано закрывать кожаными крышками и регулярно чистить. Старший механик эскадрильи капитан Рамсден сказал, что мы обязаны использовать все эти предосторожности, хотя они и замедляют заправку.

Несколько раз эскадрилье приходилось взлетать прямо на рассвете. Это было потрясающее зрелище, когда в выхлопных патрубках начинали мелькать многочисленные огоньки. Иногда, вернувшись, пилоты обнаруживали, что полоса закрыта низкими тучами. Самолеты держались выше облачного слоя, а теперь летчики должны были найти путь вниз и благополучно приземлиться. Много раз мне приходилось бегать вокруг самолетов даже после того, как моторы были запущены, только для того, чтобы залить в баки пару лишних пинт, когда предстоял дальний вылет на помощь чиндитах. Это было крайне важно, так как во время дальних полетов каждая капля бензина была на счету.

Если говорить о людях, то в эскадрилье служили много отличных парней. Командиром звена «В» был австралиец капитан Джонс. Он отправлялся в полет одетый, как генерал Паттон: в мятой шляпе, с шестизарядным кольтом и кинжалом. На Рождество американский пилот уоррент-офицер К. Э. Кич выпил пару лишних пинт, и ему загорелось пролететь на своем «Виндженсе» сквозь ворота части. Однако он был в таком состоянии, что не

смог снять чехол с мотора, и был вынужден отказаться от затеи. Наш франко-канадский пилот однажды пошел на посадку, не выпустив шасси, несмотря на повторные предупреждения с земли. Позднее он сказал, что наушники вопили так громко, что он просто не мог разобрать ни слова».

Артур Гилл также вспоминал Кича:

«В составе нашей эскадрильи летали только два американца. Одним из них был Кич, который поступил на службе в Королевские ВВС в звании уоррент-офицера. Он был из тех американцев, которые приехали в Англию и добровольно поступили на военную службу. Он не был американским военным. Всего же в 84-й эскадрилье служили 2 американца, 56 австралийцев, несколько канадцев, один франко-канадец (больше француз, чем канадец), родезийцы, новозеландцы и, разумеется, несколько ирландцев, валлийцев и шотландцев, перемешанных с англичанами. Но мы все жили дружно. Осси называли нас «английскими ублюдками», мы их звали «австралийскими ползунками» или даже вообще непечатно. Но все это говорилось по-дружески, и никому не приходило в голову обижаться на подобные прозвища».

«Кэрли» Кич, сразу прозванный так за свой грубый американский акцент, участвовал во втором вылете. Стрелком-радистом на «Виндженсе» «V — Виктор» на сей раз с ним летел уоррент-офицер Э. Р. Уоткинс. Пикировщики снова выполнили атаку очень аккуратно, и опять были отмечены прямые попадания, но теперь их

встретил слабый зенитный огонь. Самолет Кича так и не вышел из пике, лишь характерное облако жирного дыма отметило место падения «Виндженса». На фотоснимках оно было ясно видно среди разрывов бомб. Оба члена экипажа погибли, их смерть «вероятно последовала в результате зенитного огня с земли», хотя наверняка этого сказать нельзя. Уоткинс в последний полет взял с собой маленькую черно-белую дворняжку по кличке Снэгглс.

8 марта 1944 года две дюжины «Виндженсов», по 12 из каждой эскадрильи, были отправлены атаковать Сакхан. На следующий день тактическая ситуация, сложившаяся на фронте IV корпуса, вынудила отправить 84-ю и 110-ю эскадрильи в распоряжение 23-го Командования армейской поддержки. Это стало причиной короткой ремарки в журнале боевых действий авиакрыла: «Все надеялись, что уроки, полученные, когда авиакрыло действовало в составе Командования, удастся вспомнить. Было бы нечестно давать пилотам «Виндженсов» точечные цели в джунглях без фотографий и сигнальных дымов».

Следующей целью совместной атаки эскадрилий «Виндженсов» стал Ле-У. В атаках участвовали 22 самолета 110-й эскадрильи и 23 самолета 84-й. 11 марта целей оказалось несколько. 84-я эскадрилья нанесла удары по Гвенгу и Ньянغبинте, в каждом вылете участвовали по 6 самолетов. 110-я эскадрилья бомбила Нанбон и Тангу, тоже по 6 самолетов в каждой группе. Эти налеты вызвали реакцию японцев. Во второй раз противник попытался нейтрализовать действия пикировщиков внезапной атакой против их баз.

Налет был произведен утром 12 марта 1944 года где-то между 5.00 и 5.07. Три японских бомбардировщика, вероятно двухмоторные армейские «Тип 97», атаковали с планирования Кумбхирам. Они

подошли с юга и ушли на ЮЮЗ. Погода была прекрасной, светила полная луна, в небе не было ни облачка. Японцы сбросили множество мелких фугасных бомб весом 30 и 50 кг, убив 6 жителей и ранив 8. Был поврежден один самолет 84-й эскадрильи, когда вспыхнула укрывающая его камуфляжная сеть.

Три самолета 110-й эскадрильи получили мелкие повреждения, но все они потом были отремонтированы. Зато были уничтожены две хижины, в которых хранились моторы и запасные части. По вражеским самолетам был открыт сильный огонь, хотя уже после того, как были сброшены бомбы. Тяжелые орудия выпустили 26 снарядов, после чего вражеский строй развалился. Зенитчики слишком долго ждали приказа... Впрочем, этот ничтожный налет не оказал никакого влияния на действия англичан, и налеты пикировщиков продолжались с прежней интенсивностью.

Гораздо больше опасности представлял полет над джунглями и непредсказуемая погода периода муссонов, ведь грозы с каждым днем становились все сильнее. Совершенно типичным является один из вылетов, проведенных в апреле. Пикировщики попали в густые тучи, скрывшие все горные вершины и поднявшиеся до высоты 15000 футов. Так как главная цель была надежно укрыта тучами, была выбрана одна из запасных, поэтому пикировщики изменили курс и атаковали Паунгбин. В налете участвовали 6 «Виндженсов» 84-й эскадрильи и 6-7-й эскадрильи. Все они несли по две 500-фн бомбы и восемь 30-фн зажигалок. Сама атака была успешной. Однако на обратном пути группа попала в зону плохой погоды, и общее время полета составило 2 часа 15 минут. Два самолета 7-й эскадрильи не вернулись. Они разбились где-то в окутанных тучами горах.

Предательский характер гор и совершенно непредсказуемая погода проявились во всей красе

вскоре после того, как чиндиты начали двигаться на север. 78 планеров и 660 «Дакот» перебросили около 9000 человек, 1360 вьючных животных и технику. Однако несколько планеров разбились, погиб 121 человек. Это было великолепное достижение, но 24 марта произошел трагический инцидент. Самолет с американским экипажем, в котором летел Ордо Уингейт, попал в грозу и разбился, врезавшись в гору.

С такими опасностями экипажи пикировщиков сталкивались во время каждого вылета. Горы превратились в смертельный капкан для неосторожных. Необходимость экономить топливо стала постоянной головной болью пилотов. Командир 84-й эскадрильи Артур Гилл вспоминал:

«Так как мы должны были взаимодействовать с Уингейтом, нам приходилось атаковать цели, расположенные гораздо дальше, чем у других эскадрилий. 45-я и 110-я эскадрильи бомбили цели возле Импахала, поэтому общее время полета туда и обратно не превышало получаса. Зато некоторые из наших полетов длились по 3 часа. Мы прекрасно знали, что если у нас останется топлива меньше определенного уровня, мы не сможем перевалить через горы. Это была наша точка «откуда нет возврата». Но если не считать потери одного или двух самолетов, лишь изредка наши летчики были вынуждены садиться на запасных аэродромах. Впрочем, это были самолеты, чьи моторы имели повышенный аппетит.

Очень многое зависело от действий самого пилота. Мы всегда набирали высоту крайне осторожно. В отличие от других эскадрилий, которые взлетали на полном газу, а затем

торопливо строились и набирали полетную высоту, мы были вынуждены подниматься очень медленно. Ведь чем больше топлива будет израсходовано на взлете, тем меньше его останется для полета. Поэтому нам приходилось понемногу набирать высоту, пока не оказывались над горами. Там мы сбрасывали обороты, стараясь сохранить как можно больше топлива. Вероятно, мы летели на скорости всего 180 миль/час, тогда как другие эскадрильи всегда мчались быстрее 190 миль/час, пожирая топливо».

Но никакие старания сэкономить топливо не могли решить проблему густых туч над холмами, заросшими джунглями. Не были точно известны высота и координаты всех гор, просто потому, что раньше никому не приходило в голову летать над такой местностью. Поэтому пилоты и штурманы были вынуждены полагаться только на собственный опыт и интуицию. Тучи в период муссонов полны вихрей и могут погубить неопытного пилота; Даже те, кто был знаком с местными условиями, иногда сталкивались с непреодолимыми препятствиями. Если не было возможности обойти грозовой фронт, они летели напролом, эскадрильи теряли строй, что приводило к плачевным результатам. История лейтенанта Габриельсона является как раз таким примером. Вспоминает Артур Гилл:

«Это произошло, когда звено «В» 84-й эскадрильи под командованием новозеландца Дика Джонса попало в сильный шторм. Сначала они влетели прямо в одно из огромных кучевых облаков. В этих тучах встречаются воздушные течения скоростью до 150 миль/час, и самолеты

разбросало буквально по всему небу. Каким-то чудом они не столкнулись друг с другом, хотя их несло в самых различных направлениях. Габриэльсон на своем самолете «U — Анкл» повернул назад. К счастью, он имел с собой парашют.

Пилот потерял контроль над самолетом, когда попал в один из восходящих потоков. Габриэльсон не пристегнулся ремнями, и его подняло с сиденья и потащило из открытой кабины. Воздушным потоком с него сорвало шлем, поэтому он не мог связаться с товарищами. Согнутый вдвое, он кое-как окончательно выбрался из кабины и дернул кольцо парашюта. Габриэльсон приземлился в джунглях за линией фронта. После множества приключений, которые сами по себе заслуживают отдельной книги, он добрался до своей эскадрильи, как ни странно, не получив ни единой царапины».

При ударах по целям в джунглях летчики никогда не могли знать наверняка, добились ли они прямых попаданий и уничтожена ли цель. Поэтому обычно армия сообщала, насколько эффективным был налет. Эти радиোগраммы получили название «Землянички», чтобы отличать их от «Клубничек», которые получали от братьев по оружию экипажи обычных бомбардировщиков. С пикировщиками все обстояло совсем по-другому.

Например, 8 апреля 1944 года эскадрилья «Виндженсов» вылетела, чтобы поддержать Группу дальнего проникновения. Ей предстояло пролететь 450 миль до Маулу на реке Иравади, чтобы разбомбить японский бункер, с которого просматривалась одна из взлетных полос чиндитов. В данной операции была

установлена прямая связь с колонной ГДП, и чиндиты обозначили цель дымовыми шашками. Каждый из 12 «Виндженсов» нес одну 500-фн бомбу и одну 250-фн бомбу с задержкой 11 секунд, а также одну 500-фн и одну 250-фн бомбу с задержкой 0,025 секунды. Самолеты провели в воздухе 3 часа 50 минут, но благополучно вернулись на базу. Позднее штаб 3-й индийской дивизии сообщил, что вражеский укрепленный пункт полностью уничтожен. В районе атаки было найдено 265 мертвых японцев.

Аналогичная операция была проведена 15 апреля 1944 года по просьбе Командования армейской поддержки. 24 «Виндженса» были посланы атаковать большую группу японцев, окопавшихся на хребте к югу от Саголмана, в 10 милях северо-восточнее Импахала. Это было гораздо ближе к базе, поэтому 4 эскадрильи высыпали 36000 фунтов бомб вдоль хребта. После этого штаб IV корпуса сообщил, что гурки, бросившиеся в штыковую атаку сразу после налета, легко заняли хребет, не встретив никакого сопротивления. Позднее были найдены около 450 трупов японцев.

После этих первых вылетов было получено несколько «Земляничек», часть которых мы приведем.

«Кому: 168-му авиакрылу, 84-й эскадрилье,
110-й эскадрилье

От кого: 221-я авиагруппа A9M56, 2 марта
1944

Секретное сообщение из 2-го и 3-го оперативных районов. Искренняя благодарность всего личного состава за быстрые действия и надежное взаимодействие в ответ на запросы».

«Кому: 168-му авиакрылу через 23-е КАП

От кого: штаб 17-й дивизии, 17 апреля 1944

Бомбардировка в 300 ярдах от наших войск по дымовым указателям великолепна.

99-я миля дороги Тиддим».

«Телефонограмма от 23-го КАП, 23 апреля 1944.

Относительно бомбардировки сегодня утром в 9.40. С земли сообщили, что бомбы легли прямо в яблочко. Чертовски хороший спектакль».

«Кому: 168-му авиакрылу

От кого: штаб 3-й индийской дивизии, 23 апреля 1944

Секретно. Командир Специального соединения поздравляет весь личный состав 84-й эскадрильи с великолепными результатами, полученными при сегодняшней бомбардировке».

«Телефонограмма: майору авиации А. М. Гиллу

От кого: штаб 3-й индийской дивизии, 23 апреля 1944

Благодарю за прекрасный сегодняшний спектакль. Превосходная бомбежка».

«Кому: 84-й эскадрилье

От кого: 25-е КАП А43, 27 апреля 1944.

Получили от командира 2-й дивизии. Множество благодарностей за сегодняшнюю воздушную поддержку. Большинство «Виндженсов» накрыло район цели».

«Кому: инженеру 10-й эскадрильи

От кого: 25-е КАП, 4 мая 1944

Генерал Гловер, командовавший операцией в Кохиме, попросил передать вам его признательность за сегодняшнюю воздушную поддержку. Особенно успешно действовали экипажи «Виндженсов» и «Харрикейнов», несмотря на плохую погоду в районе целей сегодня утром. «Виндженсы» прибыли в самый

нужный момент, и самолеты заставили японцев поспрятаться в норы до конца операции».

Каждая эскадрилья имела свой особый почерк. Артур Гилл так описывает действия 82-й эскадрильи Денниса Гиббса:

«Прекрасный актер! Он произвел на меня отличное впечатление сразу, как только прибыл из Аракана. Внезапно мы услышали страшный шум. Если 84-я эскадрилья возвращалась домой тихо и скромно, Деннис прилетел со своей эскадрильей в сомкнутом строю, буквально крыло к крылу. Четыре звена спустились вниз, они летели на высоте не более 300 футов. Последний и самый нижний самолет едва не цеплял деревья, по крайней мере, нам так казалось. Вы можете представить, как ревели моторы 16 «Виндженсов»! Затем он сделал горку и умчался вперед. Его ведомые разошлись в стороны и описали круг, возвращаясь назад, после чего перестроились для посадки.

Взлет проводился примерно в такой же манере. Мы были подготовлены к вылетам на большое расстояние, чтобы поддерживать войска Уингейта, и старались сберечь каждую каплю топлива, поэтому набирали высоту очень аккуратно. Я отметил, что 82-я с ревом срывалась с места, быстро строилась в походный порядок и поскорее набирала полетную высоту. Мы же старались набирать высоту на минимально необходимой мощности. Поэтому, перевалив через горы, мы сразу сбрасывали обороты и старались планировать к цели, как только можно сберегая топливо».

Четыре эскадрильи KBVC были оснащены Валти «Виндженсами» — 45-я, 82-я, 84-я и 110-я — и две эскадрильи Индийских ВВС. Они превратили этот самолет в грозное оружие, пригодное для боев в джунглях. Две эскадрильи действовали на побережье на фронте у Аракана, а остальные выше по долине Иравади. Все они не имели ни минуты покоя, как 84-я эскадрилья. Однако постепенно битва превратилась в преследование остатков разбитых японских дивизий, и «Виндженсы» были заменены «Москито». Первой была перевооружена 45-я эскадрилья, обе индийские эскадрильи получили «Спитфайры». Даже в самые последние дни Бирманской кампании эти «Спитфайры» действовали в качестве истребителей-бомбардировщиков и беспокоили вражеские колонны, уходящие на юг. Они до конца поддерживали славные традиции «Виндженсов». Наконец, к июлю 1944 года единственной боевой эскадрилей KBVC, летающей на Валти «Виндженсах» осталась 84-я. Она одна на всем Бирманском фронте могла наносить точечные удары, и ее буквально разрывали на части. Пишет Артур Гилл:

«Мы несколько раз бомбили мост Я-Нинь. Разумеется, японцы отстраивали его заново. В подобных случаях мы отправляли для уничтожения моста от 6 до 8 самолетов, более не требовалось. Ударам подвергались и важнейшие дороги. Разведка сообщала, что японцы заняли такой и такой пункт и намерены действовать так и этак. В этот период войны нам не слишком часто приходилось наносить удары по джунглям, цели находились на равнине Импхала, этой пустынной, болотистой и очень-очень мокрой страны.

Когда начались муссоны, мы обнаружили, что 12 самолетов все-таки могут взлететь и

добратся до цели, но не могут обнаружить ее, потому что она полностью закрыта тучами. Поэтому я сказал маршалу авиации Винсенту, что, если бы у меня имелся «Спитфайр», я сам или один из моих командиров звеньев смог бы вылететь вперед, в район цели, и если там погода хорошая, передать по радио открытым текстом эскадрилье приказ взлетать. Я сказал, что это поможет сэкономить тысячи часов летного времени. Мы бесцельно мотались туда и обратно, изнашивая моторы и расходуя топливо. Винсент сказал: «Это звучит разумно». Он дал мне «Спитфайр», и мы прозвали его «Зрителем». Однажды я прилетел к цели и столкнулся там с 2 японскими истребителями, и я сбил один. Я приковывал назад «на одной ноге» и получил хорошую нахлобучку, так как никто не знал, куда я пропал. Они пригрозили отобрать у меня «Спитфайр», если я посмею повторить такое».

К концу июня 1944 года самыми распространенными целями стали важнейшие мосты на дорогах в тылу японской армии, по которым подвозилось снабжение. Самолеты неоднократно наносили удары по ним. Мост Элефант к северу от Таму был поврежден 19 июня в ходе атаки 12 самолетов. Каждая из машин 84-й эскадрильи несла две 500-фн и две 250-фн бомбы. 28 июня 12 «Виндженсов», каждый из которых нес 1500 фн бомб, атаковали мост Уильямс через реку Локхо к западу от Сибонга на дороге из Таму в Палел. Мост был поврежден близкими разрывами, хотя плохая погода едва не сорвала атаку. Гилл вспоминает:

«Во время таких специальных атак наши бомбы имели взрыватели с задержкой 11

секунд. Во время атак моста Я-Нань мы сбрасывали бомбы с этой задержкой. Они должны были рваться уже после того, как самолеты улетят. Но мы также применяли бомбы с задержкой 12, 24 и 36 часов. Едва японцы успевали отремонтировать мост и порадоваться тому, как хорошо это было сделано, — бах! Разумеется, это постоянно нервировало японцев, потому что они не могли определить точное место падения бомб в воду и потому не знали, где произойдет следующий взрыв.

Во время сезона муссонов тучи начинались от самой земли и поднимались до высоты 30000 футов, поэтому обнаружение цели превращалось в настоящую проблему. Но в период между грозами тучи приподнимались, и появлялась возможность нанести удар. Однако даже в этом случае нижняя кромка облачности находилась на высоте 5000 футов вместо обычных 12000. Поэтому мы отработали тактику выхода из туч и возвращения в них, потому что обычные методы были неприемлемы. Если у вас не будет запаса высоты, чтобы выйти из вертикального пике, вы просто врежетесь в землю. Вместо этого мы применяли пологое пикирование, двигаясь на цель, потом немного доворачивали, не выпуская цель из вида, и пикировали под углом не более 45 градусов.

Такое бомбометание было не столь точным, как обычное пикирование, которое мы всегда выполняли под углом 85–90 градусов, несмотря на рекомендации некоторых «экспертов». Однако новый метод учитывал конкретные погодные условия и позволял внести поправки по ходу атаки».

Рискованность атак с малой высоты стала очевидной во время операции 5 июля. Гилл возглавлял группу из 12 «Виндженсов», которые должны были атаковать склады и войска в Ле-У. Во время атаки применялось пологое пикирование звеньями по 3 самолета. Целью были склады боеприпасов, надежно прикрытые зенитками. Пилоты сообщили о том, что видели 20-мм и 37-мм орудия, однако пострадали самолеты не от них, а от собственных бомб. Цель была накрыта, в результате чего немедленно прогремел ужасный взрыв — боеприпасы сдетонировали. «Виндженс» сержанта Натрасса (номер три в звене Гилла) оказался прямо на пути ударной волны и был тяжело поврежден. Самолет кое-как дотянул до базы, а экипаж, хотя и получил контузии, серьезно не пострадал. 29 июня при атаке моста была опробована новая тактика. Гилл повел 3 «Виндженса», которые несли бомбы с взрывателями замедленного действия, чтобы разбомбить мост Я-Нинь. Несколько бомб попали прямо в цель, мост раскололся в двух местах, и центральный пролет рухнул.

Последнюю атаку 84-я эскадрилья провела 16 июля 1944 года. Эта атака стала исторической, потому что это был последний боевой вылет Валти «Виндженса». Артур Гилл летел на «Виндженсе III» (FB-981), его штурманом был капитан Блэкберн. 12 «Виндженсов» снова атаковали склады боеприпасов в Ле-У, на этот раз с бреющего полета. Большую часть пути им пришлось лететь в облачности 10/10, в которой смутными силуэтами мелькали горы, но все-таки эскадрилья нашла цель и атаковала ее. Гилл отметил в своем журнале: «Меткая бомбежка». Общая продолжительность полета составила 2 часа 5 минут.

Это была лебединая песня «Виндженса» в качестве самолета первой линии Королевских ВВС, как и в австралийских и индийских ВВС. Успешные действия

самолета не помогли ему. 4 августа Артур Гилл уже находился на афганской границе, облетывая свой старый «Шаман Форт». Спустя 3 дня он помог отыскать пропавший самолет 82-й эскадрильи. 84-ю эскадрилью предполагалось перевооружить «Москито», но последний полет самого Гилла на «Виндженсе» состоялся 25 сентября 1944 года. Он отправлялся домой и полетел на FB-981 из Самунли в Лахор. По пути его сопровождала пара «Виндженсов» из состава эскадрильи, которую он сформировал, а потом так хорошо ею руководил.

Тяжелейшую кампанию «Забытой армии» генерала Слима в Бирме сегодня вспоминают крайне редко. Точно так же почти забытыми оказались и действия авиакрыла «Виндженсов» в джунглях. Еще меньше известно о деликатной работе группы американских пикировщиков — «Секретной эскадрильи», как ее называли.

Глава 6. Секретные эскадрильи

Основную тяжесть операций на индо-бирманской границе в 1943–44 годах приняли на себя пикировщики Валти «Виндженс» Королевских ВВС и Индийских ВВС. Далее к северу летчики американских ВВС продолжали следовать традициям, созданным отважными подразделениями Р-40 Ченнолта. 51-я и 80-я истребительные авиагруппы, также вооруженные Р-40, проводили бомбардировки со своих баз в Ассаме. Их целью были японские аэродромы, места сосредоточения войск и позиции, угрожавшие важнейшему воздушному маршруту через «Горб», который использовался сейчас в качестве линии снабжения вместо захваченной японцами Бирманской дороги. Так была продолжена традиция использования Р-40 в качестве пикировщика. Вооруженные 500-фн бомбами истребители атаковали цели на восточном конце маршрута вместе с американскими и китайскими силами, удерживающими эти отдаленные районы.

Генеральное сражение началось, когда японская 55-я дивизия нанесла три удара, надеясь окружить и отрезать 7-ю индийскую дивизию. После этого победоносные японские войска должны были развернуть наступление из Аракана на территорию Индии в направлении на Читтагонг. Одновременно противник собирался инспирировать всеобщее восстание в Бенгале. Это открыло бы дорогу 100000 японских солдат, наступающим через долину Манипура, что привело бы к прорыву центрального участка фронта союзников и позволило бы японцам вторгнуться на полуостров.

Английская 14-я Армия медленно и мучительно восстанавливала силы после понесенных поражений. Она отбила два наступления японцев, но в результате была вынуждена отложить свое собственное наступление до окончания сезона муссонов. Англичане планировали наступать вдоль берега моря до реки Наф, чтобы взять под свой контроль важнейшую коммуникацию — дорогу Маунгдо — Бутиданг, а также большую часть полуострова Маю. 81-я западно-африканская дивизия начала демонстративное наступление по долине Каладан, тогда как главный удар должна была нанести 7-я индийская дивизия, чтобы захватить Бутиданг и отрезать Летведет. Целью наступления 5-й индийской дивизии являлись имеющие важное стратегическое значение города Маунгдо и Разабил.

Новое японское наступление началось 4 февраля 1944 года, и оно вылилось в третью Араканскую кампанию. Но именно «Операция U», которая началась в марте, привела к крупнейшим битвам в Бирманской войне, в которых самое непосредственное участие приняли «секретные эскадрильи» американских пикировщиков. Японцы подготовили амбициозный план захвата аэродромов «Горба», что позволило бы им перерезать последний путь доставки снабжения войскам Чан Кай-Ши и американской 14-й Воздушной армии, дислоцированной в Китае. Это позволило бы также сорвать операцию войск генерала Стилуэлла возле Ледо, перерезав железную дорогу Бенгал — Ассам возле Димапура. Японцы намеревались уничтожить британский IV корпус и развернуть наступление прямо на Дели.

Предполагалось, что парашютисты генерала Уингейта сумеют сделать то же самое за линиями японского фронта, однако они не смогли задержать начало японского наступления. Уингейт сильно зависел

от авиационной поддержки, но не со стороны англо-индийских эскадрилий, а от американских пикировщиков.

К тому времени, когда разгорелись бои, устаревшие импровизированные бомбардировщики Р-40 были заменены гораздо более совершенными самолетами — бомбардировщиками Норт Америкэн А-36А «Инвейдер». Этот самолет был создан на основе истребителя Норт Америкэн Р-51 «Мустанг», который в свое время был спроектирован для Королевских ВВС. Сначала американские ВВС игнорировали этот самолет, но позднее оценили его достоинства. Примерно 500 истребителей Р-51 были оснащены тормозными решетками и получили узлы подвески бомб под крыльями. Они должны были действовать в качестве пикировщиков, поддерживая войска. Первый полет «Апач» (так сначала называли этот самолет) совершил в сентябре 1942 года. Он был вооружен шестью 12,7-мм пулеметами и оснащен мотором «Аллисон» мощностью 1325 ЛС. В результате получился скоростной и маневренный одноместный пикировщик. Первые подразделения были направлены в Северную Африку и сражались в Сицилии и Италии. Однако острая потребность в самолете с такими характеристиками привела к тому, что его получила 311-я истребительно-бомбардировочная группа, действующая на севере Бирманского фронта. Так как количество А-36 «Инвейдеров» было ограничено, их частично заменили Р-51 А «Мустангами». Хотя этот самолет был истребителем, он имел узлы подвески 1000-фн бомб (инструкции не рекомендовали использовать бомбы тяжелее 500 фунтов) или подвесных баков. Истребитель имел мотор мощностью 1200 ЛС и был вооружен четырьмя 12,7-мм пулеметами. Подвесные баки значительно увеличивали его радиус действия. Самолет мог нести подвесной бак под одним крылом и 500-фн

бомбу под вторым, что позволяло наносить удары по отдаленным японским аэродромам. Была сформирована специальная авиагруппа непосредственной поддержки, которая должна была обеспечивать действия солдат Ордо Уингейта. 1-я авиагруппа командос полковника Филиппа Кохейна в оперативном отношении подчинялась 3-й Тактической воздушной армии маршала авиации Болдуина. Болдуин, как и Артур Гилл из 84-й эскадрильи, планировал действия пикировщиков, связываясь непосредственно с Уингейтом. Новые самолеты поступили на фронт в январе 1944 года, и уже в следующем месяце они приняли участие в боях. Это было первое подразделение «Мустангов», использующее 1000-фн бомбы. Эти Р-51 имели особую маркировку — 5 диагональных белых полос в задней части фюзеляжа позади кокпита. Позднее такую же маркировку использовали самолеты союзников во время высадки в Европе. Аэродромы для них подготовили на севере Бирмы американские инженерные части.

Еще одной новинкой, которую начала употреблять эта авиагруппа, стали трубчатые направляющие для пуска ракет, похожие на американские базуки. Их устанавливали блоками по 3 трубы под каждым крылом. При их использовании приходилось соблюдать особую осторожность, так как воздушные вихри, создаваемые ракетными двигателями, искажали показания индикаторов скорости (трубки Пито), причем разность могла достигать 20 миль/час. Это могло привести к печальным последствиям при посадке. Однако использование таких направляющих стало повсеместным в эскадрильях, вооруженных «Мустангами». С февраля по май 1944 года авиационные командос действовали с большим напряжением. Они оказали большую помощь высаженным десантам чиндитов и помогли отбить

японские контратаки под Кохимой и Импхалом. После отвода в тыл эту авиагруппу сменила 2-я авиагруппа командос, летавшая на P-51D «Мустангах». Теперь она поддерживала действия армии.

Но гораздо более серьезного внимания заслуживают операции настоящего пикировочного соединения. 311-я бомбардировочная авиагруппа (легкая) была сформирована 2 марта 1942 года согласно приказу № 15 по 2-й Воздушной армии США. Это произошло на аэродроме Уилл Роджерс в Оклахоме. Авиагруппа состояла из 4 бомбардировочных эскадрилий: 382-й, 383-й, 384-й и 385-й. В июле авиагруппа была переброшена в Саванну, а в октябре — в Уэйкросс (оба города находятся в Джорджии). Генерал Хэп Арнольд потребовал обеспечить армии поддержку пикировочных частей, и 1 июля того же года авиагруппа была переименована в 311-ю бомбардировочную (пикировщики). Ее первым командиром был подполковник Джон Р. Келли, которого в декабре сменил подполковник Гарри Л. Мелтон. 25 ноября 1943 года его в свою очередь сменил подполковник Чарльз Г. Чандлер, бывший заместитель командира.

Сначала предполагалось, что 311-я авиагруппа будет летать на «Виндженсах», как английские и индийские эскадрильи в Бирме. Однако после нескольких месяцев тренировок ее пересадили на новые скоростные А-36А, а в декабре 1942 года все «Виндженсы» были полностью заменены «Инвейдерами». «К огромному удовлетворению пилотов и наземного персонала», — заметил кто-то. Недовольными оказались только стрелки, оставшиеся без работы, после чего их отчислили из авиагруппы. Пилоты учились летать на двух типах самолетов. P-51А считался высотной скоростной машиной, а более поздняя модель А-36 не слишком от него отличалась. Тот же летчик отмечает: «Это самолет использовался, в

основном, в роли истребителя, но его легко можно было превратить в бомбардировщик. Он мог нести до 1000 фн бомб на внешней подвеске». 30 сентября 1943 года соединение в очередной раз переименовало. Оно стало 311-й истребительно-бомбардировочной авиагруппой, состоящей из 3 эскадрилий: 528-й, 529-й и 530-й. Первые две летали на А-36А «Инвейдерах», а третья — на Р-51А «Мустангах».

Группа прошла длительный курс подготовки, и в начале 1943 года участвовала в маневрах совместно с наземными войсками на аэродроме Поуп в Северной Каролине. Когда все стадии подготовки в учебном центре были пройдены, 311-я авиагруппа была направлена на Китайско-бирманско-индийский театр военных действий. Она двинулась в путь 18 июля 1943 года, каждая эскадрилья летела самостоятельно. Пилоты перегнали свои самолеты в Кэмп-Стоунмен, Аламеда, Калифорния. Они собрались там 24 июля. Часть самолетов была разобрана и упакована в контейнеры. Все они были подготовлены к отправке в Индию через Тихий океан с заходом в Австралию.

Личный состав авиагруппы погрузился на борт армейского транспорта «Бразил», который покинул Сан-Франциско 31 июля. 10 сентября он прибыл в Бомбей после долгого и скучного путешествия через Хобарт, Тасманию и Фримантл. Отсюда людей поездом отправили в Навадих, где они оставались до 10 октября, чтобы снова на поездах добраться до аэродромов в северном Ассаме. Когда летчики приехали в Бомбей, они немедленно вылетели в Карачи, чтобы собрать и подготовить самолеты. Каждый пилот должен был лично прилететь на собственном самолете на новую авиабазу. 528-я эскадрилья сразу же отправилась в Сокератинг со своими А-36. 529-я и 530-я эскадрильи, которые были оснащены Р-51, улетели в Диньян и Моханбари соответственно.

Первым заданием авиагруппы стала поддержка войск, обороняющих долину Брахмапутры. Но это подразумевало и удары по вражеским войскам и складам в северной Бирме, чтобы подготовить наступление, запланированное генералом Стиллуэллом. Первый боевой вылет был совершен 16 октября 1943 года, когда 8 «Инвейдеров» бомбили и обстреляли город Сумпрабум. Результаты были хорошими, потерь американцы не понесли.

После этого пикировщики начали вылеты практически ежедневно. Цели обнаруживались либо фоторазведчиками, данные которых подтверждались иными источниками, либо наземными войсками. А-36 успешно атаковали цели в деревнях Камаинг, Могаунг, Валавбум, Тайпа Га, Вайнгмо, Мьюткьюна, Таро, Лонкин, Памати, Наба и Манивет. Пикировщики нанесли противнику заметный ущерб. Так как «Инвейдеры» и «Мустанги» можно было использовать и как бомбардировщики, и как истребители, их начали применять для сопровождения транспортных самолетов С-47 «Дакота» 1-й и 2-й эскадрилий, мотавшихся по маршруту «Горб» над долиной Форт Герц, а также для прикрытия бомбардировщиков «Митчелл» и «Либерейтор» 7-й и 409-й бомбардировочных авиагрупп, вылетающих для бомбежки целей возле Рангуна. Кроме того, «Мустанги» самостоятельно совершали рейды к аэродромам, на которых базировались японские истребители. Поэтому пришлось одну эскадрилью Р-51А перебросить в Курмитолу, Индия. Однако группы примерно из 50 американских бомбардировщиков никогда не сопровождало более 20 истребителей Р-51А. Налеты совершались на расстояние до 670 миль. Но вскоре американцы получили горькую пилюлю. Выяснилось, что японские истребители «Хэп» и «Оскар» значительно превосходят в маневренности американские самолеты. Поэтому асы 64-го *Сентай*,

базирующегося Мингаладоне и Бамо, решили, что американцы не имеют никакого опыта, и нанесли им тяжелые потери. В частности был сбит командир авиагруппы полковник Гарри Р. Мелтон. В ноябре во время воздушного боя он был вынужден выпрыгнуть с парашютом. Были также сбиты еще 3 «Мустанга», сопровождавшие «Либерейторы». Общее количество погибших американцев достигло 8.

Более успешными оказались операции по поддержке войск в долине Хуканя. В ходе этих атак предполагалось ослабить японскую оборону, чтобы китайские 22-я и 38-я дивизии смогли начать наступление на юг. «Дакоты» сбрасывали на парашютах все необходимое, Р-51 обеспечивали прикрытие с воздуха, а также обстреливали зоны выброса, чтобы подавить японские зенитки, так как транспортные самолеты шли на очень малой высоте. Несколько раз истребители перехватывали вражеских самолеты над долиной Брахмапутры и нефтеперегонными заводами Дигбола, когда японцы пытались в ответ на действия союзников тоже провести несколько воздушных налетов. В конце 1943 года 311-я авиагруппа под командованием подполковника Чарльза Г. Чандлера состояла из 3 эскадрилий. 528-й эскадрильей командовал капитан Джордж У. Александер, 529-й — майор Огастес Э. Рикенбахер, 530-й — капитан Сидней М. Ньюкомб. Роль авиагруппы была определена в письме, датированном 27 декабря 1943 года:

«Главной задачей 311-й истребительно-бомбардировочной авиагруппы является обеспечение воздушной поддержки наземных войск в этом районе. Кроме прямой поддержки наземных войск, следует использовать самолеты для ударов по вражеским

коммуникациям, складам и сосредоточениям войск».

Динджан стал штабным аэродромом, но японцы лишь один раз проявили к нему внимание. 13 декабря 1943 года его атаковали более 20 японских бомбардировщиков, но, как ни удивительно, никакого вреда налет не принес. Когда 530-я эскадрилья была отправлена сопровождать бомбардировщики, две остальные провели 98 операций по бомбардировке и обстрелу. До конца января было проведено 104 таких операции и сброшено 13 тонн бомб. Эти налеты проводились на обширной территории от Мангвана на севере до Мохьянина на юге, от долины Далу на западе до Нинчаньяна на востоке. 311-я авиагруппа имела в своем составе около 150 офицеров и 784 рядовых, но ее влияние на ход военных действий было колоссальным.

С февраля по март «Инвейдеры» занимались бомбардировкой позиций японцев в долине Верхнего Хуканя. А-36 могли использовать свою уникальную меткость, чтобы наносить уничтожающие удары по таким целям, как вражеские лагеря, склады боеприпасов, сосредоточения войск, укрепленные деревни. Но при одном условии — цель указана совершенно точно. Впрочем, американские пикировщики не оставили своим вниманием и тыловые районы, время от времени нанося удары по коммуникациям, уничтожая железнодорожное полотно и мосты, обстреливая грузовики и паровозы. Это создавало максимальные трудности японцам при минимальных затраченных усилиях. Атаки американских самолетов были такими эффективными, что к концу марта японские перевозки почти прекратились.

Как и другие эскадрильи пикировщиков, действовавшие в джунглях, эти эскадрильи показали

выдающиеся результаты. Огромное количество самолето-вылетов было сделано только благодаря самоотверженной работе наземного персонала. Секретные команды не только строили примитивные взлетные полосы в тысячах миль от главных баз, но и каким-то чудом поддерживали в исправном состоянии А-36А и Р-51, позволяя им летать. Например, в марте 1944 года среднее количество исправных самолетов, несмотря на ужасные условия базирования, составило 98 процентов в 530-й эскадрилье, 94,2 процента в 529-й эскадрилье, 93,8 процента в 528-й эскадрилье. Последнее подразделение имело больше самолетов, чем остальные два вместе взятые. В течение месяца процент исправных самолетов авиагруппы никогда не опускался ниже 90. Одна из эскадрилий в течение 20 дней даже имела 100 процентов исправных самолетов, а общее количество дней, когда какая-то из 3 эскадрилий имела все самолеты в строю, достигло 30. Это было великолепное достижение, особенно если учесть, что авиагруппа совершила в марте 1944 года больше вылетов, чем в любой другой месяц после того, как покинула Соединенные Штаты. К этому времени практически все самолеты и моторы уже превысили положенный срок службы в боевых условиях.

Когда китайцы двинулись в наступление, в авангарде шли «Мародеры Меррилла». Официально эта часть называлась 5307-й сводной добровольческой группой, которой командовал бригадный генерал Фрэнк Д. Меррилл. Это был американский эквивалент чиндитов, и они должны были действовать за линией фронта. Очень часто они имели подходящие цели для пикировщиков, так как были вынуждены сражаться с японцами чуть ли не в рукопашную. Как германские Ju-87 и британские «Виндженсы», американские А-36 во многом зависели от надежности связи с войсками на земле. 311-я авиагруппа поочередно отправляла своих

пилотов в джунгли действовать вместе с батальонами Меррилла. Они координировали атаки с помощью радио. К концу месяца эта система была доведена до полного совершенства. А-36 по указаниям с земли бомбили с пикирования цели, находящиеся в 50 ярдах от позиций союзников.

После первых преувеличенных восторгов, вызванных действиями в качестве истребителей, группа перешла к операциям, ради которых была создана. В апреле она все чаще и чаще привлекалась к поддержке войск. Эта тенденция стала еще более явной, когда пришлось поддерживать войска Стилуэлла и Меррилла.

Численность авиагруппы в апреле была следующей:

Эскадрилья	Самолет	1 апреля	30 апреля
528	A-36A	24	21
	P-51A-1	—	5
	P-51A-5	—	2
	<i>Всего</i>	24	28
529	P-51A-1	5	—
	P-51A-5	1	—
	P-51A-10	5	—
	P-51B-7	—	8
	P-51B-10	—	10
	<i>Всего</i>	11	18
530	P-51A-1	6	13
	P-51A-5	—	1
	P-51A-10	5	11
	<i>Всего</i>	11	25

Пилоты продолжали отрабатывать этот вид операций, используя принципы, которые уже применялись в апреле и мае для поддержки китайско-американских войск. Чтобы облегчить эту работу, в мае одна эскадрилья «Инвейдеров» была переброшена в Бирму в Тингкавк-Сакан. Оттуда они вылетали для

бомбардировок японских сил, не только поддерживая войска Меррилла, которые подошли к Мьичине, но и помогая англичанам вокруг Могауна. 29 мая 1944 года было сделано 79 самолетовылетов для поддержки войск. Кроме того, в тот же день 8 самолетов 311-й авиагруппы патрулировали в районе Митикины, 8 бомбили с пикирования и обстреливали полосу № 2 в Бано, а 4 истребителя Р-51А сопровождали бомбардировщики В-25, которые атаковали Сахмо. Всего за день авиагруппа совершила 99 самолетовылетов.

В мае другая эскадрилья была направлена в Индию в Доханзари. В течение 4 дней она наносила удары по вражеским аэродромам в центральной и южной Бирме, с которых японская авиация поддерживала свои войска, осаждавшие Мьичину и Импахал. Американцы не понесли никаких потерь и сумели уничтожить несколько самолетов противника. На севере авиагруппе пришлось поддерживать чиндитов, штурмовавших Могаунг под командованием преемника Уингейта генерал-майора Джо Лентаньи. Как утверждает официальная история: «Исключительная меткость воздушных ударов, показанная при поддержке китайско-американских войск на севере, была продемонстрирована еще раз при поддержке англо-индийских войск, наступавших с юга».

Вылеты для непосредственной поддержки войск проводились в районах Мьичины и Могауна в течение июня и июля. В это же время штаб авиагруппы перебазировался в Тингкавк-Сакан, чтобы наладить более тесное взаимодействие между пикировщиками и пехотой на фронте.

Захват аэродрома Мьичины был осуществлен специальным подразделением Мародеров Меррилла, названным «Галахад». Эта группа совершила широкий обходной маневр, оторвавшись от войск Стилуэлла, наступающих на юг, и захватила японцев врасплох.

Японцы создали в Мыичине главную базу снабжения своих войск к северу от Мандалая и построили всепогодный аэродром, с которого их истребители могли угрожать маршруту через «Горб». Теперь, как и на Гуадалканале после захвата аэродрома Гендерсон, американцы с удовольствием воспользовались работой японских строителей.

Буквально через час после захвата аэродрома соединением «Галахад» там приземлились транспортные самолеты «Дакота». За ними последовала группа планеров, доставившая оружие и солдат. Прибыли 12 зениток бофорс и подразделения чиндитов. О потрясающей смелости этой операции говорит тот факт, что сам город Мыичина оставался в руках японцев, создавших там сильные укрепления. В результате, хотя осада Импахала постоянно отвлекала авиацию союзников, в Мыичину была переброшена целая дивизия союзников. Разумеется, первые заявки после появления авиации в Мыичине поступили на поддержку войск. Прибытие самолетов 311-й авиагруппы стало одним из решающих моментов битвы.

Как и экипажи американских пикировщиков на аэродроме Гендерсон и новозеландских на острове Бугенвилль, самолеты с аэродрома Мыичины действовали буквально под носом у противника. Официальная история рассказывает:

«Эскадрильи американских истребителей и пикировщиков были немедленно перебазированы на аэродром, хотя противник мог держать его под огнем. Взлетная полоса находилась всего в 1000 ярдов от японских позиций. Однако присутствие самолетов оправдывало этот риск. Близость линии фронта означала, что самолеты могут совершить в течение дня большое количество вылетов, и

армия могла видеть, что цель подвергается бомбардировке буквально через полчаса после отправки запроса. Один пилот поставил рекорд, взлетев с аэродрома, отбомбившись по противнику и вернувшись назад в течение 10 минут».

Эти бои продолжались 11 недель, потому что японцы упорно обороняли сам город. В конце концов летчики и механики добились того, что взлеты и посадки проводились со скоростью один самолет в минуту. Тем временем примерно так же разворачивались события вокруг второй крупной японской тыловой базы — города Могана. Там американские пикировщики наводили на цель офицеры связи Королевских ВВС, действующие совместно с чиндитами. Это был прекрасный пример сотрудничества союзников.

Чтобы помочь пилотам пикировщиков, вокруг города была создана сеть наблюдательных постов, укомплектованных личным составом KBBC под командованием майора авиации Роберта Томпсона. Как правило, это были пилоты KBBC, «отдыхающие» между оперативными циклами. Работа наблюдателей была довольно рискованной, потому что японцы не желали с ней мириться и часто подвергали наблюдательные пункты интенсивному артиллерийскому обстрелу. Каждый пост имел прямую телефонную связь с остальными и мог вызвать на помощь пикировщики, наносящие меткие удары по позициям японских орудий и бункерам, находящимся перед чиндитами бригадного генерала Майка Калверта.

Потрясающая меткость пикировщиков привела к тому, что Майк Калверт отправил радиogramму Джо Лентиньи: «Наша бригада не смогла бы захватить

Могаун без помощи, оказанной самолетами поддержки. Результаты, которых они добились, стали решающими».

Все чаще и чаще к подобным операциям привлекались вооруженные базуками Р-51А. Они оказывали непосредственную поддержку войскам британской 14-й Армии, которые в августе развернули наступление от Могауна на юг вдоль железной дороги. В том же месяце произошло историческое событие — 311-я авиагруппа перебазировалась в район реки Салуин. Прошло много времени с тех пор, когда в 1942 году одноместные истребители-пикировщики остановили японское наступление. Ситуация изменилась коренным образом. Теперь уже японцы оказались прижаты к стене, и пилоты американских пикировщиков наносили им сокрушительные удары. Японские войска, окопавшиеся вокруг городов Тэнчун и Лунлинь, уничтожались меткими бомбовыми ударами, в ходе которых пикировщики начали применять напалм.

К 5 июля штаб авиагруппы, а также 529-я эскадрилья находились в Динджане, Индия. 528-я эскадрилья базировалась в Тингквак-Сакане, Бирма. 530-я эскадрилья находилась в Моханбари, Индия. Передовые части выдвинулись в Варазуп, Бирма. Хроника боевой деятельности каждой эскадрильи к этой дате выглядит так:

	528-я	529-я	530-я
Вылеты на бомбежку	612	14	—
Сопровождение	22	70	8
Патрулирование	97	12	—
Боевые задания	222	14	1
Часы боевого налета	898	5	20
Мили налета	179700	41700	4000
Израсходовано патронов	275121	1945	—
Израсходовано бензина (галлонов)	56364	26356	14100

В августе и до конца сентября все уцелевшие А-36 постепенно заменялись новыми Р-51В. Первые 3 были собраны в Бангалоре, Индия. Это самолет имел четырехлопастный пропеллер и мотор Роллс-Ройс «Мерлин», произведенный по лицензии на заводе Паккарда. Самолет обладал великолепными характеристиками на больших высотах. Но проверить это в бою не удалось, потому что авиагруппа была передана 14-й Воздушной армии генерала Ченнолта и перебазировалась в Китай. В период с октября 1943 до конца ноября 1944 года 311-я авиагруппа уничтожила 75 японских самолетов, вероятно уничтожила еще 26, повредила в воздухе 50. 1 самолет был уничтожен и 7 повреждены на земле. За этот же период было потеряно 19 самолетов.

«Инвейдеры» и «Мустанги» совершили более 11000 боевых самолето-вылетов, провели в воздухе более 23000 часов и пролетели 4700000 миль. За это время американские пикировщики сбросили на врага более 2200 тонн бомб и израсходовали более 2700000 патронов калибра 12,7 мм во время обстрела наземных целей. Весьма неплохое достижение, надо признать.

Битва в ущелье Салуина (глава 2) стала самым большим триумфом пикировщиков Американской

добровольческой авиагруппы, однако это еще не был конец их боевой деятельности. Символом неукротимого духа добровольцев стал бывший морской летчик Текс Хилл, который сражался в составе группы до последних дней ее существования и даже после. Когда командование 4 июля 1942 года решило превратить АДА в Китайское Оперативное Воздушное Соединение (КОВС), Текс Хилл был одним из немногих летчиков, которые решили остаться вместе с Ченнолтом и продолжать сражаться. Хилл не питал особой любви к армии, но, по его собственным словам, «кто-то должен был закончить эту грязную работу».

И поэтому он предпочел остаться на фронте. Это мало известно, однако Хилл командовал своим звеном в составе 23-й истребительной авиагруппы в критические месяцы лета 1942 года, хотя при этом он страдал от жесточайшей малярии. Однако и других его подвигов оказалось вполне достаточно для создания легенды.

С 19 июля новой авиагруппой командовал полковник Роберт Л. Скотт. В группе было только 20 исправных самолетов из общего состава 51 «Томагавка» и 20 «Киттихоков». Эти верные старики оставались костяком группы в течение еще одного года тяжелых боев, и лишь в 1944 году появились первые Р-51А «Мустанги».

Хотя битва в ущелье Салуина дала союзникам столь необходимую передышку, кризис в Китае еще не завершился. С 28 июля японцы начали непрерывные ночные налеты на новую базу в Хеньяне. Хотя аэродром серьезно пострадал во время этих бомбардировок, которые вдобавок мешали людям отдыхать, именно Текс Хилл на следующее утро взлетел во главе группы пикировщиков, чтобы атаковать Кантон. Он был вынужден вернуться, но причиной этому была плохая погода, а не действия противника. Так как налеты продолжались, Текс Хилл в одиночку ночью полетел бомбить Ханькоу, самую сильно защищенную японскую

авиабазу в Китае. Он надеялся хотя бы таким образом дать летчикам КОВС отдохнуть ночью.

Позднее он атаковал японскую канонерку в Кикьяне и потопил ее, отомстив таким образом за гибель «Паная». Ему не помешало даже то, что он страшно ослабел в результате приступа малярии. Когда Хилл вернулся на базу, у него не осталось сил даже на то, чтобы выбраться из кабины самолета. За этот подвиг он был награжден вторым американским Крестом за летные заслуги. Ранее он уже успел получить британскую и американскую медали за свои действия.

В это время японцы перебросили собственные пикировщики на аэродром Кентунг, расположенный в нижнем течении Салуина, вероятно, для того, чтобы отплатить КОВС той же монетой, а также обеспечить своим войскам воздушную поддержку. Однако им так и не представился случай показать, на что они способны. В ходе блестящей атаки самолеты КОВС сорвали планы японцев. 11 японских самолетов были сожжены на земле, а двенадцатый был сбит, когда попытался взлететь.

Американские пикировщики забирались все дальше и дальше от своего аэродрома. Например, в октябре 1942 года все имеющиеся «Киттихоки» были вооружены 500-фн бомбы для атаки вражеских кораблей в гавани Виктория, Гонконг. Пилоты заявили, что потопили танкер и несколько сухогрузов. Во время этого отважного рейда американцы столкнулись с истребителями «Зеро», но, несмотря на это, был сбит только один Р-40. Это был самолет капитана Ф. Б. О'Коннела. Именно он потопил своей бомбой танкер, не обращая внимания на 2 японских истребителя, которые висели у него на хвосте. Через несколько секунд после того, как бомба попала в танкер и взорвалась, взорвался и самолет О'Коннела. Его обломки рухнули в город.

Не менее смело действовал майор Ричардсон, когда повел добровольцев в ночной полет для бомбежки порта Ханькоу, хотя тот прикрывало огромное количество тяжелых зениток и прожекторов. Используя неисправные истребители в качестве пикировщиков, АДА и КОВС творили настоящие чудеса. Потери при этом были неизбежны, но, учитывая количество стоящих перед ними проблем — возраст самолетов и усилия, необходимые для поддержания их в «летучем» состоянии, были чуть ли не самыми простыми, — потери были совсем небольшими. Да, несколько пилотов погибли во время вылетов на бомбежку, зато остальные, вроде Текса Хилла, казались заколдованными. Одной из самых ощутимых потерь стала гибель бывшего армейского пилота Боба Литтла.

Свой последний вылет Боб Литтл совершил 22 мая 1942 года. Вместе с Джо Тосбертом и Чарли Сойером он должен был разбомбить японские орудия возле Баошаня, то есть недалеко от Салуина. Цель была сложной. Зайти на нее требовалось очень аккуратно, а бомбы сбрасывать нужно было с минимальной высоты. «Киттихоки» ринулись в крутое пикирование и с высоты 1000 футов сбросили 30-фн бомбы. Их встретил огонь тяжелых зениток, и прямым попаданием было оторвано правое крыло самолета Литтла. У пилота не было ни малейшего шанса спастись. Однако Литтл стал всего лишь восьмым американским летчиком, погибшим в бою за период с 18 декабря 1941 по 4 июля 1942 года.

КОВС было временным формированием, и в 1943 году его сменила 14-я Воздушная армия. В этот период американцы весьма охотно поставляли Ченнолту технику, и совсем не собирались отправлять в Китай новых летчиков. В результате было создано Китайско-американское сводное авиакрыло (КАСА). Предполагалось, что сначала КАСА будет сводным соединением, но постепенно американские пилоты и

техники будут заменены китайцами, Соединенные Штаты будут лишь поставлять самолеты. Но этого не произошло. С момента создания КАСА в ноябре 1943 года процент американцев в его составе постоянно увеличивался, и авиакрыло так и осталось сводным в течение 21 месяца своего существования.

В состав КАСА, которым командовал полковник Уинслоу Морз, входили 2 истребительные авиагруппы (3-я подполковника Т. Алана Беннетта и 5-я подполковника Фрэнка Роуза) и 1-я бомбардировочная авиагруппа. Каждая группа состояла из 4 эскадрилий. 3-й группе были переданы старые «Томагавки» и добавлены несколько новых Р-40К, полученных от 57-й истребительной авиагруппы, воевавшей в Африке. 5-я авиагруппа была сформирована во Флориде и получила на вооружение Р-40N. На транспортах она была переброшена в Индию и сначала базировалась в Квейлине. Как и «Мустанги» в Бирме, многие Р-40 были оснащены ракетными пусковыми установками для ударов по наземным целям. В мае 1944 года они совершили первый боевой вылет. Союзники снова были вынуждены перейти к обороне, так как японцы начали операцию «Ити-Го», развернув наступление на юге Ханькоу вниз по реке Сьянг. Они намеревались уничтожить базы 14-й Воздушной армии в Китае и прорваться в Индокитай.

В это время эскадрильям пришлось решать самые разнообразные задачи. Самолеты 32-й истребительной эскадрильи капитана Билла Тэрнера были оснащены пусковыми установками на аэродроме Ханчунь и 22 мая провели первую атаку, используя это оружие. Она нанесли удар по японским танкам, броневикам и кавалерии в Лояне на мосту через Хуанхэ. Японцы двигались в направлении Сианя. Однако когда американцы после атаки приземлились на этой базе, они на своей шкуре испытали, что означает находиться

под командованием китайцев. Комендант аэродрома отказался заправлять их самолеты, потому что с ним не согласовали план атаки! Тем не менее, на следующий день 32-я эскадрилья снова была в воздухе и провела решительную атаку японских войск, находящихся в Инчене, используя бомбы и ракеты.

Союзники, ведя тяжелые бои, отступали по всему фронту. Поэтому они были очень рады появлению Р-51, которые, были использованы в качестве пикирующих бомбардировщиков, когда началось новое наступление на восток. 7 марта 1945 года 7-я истребительная эскадрилья майора Тома Рейнольдса бомбила Нанкин. Американские пилоты столкнулись с истребителями «Тодзио» и сразу вспомнили, для чего создавались «Мустанги». Они тут же превратились в истребители и сбили 3 японских самолета, не потеряв ни одного своего.

Интересно отметить, что последние подтвержденные победы КАСА одержало именно над японскими пикировщиками. 21 мая 1945 года над аэродромом капитан Боб Фергюсон и лейтенант Лео Багнер из 32-й истребительной эскадрильи перехватили 4 «Вэла». Каждый сбил по 2 самолета. Так закончилось участие американцев в долгой войне в небе Китая. О ней мало кто знает, а жаль, потому что это исключительно интересная и захватывающая страница военной истории.

Глава 7. Новозеландская специальная эскадрилья

К весне 1944 года пикировочные эскадрильи союзников играли главную роль в давлении, которое заставляло сжиматься огромную дугу японского оборонительного периметра. «Великая восточно-азиатская сфера процветания» постепенно сокращалась. На крайнем западном конце фронта, в Бирме и Китае, британские, американские и индийские эскадрильи помогли союзникам сначала удержать позиции, а потом перейти в наступление. На центральном участке действовали австралийские «Виндженсы», которые поддерживали славные традиции, заложенные их предшественниками, летавшими на импровизированных пикировщиках — «Бумерангах», «Вирравеях», «Киттихоках» в Папуа и Новой Гвинее. На восточной оконечности фронта союзники медленно продвигались вдоль длинной цепи Соломоновых островов к постепенно теряющей свое значение японской крепости Рабаул. Здесь главную роль играли «Доунтлессы» морской пехоты Соединенных Штатов, но авиация Содружества все-таки сумела показать себя. Во время очередного прыжка на север по островному маршруту одна почти забытая эскадрилья союзников встретила свой звездный час.

25-я пикировочная эскадрилья, первым и единственным командиром которой был коммодор авиации Т. Дж. МакЛин де Ланж, стала единственным подразделением такого рода в Королевских Новозеландских ВВС. Хотя она и считалась специальной, ее достижения так и остались непревзойденными.

Генерал МакАртур подготовил план захвата Рабаула — операции «Элктон». Этот план предусматривал наступление с двух направлений. На севере войска союзников продвигались по Соломоновым островам от Гуадалканала, а на юге — вдоль побережья Новой Гвинеи на Вевак и острова Адмиралтейства. МакАртур потребовал по крайней мере 1800 самолетов, чтобы поддержать наступление 21 дивизии. Лишь с этими огромными силами он считал возможным добиться успеха. Грандиозное наступление поддерживали флот Соединенных Штатов, американская 17-я Воздушная армия и КНВВС. Позднее было принято решение просто нейтрализовать и обойти Рабаул. Но, чтобы сделать это, требовалось построить несколько авиабаз вблизи от этого осинового гнезда.

1 ноября 1943 года 3-я дивизия морской пехоты Соединенных Штатов высадилась на западном побережье острова Бугенвилль в заливе Императрицы Августы. Это был самый большой остров архипелага, на котором находился крупный японский гарнизон. По оценкам разведки, японцы имели там 46000 солдат и 20000 моряков. Японский командующий генерал-лейтенант Кенда ожидал, что союзники высадятся на юге острова в районе Буйна, поэтому морские пехотинцы сумели без особых проблем закрепиться на берегу. Однако плацдарм оставался небольшим и не слишком надежным. И все же его территории оказалась достаточно, чтобы на мысе Торокина построить аэродром. Базируясь здесь, истребители могли поддерживать налеты бомбардировщиков на Рабаул, проводимые с целью нейтрализации этой базы. На какое-то время воцарилось неустойчивое равновесие, а потом японцы, контролировавшие большую часть острова, предприняли решительную контратаку силами 6-й пехотной дивизии.

В июле 1943 года Королевские Новозеландские ВВС получили от 14-й авиагруппы американской морской пехоты 9 пикирующих бомбардировщиков SBD-3. Авиагруппа в это время базировалась в Сигроуе, недалеко от Окленда в Новой Зеландии. Самолеты получили номера от NZ-5001 до NZ-5009 и были переданы первой новозеландской эскадрилье пикировщиков, которая была создана для участия в операции «Элктон». 31 августа 1943 года 25-я эскадрилья была официально создана в Сигроуе. В следующем месяце эскадрилью намеревались перебросить в Вайпапакаури, чтобы довести до штатной численности. Однако эти намерения так и не были реализованы. Над эскадрильей словно витало какое-то проклятье, она никогда не имела нормальной численности, оставаясь не более чем отдельным авиазвеном. Поэтому получение любого снабжения и техники превращалось в тяжелую проблему. Несмотря на это скверное начало, эскадрилья, предоставленная собственной участи, ухитрилась наладить свое обеспечение с такой изобретательностью, которая могла вызвать зависть.

Первые 9 самолетов от имени командира эскадрильи получил какой-то сержант на базе Венаупаи. Механика эскадрильи, старшего лейтенанта Баркета, пришлось одолжить на авиабазе Онерахи, он получил там основные инструменты и материалы. Обслуживание самолетов превратилось в настоящий кошмар, так как американцы передали новозеландцам далеко не лучшие машины. Хотя ремонтное депо № 1 в Гамильтоне помогало чем могло, да и американцы делились запасными частями, полученными при разборке «летающих поленьев», потребовалась целая неделя, чтобы привести первый «Доунтлесс» в «летучее» состояние. Но даже сверхчеловеческие усилия не помогли. В исправном состоянии находилось

не более 4 самолетов одновременно, и потому программа подготовки пилотов оказалась под угрозой, хотя американцы в качестве инструктора передали мастер-сержанта морской пехоты Э. У. Кармайкла.

Чтобы хоть как-то исправить безнадежное положение, были приобретены еще 4 самолета, однако и они оказались не в лучшем состоянии. Поэтому в сентябре, по многочисленным просьбам летчиков, были куплены следующие 5 машин. Теперь на бумаге в составе эскадрильи числились 18 самолетов (NZ-5001 — NZ-5018). Это позволило кое-как начать подготовку пилотов, которые были набраны в основном в эскадрильях армейской поддержки и системы ПВО. Началась подготовка стрелков-радиостов для «Доунтлессов», большинство из которых только что закончило тренировочные курсы в Канаде. Различные программы со скрипом двинулись вперед, и 6 января 1944 года подготовка была официально завершена. Эскадрилья в полном составе, все 18 самолетов, перелетела в Окленд и начала готовиться к отправке на фронт.

Тем временем, в конце 1943 года подразделение обслуживания эскадрильи на борту американского транспорта «Октане» отправилось на остров Эспириту-Санто и в Палликуло начало подготовку передовой базы. Эскадрилья прибыла туда в начале января 1944 года и немедленно возобновила учебные полеты. С 3 по 17 января полеты проводились днем и ночью, отрабатывалось бомбометание, тренировались стрелки. К этому времени первые самолеты были заменены 27 более новыми пикировщиками SBD-4 (бортовые номера NZ-5019 — NZ-5045).

Новые тренировки и подготовка к действиям в тропиках продолжались до февраля. К 6 февраля все пилоты уже имели до 40,5 часов налета, но интенсивность тренировок была увеличена, и вскоре

эскадрилья понесла первую потерю. Пропал без вести самолет NZ-5037 (старший лейтенант Э. Мур и старший сержант Дж. К. Монро). Они взлетели в 13.45 для очередной тренировки, но так и не вернулись. Не удалось найти никаких следов самолета и пилотов.

Перед отправкой в район боев 25-я эскадрилья еще раз сменила самолеты. 11 февраля она получила 23 новых SBD-5 (NZ-5046 — NZ-5068). Как отметил де Ланж, SBD-4 находились не в лучшем состоянии, чем SBU-3, и не были пригодны для боевых действий. Наконец-то эскадрилья стала боеспособной. Теперь в ней числились 14 новых и 4 отремонтированных самолета. Командование намеревалось в конце февраля перебросить ее в Пиву, чтобы помешать началу японского наступления, однако это оказалось невозможно. Потребовалось еще несколько недель учебных полетов, чтобы летчики привыкли к новой обстановке, но и на этом дело не кончилось.

С 14 по 19 января общий налет составил 169 часов 10 минут во время учебных бомбометаний и стрельб. Летчики провели несколько совместных полетов с 30-й эскадрильей «Авенджеров», а также 11-й, 12-й и 21-й авиагруппами морской пехоты США. Была проведена массированная атака рифа Кука, расположенного к югу от Эспириту-Санто. В ней участвовали 102 пикирующих бомбардировщика. Другой целью учебного бомбометания стали скалы Сейл. В ходе этих учений был получен бесценный опыт. Летчики учились атаковать цели, строиться и расформировывать большие группы. В течение следующей недели налет составил 203 часа 50 минут, в том числе при совместных учениях с 11-й и 12-й авиагруппами. С 28 февраля по 5 марта добавились еще 49 часов 15 минут налета. А с 6 марта эскадрилья начала перебазироваться на Бугенвилль через аэродром Гендерсон на Гуадалканале. Самолеты вылетели из

Палликуло двумя группами по 9 машин. При посадке на знаменитом аэродроме эскадрилья понесла вторую потерю. Старший лейтенант Грэхем так сильно повредил свой самолет (NZ-5055), что его пришлось списать.

С Бугенвилля поступали не самые хорошие новости. Взлетная полоса в Пиве подвергалась постоянному обстрелу, так как японцы подобрались вплотную к небольшому плацдарму. В Рабаул были переброшены новые самолеты, и положение союзников стало очень шатким. В начале марта на мысе Торокина союзники занимали всего 4 мили вдоль берега и до 3,5 миль в глубину острова. Американские строительные части подготовили 3 взлетные полосы. Старый истребительный аэродром Торокина находился у самого берега, а истребительная и бомбардировочная полосы в Пиве были построены в 2 милях от моря. Именно туда и направлялась 25-я эскадрилья.

В конце февраля американская разведка перехватила зашифрованный приказ японского командующего силами Юго-Западной части Тихого океана. Он приказал начать атаку плацдарма 7 марта. Японцы намеревались сбросить их обратно в море, где удар флота довершит уничтожение десанта. Не откладывая дела в долгий ящик, 8 марта в 6.00 японцы начали артиллерийский обстрел, и до конца месяца держали плацдарм под постоянным огнем. Генерал-лейтенант Кенда бросил в атаку всю 6-ю пехотную дивизию. Японцы вели наступление тремя колоннами и едва не добились полного успеха. Как раз в это время на плацдарм прибыли части обслуживания 25-й эскадрильи. Японцы начали артиллерийский обстрел, и механиков быстро разбили на пехотные взводы, после чего они заняли окопы третьей оборонительной линии на случай, если японцы прорвут первые две. В перерывах между тревогами они попытались

подготовить полосы для посадки SBD, хотя противник находился всего в нескольких сотнях ярдов от аэродрома. Большой частью своих будущих успехов 25-я эскадрилья обязана именно этим людям.

Обратимся к документам. «Эскадрилья прибыла на Бугенвилль, когда бои вокруг периметра были в самом разгаре. Постоянные обстрелы, особенно по ночам, грохот ответных выстрелов не позволяли нормально спать и отдыхать. Обстрел лагеря и стоянки самолетов во время прогрева моторов и рулежки был еще одной опасностью».

Когда прибыли экипажи со своими новыми самолетами, все уже было готово. Эскадрилья не стала терять время и вскоре отправилась в первый боевой вылет. Самолеты сели в Пиве в полдень 23 марта, а уже в 5.30 на следующее утро отправились на задание. В этот день эскадрилья совершила 19 самолето-вылетов, в основном это была бомбардировка вражеских оружейных позиций. Первые 2 дня выдались очень напряженными и уникальными в истории Королевских Новозеландских ВВС. При этом наземный персонал получил возможность насладиться редкостным зрелищем — самолеты, которые они только что вооружили и заправили, сбрасывают бомбы на вражеские позиции всего в 700 ярдах от аэродрома. Увидеть, как бомбардировщики наносят удар по врагу, — это отличное средство поднять моральный дух механиков и оружейников, побывавших под артогнем. Они чувствовали себя гораздо бодрее, несмотря на продолжающиеся обстрелы. Например, в день прибытия в лагере эскадрильи разорвались 52 снаряда. Обычно обстрел начинался на рассвете. SBD приходилось взлетать прямо под огнем. Уже поднявшись в воздух, они могли засечь позиции японских орудий по вспышкам выстрелов. За приключениями не приходилось летать слишком далеко, и в первые 2 дня в

бою побывали 18 экипажей и самолетов из 18. Механикам удавалось, несмотря на все трудности, поддерживать высокий процент боеспособных самолетов. Обычно в день требовалось совершить до 12 вылетов при 15 имеющихся самолетах, обслуживающий персонал с этим справлялся. Этот средний уровень механикам удавалось поддерживать в течение 3 месяцев, если не считать одного дня, когда не хватило одного самолета.

Майор авиации де Ланж совершил первый боевой вылет прямо на рассвете, он корректировал огонь артиллерии. В течение первых 3 дней были совершены еще 5 таких вылетов. Первое настоящее бомбометание тоже было проведено успешно. 5 новозеландских SBD присоединились к 12 пикировщикам эскадрильи VB-305 морской пехоты, когда 24 марта нанесли удар по зоне вражеских складов в Тавере на южном берегу бухты Императрицы Августы. Каждый новозеландский «Доунтлесс» положил свою 1000-фн бомбу прямо на цель. Высокие столбы дыма подтвердили, что они не промахнулись. Еще 12 вылетов были совершены, чтобы помочь той же самой эскадрилье морской пехоты разгромить тыловую зону японцев к востоку от холма Каво, с которого просматривалась их взлетная полоса в Пиве. В обоих вылетах первого дня участвовал лейтенант Виггерс, офицер 1-го фиджийского батальона, который знал Бугенвилль и указывал цели командирам звеньев. Действия 25-й эскадрильи полностью удовлетворили Виггерса, так как две дюжины 1000-фн бомб точно поразили цели.

25 марта 18 самолетов совершили два вылета группами по 9 машин для бомбежки вражеских оружейных позиций и мест сосредоточения войск. «Доунтлессы» пикировали под углом 75 градусов и сбрасывали свои 1000-фн бомбы с высоты 2500 футов. Одна японская батарея была полностью уничтожена.

Считается, что самолеты 25-й эскадрильи добились 2 прямых попаданий. Впоследствии стало известно, что в ходе одной из атак был убит японский полковник, командовавший операцией на Бугенвилле.

Начиная с 26 марта, новозеландские «Доунтлессы» стали все дальше улетать от своего аэродрома. Вместе с пикировщиками морской пехоты под общим командованием адмирала Хэлси они должны были наносить удары по Рабаулу и японским аэродромам на соседних островах. Хотя работа на Бугенвилле никогда не прекращалась, главные усилия теперь были направлены против Рабаула и его многочисленных аэродромов. Звенья из 6 или 12 самолетов вместе с пикировщиками американской морской пехоты ежедневно бомбили его, исключая нелетную погоду. Наиболее часто атакам подвергались аэродромы Тобера и Вунакануа. 25-я эскадрилья так много действовала вместе с американскими пикировщиками, что добилась идеального взаимодействия с ними.

26 марта новозеландцы помогали американцам при налете на Кавиенг. Этот удар был нанесен, чтобы нейтрализовать тамошние аэродромы, так как американцы высаживались на острове Эмирау. Однако плохая погода задержала вылет американских пикировщиков, поэтому 25-я эскадрилья не сумела встретиться с ними и была вынуждена вернуться. Это был редкий случай, когда новозеландцы не выполнили задание.

На следующий день один самолет из шести снова был вынужден вернуться назад, однако остальные атаковали вражеские тылы в районе бухты Талили. Вражеский зенитный огонь был не слишком плотным, но довольно точным, и самолеты получили мелкие повреждения. По сообщениям разведки, все бомбы накрыли цель, возникло много пожаров, поднялось большое облако дыма. В тот же день еще 6 SBD

атаковали зону сосредоточения японских войск недалеко от устья реки Мариричи. Намеченный район удара был укрыт густыми джунглями, поэтому результаты бомбежки определить не удалось. Тем не менее, 10 бомб разорвались в указанном месте. После атаки с пикирования последовал обстрел с бреющего полета того же района и замеченной на реке японской баржи. На следующий день был проведен налет на Рабаул, бомбежке подвергся аэродром Лакунаи. В налете принимали участие 36 самолетов, в том числе 12 — из состава 25-й эскадрильи. 3 самолета опять были вынуждены вернуться из-за проблем с моторами. Остальные 9 пикировщиков добились прямых попаданий во взлетные полосы, но снова были встречены плотным зенитным огнем. Хвост одного из «Доунтлессов» был буквально изрешечен пулями. 29 марта 6 «Доунтлессов» атаковали позиции японских зениток в зоне складов в Вунапопе и добились 3 прямых попаданий.

Постепенно эти операции превратились в ежедневную рутину. Боевой журнал эскадрильи так описывает методы действий пикировщиков:

«Целью в районе Рабаула являлись позиции зенитных батарей, окружающих аэродромы, и склады. В четырех случаях целью были сами склады; а еще в трех — взлетные полосы.

Во время атаки SBD должны были уничтожить или подавить зенитные орудия, чтобы TBF(торпедоносцы, которые американская морская пехота и 30-я новозеландская эскадрилья использовали как горизонтальные бомбардировщики) смогли спокойно провести бомбометание и уничтожить взлетную полосу, которая являлась главной целью. Чтобы добиться этого, каждый самолет

пикировал на любое замеченное орудие, а во время отхода обстреливал их из пулеметов».

30 марта аэродром Вунакануа был атакован 36 SBD и 24 TBF, причем 12-я и 25-я эскадрильи не только участвовали в налете, но и возглавляли его. Над Рабаулом висело густое облако, которое частично закрыло цель, поэтому 2 самолета не сумели сбросить бомбы. Еще один был поврежден зенитным огнем. Несмотря на все трудности, пикировщики добились 10 прямых попаданий. На следующий день пришла очередь зениток вокруг аэродрома Лакунаи. 12 новозеландских SBD, вооруженные 1000-фн бомбами, вошли в состав авиагруппы из 53 бомбардировщиков. Новозеландские самолеты добились 3 прямых попаданий во взлетную полосу и повредили позиции 2 орудий.

Первое японское наступление на плацдарм было остановлено, однако противник не снижал активности, поэтому 1 апреля 25-я эскадрилья снова начала атаки целей на Бугенвилле. Утром 6 SBD атаковали японский лагерь на реке Мариричи, а во второй половине дня по этой же цели нанесли удар еще 6 самолетов. Снова вмешалась погода. Густая облачность изрядно затруднила обнаружение целей, а после обоих налетов не было видно ни пожаров, ни дыма. Это повторилось 2 апреля, когда 66 SBD и 24 TBF снова атаковали Рабаул. В очередной раз атаке помешала плохая погода, и самолеты были вынуждены нанести удар по запасным целям: казармам и складам на мысе Ралуана. По оценкам разведки 41 бомба поразила цель. Было уничтожено много зданий, возник один большой и множество мелких пожаров. Несколько попаданий получили баржи, стоящие в бухте Керавиа, были уничтожены постройки на берегу.

Эта атака примечательна тем, что новозеландские самолеты в первый раз использовали 120-фн осколочные бомбы. Под каждым крылом было подвешено по одному такому снаряду. Они оказались не слишком удачными, вероятно, поэтому в дальнейшем от их использования отказались. Один самолет вернулся на базу с обеими бомбами, другой с одной, все они оторвались при посадке. Взрыватели мгновенного действия, разумеется, сработали, и оба самолета (NZ-5054 и NZ-5059) были уничтожены. Были ранены оба штурмана, старшие сержанты Прайс и Боден, и пилот второго самолета сержант Саймоне.

3 апреля 25-я эскадрилья снова возглавила авиагруппу, которая должна была атаковать японские батареи в Вунакануа. Плотные тучи вынудили пилотов отбомбиться по зенитным батареям Тоберы, где было достигнуто одно прямое попадание. Плохая видимость помешала точно определить результаты налета. В следующие 2 дня погода еще больше ухудшилась, и атаки вообще пришлось отменить. К сожалению, это не спасло эскадрилью от новых потерь. Это произошло при следующих обстоятельствах. Два новых «Доунтлесса», все еще имевшие американские опознавательные знаки и бортовые номера (14 и 176), стояли на аэродроме Гендерсон. Они должны были заменить поврежденные и погибшие SBD. 4 апреля старшие лейтенанты МакЛеллан-Саймонс, Грэхэм и Хови (первый на американском самолете, остальные на NZ-5048) вылетели на Гуадалканал через Мунду, чтобы забрать их.

В 14.00 они вылетели с Гуадалканала. Грэхем пилотировал новый 14, МакЛеллан-Саймонс — 176, а Хови — NZ-5048. Они отправились назад на Бугенвилль с промежуточной посадкой для дозаправки на острове Рассел. К несчастью, радиостанции на новых самолетах оказались неисправны, и они потеряли связь между

собой. Это было не страшно, пока поддерживался визуальный контакт между самолетами, однако погода начала ухудшаться, к тому же дело шло к вечеру. Направляясь вверх по Слоту, самолеты сбились с пути и вышли к побережью Новой Британии, когда было еще светло. Они немедленно повернули назад, к острову Грин, но при этом 176 оторвался от остальных и исчез. Больше его никто не видел. Грэхем и Хови благополучно совершили ночную посадку на острове Грин и позднее прибыли в расположение эскадрильи. Если не считать этих двух трагедий, за период с 15 марта по 5 апреля (3 недели боевых действий) SBD добились больших успехов, понеся совсем небольшие потери. Вот выписка из боевого журнала эскадрильи с подсчетом уничтоженных японских орудий:

127-мм морские универсальные	4
105-мм	4
77-мм	16
автоматические	25
мелкие	42

В одном из рапортов говорится:

«В четырех случаях батареи были расположены совсем рядом, чтобы использовать один комплект приборов управления огнем на две батареи. Это указывало на большие потери таких приборов, как высотомеры, телескопические прицелы, измерители скорости и угла цели. Кроме того, были уничтожены полностью системы управления огнем двух 127-мм батарей. Хотя нет официальных данных на период с 15 апреля по 15 мая, считается, что было уничтожено много орудий, так как осталось их совсем немного».

Когда погода улучшилась, 6 апреля возобновились операции по нейтрализации Рабаула. Вунакануа был атакован 66 SBD и 24 TBF. Как обычно, 12 пикировщиков были из состава 25-й эскадрильи. Хотя тучи над Рабаулом снова заставили самолеты перенести удар на запасные цели в районе бухты Талили, считается, что атака была успешной, и было уничтожено несколько японских орудий. На следующий день этот же район подвергся новой бомбардировке, в которой участвовали только 6 новозеландских SBD. Были отмечены 6 попаданий в орудийные позиции, и 3 орудия были занесены в «достоверно уничтоженные». 8 апреля 25-я эскадрилья выделила 6 самолетов в состав группы из 48 SBD и 17 TBF для удара по гряде Ратавал. Были отмечены 3 прямых попадания в орудийные позиции, часть из которых принадлежала новозеландским летчикам. В тот же день еще 5 SBD атаковали позиции японской артиллерии на самом Бугенвилле примерно в 1000 ярдах к западу от раки Магата. Было отмечено одно прямое попадание, остальные бомбы накрыли цель.

Японская 2-я дивизия авианосцев в январе 1944 года отправила в Рабаул большое количество своих самолетов, но результат получился ужасный. Они были просто перемолоты в ходе постоянных боев, и тщательно подготовленные авианосные авиагруппы были почти полностью уничтожены. Наконец 20 февраля остатки эскадрилий были отозваны на Трук, и аэродромы Рабаула опустели, превратившись просто в мишени для бомбардировщиков союзников. В распоряжении адмирала Джиничи Кусака осталась лишь горстка самолетов — 30 поврежденных истребителей «Зеро» и 26 бомбардировщиков. Кусака получил приказ держаться до последнего, и пообещал сделать это. Поэтому японский гарнизон все глубже закапывался в землю, мрачно следя, как один

воздушный налет сменяется другим. Союзники продолжали беспощадные бомбежки без малейшей остановки. Рабаул по-прежнему сохранял свое значение в качестве непотопляемого авианосца, отвлекая на себя значительные силы авиации союзников, которые можно было бы использовать и более эффективно в других местах. Более того, Кусака и его подчиненные не только вынесли все эти удары, но и сумели отремонтировать 11 списанных самолетов, чтобы провести отважную, но совершенно бесплодную атаку аэродрома на острове Манус, которая, тем не менее, вызвала серьезную тревогу союзников. Они поддерживали связь по воздуху с обойденными гарнизонами Бугенвилля и Новой Ирландии, а также с Труком. Их усилия вызывают искреннее уважение.

Невольным свидетелем воздушных налетов союзников стал отец Р. Ф. Понселе, бельгийский священник, интернированный в Вунапопе. Он отмечал, что «продолжались ежедневные налеты. Каждое утро прилетали тучи американских истребителей и бомбардировщиков. Сирены извещали об их появлении пронзительным воем. Время от времени мы видели воздушные бои, когда японские истребители осмеливались атаковать их. Мы могли видеть горящие самолеты, которые падали вниз, или улетали прочь, чтобы скрыться в море или зарослях. Однажды я увидел, как 5 самолетов упали в море рядом с Вунапопе в течение всего нескольких минут».

К тому времени, когда 25-я эскадрилья начала участвовать в этих налетах, японские истребители уже почти не появлялись в воздухе. Один такой случай произошел 9 апреля, когда одиночный «Зеро» был замечен над мысом Сент-Джордж 12 новозеландскими SBD, которые входили в состав группы из 60 самолетов, отправленной для атаки аэродрома Вунакануа. «Зеро» даже не попытался приблизиться к бомбардировщикам

союзников и 8 истребителям морской пехоты, которые их охраняли. Еще один японский самолет был замечен во время атаки, двухмоторная машина рулила по взлетной полосе. Хотя большинство старых зенитных батарей молчало, 4 новые батареи открыли огонь, на них и обрушилась основная масса бомб. Получили попадание не менее 8 «Доунтлессов», в том числе 2 новозеландских. NZ-5051 прострелили правое крыло и хвост, отбили антенну. NZ-5048 получил снаряд в хвостовую часть фюзеляжа. Впрочем, оба самолета вернулись на аэродром.

На следующий день 12 SBD 25-й эскадрильи в составе группы из 40 самолетов участвовали в налете на мыс Ралуана и Вунапопе. Они подошли к цели на высоте 12000 футов, и на этот раз в воздухе были замечены не меньше 4 истребителей «Зеро». Они находились примерно в 1000 ярдах от «Доунтлессов» и немного выше их. Атака казалась неизбежной, но по какой-то непонятной причине японские пилоты даже не попытались приблизиться к пикировщикам. Они сразу улетели, видимо, решив, что шансы не на их стороне.

После того как опасность исчезла, пикировщики начали атаку. Сначала они снизились до 9000 футов, а потом вошли в пике, сбрасывая бомбы на высоте 2500 футов. Во время выхода из пике 3 самолета были повреждены зенитками. Однако они выровнялись на высоте 1500 футов и ушли к проливу Сент-Джордж, отказавшись от обычного обстрела вражеских позиций из пулеметов. В этот момент они заметили японский истребитель «Хэмп», который тоже не проявил героизма, предпочтя удрать. Здания японской базы серьезно пострадали, а все 3 поврежденных самолета (NZ-5047, NZ-5049, NZ-5061) добрались до аэродрома Пива.

На следующий день 50 бомбардировщиков атаковали японские батареи к западу от Симпсон-

Харбор, но не смогли увидеть результаты атаки. Единственное интересное, что увидели летчики, — летающая лодка, рулящая по воде к своему бую. Вероятно, именно этот самолет был замечен на следующий день, когда группа из 36 SBD и 24 TBF бомбила орудийные позиции в бухте Талили. На этот раз бомбардировщики союзников добились 1 прямого попадания и 5 близких разрывов, не понеся никаких потерь.

Такие операции продолжались изо дня в день, почти без изменений. 25-я эскадрилья действовала под руководством командующего воздушными силами Соломоновых островов. Вместе с ней воевали эскадрильи морской пехоты — VC-40, VB-305, VMSB-235, а позднее и VB-306, VMSB-241, все они входили в 24-ю авиагруппу морской пехоты, которой командовал полковник Лайл Г. Майер. Хотя обычный оперативный цикл составлял 6 недель, 25-я эскадрилья провела на фронте 8,5 недель. Более того, за это время каждый из ее летчиков совершил вдвое больше боевых вылетов, чем летчики американской морской пехоты. В официальном рапорте отмечено, что союзники ощущали нехватку авиации, что вынуждало использовать имеющиеся самолеты более интенсивно. Эскадрилья была вынуждена каждый день отправлять в налеты по 12 самолетов. Во-вторых, следует отметить, что сопротивление японской авиации практически отсутствовало. Больше всего мешала атакам плохая погода. Если погодные условия на пути от базы к цели ухудшались, налет отменялся, даже если самолеты находились в воздухе. Это происходило потому, что истребители не могли удержаться рядом с «Доунтлессами» и «Авенджерами» при полете в тучах, и бомбардировщики лишались защиты в случае атаки японских перехватчиков. После того как стало ясно, что у японцев нет истребителей, погода стала

второстепенным фактором. Теперь лишь сплошной грозой фронт над районом цели мог помешать нанести удар. Среднее время полета к Рабаулу и обратно колебалось от 3,5 до 4 часов.

Летчики 25-й эскадрильи знали, что замены им нет. Предусматривалось формирование второй эскадрильи пикировщиков, которая получила номер 26. Капитан авиации Ф. Р. МакНаб вместе с двумя товарищами был направлен в подразделение «Доунтлессов», базирующееся в Стейтсайте, чтобы ознакомиться с техникой пилотирования и тактикой. Однако 13 ноября 1943 года формирование 26-й эскадрильи было отложено, и как выяснилось, навсегда. Причина была простой — маленькие Королевские Новозеландские ВВС и так уже имели слишком много различных типов самолетов. В декабре 1943 года в 25-ю эскадрилью был переведен один из пилотов несостоявшейся 26-й — капитан Дж. Р. Пенникет. Он оставался вместе с эскадрильей до конца оперативного цикла.

Эта же рутина продолжалась и следующие несколько недель. Потери союзников оставались минимальными, но 17 апреля пропал еще один новозеландский «Доунтлесс». 12 SBD вошли в состав большой группы из 47 «Доунтлессов» и 30 «Авенджеров», атаковавшей японские батареи рядом с аэродромом Лакунаи, на острове Матупи и Госпитальном хребте. Союзников встретил плотный зенитный огонь, но атака завершилась удачно, так как множество бомб накрыло вражеские батареи. Однако «Доунтлесс» NZ-5058 получил такие серьезные повреждения, что его сразу пришлось списать, хотя он и сумел дотянуть до аэродрома Пави.

Гораздо более печальной была судьба экипажа самолета NZ-5050 — лейтенанта Г. Г. Грея и старшего сержанта Ф. Д. Белла. История эскадрильи так описывает происходившее:

«10.30. Оперативный отдел сообщил, что все самолеты вернулись, кроме нашего 5050.

10.45. Оперативный отдел запросил штаб авиагруппы радировать на остров Грин, чтобы выяснить, не сел ли 5050 там.

12.50. Запросили группу наведения истребителей, не располагают ли они какой-нибудь информацией относительно судьбы 5050. Они сообщили, что этот самолет не садился на острове Грин. Спасательный гидросамолет «Каталина» в течение 2 часов осматривал район, указанный майором Тодцом, но ничего не обнаружил. Эти координаты передал по радио самолет, собиравшийся совершить посадку на воду».

18 апреля 37 самолетов, в том числе 6 новозеландских SBD, попытались атаковать Симпсон-Харбор, но погодные условия вынудили нанести удар по запасной цели в бухте Рабанга. Хотя на взлетной полосе Рапоро были замечены 5 истребителей, японцы не осмелились атаковать пикировщики союзников, и бомбежке мешал лишь слабый огонь зениток. В результате почти все бомбы накрыли цель. На следующий день погода была еще хуже, и 48 самолетов, которые вели 9 пикировщиков 25-й эскадрильи, были вынуждены повернуть назад в 100 милях от острова Матупи. Попытка 20 апреля атаковать позиции японцев на Бугенвилле и налет на Матупи 21 апреля также были сорваны погодой. Все самолеты остались на земле. Когда 22 апреля большой группе из 54 «Доунтлессов» (в том числе 12 из 25-й эскадрильи) и 24 «Авенджеров» все-таки удалось взлететь, атаковать Вунакануа они не сумели. Пришлось бомбить запасную цель — Лакунаи и вообще не числившийся среди целей

налета Рапоро. Бомбардировщики добились 11 или 12 прямых попаданий.

Новозеландцы давно действовали вместе с летчиками морской пехоты и летали на тех же самых самолетах, поэтому 25-я эскадрилья неизбежно переняла американскую тактику. Тройка-клин была отброшена, вместо нее в качестве полетного строя начали использовать американский «бриллиант» — четверку. Нормальной высотой полета считались 14000 футов. На некотором удалении от цели самолеты снижались до 9000 футов и набирали скорость 270 узлов. Над самой целью «Доунтлессы» переходили в пике под углом 75 градусов, выпустив тормозные решетки. Бомбы сбрасывались с высоты от 2000 до 2500 футов. Самолеты выходили из пике на высоте примерно 1000 футов.

Почти все атаки самолеты 25-й эскадрильи проводили, имея одну 1000-фн бомбу, предназначенную для разрушения взлетных полос и уничтожения оружейных позиций и строений. Тип взрывателя зависел от цели, обычно ставилось замедление 0,1 секунды. Под крыльями подвешивались 100-фн бомбы с взрывателями мгновенного действия. Целей для осколочных бомб почти не было, а крыльевые узлы подвески, как мы видели, оказались неудовлетворительными. Обстрелы целей из пулеметов стали обычной практикой. Это применялось, чтобы не позволить японским артиллеристам поднять голову.

Неделя закончилась 23 апреля, когда в воздух поднялись 63 бомбардировщика, но лишь 30 из них добрались до цели. Остальным помешала плохая погода. 24 апреля полетов не было вообще. На следующий день 12 новозеландских SBD повели группы из 48 «Доунтлессов» и 24 «Авенджеров» для атаки аэродрома Лакунаи и соседних артиллерийских позиций на острове Матупи и Госпитальном хребте. Они

добились множества попаданий, ответным огнем был поврежден самолет старшего лейтенанта Ф. Г. МакКензи (NZ-5061), но не слишком серьезно. На следующий день привычная цель — Вунакануа получила не менее 62 прямых попаданий. Один из обычной дюжины новозеландских «Доунтлессов» (NZ-5049 капитана Т. Р.Ф. Джонсона) получил попадание в пропеллер и был вынужден сесть на острове Грин. Последовали 2 дня плохой погоды, и 28 апреля группа, высланная для атаки Лакунаи, была вынуждена вернуться. На следующий день главной целью 48 SBD и 24 TBF опять стал Лакунаи, а запасной — остров Матупи. В очередной раз погода помешала выполнить атаку, и самолеты нанесли удар по казармам и туземной деревне на восточном побережье острова Бука. Все бомбы, кроме 12, накрыли цель, было отмечено несколько прямых попаданий.

30 апреля проводились полеты над Бугенвиллем. В воздух были подняты 12 SBD, которые корректировали огонь американской артиллерии, она весь день вела контрбатареиную стрельбу. То же самое повторилось и 1 мая 1944 года. Последующие недели были заполнены той же рутинной. Эскадрилья совершила 66 самолетовылетов, общий налет составил 231 час. 2 мая бомбежке подвергся аэродром Табера. Один самолет не сумел сбросить бомбу, зато остальные 11 бомб поразили взлетную полосу. 3 мая самолеты снова навестили Вунакануа. Один из новозеландских «Доунтлессов» нарушил рутину и всадил бомбу в мост в устье реки Варанго. Зато японцы в ответ зенитным огнем повредили 3 самолета из 12 — NZ-5060, NZ-5063, NZ-5066. На следующий день была намечена атака острова Сохана в проливе Бука, но плохая погода вынудила отменить бомбардировку. 5 мая 6 «Доунтлессов» сквозь разрывы в тучах бомбили цели на Бугенвилле. В 3 милях южнее Сорума, который был одной из целей, самолеты

столкнулись с плотным зенитным огнем. Результаты бомбардировки пронаблюдать не удалось.

6 мая во время атаки складов в Ратавале самолет NZ-5056 старшего сержанта К. Н. О'Нейла добился прямого попадания и был вознагражден эффектным зрелищем. 1000-фн бомба вызвала большой пожар, вероятно попав в бензохранилище. Последовала огромная вспышка пламени, в небо на высоту 4000 футов поднялся столб черного дыма, который был виден с расстояния 25 миль.

7 мая 12 самолетов снова работали в роли корректировщиков, а 6 бомбардировщиков атаковали остров Рантан, лежащий к югу от Бугенвилля. 4 бомбы разорвались в районе цели, однако результаты установить не удалось, хотя 2 «Доунтлесса» морской пехоты, которые имели на борту фотографов, сопровождали ударную группу и специально кружили в районе цели. На следующий день появилась новая цель. Теперь это была тяжелая береговая батарея 127-мм орудий, установленная на мысе Дружбы (весьма подходящее название!) в южной оконечности острова. В рапорте пилотов мрачно отмечается: «Не видели никаких военных объектов», хотя 3 бомбы упали в указанном районе. Один SBD из 5 был вынужден вернуться вследствие неполадок с мотором.

После очередного дня «отдыха», 10 мая 12 новозеландских самолетов участвовали в бомбежке орудийных позиций на острове Матупи в Госпитальном хребте. 18 SBD и 12 TBF были встречены плотным и метким зенитным огнем, словно противник специально подкопил силы, дожидаясь их. В гавани была замечена четырехмоторная летающая лодка, которая могла доставить с Трука боеприпасы для зениток. Но, так или иначе, бомбардировщики союзников встретили самый жаркий прием за последнее время. Были сбиты два самолета — «Доунтлесс» и «Авенджер». Пикировщик

NZ-5051 капитана Дж. У. Эдвардса успел сбросить бомбы на вражескую батарею в Лакунаи и выходил из пике над самой взлетной полосой. Через несколько секунд остальные летчики увидели большой столб воды в гавани Симпсон-Харбор. Когда самолет не прибыл на встречу с остальными после завершения атаки, было решено, что он получил попадание на выходе из пике и погиб со всем экипажем.

Но, несмотря на это, беспощадные налеты продолжались. 11 мая 12 новозеландских «Доунтлессов» вошли в состав большой авиагруппы (48 «Доунтлессов» и 24 «Авенджера»), направленной для атаки Вунакануа. Над целью в очередной раз были встречены тучи, и самолеты нанесли удары по нескольким второстепенным целям. 8 пикировщиков 25-й эскадрильи бомбили склады в Мараваке к югу от Пивы на Бугенвилле. Они добились 7 попаданий. Самолеты морской пехоты во время этой атаки впервые использовали 127-мм ракеты «воздух-земля». Другие самолеты бомбили аэродром Тобера, а еще 3 пикировщика атаковали мост через реку Варангой на острове Новая Британия. Четвертый самолет этой маленькой группы был вынужден вернуться из-за проблем с мотором. Он сбросил бомбы над морем и сел на острове Грин.

12 мая авиация союзников устроила эффектный спектакль, нанеся удар сразу по двум целям за один день. 48 «Доунтлессов» и 24 «Авенджера» (в том числе, как всегда, 12 SBD 25-й эскадрильи) атаковали японские сооружения в районе Рабаула. Разбомбив цели в бухте Талили и на мысе Ралуана, они сели на острове Грин, заправились, приняли бомбы и атаковали туземную деревню Сорум на северо-восточном побережье Бугенвилля. Лишь один «Доунтлесс» был поврежден слабым ответным огнем. На следующий день никаких атак не было, хотя 2 SBD корректировали

огонь артиллерии. Зато 14 мая 48 самолетов снова были отправлены к Вунакануа. После этого налета аэрофотосъемка подтвердила, что несколько бомб попали прямо во взлетную полосу. Пилотам повезло, и они увидели редкое в последнее время зрелище — целых 6 японских истребителей. Они появились на расстоянии 5 миль, когда бомбардировщики уже улетали обратно, но японцы занялись высшим пилотажем на безопасном расстоянии, не рискуя атаковать союзников. Они походили на мальчишек, которые дразнят здоровяка, предусмотрительно держась подальше от его кулаков.

Срок пребывания эскадрильи на фронте стремительно истекал. Летчикам требовался длительный отдых после долгого периода постоянных полетов в крайне трудных условиях. Уже было известно, что эскадрилью отзывают в тыл, и люди начали потихоньку паковать вещички. 15 мая 6 самолетов бомбили тыловые сооружения японцев в Чабае и положили 5 бомб в районе цели, однако результаты установить не удалось. На следующий день 4 SBD с планирования (редкий случай!) бомбили Товеру, так как Талили была закрыта тучами. Во второй половине дня целью налета стал японский аэродром Бонин, расположенный в северной части Бугенвилля. Самолеты добились 3 прямых попаданий в зенитные орудия по периметру аэродрома.

Последнюю атаку 25-я эскадрилья провела 17 мая. 6 ее пикировщиков вошли в состав группы из 35 самолетов. 3 самолета атаковали орудийные позиции возле Лакунаи, а остальные бомбили склады на острове Бука и нефтеналивные баржи в гавани Симпсон-Харбор. Этот налет был сохранен для истории на киноплёнке. Оператор летел в качестве пассажира на самолете NZ-5049 старшего лейтенанта Л. Г.Ф. Брауна. Все самолеты благополучно вернулись на базу.

В течение следующих двух дней механики ремонтировали самолеты, так как эскадрилья отправлялась домой. 20 мая 1944 года 17 «Доунтлессов» в последний раз взлетели с аэродрома Пива. Первая остановка была на аэродроме Ренар на островах Рассел. Отсюда летчики на «Дакотах» отправились на Гуадалканал и далее в Тонтуту и Вонуапаи.

К сожалению, больше эскадрилья в боях не участвовала. В октябре 1944 года была сформирована новая 25-я эскадрилья под командованием майора авиации Г. М. Фицуотера, однако она летала на истребителях-бомбардировщиках Чанс-Воут «Корсар». Эта эскадрилья базировалась в Эспириту-Санто, на Гуадалканале, Лос-Негросе, Эмирау, пока в свою очередь не была расформирована в июле 1945 года.

Хотя 25-я эскадрилья просуществовала не слишком долго, ее достижения заслуживают самой высокой похвалы. Эскадрилья новозеландских пикирующих бомбардировщиков потеряла всего 6 «Доунтлессов», причем из них только 2 погибли в бою. Зато об интенсивности ее действий можно судить по следующим цифрам: сброшено 498800 фунтов бомб, израсходовано 108000 пулеметных патронов калибра 12,7 мм и 217000 — калибра 7,62 мм. Пикировщики добились 18 подтвержденных прямых попаданий во вражеские самолеты, еще 30 «вероятных прямых» попаданий, 7 подтвержденных близких разрывов и 6 вероятных. 252 бомбы легли в районе цели, падение 106 бомб проследить не удалось. Бомбосбрасыватели отказывали 46 раз. Целями налетов являлись такие объекты, как склады, пулеметные гнезда, позиции зенитных автоматов, которые по аэрофотоснимкам трудно привязать к определенной точке, поэтому бомбежка велась по площадям.

Новозеландцы могут гордиться своими пикировщиками. Летный состав и наземные службы обеспечили действия эскадрильи в критический период, хотя ее достижения позднее отошли в тень, когда через несколько месяцев в бой вступили австралийцы, очистившие Бугенвилль от японцев.

Ирония судьбы заключается в том, что командование союзников вывело с острова единственную специализированную пикировочную эскадрилью Содружества, потому что решило, что эти самолеты больше не будут иметь серьезного значения на Тихоокеанском театре. А потом пришлось заниматься лихорадочными импровизациями, создавая 5-ю эскадрилью Королевских Австралийских ВВС, которая имела 18 «Бумерангов» и 4 «Вирравея». В ноябре 1944 года она была переброшена на аэродром Пива, чтобы делать то, с чем прекрасно справлялась 25-я.

Глава 8. Нет спасения!

Контраст между пилотами авианосных пикировщиков, наносящими удары по целям в джунглях, и теми летчиками, которые действовали с аэродромов на берегу — неважно, на Гуадалканале, в Рабауле, Аракане, Наджабе или на Бугенвилле, — был разительным. Если не приглядываться, то можно было решить, что авианосные пилоты отправляются на помощь своим береговым братьям, драться против того же самого противника.

Действительно, над целью и тех, и других ожидали одинаковые трудности. Летчики, сбитые над джунглями, сталкивались с одинаковыми проблемами. Однако после того, как атака заканчивалась, авианосные пилоты улетали к своим уютным каютам на кораблях, а те, что стартовали с взлетных полос в джунглях, были вынуждены возвращаться в палатки, установленные где-то на кишящих москитами болотах. Вместо кондиционеров их ждали удушливая жара и сырость.

Но в жизни на берегу имелись и приятные аспекты. Летчикам береговой авиации не приходилось пересекать огромные водные пространства, чтобы добраться неведомо куда. Расстояния между береговыми аэродромами были известны с точностью до дюйма, и взлетные полосы никуда не исчезали, в то время как маневры авианосных оперативных соединений слишком часто определялись появлением вражеского флота, погодными условиями и другими факторами. Кроме того, авианосные пилоты жили в каютах, которые вполне могли в считанные секунды превратиться в смертельную ловушку или погребальный костер. Нашпигованные авиабензином,

бомбами, ракетами, патронами, своими собственными боеприпасами и топливом, охотно загорающимися самолетами, авианосцы были соблазнительной мишенью для противника. Они были крайне уязвимы для удара из-под воды — торпеды подводных лодок или самолетов легко могли отправить корабль на дно. Огромные деревянные палубы (американские авианосцы, в отличие от английских, не имели броневых полетных палуб), сквозь которые бомба проходила, как раскаленный нож сквозь масло, привлекали каждый японский бомбардировщик и каждого камикадзэ. Фактически авианосные летчики были вынуждены жить на мишени размерами 900 на 90 футов.

Однако, каковы бы ни были различия, пикировщики союзников, как сухопутные, так и авианосные, появившись над целью, сталкивались с одинаковыми опасностями, которые постоянно росли, по мере того как войска продвигались от заросших джунглями островов Южных морей к Маниле на Филиппинах. Пикировщики поддерживали передовые части, когда те оттесняли японцев назад.

Американцы наступали на Филиппины с двух направлений. Войска генерала МакАртура должны были захватить Моротай — самый северный из островов архипелага Хальмахера, расположенного между Новой Гвинеей и Целебесом. Одновременно 15 сентября планировалось высадиться на Пелелиу, расположенном в центре архипелага Палау к юго-западу от Каролинских островов. После захвата оба эти острова планировалось превратить в передовые базы, с которых в октябре 1944 года начнется вторжение на Филиппины. Прежде всего американцы намеревались захватить Минданао, самый южный из крупных островов, а потом, шаг за шагом, отбить весь архипелаг. В марте 1943 года американский флот уже

нанес удар по Палау. Теперь здесь началась грандиозная десантная операция. 28 августа 1944 года с Энветока вышло Оперативное Соединение 38 под командованием вице-адмирала Марка Митчера. Его авиагруппы должны были ослабить оборону противника перед высадкой десантов. Так как в июне во время боя в Филиппинском море японская авианосная авиация была практически уничтожена, американцы не опасались вмешательства японского флота. Более того, они были бы только рады такому вмешательству, так как в этом случае появилась бы возможность разделаться с японским флотом. Но противник берег свои силы для решительной битвы за Филиппины. Японцы испытывали нехватку топлива, что не позволяло наладить подготовку пилотов, и в результате их положение стало исключительно сложным. Митчер не намеревался дать им хоть какую-то передышку, которая позволила бы восстановить авианосную авиацию.

Огромное количество кораблей, которое называлось 3-м Флотом, было разделено на 4 взаимодействующих оперативных группы. ОГ 38.1 под командованием контрадмирала Джона С. МакКейна включала в себя эскадренные авианосцы «Уосп» и «Хорнет», а также легкие авианосцы «Каупенс» и «Монтерей». Их сопровождали 3 крейсера и 11 эсминцев. ОГ 38.2, которой командовал контр-адмирал Джеральд Ф. Боган, включала в себя эскадренные авианосцы «Банкер Хилл» и «Интрепид», легкие авианосцы «Кэбот» и «Индепенденс», линкоры «Айова» и «Нью Джерси» под флагом вице-адмирала Уильяма Ф. Хэлси, 3 крейсера и 18 эсминцев. ОГ 38.3 под командованием контр-адмирала Фредерика К. Шермана состояла из эскадренных авианосцев «Лексингтон» и «Эссекс», легких авианосцев «Лэнгли» и «Принстон», линкоров «Алабама», «Индиана», «Массачусетс» и «Вашингтон» (ими командовал вице-адмирал Уиллис Э. Ли), 4

крейсеров и 18 эсминцев. ОГ 38.4 контр-адмирала Ральфа Э. Дэвисона состояла из эскадренных авианосцев «Франклин» и «Энтерпрайз», легких авианосцев «Белло Вуд» и «Сан Хасинто», 2 крейсеров и 13 эсминцев. На американских авианосцах базировалось в общей сложности около 1100 истребителей, пикировщиков и торпедоносцев.

Большая часть эскадрилий пикировщиков была вооружена самолетами Кертисс «Хеллдайвер». SB2C-1C начал поступать во флот во время летних боев, но теперь его заменила значительно улучшенная модель SB2C-3. На «Энтерпрайзе» базировалась эскадрилья VB-20, которая первой в августе 1944 года начала летать на новых самолетах. Но к октябрю только VB-15, базирующаяся на «Эссексе», все еще летала на старых пикировщиках.

Новая модель «Хеллдайвера» имела более мощный мотор R-2600-20 с четырехлопастным пропеллером «Кертисс» и была вооружена двумя 20-мм пушками, установленными в крыльях, вместо 4 пулеметов у предыдущей модели. Они могли быть использованы для обстрела наземных целей, так как у пикировщиков на этой стадии войны практически не осталось иных задач. Прозванный «Большехвостой бестией» SB2C «Хеллдайвер» среди морских летчиков пользовался дурной репутацией. Его считали неуклюжим ребенком, требующим очень бережного обращения. Первоначальный проект имел несколько серьезных недостатков, которые не были исправлены к тому времени, когда самолеты начали поступать на вооружение флота. В какой-то период даже было рекомендовано выгрузить «Хеллдайверы» на берег и снова принять на борт испытанные «Доунтлессы». В конце концов «Медленный, но смертоносный» SBD отлично делал свое дело. Однако самые крупные проблемы «Хеллдайвера» все-таки удалось решить, и

тысячи SB2C начали сходиться с заводских конвейеров. Этот самолет нес больше бомб, имел больший радиус действия, более тяжелое вооружение, не говоря уже о значительно более высокой скорости, и по всем параметрам превосходил «Доунтлесс». На нем появились такие технические новинки, как радар. В конце концов, «Хеллдайвер» сумел показать себя в боях, и последние 2 года Тихоокеанской войны пикировочные эскадрильи воевали на этом самолете. Именно на нем пилоты Хэлси нанесли серию заключительных ударов, уничтоживших японский флот, сполна отомстив за Пирл-Харбор.

С 31 августа по 2 сентября авианосные самолеты атаковали японские позиции на Иводзиме и Титидзиме — северных островах архипелага Бонин. Это была отвлекающая операция, которая должна была вынудить японцев гадать относительно места будущего десанта, и после нее главная тяжесть атак снова была перенесена на юг. С 6 по 8 сентября все 16 авианосцев должны были атаковать Палау, чтобы подготовить высадку 15-й пехотной дивизии. Оперативная группа Дэвисона, которая ранее атаковала острова Бонин, по пути совершила заход на Сайпан и нанесла удар по Япу. 7 сентября 8 «Хеллдайверов» из VB-20 бомбили японские зенитные батареи, которые накануне доставили немало хлопот американским истребителям, обстреливавшим наземные цели. Требовалось нечто более серьезное, и «Хеллдайверы» прекрасно для этого подходили.

Погода над целью была прекрасной, на высоте 1500 футов встретились несколько отдельных облачков, которые никак не могли помешать пилотам. Сначала F6F-5 «Хеллкэт» с помощью ракет заставили зенитки замолчать, а потом «Хеллдайверы» без всяких помех вывалили свои тяжелые бомбы прямо на бетонные бункера. 2 крейсера, сопровождавшие авианосцы,

обстреляли город Яп и его окрестности. В ходе этой атаки авианосные самолеты впервые использовали напалм, однако эксперимент оказался неудачным. Половина баков после падения просто не загорелась.

9 и 10 сентября самолеты ОГ 38.4 наносили удары по острову Палау. 8 «Хеллдайверов» VB-20 вместе с «Авенджерами» атаковали Баблтуап при поддержке истребителей с «Франклина» и «Энтерпрайза». Хотя у японцев уже не осталось самолетов, их войска хорошо окопались среди кораллов и джунглей. Японцы укрыли несколько зенитных батарей среди разбитых корпусов кораблей, потопленных в гавани Корор-Малакал. Они создали впечатление, что эти корабли являются серьезными целями. Вообще Палау можно было считать чем-то вроде засады, которую японцы постарались устроить беспечному противнику. В нее должны были попасться морские пехотинцы, но первыми на своей шкуре все прелести Палау опробовали морские летчики.

Самолеты 20-й авиагруппы прибыли в указанный район на рассвете и заметили эсминец и транспорт, стоящие на якоре рядом с берегом, густо заросшим лесом. «Хеллдайверы» VB-20 вел капитан-лейтенант Джордж Дэвис Гибсон. Небо было совершенно чистым, ярко светило солнце, и он приказал пикировщикам атаковать эти цели, казавшиеся идеальными. Каждый «Хеллдайвер» нес одну 1000-фн и две 250-фн бомбы. Но когда самолеты один за другим вошли в пике, перед ними внезапно выросла стена разрывов тяжелых и легких зенитных снарядов. Десятки орудий были укрыты на этих «кораблях» и среди деревьев в джунглях. Головной SB2C сразу получил попадание, хотя Гибсон и сумел сбросить бомбы до того, как «Хеллдайвер» плюхнулся в лагуну. Летчики видели купол одного парашюта, но, несмотря на самые тщательные поиски, ни пилота, ни его стрелка Барбека обнаружить не удалось.

Потери VB-20 в этот день не ограничились этими двумя летчиками. Один из «Хеллдайверов» не сумел сбросить бомбу во время первого захода. Пилот решил во что бы то ни стало положить свой груз на головы японских зенитчиков и приготовился спикировать второй раз. Остальные шесть SB2C обстреляли позиции зениток из пушек, чтобы загнать японцев в укрытия. План сработал, и бомба попала точно в цель. Однако во время штурмовки получил попадание «Хеллдайвер» лейтенанта Хьюза. Его стрелок Уэйн Уэймак был ранен в голову и скончался.

Мы приведем описание одной из последующих атак «Хеллдайверов», которые занимались уничтожением укреплений, артиллерийских позиций, радиостанций. Оно прекрасно иллюстрирует все трудности, с которыми сталкивались авианосные пикировщики при действиях над джунглями.

«Окопавшийся противник был невидим, его орудия были хорошо замаскированы, а техника, если он ее имел, была отлично спрятана. Единственным признаком, выдававшим присутствие японцев, был коричневый дымок, поднимающийся со склона горы, или всплески падений снарядов вокруг кораблей у берега. Иногда появлялись яркая вспышка и клуб дыма, если удачное попадание бомбы приходилось прямо в бензохранилище. Чтобы не выдать раньше времени позиции своих орудий жаждущим расправиться с ними самолетам, японцы практически отказались от использования трассирующих снарядов. Пилоты сообщали, что не видели никакого зенитного огня, но приносили пробоины в крыльях и фюзеляжах».

Тем временем 12 авианосцев остальных оперативных групп атаковали аэродромы на острове Минданао. Главной целью налетов было уничтожение японской авиации, однако летчики ее практически не увидели. Это было совершенной неожиданностью. Поэтому 12 сентября они переключились на атаки аэродромов центральных Филиппин. 14 сентября ОГ 38.1 снова атаковала Минданао. Этот трехдневный период получил название операции «Сталемейт II». Приведем описание действий пикировщиков «Интрепида» — одного из авианосцев ОГ 38.2 контр-адмирала Богана. Работа эскадрильи VB-18 была типичной для этой фазы операции.

13 сентября 1944 года в 6.10 самолеты 18-й авиагруппы стартовали с палуб авианосцев, находившихся в точке с координатами 11°22' N, 126°45' O. Целью налета было уничтожение вражеских самолетов и сооружений на северной оконечности острова Негрос, самого западного в центральных Филиппинах. Авиагруппа состояла из 12 пикировщиков SB2C-3 «Хеллдайвер» в сопровождении 8 истребителей F6F-5 «Хеллкэт» и 6 торпедоносцев TBM-1C «Авенджер». Последние должны были атаковать цели с пологого пикирования. Каждый из пикировщиков нес одну 1000-фн бомбу, носовой взрыватель имел замедление 0,1 сек, хвостовой — 0,01 сек, а также две 250-фн бомбы, носовой взрыватель которых имел нулевую задержку, а хвостовой — 0,01 сек. Это был первый американский налет на остров Негрос. Отсутствовали фотоснимки, разведывательных данных тоже почти не было, поэтому сведения о целях были довольно смутными. После взлета пикировщики встретились с истребителями и торпедоносцами своей авиагруппы, потом к ним присоединились самолеты 8-й авиагруппы с «Банкер Хилла», имевшей аналогичный состав.

Самолетам предстояло пролететь 242 мили над вражеской территорией. Общее время полета к цели и обратно составляло 3 часа 5 минут, и SB2C-3 предстояло израсходовать 252 галлона топлива из общего запаса 315 галлонов. По пути к цели самолеты набрали высоту 14000 футов. Утро было исключительно ясным, видимость составляла около 20 миль. Изредка попадались кучевые облака на высотах от 8000 до 10000 футов. Вскоре японцы заметили американские самолеты и подняли в воздух свои истребители, чтобы выяснить, кто же все-таки господствует в небе, где до сих пор противник не появлялся. Однако «Хеллкэты» не подпустили японцев к бомбардировщикам. Вскоре в небе закипела жестокая схватка, в которой участвовали самолеты самых различных типов — «Зеро», «Хэмпы», «Оскары» и даже гидросамолеты-истребители «Пит». Американские пилоты сообщили, что японские истребители имели меньший радиус виража, но при этом уступали американцам в скорости, превосходя их в скороподъемности. Однако успеха добились не японские истребители, а японские зенитки. Прямым попаданием снаряда у «Хеллкэта» лейтенанта Джеймса Б. Нейбоурса был оторван хвост. Самолет камнем полетел к земле и взорвался.

Над целью пикировщики вышли вперед и устремились вниз сквозь облака. «Хеллдайверы» атаковали аэродром Силай (по крайней мере, пилоты считали именно так) и добились достаточного количества попаданий, чтобы временно вывести его из строя. Как и предполагалось, самолеты во время атаки встретил зенитный огонь. Зенитки среднего калибра стреляли снарядами с контактными взрывателями, плотность огня варьировалась от средней до высокой. На обратном пути самолеты были обстреляны из мелкокалиберных автоматов. 5 из 12 пикировщиков не сбросили бомбы из-за отсутствия достойных целей. Но

тут был замечен еще один аэродром, предположительно Кадис. Он был забит самолетами. Только на летном поле стояли до 25 машин, остальные находились в капонирах вокруг. Это позволило «Хеллдайверам» с пользой израсходовать оставшиеся бомбы. По крайней мере, 2 японских самолета были уничтожены прямыми попаданиями, еще 2 были либо уничтожены, либо серьезно повреждены разрывами. Вслед за бомбардировкой последовали несколько заходов для обстрела аэродрома из пушек и пулеметов. При этом было уничтожено еще несколько вражеских самолетов. 2 считались «достоверно» уничтоженными, 3 «вероятно» уничтоженными, 6 поврежденными. Было израсходовано 4850 патронов для 7,62-мм пулеметов и 3360 снарядов для 20-мм пушек.

3 «Хеллдайвера» были повреждены зенитным огнем. Одному небольшой снаряд пробил хвост, второму 7,7-мм пуля пробила корневую часть правого крыла, третьему такая же пуля пробила левую консоль, что вызвало небольшую утечку топлива. Из летчиков пострадал только один из стрелков «Хеллдайверов» — Ф. П. Гревуазье. Во время пикирования осколком снаряда ему поцарапало два пальца на правой руке.

Один из «Хеллдайверов» оторвался от основной группы и присоединился к «Авенджерам», которые бомбили аэродром Аликанте, оставив после себя кратеры на взлетной полосе. «Хеллдайвер» вернулся на авианосец, зато «Авенджерам» посчастливилось меньше. Пилот одного из торпедоносцев, энсайд Д. Ланер, нарушил обычную тактику действий и во время обстрела цели спустился до 300 футов вместо обычных 1500. В результате самолет попал под шквал огня. Задняя кромка правого крыла «Авенджера» вспыхнула, судя по всему, был уничтожен элерон. Самолет упал рядом со взлетной полосой и взорвался. Ланер и члены его экипажа Ланкфорд и Кранц погибли.

Второй налет был проведен в тот же день с 14.28 до 14.33. Самолеты встретились и полетели к тем же самым целям на высоте 12000 футов со скоростью 150 миль/час. Бомбовая нагрузка и количество самолетов было тем же самым, однако пикировщики после утреннего урока получили более сильное истребительное сопровождение. Теперь их прикрывали 14 «Хеллкэтов» и только 8 «Авенджеров», каждый из которых нес по две 500-фн бомбы. Японские истребители, увидев более сильное сопровождение и помня печальный урок, полученный недавно, предпочли держаться поодаль. Хотя примерно в 16.40 четверка японцев попыталась подойти к американским самолетам, но в бой не вступила и удрала на север.

Для второго удара авиагруппа «Интрепида» выбрала аэродром Фабрика. Снова на земле были обнаружены около 25 вражеских самолетов, многие из которых были повреждены во время предыдущих атак. Над целью была встречена легкая облачность, поэтому атаковать аэродром и другие цели было удобнее с пологого пикирования. Самолеты VB-18 наносили удары, пикируя под углами от 35 до 65 градусов. Они сбрасывали бомбы на высоте примерно 2000 футов. Взлетная полоса получила множество попаданий, а несколько «Хеллдайверов», сбросив бомбы, обстреляли аэродром из пушек.

«Авенджеры» пикировали на цель под углом 30 градусов с высоты 10000 футов. Они сбрасывали бомбы на высотах от 2000 до 3000 футов при скорости 310 узлов. В результате они выходили из пике на высоте около 1200 футов. Отсутствие зенитного огня приободрило пилотов, и они начали обстрел аэродрома с бреющего полета, добившись множества попаданий в стоящие на земле самолеты. Все бомбардировщики вернулись на корабли на высоте 2000 футов,

выдерживая скорость 160 узлов. Потерь в личном составе также не было.

Отсутствие достойных внимания целей привело к тому, что в последующие дни тактика действий была изменена. Оперативное соединение подошло еще ближе к Филиппинам в надежде, что японцы все-таки рискнут показаться. Летчики «Интрепида» получили приказ атаковать аэродром Мактан и порты острова Себу. В налете участвовали 10 «Хеллдайверов». Ударная группа завершила формирование в 9.15, после чего направилась к Себу, который находился всего в 180 милях от авианосца по пеленгу 259°. Самолеты появились над островом в 10.30, видимость была хорошей, лишь рваные перистые облака шли на высоте 11000 футов. Самолеты других авианосцев уже начали наносить удары по целям в портовой зоне, поэтому авиагруппе «Интрепида» пришлось минут 5 кружить, дожидаясь своей очереди. На аэродроме было замечено лишь несколько самолетов — «Зеро», «Хэмп», «Лили», однако они не стоили того, чтобы тратить на них бомбы, поэтому пикировщики оставили их заботам истребителей сопровождения.

VB-18 решила отбомбиться по другим целям. Пикировщики сбрасывали бомбы с высоты 2500 футов, хотя район порта был затянут дымом после предыдущих атак. «Авенджеры» атаковали корабли в гавани с пологого пикирования, но попаданий не добились. 5 «Хеллдайверов» нанесли удар по нефтеперегонному заводу Азиатской нефтяной компании и добились 3 попаданий 1000-фн бомбами и 6 попаданий 100-фн. Эти попадания подтвердили пилоты вертевшихся рядом «Хеллкэтов». Завод был весь охвачен пламенем, и был занесен в категорию «вероятно уничтоженных». Был также атакован крупный складской комплекс на острове Мактан в гавани Себу, который получил прямое попадание и был

серьезно поврежден. Последней целью «Хеллдайверов» стал каботажный пароход водоизмещением около 1000 тонн, который получил одну 1000-фн и две 100-фн бомбы, вспыхнул и начал крениться. Вражеские истребители снова даже не появились, а зенитный огонь был чисто символическим.

Удары по Филиппинам принесли Оперативному Соединению 38 определенное разочарование. Целей было обнаружено слишком мало, так как японцы старались сберечь самолеты до тех пор, когда битва вступит в решающую фазу. Однако командование приказало провести дополнительные налеты. На сей раз VB-18 входила в состав авиагруппы, атаковавшей Баколод и Аликанте, аэродром Силай, самолеты в Кадисе и японские суда в проливе Ханчатес. Цели были закрыты облаками, которые шли на высоте 8000 футов, поэтому «Хеллдайверам» пришлось использовать и обычное и пологое пикирование, сбрасывая бомбы с высоты 2500 футов. В проливе было обнаружено много мелких суденышек, это сочли признаком того, что японцы перебрасывают грузы на аэродромы острова Лейте, готовясь к предполагаемой американской высадке.

За эти 3 дня самолеты 3-го Флота совершили около 2400 вылетов. Предполагалось, что они встретят самое упорное сопротивление, но на деле все вышло не так. Было уничтожено около 200 японских самолетов. Однако противник не оказал никакого сопротивления, даже когда часть Каролинских островов была захвачена американцами. 20 сентября II Десантным Соединением был занят атолл Улити в западной части архипелага. Японцы никак не отреагировали на это, хотя американцы получили удобную якорную стоянку для своего флота, расположенную гораздо ближе к Филиппинам, чем Маджуро на Маршалловых островах. Теперь великолепную базу 3-го Флота от Манилы

отделяли всего 100 миль, а от Окинавы — 1400 миль. Американцы продвинулись на 4250 миль к западу от Пирл-Харбора.

Первоначальным планом предусматривался захват соседнего острова Яп, на котором находился сильный японский гарнизон. Однако в сентябре было решено оставить его в покое и использовать войска, выделенные для высадки на Япе, для операции на Филиппинах. Поэтому Яп остался еще одной островной крепостью, которую предоставили собственной участи. Ее гарнизон мог лишь беспомощно следить, как американцы продвигаются дальше, не в силах сделать что-нибудь.

Совсем иначе обстояли дела на Пелелиу, где разыгралась кровопролитная битва. Остров защищали примерно 8000 солдат 14-й дивизии под командованием генерал-лейтенанта Иноуэ. Сам остров был буквально изрыт системой пещер и тоннелей, прочные доты в скалах обеспечили гарнизону неплохое укрытие от бомбардировок и обстрелов с моря. Японские укрепления были отлично замаскированы и становились заметны лишь в тот момент, когда открывали огонь. Поэтому 1-я дивизия морской пехоты генерал-майора У. Г. Рупертуса понесла тяжелые потери в первый же день боев. Японский гарнизон сражался буквально до последнего человека и был полностью уничтожен к 25 ноября. Но задолго до этой даты на Пелелиу пришлось высадить в качестве подкрепления 85-ю пехотную дивизию, которая сменила измученные и поредевшие части морской пехоты.

3-й Флот пополнил запасы в море с кораблей снабжения и снова пошел к вражеским базам. 21 и 22 сентября были нанесены новые удары по аэродромам на Лусоне. Главной целью было сердце вражеской системы обороны — аэродромы вокруг самой Манилы. После этого 24 сентября самолеты снова атаковали аэродромы

Визаяса. Приведем воспоминания еще одного очевидца событий.

«21 сентября, когда радио Манилы передавало утреннюю музыкальную программу, летчики адмирала Митчера внезапно появились над гаванью Манилы, аэродромами Кавите и Николе. Гавань была забита грузовыми судами и танкерами. Один из пилотов, который бывал на Филиппинах, сообщил, что Манила не слишком переменилась. Кавите был отстроен, часть бульвара Дьюи была огорожена в качестве взлетной полосы, появился большой концентрационный лагерь в деревне Лас-Пинас, изрытый воронками Коррехидор снова покрылся зеленью. Японский диктор объявил очередную песенку, но тут же спешно прервал программу объявлением на английском языке: «Внимание, слушатели, внимание, слушатели. Воздушная тревога...» Затем он торопливо повторил это предупреждение по-японски. Стало ясно, что неожиданно появившиеся самолеты Хэлси устроили Маниле настоящее утреннее развлечение. Рукотворный шторм отправил на дно бухты множество кораблей. Транспорт боеприпасов взорвался с ужасным грохотом. Немного позднее сгустился туман, который скрыл уцелевшие японские самолеты. На следующий день некоторые из них безуспешно попытались атаковать авианосцы Хэлси. Но японская авиация опозорилась здесь точно так же, как и в других местах».

Американцы ожидали мощных и продолжительных атак против своих кораблей, но так и не дождались. Зато американские пилоты заявили об уничтожении

более чем 1000 японских самолетов и потоплении 150 судов общим водоизмещением около 20000 тонн. Все это было оплачено 54 самолетами, погибшими во время атак, и еще 18, разбившимися при авариях. В этих цифрах почти не приходится сомневаться, а это значит, что японцы потерпели серьезное поражение.

Один американский пилот был сбит над целью, однако в тот же день его удалось спасти. Он получил возможность переговорить с филиппинцами во время недолгого пребывания у партизан, и они сообщили, что на земле японцы гораздо слабее, чем предполагает американское командование. Партизаны сообщили, что на Лейте находится совсем немного войск.

Получив эту важнейшую информацию, адмирал Хэлси рекомендовал Объединенному комитету начальников штабов на конференции в Квебеке отменить предполагавшуюся высадку на Минданао как совершенно ненужную. Вместо нее адмирал предложил высадить десант прямо на Лейте. Его предложение было принято. Но следует отметить, что японцы сумели быстро восполнить потери авиации, которые они понесли в результате сентябрьских ударов американских авианосцев. На Филиппины было переброшено много самолетов из Японии и с Формозы. Японская 4-я Воздушная армия собрала самолеты с аэродромов Китая, Сингапура, Бирмы, Голландской Ост-Индии, Японии и даже Манчжурии. Укрепив оборону Филиппин, японцы оголили остальные участки оборонительного периметра, однако они правильно считали, что битва за Филиппины станет решающей.

Сначала японское Верховное командование полагало, что Филиппины станут объектом следующего крупного удара американцев. Было ясно, что если не удастся удержать американцев на этом рубеже, Япония будет отрезана от основных источников нефти, олова, каучука, бокситов. Поэтому не имело значения, какие

стратегически важные территории японцы удерживают к югу и западу от Филиппин. После захвата американцами архипелага все они будут неизбежно потеряны. То же самое можно было сказать в отношении авиации и флота. Японцы были вынуждены в этой решающей схватке бросить на карту все. Даже их последние успехи в Китае летом 1944 года окажутся бессмысленными, если американцы закрепятся на Филиппинах. Разговоры об «окончательном уничтожении» японской базовой авиации были такими же беспочвенными, как и заявления японцев о гибели флота Хэлси у берегов Формозы. Битва за Филиппины должна была стать тяжелой для обоих противников.

Тем временем американский 3-й Флот продолжал методично наносить удары по японским авиабазам и местам возможного сосредоточения японской авиации — от самых далеких островов до пригородов Манилы. Американцы намеревались перемолоть все, что японцы перебрасывают на Филиппины, и уничтожить резервы.

Поэтому 6 октября американские авианосцы покинули Улити и направились на север. Через 4 дня они прибыли к берегам Формозы. 11 октября 61 самолет с авианосцев оперативных групп адмиралов МакКейна и Дэвисона атаковал Апарри — самый северный аэродром Лусона. Там были уничтожены 15 вражеских самолетов. Затем американцы начали наносить удары по Формозе. 12 октября со всех авианосцев были совершены 1378 самолето-вылетов, 13 октября — 974 самолето-вылета, 14 октября — 246 самолето-вылетов. Это вызвало резкую реакцию 2-го Воздушного флота, базировавшегося на острове. Американские авианосцы стали мишенью для мощных воздушных атак. Но, несмотря на предельные усилия японских летчиков, ни один американский корабль не погиб. Были повреждены 2 крейсера и уничтожены 89 американских самолетов.

Японцы совершили 881 самолето-вылет. Их пилоты заявили о потоплении 11 авианосцев, 2 линкоров, 1 крейсера и повреждении огромного числа кораблей. При этом японцы понесли огромные потери, был уничтожен 321 самолет. Но японцы успешно обманули сами себя, поверив, что одержали решающую победу. Адмирал Одзава оказался более трезвым человеком и отозвал эскадру из 3 крейсеров и 8 эсминцев, отправленную, чтобы добить «разгромленные и отступающие остатки» флота Хэлси. В действительности тот остался практически невредим и все еще насчитывал 13 авианосцев, 7 линкоров, 10 крейсеров и более 50 эсминцев. Японские контратаки практически ничего не дали.

15 октября оперативная группа Дэвисона вернулась к Филиппинам и снова атаковала аэродромы Лусона, расположенные к северу от Манилы. Примерно в 9.00 лейтенант Эмметт Риера взлетел во главе 9 «Хеллдайверов» VB-20 с «Энтерпрайза», когда авианосец находился в 230 милях северо-западнее Манилы. Пикировщики пересекли береговую черту Лусона на высоте 15000 футов под прикрытием частых дождевых шквалов. Они подошли к цели на 40 миль, когда были перехвачены примерно 50 японскими истребителями. Однако Риера позднее написал: «Действия истребителей сопровождения были великолепными. Ни один вражеский истребитель не подошел на дистанцию выстрела к пикировщикам и торпедоносцам ни по дороге к цели, ни на обратном пути. Они сбивали каждый самолет, пытавшийся выйти в атаку, или отгоняли прочь».

Небо над Манилой было закрыто плотными облаками, над аэродромами их нижняя кромка находилась на высоте 2000 футов. Об атаках с пикирования не могло быть и речи. «Хеллдайверы» атаковали с бреющего полета, хотя их встретил самый

плотный зенитный огонь, какой они только видели до сих пор. Несмотря на это, они застигли японцев врасплох и положили свои тяжелые бомбы прямо на выстроенные рядами истребители.

Адмирал Одзава мрачно констатировал: «Авианосные атаки снова сорвали наши попытки восстановить численность истребительной авиации. Мы не только не сумели увеличить численность наших истребителей на Филиппинах, но даже не удержали ее на минимально достаточном уровне».

Около 130 японских самолетов атаковали оперативное соединение, но успеха не имели. Возле Лусона японские пикировщики сумели прорваться к авианосцам, 3 новых пикировщика «Джуди» и «Зеро», вооруженные бомбами, добились попадания во «Франклин». Несмотря на повреждения, к вечеру авианосец возобновил летные операции. 17 октября японцы совершили еще 107 самолето-вылетов, но 1-й Воздушный флот не сумел даже найти американские корабли. Несмотря на усилия японцев, весь этот день и все последующие дни авианосные самолеты свободно летали над Лусоном.

Манила снова была укрыта густыми тучами, и первая ударная группа, в которую входили 16 SB2C с «Энтерпрайза» и «Франклина», целый час кружила над целью, пока в тучах не появился разрыв, сквозь который успели проскочить самолеты. Они атаковали аэродром Мабалакат Восточный, часть комплекса Кларк-Филд. По заявлениям пилотов, они уничтожили 28 японских самолетов. Позднее в этот же день вторая авиагруппа нанесла удар по аэродрому Легаспи, на южной оконечности Лусона с аналогичными результатами. 18 октября «Хеллдайверы» атаковали остальные аэродромы авиабазы Кларк-Филд, а также главный аэродром, используя новую тактику. Сначала они пикировали с высоты 4500 футов, сбрасывая бомбы, а

потом повторяли пике, обстреливая цель из 20-мм пушек. Таким образом пилоты смогли повысить меткость огня бортовых пушек и уничтожили много самолетов, выстроенных по периметру аэродрома. Еще 18 «Хеллдайверов» атаковали аэродром Нильсон и район порта, также добившись хороших результатов.

Независимо от этих атак авианосцы Дэвисона в этот же день ближе к вечеру выслали третью группу. На сей раз у пикировщиков были более привычные цели — японские корабли, собранные в Манильской бухте. Когда самолеты подходили к цели, они столкнулись с сильным тропическим ливнем, который вынудил их свернуть в сторону. Однако в конце концов самолеты прибыли в указанный район и начали кружить, разыскивая цели. Лейтенант Риера снова вел «Хеллдайверы», но из-за ветра и дождя им пришлось атаковать с планирования, заходя на крупные транспорты с высоты 12000 футов. Самолеты сбрасывали бомбы на высотах от 1000 до 500 футов и снова использовали пушки, пока пересекали бухту. Однако их встретил плотный зенитный огонь, жертвой которого стал один из SB2C, пилотируемый лейтенантом энсайном Лесом Хорнбиком. Он загорелся и рухнул в воду. По крайней мере 5 крупных транспортов получили попадания 1000-фн бомбами. Атака завершилась в 17.00, и уцелевшие самолеты начали собираться вместе, готовясь к долгому обратному перелету.

Они находились в воздухе около 4 часов, и топлива осталось в обрез, а самолетам предстояло сделать крюк, чтобы обогнуть область грозы, перекрывавшую прямой путь к авианосцам. Хотя «Энтерпрайз» пошел им навстречу, чтобы как можно больше сократить расстояние, было уже темно, когда прибыли самолеты. Часть самолетов была потеряна. Один SB2C сел на воду, не долетев несколько миль до авианосца. 3

пикировщика приводнились прямо среди кораблей оперативной группы. Эсминцы сопровождения подняли летчиков из воды.

Последняя атака была проведена 20 октября против маленького аэродрома Сан-Пабло. Самолеты также атаковали городок Дагами, расположенный рядом с участком высадки. После того как десант закрепился на берегу, задачи непосредственной поддержки войск были переданы другим. Пикировщики Хэлси были заняты подготовкой к битве с японским флотом. В конце октября 1944 года произошла самая крупная морская битва в истории. В ходе сражения за Лейте американские корабли и самолеты полностью разгромили японцев.

В последних операциях японские пикировщики ни разу не смогли прорваться сквозь стену зенитного огня к американским кораблям. Это вынудило противника перейти к тактике камикадзэ. Но даже теперь японцы использовали множество обычных бомбардировщиков. Несмотря на жуткие потери, часть японских базовых пикировщиков все-таки прорывалась к цели, хотя почти никто из пилотов потом не мог об этом рассказать.

Многие американские авианосцы получили попадания, которые привели к большим потерям в людях вне зависимости от того, был потоплен корабль или нет.

Поэтому напомним еще раз, что наши симпатии отданы все-таки базовым пикировщикам, и расскажем, что произошло рано утром 19 марта 1945 года с двумя авианосцами — «Уосп» (CV-18) и «Франклин» (CV-13). Корабли находились у берегов Японии, и их пикировщики наносили удары по вражеским кораблям во Внутреннем море. Сами авианосцы подверглись яростной контратаке самолетов 5-го Воздушного флота. «Уосп» получил прямое попадание, которое вызвало сильный пожар. При взрыве и во время борьбы с огнем

погиб 101 человек, еще 269 были ранены. Несмотря на такие потери, команда авианосца сумела взять пожары под контроль уже через 15 минут.

Гораздо хуже пришлось «Франклину». На рассвете в воздух были подняты две трети авиагруппы, но на корабле еще оставались 5 «Хеллдайверов», 14 «Авенджеров» и 12 «Хеллкэтов». В 7.08 полностью вооруженные и заправленные самолеты были выстроены на широкой полетной палубе. Они несли 1000-фн и 250-фн бомбы, 298-мм реактивные снаряды «Тайни Тим». Их моторы работали, и самолеты готовились к взлету. Это очень напоминало положение японских авианосцев при Мидуэе, когда они были атакованы «Доунтлвесами».

Результат оказался почти таким же. Одиночный «Джуди» выскочил из облаков на высоте 2000 футов, ускользнул от патрулирующих истребителей и спикировал на авианосец, сбросив две 250-фн бомбы, которые попали в цель. Бомбы, ракеты, авиабензин вспыхнули немедленно, и сильнейший взрыв буквально подбросил огромный корабль. Джим Хардин, радиокорреспондент морской пехоты, видел все это.

«Произошел ужасный взрыв. По ангарной и полетной палубам прокатился огромный огненный шар. Огромный столб дыма поднялся в небо, когда авианосец развернулся против ветра. Затем на полетной палубе прогремели еще несколько сильных взрывов. В считанные минуты весь корабль окутался дымом, в котором мигали вспышки новых взрывов. Обломки падали в воду в 500 ярдах от авианосца. На краю полетной палубы я нашел двух летчиков морской пехоты, которые перевязывали друг друга. У одного из них была сломана лодыжка. Большой кусок полетной

палубы был просто вырван. Прогремел ужасный взрыв, и самолет, стоящий на полетной палубе, просто исчез, когда сдетонировала его бомба. Загоревшиеся ракеты пролетали у нас над головами, оставляя яркие оранжевые следы. Авианосец содрогался, как от землетрясения. Казалось невозможным, чтобы он остался на плаву».

Однако «Франклин» все-таки сумел выжить. Его кое-как вывели на буксире из зоны боев. С помощью крейсеров «Санта Фе» и «Питтсбург» капитан 1 ранга Герес повел свой израненный корабль домой, хотя японцы еще 2 дня пытались добить его. Корабль уцелел, но какой ценой! Эти две маленькие бомбы, сброшенные во время одной из последних атак японских пикировщиков, убили 724 человека. Еще 265 были ранены, причем многие тяжело.

Пилоты авианосных пикировщиков могли заслуженно гордиться своими успехами, они ничуть не уступали пилотам базовой авиации. Однако следует помнить, что их главной задачей все-таки была борьба с вражеским флотом, а не удары по целям в джунглях. Чтобы оказать солдатам и морским пехотинцам на берегу максимальную поддержку в их борьбе против умелого и отважного противника, который охотно использовал джунгли в качестве естественного укрытия, требовались специально подготовленные летчики. Так стрелка часов была переведена на 2 десятилетия назад, когда летчики корпуса морской пехоты впервые показали, что могут сделать самолеты непосредственной поддержки войск во время боев в джунглях.

Глава 9. Филиппины отбиты

Союзники постепенно сжимали кольцо вокруг захваченных японцами территорий: на юге с Соломоновых островов, на китайской и на бирманской границах, и ведущую роль в этом наступлении играли пикирующие бомбардировщики. Бои продолжались на обширных районах, большинство которых было покрыто джунглями. В таких условиях точность бомбометания имела больше значения, чем количество сброшенных бомб. Чтобы удар по цели, находящейся в джунглях, был эффективным, нужно положить бомбы именно в указанную точку. И лишь пикирующие бомбардировщики могли гарантировать это с достаточной степенью вероятности. Главными специалистами в этой области являлись авиагруппы морской пехоты Соединенных Штатов, действовавшие сначала с Гуадалканала, потом с Бугенвилля, а еще позднее — с Маршалловых островов. Поэтому не удивительно, что именно эти летчики возглавляли разработку новых методов действия авиации поля боя, которая во многом опиралась на опыт пикирующих бомбардировщиков. Во время боев на Филиппинах летчики морской пехоты показали, что они отлично усвоили уроки первых лет войны и умеют действенно их применять.

Эскадрильи пикировщиков морской пехоты были единственными авиационными частями союзников, которые оперативно и точно выполняли просьбы войск о поддержке, как это делали соединения германских пикировщиков Ju-87. Летчикам морской пехоты пришлось пройти долгую и трудную дорогу, однако германский блицкриг в 1939-41 годах наглядно продемонстрировал мощь пикирующего

бомбардировщика, если обеспечена надежная радиосвязь. Хотя это разбудило интерес американской армии и флота к пикировщикам, лишь в 1942 году армия наконец-то начала предпринимать какие-то шаги в этом направлении.

Американский армейский авиакорпус, которым командовал генерал Хэп Арнольд, заказал большое количество пикировщиков. Однако 20 лет полного пренебрежения этим видом авиации не могли не сказаться, и американцы оказались в том же положении, что и Королевские ВВС. Армейской авиации пришлось одалживать пикировщики у других. Армия перехватила 300 самолетов А-31 «Виндженс» из заказов, сделанных КВВС, но в них было внесено столько изменений, что в результате получился совершенно иной самолет, который получил обозначение А-35 «Виндженс». Промышленности было заказано большое количество этих пикировщиков. Однако требования внести многочисленные изменения задержали их поступление в армию настолько, что в конце концов эта программа была свернута.

Армия также заказала 100 экземпляров сухопутного варианта авианосного пикировщика SB2C «Хеллдайвер», который получил обозначение А-25А «Шрайк». К весне 1942 года был размещен заказ на производство еще 3000 таких самолетов, и новый завод в Сент-Луисе приступил к работе. Первый А-25А взлетел 29 сентября 1942 года. В марте 1943 года была закончена пробная серия из 10 машин, но к этому времени американские армейские ВВС почти полностью отказались от специализированных пикирующих бомбардировщиков.

Армейские ВВС заказали 192 пикировщика Брюстер SB2А, также созданного для КВВС. Они получили обозначение А-34 «Буканир». Однако работы по созданию самолета шли так медленно, что заказ был

отменен еще до того, как были построены первые машины. Наконец армейский авиакорпус заказал сухопутный вариант флотского SBD «Доунтлесса» под обозначением А-27 «Бэнши». Этими самолетами были вооружены 8-я и 91-я бомбардировочные авиагруппы. Они использовались в боях в Голландской Ост-Индии, а 27-я группа в начале 1942 года действовала с австралийских баз против целей в море Тимор и на Новой Гвинее. Однако иметь самолет — совсем не значит знать, как им нужно пользоваться. И все эти операции армейских ВВС оказались не слишком успешными. Вскоре чаша терпения переполнилась. Последней каплей стала гибель 6 из 7 А-24, сбитых во время атаки Буны 29 июля 1942 года. Армия заявила, что А-24 устарел, имеет малую маневренность и низкую скорость. Поэтому он был выведен из состава эскадрилий первой линии.

Единственным настоящим пикировщиком армейских ВВС, который серьезно использовался в бою, стал переоборудованный «Мустанг» под обозначением А-36А «Апач», или «Инвейдер». Часть из этих 500 самолетов успешно действовала в Китае и Бирме, они также использовались в Италии. Но, если не считать этой небольшой партии самолетов, опыт американских ВВС в применении пикирующих бомбардировщиков оказался не слишком удачным. Командование ВВС решило, что они не только неэффективны, но и опасны (для войск, которые поддерживают, и для собственных экипажей), а вдобавок еще и дороги. Официальный рапорт констатировал: «Сегодня легко критиковать летчиков за недальновидность, но их реакцию следует рассматривать, как соответствующую конкретному времени и конкретной обстановке. Слишком тесную привязку к действиям наземных войск они рассматривали как покушение на свою свободу. ВВС рвались действовать самостоятельно. Даже сам термин

«воздушная поддержка» предавался анафеме. «Поддержка» означала второстепенную роль, хотя во время войны предпочитали более обтекаемые выражения, вроде тактических заданий, взаимодействия с войсками или координации операций».

Летчики считали контроль пехотных офицеров попыткой привязать авиацию к земле, и потому сами оказались неспособны в полной мере оценить потенциал ударов с воздуха. Авиационные наставления, датированные июлем 1943 года, продолжают отстаивать собственную концепцию непосредственной поддержки. «В районе боев контролировать действия против вражеских подразделений крайне трудно, они слишком дорого обходятся и, в целом, почти неэффективны. Цели слишком малы, разбросаны на местности, их трудно обнаружить. Кроме того, всегда сохраняется опасность поразить собственные войска».

Действительные возможности пикировщиков оценила только морская пехота. Роберт Шеррод отмечал, что морские пехотинцы сделали несколько важных выводов:

«1. Совершенно необходима оперативная и надежная радиосвязь. Одноканальные радиостанции оказались совершенно неприемлемы. Появившиеся позднее двухканальные были немногим лучше.

2. Любые визуальные средства связи (сигнальные лампы, ракеты) уступают радио, однако их все-таки можно применять из-за ненадежной радиосвязи или при необходимости соблюдать радиомолчание. Их использование требует налаженного взаимопонимания с войсками.

3. Находящийся в воздухе офицер наведения должен иметь связь с разведывательными самолетами и пехотными авангардами».

Интересно сравнить эти требования с практикой действий немецких пикировочных частей. Они оказываются почти идентичными. Пилоты Ju-87 поочередно отправлялись в качестве офицеров связи в наземные части, чтобы координировать атаки. Очень часто они возглавляли колонны танков на специально оборудованных машинах и вызывали на помощь «Штуки», если противник пытался остановить немецкое наступление.

Морская пехота провела достаточное количество экспериментов, чтобы отработать некоторые из этих идей, после чего использовала их во время боев на Соломоновых островах и архипелаге Бисмарка. Сначала авиация взаимодействовала с морской пехотой, но потом это взаимодействие плавно распространилось и на армию. На Гуадалканале летчики морской пехоты впервые начали поддерживать войска, действующие в джунглях. Им пришлось провести множество атак против военных кораблей и транспортов в море, однако и пехота не раз вызывала их на помощь. Лишь пикирующие бомбардировщики могли остановить японские атаки и подавить их артиллерию.

В первые 2 недели, проведенные на аэродроме Гендерсон, эскадрилья VMSB-232 майора Ричарда Мангрума была вынуждена действовать в самых примитивных условиях. Например, не было никаких подъемников для бомб, поэтому 500-фн снаряды приходилось вытаскивать из хранилища на руках, на себе тащить к самолетам и вручную же подвешивать. Жесткие шины, специально приспособленные для посадки на палубу авианосца, в момент перепахивали

грунтовую полосу, а после первого же тропического ливня аэродром превращался в обычное болото. Тропический климат, насекомые, малярия и другие болезни косили американцев точно так же, как японцев, англичан, австралийцев и новозеландцев.

В ходе боев на Соломоновых островах выяснилось, что самой сложной проблемой является обнаружение вражеских оружейных позиций. Японцы прятали их все более и более искусно. Это стало очередным уроком, который пришлось выучить дорогой ценой. Скоро стало очевидно, что лишь пикировщики могут решить эту проблему. Туземные следопыты обшаривали джунгли и сообщали австралийским береговым наблюдателям, где именно японцы начали строительство очередной батареи. Однако знать, где находится орудие, и уничтожить его — две большие разницы. Сначала были испробованы армейские средние бомбардировщики, но все их усилия оказались почти бесполезными. Тогда за дело взялись пикировщики морской пехоты. Как отметил капитан 2 ранга австралийского флота Эрик Фельдт в своей книге «Береговые наблюдатели»: «Ковровые бомбежки позиций в джунглях не приносят никакого вреда противнику. Однако точечный удар по выбранным целям — это совсем другое дело».

Эта же самая проблема еще не раз возникнет в будущем во время войны во Вьетнаме и в других местах. Следующий шаг авиация морской пехоты сделала во время боев на Новой Гвинее. Была создана пока еще примитивная система воздушной поддержки. Морская пехота использовала термин «непосредственная поддержка» для обозначения ударов на расстоянии не более 1000 ярдов от линии фронта. В то время на Тихом океане просто не было специалистов по организации связи с авиацией, поэтому пришлось искать добровольцев. Была

сформирована Группа связи под командованием майора Уилфреда Стайлза. В нее вошли 8 офицеров: 2 из наземных войск и 6 летчиков морской пехоты, а также 8 рядовых радистов. Стайлз выбил 4 командных автомобиля, оснащенных радиостанциями SCR-103, сигнальными лампами Олдиса, кое-какой пиротехникой.

Эти команды были отправлены на фронт во время боев на Мунде, но пехота еще не слишком верила в эффективность и безопасность такой поддержки. Почти все бои в джунглях превращались в рукопашные схватки в условиях ограниченной видимости. В густых зарослях даже артиллерия испытывала серьезные трудности при обстреле вражеских позиций. Решение было найдено в Бирме, где начали использовать дымовые мины для минометов. Были созданы специальные карты. Точные удары становились все более необходимыми, так как японцы усиленно окапывались, а бункера и блиндажи можно было уничтожить только прямым попаданием.

12 июля 1943 года 169-я пехотная дивизия внезапно подверглась мощной атаке с фланга крупных сил японцев и была вынуждена остановиться. И здесь новая система прошла первую проверку. Координаты на карте, переданные по радио летчикам, не совпали с районом, обозначенным дымовыми минами, которые легли в 600 ярдах в стороне.

Новый вызов поступил только 1 августа. 43-я пехотная дивизия находилась восточнее плантации Ламбети на Нью Джорджии, где попала под плотный огонь хорошо укрытых японских орудий. Наступление захлебнулось. Одна из команд Стайлза вызвала на помощь самолеты, и 18 «Доунтлессов» нанесли удар, разгромив японские позиции.

Это стало неплохим примером, и 25 августа пришел третий вызов. На этот раз требовалось уничтожить сильный узел японской зенитной артиллерии на

вершине холма Библ. Его бомбили 54 «Доунтлесса» и 53 «Авенджер» флота и морской пехоты. После того, как рассеялся дым с вражеских позиций больше не прозвучал ни один выстрел.

Кроме обычных пикировщиков, корпус морской пехоты начал эксперименты с мощным истребителем-бомбардировщиком Чанс-Воут F4U «Корсар», который попытались превратить в пикировщик. Боевой дебют этого самолета состоялся в феврале 1944 года, когда эскадрилья ВМФ VF-17 участвовала в налете на Рабаул. В марте летчики эскадрильи морской пехоты VMF-11 получили «Корсары», оснащенные самодельными узлами подвески бомб, и начали их испытывать. Выяснилось, что «Корсар» может пикировать под углом до 85 градусов, не теряя управления. Этот самолет мог нести гораздо больше бомб, чем «Доунтлесс», не говоря уже о грозной батарее из шести 12,7-мм пулеметов, которая позволяла эффективно обстреливать вражеские позиции. 18 марта 1944 года «Корсары» морской пехоты в первый раз атаковали с пикирования японские зенитные батареи на острове Милле.

Летчики морской пехоты из эскадрильи MAW-4 отлично использовали «Корсары» при атаках японских позиций на Малоэлапе и других атоллах в течение 9 месяцев. Контр-адмирал Де Витт Рамсей писал:

«Более 75 процентов целей были менее 50 футов в диаметре. Целями в основном были японские оружейные позиции, которые уничтожались одна за другой. Эскадрильи морской пехоты, занимавшиеся этим, испробовали несколько методов атаки. Но для «Корсара» самым эффективным оказалось пикирование на высокой скорости под углом 70 или 80 градусов».

Одного из летчиков морской пехоты спросили, не согласится ли он использовать этот метод против немцев. Он ответил: «Если меня попросят разбомбить завод, моим единственным вопросом будет: в каком департаменте?»

Заранее было известно, что бои за возвращение Филиппин будут долгими и тяжелыми. На этом архипелаге достаточно джунглей, но там имеется множество городов, где наверняка будут идти уличные бои, напоминающие Сталинград. Армейская авиация не имела совершенно никакого опыта точного бомбометания, поэтому сразу было решено всю эту работу взвалить на летчиков морской пехоты. Требовалось сформировать большое Пикировочное авиакрыло морской пехоты и специально подготовить его.

Поэтому 10 октября 1944 года полковник Лайл Г. Майер, который командовал на Бугенвилле 24-й авиагруппой морской пехоты, собрал своих людей и сообщил им о той роли, которую предстоит сыграть летчикам в грядущих боях. Им предстояло объединиться с 32-й авиагруппой полковника Клейтона Б. Джоунса. Заместителем командира крыла должен был стать Джон Смит, вернувшийся из Соединенных Штатов. В результате в состав крыла предполагалось включить 7 эскадрилий пикировщиков. Полковник Джонс должен был принимать на себя командование, когда обеим авиагруппам предстояло действовать в бою совместно.

Прежде всего требовалось собрать людей и самолеты. Во-вторых, было необходимо детально ознакомить пилотов с методами непосредственной поддержки войск и существовавшими теориями. Эту важную работу поручили подполковнику Кейту Б. МакКетчону, начальнику оперативного отдела штаба

24-й авиагруппы. Он стал для морских пехотинцев «гуру» в деле непосредственной поддержки.

В качестве положительного момента следует отметить то, что все 7 эскадрилий все время и энергию могли посвятить одной задаче. Не возникало необходимости прерывать специальные тренировки для решения иных задач. В результате выяснилось, как это уже не раз бывало на войне, что одно специально подготовленное и сплоченное подразделение гораздо лучше нескольких, обученных «вообще». Моральный дух и взаимопонимание были исключительными. Летчики гордились тем, что служат в уникальном подразделении и выполняют важнейшие задания. Поэтому пикировочное авиакрыло полностью забыло про обычные налеты и связанные с ними проблемы, оставив всё это другим.

Эта часть имела другое преимущество. Американская 37-я пехотная дивизия на Бугенвилле уже видела, что могут сделать пикировщики, и возникла убежденность, что в будущем они смогут добиться еще большего. Поэтому пехота охотно участвовала в учениях вместе с летчиками.

Хотя теперь имелось достаточное количество новых «Хеллдайверов» и «Корсаров», летчики морской пехоты не изменили своей привязанности к доброму старому «Доунтлессу». Это был надежный самолет, а при действиях над полем боя скорость не играет особой роли, что доказали Ju-87 в Европе (а позднее «Скайрейдеры» во Вьетнаме). Меткость и способность вовремя появиться там, где это необходимо, были гораздо важнее. Кабинетные вояки из высшего командования, руководившие действиями авиации союзников, совершенно этого не понимали.

Зато у фронтовых офицеров, отвечавших за успех операций, не было никаких сомнений. Они изучали тактику, чертили диаграммы, писали лекции, печатали

специальные наставления для летчиков. За 3 дня было подготовлено не менее 40 лекций! После этого 8 декабря 1944 года в «академии профессора МакКетчона» началась подготовка более чем 500 летчиков и штурманов-стрелков. Было выпущено фундаментальное руководство, озаглавленное «Авиация непосредственной поддержки», в котором были систематизированы все методы и тактики.

МакКетчон сформулировал основной принцип действий пикировщиков: «Самолет непосредственной поддержки является дополнительным оружием, которое применяется по усмотрению командира на земле». Именно он использует это оружие и смотрит, «какие цели не могут быть уничтожены другим его оружием или в каких случаях следует нанести комбинированный удар». Основным принципом такой поддержки должна стать «немедленная готовность», удары должны наноситься «целеустремленно и точно», «во взаимодействии с остальными силами». Для этого представители авиации должны были двигаться в первых рядах наступающих войск, чтобы детально ознакомиться с местностью поля боя, так как работа только по карте была совершенно недостаточна. Значение имеющегося боевого опыта нельзя было переоценить, поэтому особые усилия были приложены к организации надежной радиосвязи. Были созданы 4 специальные радиосети на все случаи жизни.

Они работали вместе с Партиями связи с авиацией (ALP), которые получили последние модели джипов, оснащенных рациями.

Этими радиосетями являлись:

SAR(Запрос авиации поддержки): она связывала ALPс Командиром авиации поддержки (SAC) и Координатором действий авиации (AAC).

SAD(Наведение авиации поддержки): двусторонний канал, связывающий SAC, AAC и сами самолеты

поддержки.

SADE(Срочное наведение самолетов поддержки): как следует из названия, это был чрезвычайный канал, связывающий ALPc самолетами поддержки.

SAO(Корректировка действий авиации поддержки): это был еще один двусторонний канал, связывающий SADc находящимися в воздухе разведывательными и наблюдательными самолетами.

Кроме того, имелись 4 канала УКВ и 2 средневолновых канала на каждом «Доунтлессе» и каждом джипе ALP.

Новая тактика была проверена на учениях с помощью 37-й дивизии, пока летчики морской пехоты еще действовали на Бугенвилле. Солдаты имитировали атаку вражеского бункера, сопровождавший их ALP вызывал авиацию, и «Доунтлессы» имитировали атаку, хотя и не сбрасывали бомбы. Сложно представить, как отреагировали бы на все это японцы, но на Филиппинах им предстояло на своей шкуре испытать результаты этой подготовки. Учения также способствовали более тесному сплочению летчиков и пехотинцев, что было крайне важно для совместных действий. Это взаимное уважение позднее принесло свои плоды.

Наконец все было готово, оставалось лишь опробовать подготовленное в бою. Тем временем, 17 октября первые армейские подразделения высадились на Филиппинах, а через 3 дня последовала основная высадка на восточном побережье острова Лейте. 21 октября в бой вступили первые подразделения морской пехоты, когда на Лейте высадились V десантный артиллерийский корпус генерал-майора Т. Э. Берка и 1500 морских пехотинцев. Однако плацдарм был пока не совсем надежным. Потребовались крупные сражения на море и в воздухе, в ходе которых были уничтожены остатки японского флота, чтобы угроза десанту была устранена. Первой эскадрилей морской пехоты,

перелетевшей на берег, стала эскадрилья ночных истребителей VMF(N)-541, которая прибыла в Таклобан 3 декабря. Тем временем экипажи пикировщиков продолжали тренировки и ждали своего шанса.

Он выпал только в новом году. В последнюю неделю января 1945 года 5 эскадрилий «Доунтлессов» морской пехоты совершили 255 самолето-вылетов и сбросили 104 тонны бомб ценой потери одного SBD, сбитого зенитным огнем 28 января.

Затем части 1-го авиакрыла морской пехоты, в том числе и эскадрильи пикировщиков, начали операции, связанные с подготовкой высадки армейских частей на Лусон. 9 января американская 6-я Армия высадилась на остров, а через 2 недели туда прибыли подразделения 24-й авиагруппы морской пехоты. Вскоре после этого они начали боевую деятельность, поддерживая войска. Во время операции в заливе Лингаен им пришлось помогать десанту с самого первого дня.

Первое крупномасштабное испытание прошло 31 января, когда самолеты морской пехоты получили приказ поддержать наступление 1-й кавалерийской дивизии на Манилу. Во время 66-часового марша летчики морской пехоты в полной мере продемонстрировали свой профессионализм, пикировщики действовали отменно. Применение многочисленных групп связи принесло значительную пользу и помогло убедить армию. В одном из отчетов пишется: «Воздушная поддержка самолетов морской пехоты вынудила противника сидеть в укрытиях. Это помешало ему организовать действенное сопротивление и помогло быстрому продвижению 1-й кавалерийской дивизии». Бригадный генерал Уильям К. Чейз, командовавший 1-й бригадой во время наступления на Манилу, заявил: «Я никогда не видел такой эффективной и точной поддержки, какую оказали нам морские пехотинцы». Другой выдающийся армейский

командир придерживался такой же точки зрения. В интервью, данном после вступления американцев в Манилу, генерал-майор Верн Д. Мадж отметил:

«Я могу без всякого преувеличения сказать, что действия подразделений пикировщиков морской пехоты были чуть ли не самыми гибкими, какие я видел в этой войне. Они испробовали буквально всё, и из опыта совместных действий с ними я обнаружил, что всё ими сделанное, обычно завершалось успешно. Пикировщики 1-го авиакрыла вынудили противника бежать. Они держали солдат врага в укрытиях, и это позволило нам продвигаться с большей скоростью и меньшими потерями. Я могу только восхищаться экипажами пикировщиков, их работой, которую они проделали, поддерживая моих солдат в этой операции».

Американская армия продолжала наступать и после захвата Манилы. 1-я пехотная дивизия полковника Джеймса Р. Риза 4 февраля захватила Сан-Хосе, расположенный к северу от столицы. В этот день армейские ВВС попытались доказать, что и они чего-то стоят. Они попытались поддержать наступление, обстреливая противника, но это принесло одни несчастья. 1-я дивизия понесла потери от огня американских же самолетов. Это вызвало озлобление и солдат, и офицеров. Командир дивизии теперь предпочитал отказываться от воздушной поддержки, как бы трудно ни шли дела.

Однако 28 февраля взвод под командованием раненного лейтенанта был отрезан от главных сил в долине, которую удерживали японцы. Местность была очень неровной, и траншеи японцев находились всего в

200 ярдах от окруженных американцев. Командование определило, что любая попытка прорваться к ним приведет к тяжелым потерям, так как солдатам придется наступать не менее часа под плотным огнем японцев. Это очень напоминало действия Роуэлла 20 лет назад, и летчики морской пехоты доказали, что полученные тогда уроки применимы и сейчас.

Морские пехотинцы по радио вызвали помощь, и после тщательного обсуждения ситуации по радио полковник Риз дал разрешение действовать. Однако он поставил условие: самолеты будут сбрасывать только одну мелкую бомбу из подвешенных под крыльями. Странное условие, но его пришлось принять. Морские пехотинцы обрадовались подвернувшейся возможности, и один SBD полетел к цели. Собралось множество встревоженных наблюдателей, в том числе почти все командование полка. Они следили за атакой, расположившись на высоких скалах одного из склонов долины. Видимость была отличной. Когда «Доунтлесс» начал пикировать, четко видимый в голубом небе, все заметили, как от него отделилась бомба. Она попала прямо в цель, разорвавшись среди японских траншей. На полковника Риза это произвело впечатление, и он по радио разрешил сбросить тяжелую бомбу, подвешенную под фюзеляжем, и вторую бомбу из-под крыла.

Пилот «Доунтлесса», получив разрешение, начал набирать высоту для повторной атаки. Это заняло у него 20 минут. Тем временем 7 остальных SBD терпеливо кружили в воздухе, ожидая своей очереди. Второй заход оказался еще более точным, обе бомбы легли прямо на головы японцам. С этого момента 1-й полк стал самым горячим сторонником авиации морской пехоты, и немедленно было дано разрешение на атаку всей эскадрилье. Из 27 сброшенных бомб самая дальняя разорвалась в 30 ярдах от цели.

Полковник Риз стал ярким защитником пикировщиков. Теперь 1-й полк ежедневно выдавал заявку на 9 самолетов в день до самого окончания боев.

Этот вылет также подтвердил гибкость системы радиосвязи, что позволило армейскому командиру, ALP и командиру эскадрильи в воздухе договориться о том, куда класть каждую бомбу. Дальность связи тоже пока была вполне удовлетворительной, но постепенно эфир все больше и больше засорялся пустой болтовней. Когда УКВ-каналы стали слишком забиты переговорами армейских летчиков, морские пехотинцы перешли на средние волны.

Высадка в заливе Лингаен не захватила японцев врасплох. В конце концов, они сами 4 года назад высадились там же, поэтому противник вполне резонно предположил, что и американцы захотят высадиться в Манильской бухте. Японский план предусматривал, что 250000 солдат 14-й Армии будут разделены на 3 группы, чтобы ограничить продвижение американцев равниной, на которой их будет удобно контратаковать. Но, как и Роммель в Нормандии, японцы не поняли, насколько господство союзников в воздухе помешает передвижениям их войск.

Американские строительные батальоны работали без устали, и 23 февраля на Миндоро начали действовать 2 взлетные полосы. В результате, когда японцы попытались перебросить свои дивизии, чтобы отразить десанты американцев на Лусоне, они обнаружили, что их колонны подвергаются постоянным ударам пикировщиков на дорогах к северу от столицы. Попытки укрыться в джунглях также не приносили японцам ничего хорошего, поскольку там их ждали филиппинские партизаны, поддерживавшие американцев. В результате вся система японской обороны рухнула под градом бомб. В число жертв попала и единственная танковая дивизия, которую имел

генерал Томоюки Ямасита. К 27 января все 6 аэродромов авиабазы Кларк были захвачены американцами. После 3 недель боев, 23 февраля была взята сама столица. Во всех этих операциях важную роль сыграло 1-е авиакрыло морской пехоты.

Приведем еще одно свидетельство армейского командира, который признал заслуги пикирующих бомбардировщиков. В истории 24-го полка рассказывается, что один солдат был отрезан от товарищей и окружен японцами.

«На долгое время воцарилась тишина. На следующее утро меня разбудили пикировщики. Самолет за самолетом бросались на позиции япошек. Они сбрасывали напалмовые и фугасные бомбы вокруг меня. Меня всего засыпало землей и листьями, и я понадеялся, что это поможет мне укрыться. Японцы были возбуждены и испуганы, они метались взад и вперед. Может быть, они решили, что я мертв. А может быть, они были слишком заняты, чтобы вообще думать обо мне. Большинство из них было убито бомбами и пулями».

В феврале 1945 года «Доунтлессы» морской пехоты совершили не менее 4000 самолето-вылетов. Несмотря на то, что на острове было достаточно тяжелых и легких зениток, потери пикировщиков оказались ничтожными. За этот период погибли всего 3 летчика. Сопротивления в воздухе не было вообще, последние японские истребители давно были либо сбиты, либо сожжены на аэродромах. Остатки авиации японцы израсходовали в самоубийственных атаках против американских кораблей у плацдармов.

Несмотря на все свои успехи, несмотря на восхищение командиров и солдат, которым они

помогли, летчики морской пехоты чувствовали, что главнокомандующий использует их недостаточно полно. Дошло до того, что был вынужден вмешаться адмирал Хэлси, чьи авианосные пикировщики наносили удары по японским кораблям повсюду от Индокитая до Токийской бухты. Он отправил генералу МакАртуру довольно резкое письмо, в котором утверждал, что командующий авиацией генерал Кеннеди либо вынуждает 1-е авиакрыло морской пехоты бездействовать, либо дает ему второстепенные задания. В верхних эшелонах командования американских армейских ВВС ничего не изменилось со времен Наджаба.

Несмотря на это негативное отношение, пикировщики корпуса морской пехоты продолжали совершенствовать тактику непосредственной поддержки войск до самого окончания боев на Лусоне. Последний вылет был совершен 14 апреля 1945 года. Однако некоторые подразделения уже были переброшены в районы новых боев, поскольку возникли планы отбить у японцев южные Филиппины. С марта 1945 года «Доунтлессы» снова приняли участие в тяжелых боях.

Сначала они поддерживали 41-ю дивизию, которая получила приказ очистить архипелаг Сулу. В ходе операции американские войска 10 марта высадились на юго-восточной оконечности Минданао, чтобы захватить полуостров Замбоанга. Закрепиться на берегу удалось лишь после ожесточенной схватки, но 21 марта при поддержке пикировщиков морской пехоты захватили Сираваи. Затем американцы обратили свое внимание на цепь островов, идущую от Филиппин до Борнео. В центре этой группы находится остров Холо. 9 апреля там высадилась 163-я полковая боевая группа и обнаружила, что остров защищают 4000 японских солдат. Жестокие бои продолжались 3 недели, прежде

чем удалось очистить от противника большую часть острова, но последние японские подразделения были уничтожены только в июле. «Доунтлессы» получали требование уничтожить опорные пункты и узлы сопротивления во время этой мало известной, но кровопролитной операции.

Наконец настала очередь Себу, центральной группы островов Филиппинского архипелага, которые прикрывают юго-западные подходы к важнейшим морским коммуникациям в море Визаяс. Здесь ветераны морской пехоты встретились с ветеранами армии. Захват Себу был поручен дивизии «Америкал», которая сражалась на Гуадалканале и Бугенвилле. Летчики и пехотинцы отлично знали друг друга и прекрасно взаимодействовали. Дивизия высадилась 26 марта рядом с городом Себу и сразу натолкнулась на прочную линию обороны, застряв на месте. Были заминированы все пляжи. Последовали 2 недели тяжелых боев, но японское сопротивление продолжалось до июня 1945 года. Большую часть самолетовылетов пикировщики морской пехоты совершили, поддерживая действия пехоты. Однако были и специальные задания, вроде оказания помощи группам филиппинских партизан. Эти вылеты продолжались до самого конца войны.

Боевая служба пикирующего бомбардировщика «Доунтлесс» постепенно подошла к завершению. В одной из эскадрилий 24-й авиагруппы, VMSB-244, в конце мая 1945 года «Доунтлессы» были заменены «Хеллдайверами». Две другие эскадрильи, VMSB-133 и VMSB-241, были расформированы 16 июля. Наконец 1 августа 1945 года оставшиеся 4 эскадрильи 32-й авиагруппы завершили свой оперативный цикл и получили приказ в течение 2 недель подготовиться к отправке домой.

Это был конец эпохи. Однако летчики морской пехоты поддержали славные традиции, заложенные

Расти Роуэллом и его товарищами в Никарагуа много лет назад. Они довели грозное оружие до совершенства и продемонстрировали его значение. Их действия во время Филиппинской кампании стали основой для дальнейшего развития авиации корпуса морской пехоты США. Их главным достижением стало то, что они четко продемонстрировали: американская концепция непосредственной воздушной поддержки действует эффективно, и такой она сохранилась до настоящего времени.

Хотя летчики морской пехоты участвовали в других боях, на Гуадалканале и Бугенвилле, а позднее на Окинаве, именно на Филиппинах прошла проверку доктрина и методы действий. Как писал один из историков морской пехоты: «Эти действия стали важной вехой в определении послевоенных задач авиации морской пехоты».

Пока морские пехотинцы пожинали законные лавры, их флотские товарищи на борту авианосцев Хэлси окончательно забыли о войне в джунглях. Перед ними, а также перед эскадрильями «Корсаров» морской пехоты, лежали Окинава, Иводзима и сама Япония. Тут не было буйной растительности, но имелся по-прежнему решительный и упорный враг. Однако пилотам авианосных пикировщиков пришлось еще раз повидать джунгли, перед тем как зона военных действий окончательно сместилась к северу.

Хэлси ввел свои 11 авианосцев, 6 линкоров, 13 крейсеров и почти 50 эсминцев в Южно-Китайское море. Это был смелый шаг, так как японские базы окружали это море со всех сторон. Однако американцы действовали совершенно безнаказанно, и 12 января в ходе операции «Гратитьюд» почти 500 самолетов Оперативного Соединения 58 атаковали Сайгон. 4 больших японских транспорта, 2 танкера и французский крейсер «Ламотт-Пике» были потоплены прямо на

якорных стоянках. «Хеллдайверы» нанесли сильный удар по нефтеперерабатывающему комплексу компаний «Калтех» и «Шелл», сооружения которого получили множество прямых попаданий.

После войны менеджер «Калтех», отправленный для уточнения степени разрушений, подтвердил, что бомбардировка была очень точной. В 1947 году еще продолжались работы по ремонту и восстановлению заводов. Его вердикт прозвучал прекрасной характеристикой действий пикировщиков в Юго-Восточной Азии: «Очень точная бомбежка. Слишком точная!»

Несмотря на то, что наступил мир, над джунглями Индокитая вскоре снова заревели моторы пикирующих бомбардировщиков. Здесь снова появились «Доунтлессы» и «Хеллдайверы», но теперь за штурвалами сидели не американцы, а французы. Позднее сюда прибыло новое поколение американских летчиков, которые пилотировали штурмовики Дуглас «Скайрейдер». Они участвовали в таких же сражениях и показали, что не хуже отцов могут поддержать солдат, ведущих тяжелые бои на земле. Но это уже другая история.

Эпилог

В истории военной авиации достижения эскадрилий пикировщиков, воевавших над джунглями, довольно часто либо игнорируются, либо вообще забываются, как и сами эти кампании. Комментарии к таким событиям, как отзыв австралийской эскадрильи «Виндженсов» из Наджаба, очень часто сводятся к упорному повторению фразы: «Можно было примириться со снижением меткости бомбометания». Но никто так и не потрудился объяснить, почему столь важно побыстрее долететь до цели с небольшим грузом бомб, да и тот положить мимо.

Точность и надежность бомбометания с пикирования или созданного позднее способа бомбометания с кабрирования, когда бомба сбрасывается выходящим из пике самолетом на восходящем участке траектории, многократно превосходит возможности любого другого метода атаки при уничтожении точечных целей, укрытых на пересеченной местности. Это не раз проявлялось в азиатских джунглях. Однако люди, которые добивались этих потрясающих результатов при минимальных усилиях и ничтожных потерях, были всего лишь горсткой пилотов, о которых быстро забыли. Ведь перед глазами стояли огромные армады тяжелых бомбардировщиков, громивших Европу и Азию в 1945 году.

Но даже рев тысяч моторов этих воздушных флотов и крики сторонников тотальных ковровых бомбежек заглушили взрывы атомных бомб в Хиросиме и Нагасаки.

После них, после ракет «Фау-2» огромные, дорогостоящие и потрясающе неэффективные армады

четырехмоторных бомбардировщиков были объявлены такими же устаревшими, как лук и стрелы, как мушкет, как линейный корабль. (Смешно, но линкоры пережили собственные похороны от рук тяжелых бомбардировщиков и возродились в качестве полноценной системы оружия в 1980-х годах.)

Знаменитый германский ас Ханс-Ульрих Рудель, летавший на пикировщике, четко определил заблуждения авиационных стратегов союзников, от которых они страдали и в годы войны, и после нее. Они пренебрегали точностью бомбометания с пикирования. Рудель вспоминает о допросах, которые вели после войны офицеры американских и британских ВВС:

«Вскоре я понял, что мы смотрим на вещи совершенно по-разному. Это не удивительно, потому что подавляющее большинство своих вылетов я совершил на самолете с совсем небольшой скоростью. Поэтому мой опыт резко отличался от опыта союзников, которые были склонны преувеличивать важность каждого лишнего километра в час, потому что он был гарантией безопасности. Они с трудом верили, что я совершил 2500 вылетов на столь тихоходном самолете. Их совершенно не интересовал мой опыт, потому что он не гарантировал сохранения жизни. Они стреляли ракетами, о которых я уже слышал, и которые можно выпускать со скоростных самолетов. И они совсем не любили напоминаний о том, что их меткость мала по сравнению с меткостью моей пушки».

Теперь они знают, что это не так, но потребовалось слишком много времени, чтобы извлечь уроки из действий авиации в джунглях. При этом командование

ВВС совершенно не интересовало мнение сражавшейся на земле армии. Летчикам даже не приходило в голову посоветоваться с пехотой. Они требовали принимать ту поддержку, которую могли оказать, а не ту, которую пехотинцы считали необходимой. Один из историков по этому поводу заметил:

«Налеты тяжелых бомбардировщиков с тактической точки зрения часто оказывались просто вредными. Армейские командиры обеих сторон в своих мемуарах пишут, что всегда считали пикирующие бомбардировщики с их способностью к точным ударам очень полезными. В крайнем случае они предпочитали артиллерию тяжелым бомбардировщикам, которые слишком часто в районе атаки воздвигали непроходимые завалы».

Прошло 40 с лишним лет со времени последнего боя, описанного в этой книге. Многие уже успели забыть, каких потрясающих результатов добивались пикировщики, сбрасывая небольшие бомбы точно на цель. Никто не помнит, что именно они являлись основным инструментом огневой поддержки войск во время боевых действий в джунглях. Все чаще раздаются голоса сторонников неограниченных тупых всеобщих бомбардировок, которые уже показали себя в период с 1919 по 1945 год. Но вместо того чтобы обрушивать проклятия на такие самолеты, как Ju-87 «Штука» или AD «Скайрейдер», следовало бы вспомнить, что именно эти самолеты помогли одержать много блестящих побед во Французском Индокитае, Корее и Вьетнаме. События еще раз продемонстрировали близорукость британских маршалов авиации, которые упрямо талдычили в 1941 году, когда вся Англия готовилась отражать немецкое

вторжение: «Пикировщики, скользящие над полями Кента, разыскивая танки, нам совершенно не нужны. Это работа артиллерии». А сегодня НАТО сформировало множество эскадрилий непосредственной поддержки **специально** ради этого. Самолет поля боя играет одну из самых важных ролей.

Справедливость выводов, которые можно сделать из действий эскадрилий пикировщиков на Дальнем Востоке (не важно каких — «Вэлов», «Виндженсов», «Доунтлессов»), была подвергнута сомнению, а сам опыт их действий забыт. Но прошло время — и все это было продемонстрировано еще раз, сначала пилотами пикировщиков французского флота, а потом летчиками американского флота и морской пехоты.

После окончания Второй Мировой войны французы первыми использовали пикировщики для непосредственной поддержки войск. Это произошло в их колониальной империи в Индокитае, где сейчас расположены Вьетнам, Лаос и Камбоджа.

Уже в 1943 году началось возрождение французской морской авиации, и была заказана партия пикировщиков SBD-5 «Доунтлесс». Однако последовали непонятные проволочки, и лишь в ноябре 1944 года в Агадире, Марокко, французы получили 32 таких самолета. Эти пикировщики были сведены в 2 воздушные флотилии: 3В и 4В, после чего приступили к подготовке летчиков. Она оказалась вынужденно короткой, и вскоре самолеты отправились во Францию. Там они участвовали в многих боях, нанося удары по немецким войскам и укреплениям. Особенно часто им приходилось бомбить Лориан. Так продолжалось до окончания войны в Европе.

Французы надеялись перевести эту авиагруппу на какой-нибудь авианосец, чтобы вместе с американцами и англичанами участвовать в заключительном наступлении на Японию. Однако единственным

французским авианосцем в то время был «Беарн», который окончательно устарел и потерял всякую боевую ценность. Начались поиски замены, но война на Тихом океане кончилась раньше, чем удалось договориться с союзниками о выделении Франции авианосца. А после окончания войны у Франции немедленно возникли проблемы в Индокитае.

В конце концов SBD все-таки попали на Дальний Восток. Их доставил туда эскортный авианосец «Диксмюд», бывший английский «Байтер», переданный Франции 9 апреля 1945 года. Его тоже нельзя было считать полноценным авианосцем, но лучше такое, чем вообще ничего. По крайней мере, его можно было использовать в качестве авиатранспорта. У него на борту находилась эскадрилья 3FB (бывшая 3F), оснащенная британскими «Сифайрами». Так как часть «Доунтлессов» была сухопутной моделью, не имеющей складывающихся крыльев, в маленьких ангарах «Диксмюда» было довольно тесно. Тем не менее, начались летные операции с этой крошечной палубы, и SBD легко взлетали с нее, используя свои огромные закрылки.

Война во Французском Индокитае началась 9 декабря 1946 года. «Диксмюд» со своими пикировщиками уже был направлен туда, и его эскадрильи в феврале 1947 года перелетели в северный Индокитай. Вскоре 9 «Доунтлессов» эскадрильи 3F были брошены в бой против маршевых колонн коммунистов, которые становились все более многочисленными. Единственный французский авианосец был слишком мал, на нем отсутствовали мощные катапульты, и его скорость не превышала 16,5 узлов, поэтому взлететь с его палубы SBD было совсем не просто. В результате следующие 3 года эскадрилья 3F действовала почти исключительно с береговых аэродромов.

Сам «Диксмюд» 14 апреля 1947 года отправился в Тулон для ремонта. Он также должен был забрать там остальные самолеты. 20 октября он покинул Францию, имея на борту эскадрилью 4F (бывшую 4FB) под командованием старшего лейтенанта Мелле. 3 самолета были отправлены на берег в Тонкин, а остальные в Кихинхину. В конце ноября они впервые приняли участие в боях в Аннаме, а потом участвовали в битве за Тан-Шон-Нят.

Эти два подразделения поддерживали традиции пикировщиков во время боев на берегах Красной реки. Однако «Доунтлессы» уже были пожилыми самолетами, и интенсивная эксплуатация доконала их окончательно. Последние боевые вылеты были проведены 26 и 29 марта 1948 года. К июлю 1949 года они были заменены новыми пикировщиками, закупленными в Америке. В это же время в составе французского флота появился более крупный авианосец, заменивший «Диксмюд». Это был легкий авианосец «Арроманш», бывший британский «Колоссус».

29 ноября 1948 года «Арроманш» прибыл к мысу Сен-Жак и перебросил на берег помимо других самолетов еще 10 пикировщиков SBD-5 из состава эскадрильи 4F под командованием старшего лейтенанта Роллана. Они должны были действовать вместе с эскадрильей 3F. Однако французы с большим трудом налаживали взаимодействие между *Аэронаваль* и сухопутными силами, потому что не знали толком, как лучше использовать эти самолеты. Американская морская пехота потратила много сил и времени, отрабатывая это, причем американцы имели практически неограниченные ресурсы всего необходимого (люди, самолеты, радиостанции). Крошечная группа французских «Доунтлессов» не могла соперничать с авиагруппами морской пехоты, а

французская армия не имела никакого опыта взаимодействия с авиацией на поле боя.

Действуя с мобильной базы, эти SBD наносили удары по движущимся колоннам противника, а в таких случаях о каком-то взаимодействии говорить не приходится вообще. Эскадрилья 4F, действуя в основном в районе Тонкина, страдала от многочисленных неисправностей, которые были следствием возраста самолетов. Применение изношенных машин заметно увеличивало степень риска.

После 56 боевых операций, в ходе которых общий налет составил около 300 часов, 5 января 1949 года эти «Доунтлессы» были отправлены обратно во Францию на борту «Арроманша». Самым неприятным инцидентом стала гибель в катастрофе самого лейтенанта Роллана.

В качестве замены «Доунтлессам» в 1950 году были закуплены АВ2С-5 «Хеллдайверы». (Эти самолеты служили в Королевских Тайских ВВС и действовали в джунглях в период с 1953 по 1955 год.) Сначала были приобретены 48 этих пикировщиков, из которых сформировали 2 новые воздушные флотилии — 3F и 9F. В бой первой вступила 9F. 9 апреля 1951 года это подразделение, которое было оснащено гидросамолетами Супермарин «Валрос» и Дорнье 9FT, перелетело из Сартрувилля в Иер, чтобы получить пикирующие бомбардировщики. Когда «Арроманш» в конце 1952 вернулся в воды Индокитая, на нем базировалась флотилия 9F. Сразу же выяснилось, что работы у нее более чем достаточно.

В конце 1950 года началось первое крупное наступление коммунистов из горных районов. Чтобы остановить его, французы стали широко использовать авиацию, и оказалось, что, несмотря на малое количество самолетов, она является очень действенным инструментом. Французские самолеты действовали в

прибрежных районах и рядом со своими аэродромами, старая выжать максимум из ограниченного количества машин. Их целью были вражеские колонны. В качестве примера можно привести операцию 22 декабря 1950 года. Колонна войск Вьетминя была замечена рядом с северным берегом бухты Алон возле с Тьен-Ена. Оттуда противник мог угрожать важнейшим районам дельты Красной реки, и французское командование направило полк парашютистов, чтобы рассеять эту колонну. Непосредственную поддержку возложили на авиацию, впервые разрешив неограниченное использование напалма. Каждый самолет под крыльями имел баки с напалмом, которые сбрасывались как бомбы. При ударе о землю баки взрывались, выбрасывая струю пламени. Потоки жидкого огня заливали большие площади, и противник понес тяжелые потери.

Такое вмешательство авиации стало жестоким ударом для крестьянской армии Вьетминя. Даже дисциплинированным кадровым частям нелегко сохранить спокойствие при угрозе воздушной атаки, они часто не выдерживают. Поэтому продвижение противника серьезно замедлилось, что помогло французам, которые имели гораздо меньше войск.

Другое знаменательное событие произошло 16 и 17 января 1951 года. Две коммунистические дивизии — 308-я и 312-я общей численностью около 22000 человек — атаковали французский опорный пункт Винь-Ен, находящийся к северо-востоку от Ханоя. Несмотря на потери, волна за волной пехота бросалась на позиции французов. Огонь автоматического оружия косил вьетнамцев сотнями, однако погибших тут же заменяла новая волна. Такая людоедская тактика, не обращающая внимания на собственные потери, едва не принесла успех. Оборона французов едва не рухнула, и положение спасли своевременно появившиеся пикировщики. В воздух было поднято все, что могло

летать. В ход пошли бомбы, пулеметы и напалм. Когда завершилась двухдневная бойня, выяснилось, что погибли около 9000 вьетнамских солдат, 600 были взяты в плен, 8000 ранены. Атака была отбита.

Сначала вьетнамский командующий генерал Во Нгуен-Зиап разделял веру своих китайских коллег в тактику «человеческих волн», которую китайцы успешно использовали в Корее. Он надеялся таким же образом добиться успеха и во Вьетнаме. Потребовалось некоторое время, чтобы осознать ее порочность. Однако потери были восполнены, и 14 октября 1952 года Во Нгуен-Зиап предпринял новое наступление силами 316-й дивизии и 148-го отдельного полка от берегов Красной реки. После недели жестоких боев на этот раз ему удалось прорвать оборону французов. Войска коммунистов угрожали хлынуть на юг и занять весь район.

Однако французы успели создать укрепленный пункт вокруг аэродрома На-Сен, нечто вроде «ежа», которые часто применяли немцы на Восточном фронте. В центре его находилась взлетная полоса, куда постоянно прибывали подкрепления. Французы называли это Воздушно-сухопутной базой. Были спешно отрыты несколько линий траншей, создана система огневого взаимодействия. Об эту преграду разбилась волна вьетнамского прилива. Снова упорные атаки превращались в настоящую бойню. После этого Зиап был вынужден перейти к тактике партизанских действий^[4]. Французы полагали, что они нашли ключ к успеху в джунглях. Эта битва имела роковые последствия для обеих сторон.

«Хеллдайверы» флотилии 9F верно служили в Индокитае в течение 2 лет, выполняя самые разнообразные задания. Они проводили классическое бомбометание с пикирования, обстреливали противника

ракетно-пушечным огнем, сбрасывали напалмовые баки с бреющего полета. Всего французы совершили 824 самолето-вылета, а налет достиг 2000 часов. При этом они сбросили 1442 тонны бомб и расстреляли 100000 патронов. В 1953 году флотилия вернулась во Францию, чтобы пересесть на «Авенджеры». Ее место заняла флотилия 3F на новых «Хеллдайверах». Именно это подразделение пикировщиков французского флота заслужило бессмертную славу, участвуя в последней крупной битве этой войны. Морские летчики совершили больше вылетов, чем их товарищи из ВВС, они действовали на предельно малых высотах, заслужив уважение и восхищение попавших в ловушку солдат.

Осада и падение Дьен-Бьен-Фу в 1954 году не привела к немедленному окончанию войны. Однако она сломала волю французского народа к продолжению борьбы. Французы запросили помощи у англичан и американцев, но Черчилль и Эйзенхауэр отказали. В результате Вьетнам был разделен на две части, что совершенно не устроило коммунистов. Это была лишь отсрочка неизбежного. Как только они восстановили свои силы, Север тут же вторгся на территорию Южного Вьетнама. Повторилась история с Кореей. На сей раз ООН вообще ничего не сделала. После Тонкинского инцидента 2 августа 1964 года, когда северо-вьетнамские торпедные катера атаковали американский эсминец «Мэддокс», Соединенные Штаты приняли ответные меры. Они ввязались в войну во Вьетнаме, хотя в свое время понуждали французов прекратить ее.

Естественно, что самым быстрым и простым способом оказать помощь изнемогающим войскам Южного Вьетнама было бросить в бой авианосную авиацию. Поэтому американский 7-й Флот 5 августа провел первый воздушный налет возмездия. Удару подверглись базы северо-вьетнамских торпедных

катеров, которые стали причиной Тонкинского инцидента. Атаку провела эскадрилья VA-53 с авианосца «Констеллейшн», вооруженная штурмовиками Дуглас А-1Н «Скайрейдер». Этот поршневого самолет был прямым наследником знаменитого пикировщика SBD «Доунтлесс», и его также спроектировал Эд Хейнеманн. Ее поддержали «Скайрейдеры» эскадрильи VA-145 с авианосца «Тикондерога».

Хотя эти первые атаки были проведены не против целей в джунглях, вскоре все изменилось. Южный Вьетнам имел эти пикировщики на вооружении своих ВВС с 1963 года. Южно-вьетнамцы использовали «Скайрейдеры», находившиеся на консервации после окончания Корейской войны. Их ВВС имели «Скайрейдеры» в составе 41-го авиакрыла в Да-Нанге, 74-го авиакрыла в Бинь-Тюи и 23-го авиакрыла в Бьен-Хоа. Самой знаменитой из эскадрилий «Скайрейдеров» стала 83-я, которой одно время командовал южно-вьетнамский премьер-министр Нгуен Као-Ки.

Американский флот в это время постепенно заменял «Скайрейдеры» новыми реактивными штурмовиками А-4С «Скайхок» и А-6А «Интрuder», но в составе флота еще числились 12 эскадрилий старых пикировщиков. И очень скоро они показали себя с самой лучшей стороны. Причем это было сделано так наглядно, что американские ВВС наконец-то признали, что при действиях на поле боя точность гораздо важнее скорости. В результате ВВС даже сформировали 2 собственные эскадрильи «Скайрейдеров» — 603-ю и 604-ю. Один историк писал:

«Флот понял это давным-давно, но ВВС только сейчас осознали, что способность нести большую бомбовую нагрузку и оставаться над полем боя долгое время делают самолет

идеально приспособленным для выполнения задач по непосредственной поддержке войск. Именно такие самолеты следует использовать при «пожаре в кустарнике», который разгорелся во Вьетнаме».

Сначала самолеты действовали на коммуникациях Вьетконга только в пределах Южного Вьетнама, но 2 марта 1965 года «Скайрейдеры» впервые бомбили цели на вражеской территории. Налету подверглись Донг-Хой, Куанг-Бинь и Винь-Лин, расположенные к северу от 17-й параллели. Мосты, дороги, железнодорожные узлы стали целями для эскадрилий «Скайрейдеров». Однако беспорядочная война в джунглях, когда наземные части перемешиваются с невидимым противником, способность пикировщиков наносить точные и сокрушительные удары делала их гораздо более полезными, чем новейшие реактивные самолеты.

Хорошим примером значения авиации поля боя может служить битва под Донг-Ксоай. Это база специальных войск, которая расположена в 50 милях к северо-востоку от Сайгона. Рано утром 10 июня 1965 года огромные силы противника атаковали ее под прикрытием темноты. Сразу возникла угроза захвата базы, и сначала ее положение выглядело совершенно безнадежным. Однако его спасли самолеты флота и вьетнамских ВВС.

Сначала на сцене появился С-47, несущий осветительные ракеты, а некоторое время спустя прилетел второй. Через 20 минут появились 2 вьетнамских А-1Е. Однако они не смогли атаковать коммунистов, потому что нижняя граница облачности находилась на высоте всего 500 футов. В 4.30 в район боя прилетели 2 А-1 американского флота, которые пилотировали капитан Ричард И. Констейн и капитан Дойл К. Рафф. Они слышали по радио отчаянные

призывы о помощи южно-вьетнамских солдат и решили отбросить все правила и наставления. Союзникам требовалась помощь, притом немедленно. Последовавшая атака стала классическим примером действий самолетов непосредственной поддержки в джунглях.

Управляя самолетами только по приборам, оба пилота бросили свои пикировщики в облака и пробили их. «Скайрейдеры» тут же встретил ожесточенный огонь 6 автоматических пушек и многочисленных пулеметов. Несмотря на это, оба пилота пошли на свет пожаров атакованных укреплений. Каждый «Скайрейдер» сбросил по 24 осколочных бомбы весом 260 фунтов. После этого Констейн совершил две атаки с пикирования с высоты 5000 футов до 100 футов по указаниям офицера наведения, сбросив свои основные бомбы прямо на позиции врага.

Солдаты Вьетконга в это время пошли на штурм, и южно-вьетнамцы передали, что противник представляет собой отличную цель для 20-мм пушек. Констейн и Рафф откликнулись на просьбу и пошли в атаку на высоте всего 500 футов. Они израсходовали 15000 снарядов, выпустив их в плотные ряды штурмовых подразделений коммунистов. Несмотря на сильный ответный огонь, оба самолета остались целы, хотя «Скайрейдер» Констейна получил 3 прямых попадания, причем 2 из них в мотор. Рафф, пикируя, потерял ориентировку и едва не врезался в землю, но все обошлось. Их стремительные действия внесли замешательство в ряды вьетконговского полка, который приостановил наступление в самый критический момент.

Как только начало светать, в район боя прилетели новые самолеты. Это были 24 A-1H и 35 A-1E, которые вместе с другими самолетами начали безостановочно бомбить позиции коммунистов. К 7.45 войска союзников

отбили часть потерянных укреплений и по радио попросили нанести удар по остальным позициям противника. Снова просьбу пришлось выполнять пикировщикам. 8 А-1Е с 6.00 до 8.00 бомбили и обстреливали здание школы, занятой вьетконговцами.

Тем временем под прикрытием «Скайредеров» по воздуху были переброшены подкрепления, и в 9.40 союзники перешли в контратаку. Для одного из пилотов пикировщиков, майора Оскара Мантерера, это был первый боевой вылет во Вьетнаме. Он не прошел курса тренировки в точечном бомбометании и не знал толком механики узлов подвески А-1. Когда он в первый раз выполнял заход, то снизился до 1000 футов, включив по ошибке навигационные огни. Это ему сошло с рук, и Мантерер повторил заход. На этот раз он сбросил на вражескую оружейную позицию 4 бомбы по 100 фунтов, накрыв ее. Огни он так и не выключил!

В этот день еще один пилот «Скайрейдерэ» сделал вид, что забыл инструкции. Хотя на высотах с 800 до 4000 футов стояли густые облака, капитан Ричард Д. Хед повел свое звено сквозь этот слой. «Скайрейдеры» сбросили 260-фн осколочные бомбы с высоты менее 800 футов. Потом последовали новые заходы, и эти 3 пикировщика добились новых попаданий. Несмотря на ответный огонь, все они вернулись на базу. И такие атаки продолжались целый день.

На следующую ночь под прикрытием темноты враг возобновил штурм Донг-Ксоай, но теперь ему не помогла даже темнота. Два А-1Е поддерживали защитников до 21.00, когда штурмующие колонны в беспорядке откатились. «Скайрейдеры» оставались в воздухе всю ночь, чтобы нанести удар, если потребуется. Рано утром 11 июня 19 А-1Е и 14 А-1Н начали массированные атаки остатков вражеских войск, используя бомбы, ракеты и пушки. 45 тонн бомб, 40 тонн напалма и 20000 снарядов авиационных пушек

довершили уничтожение коммунистов. На следующий день было найдено до 400 трупов вьетконговцев. Большую часть раненых, как и положено в партизанской войне, противник унес с собой.

Главнокомандующий американскими войсками во Вьетнаме генерал Уильям Ч. Уэстморленд исключительно высоко оценил значение пикировочных эскадрилий в войне в джунглях.

«Действия ваших молодых пилотов при обеспечении непосредственной воздушной поддержки в Донг-Ксоай во время боев 9-11 июня были просто потрясающими. Работая в ужасных погодных условиях, ваши летчики продемонстрировали высочайший профессионализм и использовали свое оружие с исключительной точностью. Фактически именно они переломили ход битвы».

То же самое говорили генерал Уэйвелл в Бирме, генералиссимус Чан Кай-Ши в Китае, «береговые наблюдатели» на Соломоновых островах, генерал Мадж на Филиппинах, командиры Иностранного легиона при Дьен-Бьен-Фу, а также многие тысячи офицеров и солдат, оставшихся безымянными. Именно пикирующие бомбардировщики решали исход самых жестоких сражений в джунглях.

Однако техника не стоит на месте. Появились новые системы оружия, вроде управляемых ракет, поэтому судьба «Скайрейдеров» была решена. Многие ветераны уже просто не могли переучиваться на новые реактивные самолеты, хотя пехота с еще большим огорчением восприняла известие, что больше не увидит в небе знакомые силуэты. Они испытывали те же самые чувства, что и германские солдаты на Восточном

фронте, когда оттуда начали исчезать знаменитые Ju-87 «Штука».

Одной из последних успешных наземных операций, в которой над азиатскими джунглями раздавался рев моторов пикирующих бомбардировщиков, стала почти точная копия битвы за Дьен-Бьен-Фу, но с более счастливым исходом. Это была битва за Ке-Сань, базу американской морской пехоты на стратегически важных холмах на северо-западе Южного Вьетнама. Здесь Во Нгуен-Зиап, начиная с января 1968 года, во время бесславного наступления «Тет» использовал тактику человеческих волн. Снова и снова дивизии Вьетконга бросались на позиции 26-го полка морской пехоты США. Еще раз изолированный гарнизон был вынужден полностью полагаться на помощь и снабжение с воздуха, но на этот раз он получил все это в полной мере. В этом и заключается принципиальное отличие операции «Скотланд» от осады Дьен-Бьен-Фу. Среди самолетов поддержки, которые действовали против живой силы противника под руководством Передовой службы наведения, были старые поршневые штурмовики. Ветераны «Скайрейдеры» сыграли важную роль в исполнении плана «Ниагара», который позволил морским пехотинцам удержать базу. Более детально об этом рассказывает официальная история корпуса морской пехоты:

«В течение дня воздух вокруг Ке-Сань был полон свистящим ревом реактивных двигателей. Здесь действовали F-4 «Фантомы» ВВС, флота и морской пехоты; A-6 «Интрудеры», A-4 «Скайхоки» и F-8 «Крусейдеры» флота и морской пехоты; F-105 «Тандерчифы» и F-100 «Супер Сейбры» ВВС. Кроме реактивных самолетов, появлялись южно-вьетнамские винтовые A-1 «Скайрейдеры», ветераны

Корейской войны. Временами в небе кружил настоящий пчелиный рой».

Так завершил свою карьеру знаменитый «Скайрейдер», и вместе с ним завершилась целая эпоха воздушной войны, в которой отвага и умение отдельного пилота значили больше, чем все технологические кунштюки, которые необходимы, чтобы летать сегодня.

Список иллюстраций



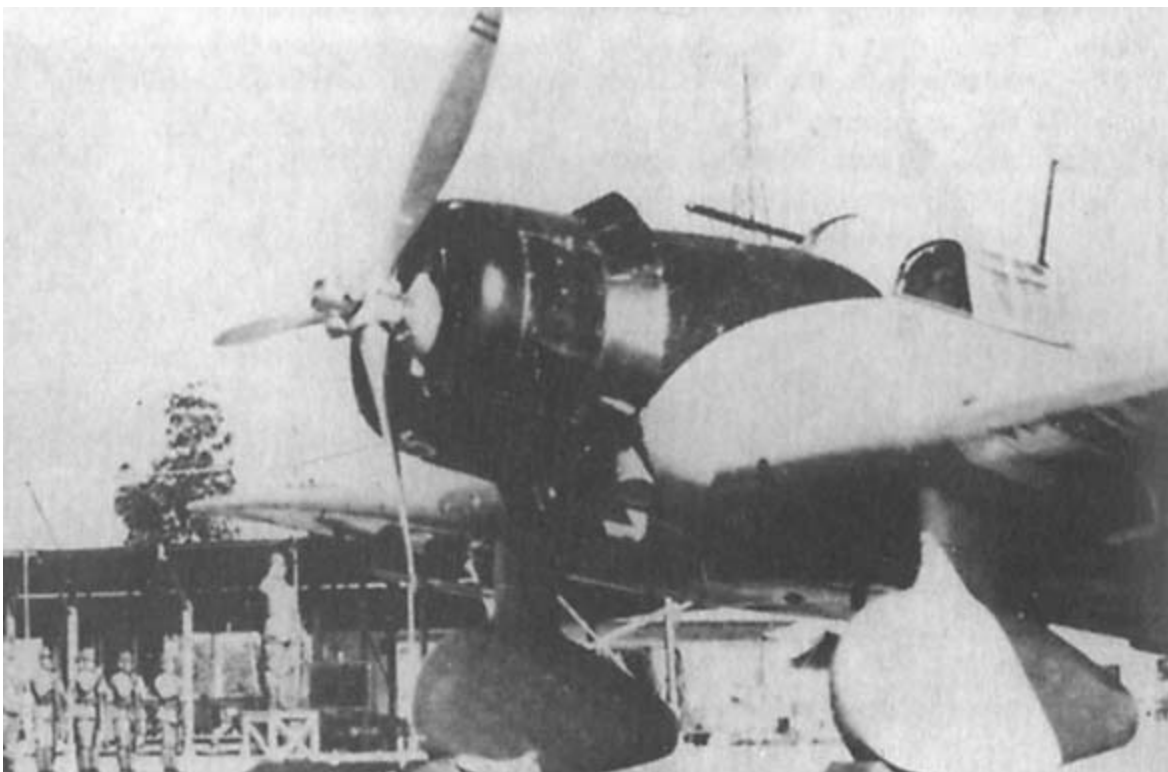
Майор корпуса морской пехоты США Росс «Расти» Роуэлл летал на самолете DH-4 в середине 1920-х годов в Никарагуа. Это были первые атаки пикировщиков по целям в джунглях.



Истребитель Кертисс Р-40 знаменитых «Летающих тигров», которые одержали первую стратегическую победу в истории пикирующих бомбардировщиков — на Дальнем Востоке, в битве в ущелье реки Салуин в 1942 году.



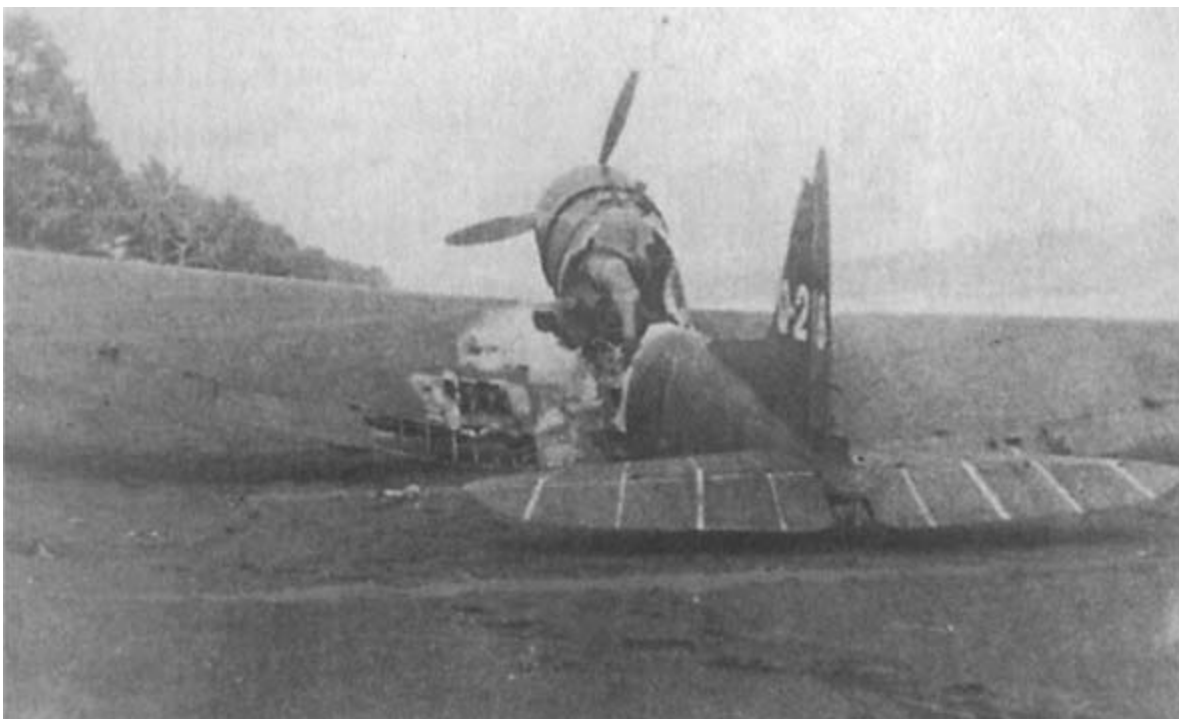
***Экипажи японского 2-го Кокутай в Рабауле в 1942 году. При атаках
целей в Новой Гвинее их пикировщики Аичи были вынуждены
заправляться позади линии фронта.***



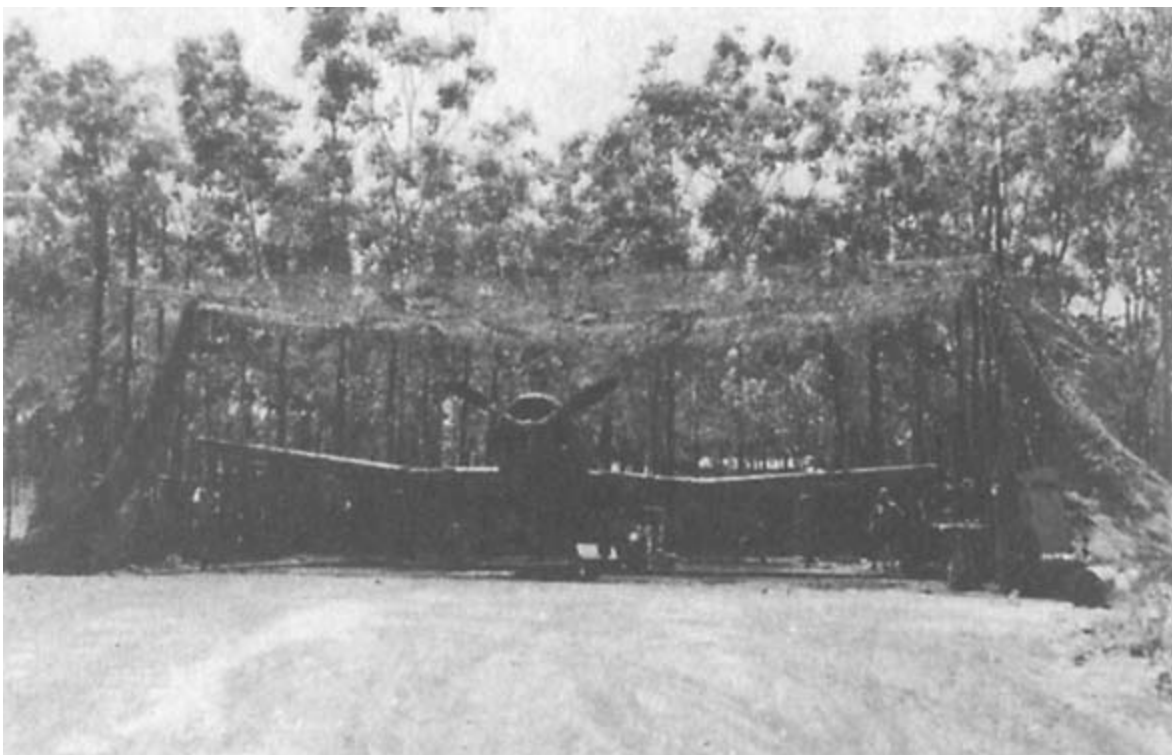
Церемония празднования дня рождения императора на японской авиабазе на Филиппинах 29 апреля 1942 года.



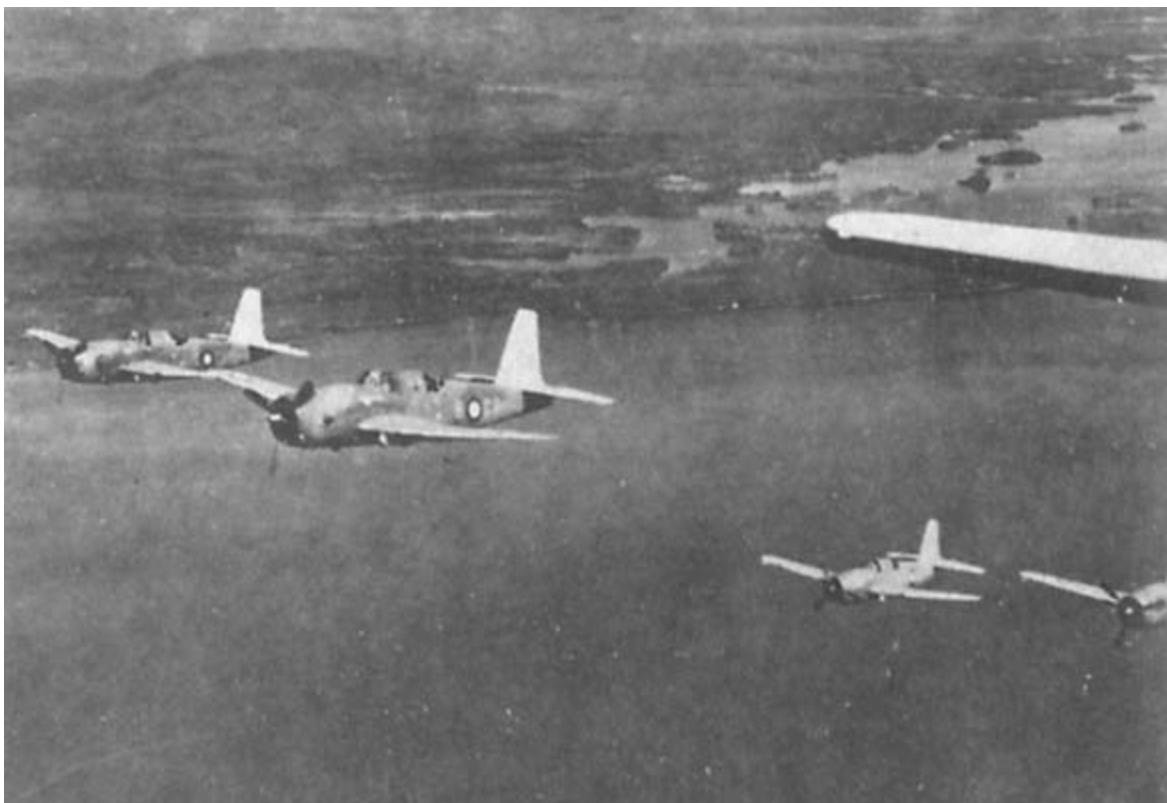
Японский пикировщик «Вэл» во время боевого вылета, примерно сентябрь 1942 года.



Совершивший аварийную посадку Аичи D3A-1 «Вэл» на берегу в бухте Тейбл, Папуа, сентябрь 1942 года.



***Австралийский Валти «Виндженс» 12-й эскадрильи КАВВС под
камуфляжными сетями.***



Австралийские «Виндженсы» возвращаются в Наджаб на Новой Гвинее после атаки японских позиций на северном побережье острова.



***Австралийские Валти «Виндженсы» 12-й эскадрильи КАВВС.
Обратите внимание на пухлые фюзеляжи. «Виндженс» был
громоздким самолетом, но летал довольно неплохо.***



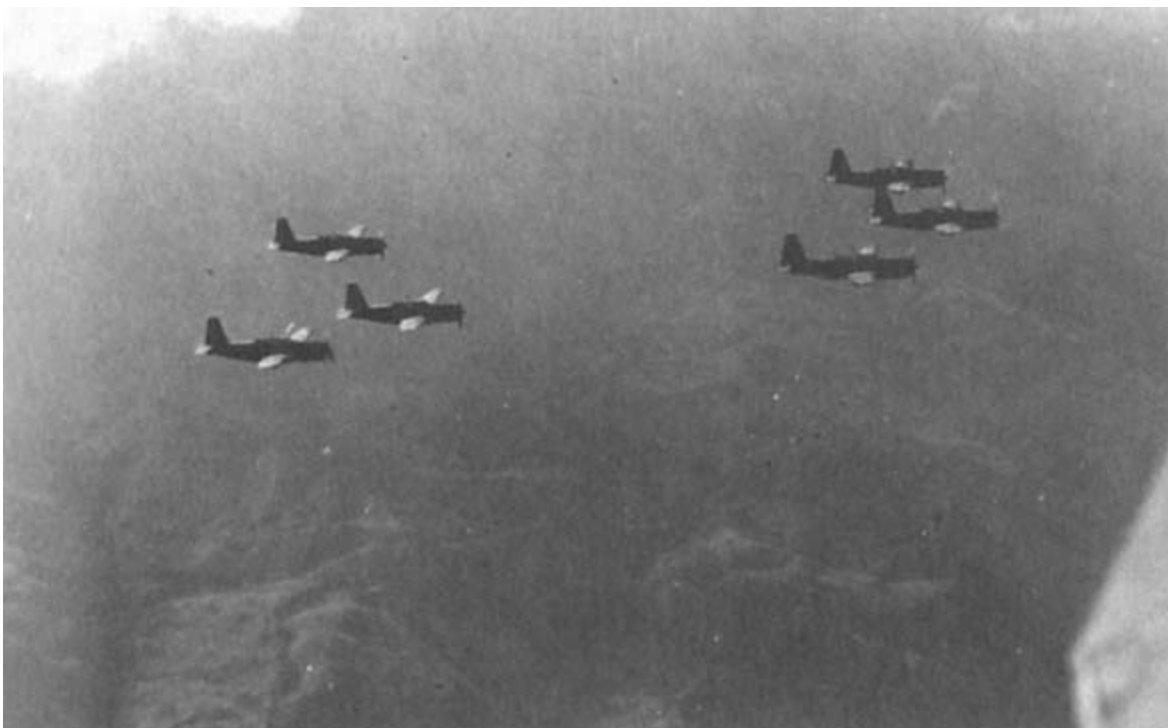
Австралийский летчик Рон Габриэльсон, чьи приключения в японском тылу в Бирме весной 1944 года, когда он служил в 84-й эскадрилье KBVC, хорошо показывают все опасности войны в джунглях.



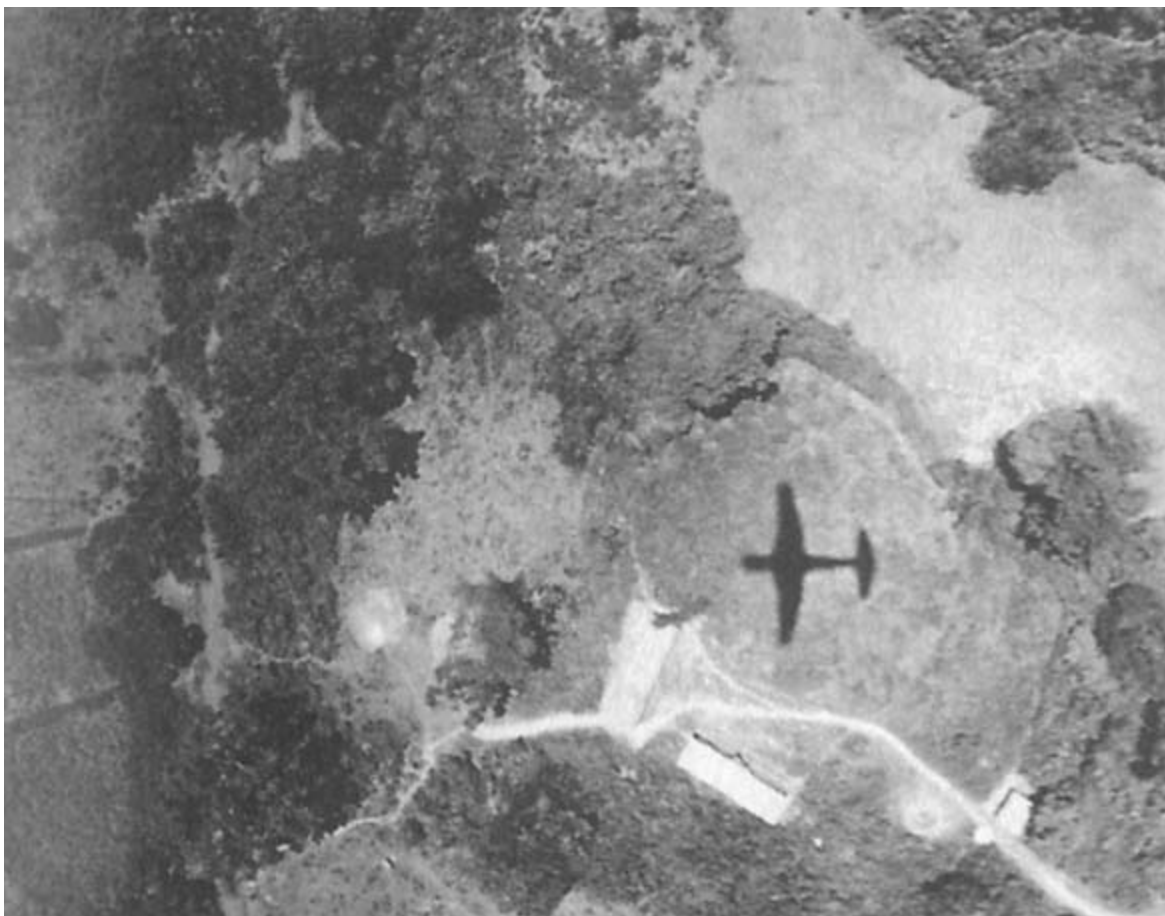
Подвеска бомб на Валти «Виндженс» 12-й эскадрильи KAVVC.



Подполковник Артур Мэрланд Гит использовал «Спитфайр» для проведения разведки перед атакой пикировщиков.



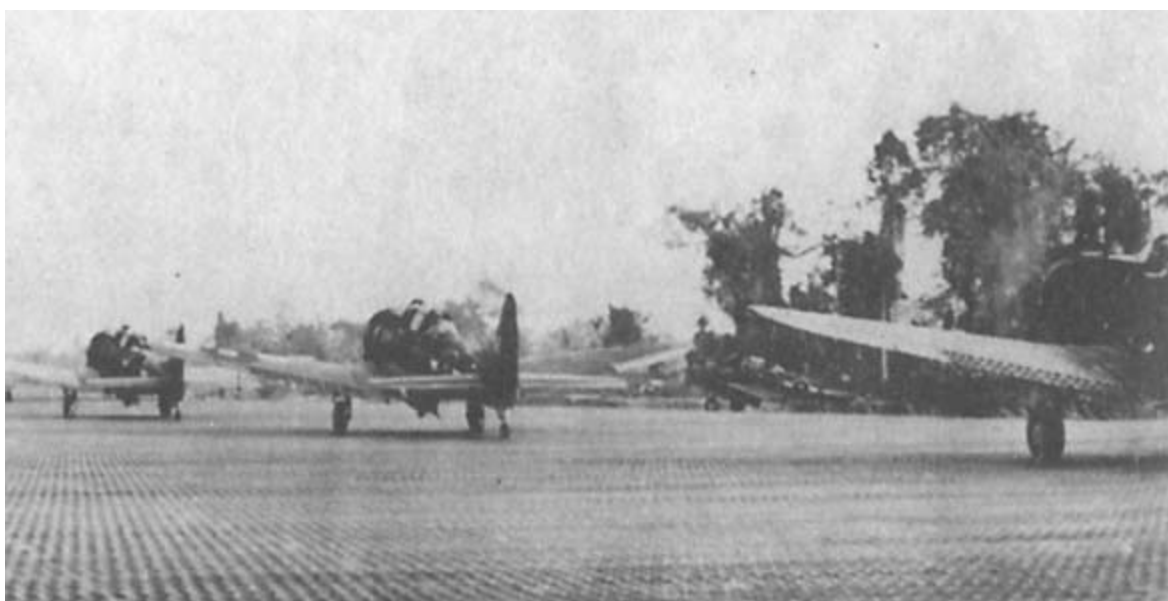
Самолеты 84-й эскадрильи KBBC над гористыми районами на границе Бирмы.



Силуэт «Виндженса», летящего над бирманскими джунглями, делает понятными проблемы обнаружения целей на такой местности.



Американский строительный батальон за работой. Недаром японцы говорили, что войну выиграли американские авианосцы, «Сверхкрепости» и бульдозеры.



Пикировщики SBD-5 «Доунтлесс» 25-й эскадрильи новозеландских ВВС на временном аэродроме (металлические решетчатые полосы на болтах) на острове Бугенвилль.



«Сегодня нашей целью» Инструктаж пилотов пикировщиков американской морской пехоты.



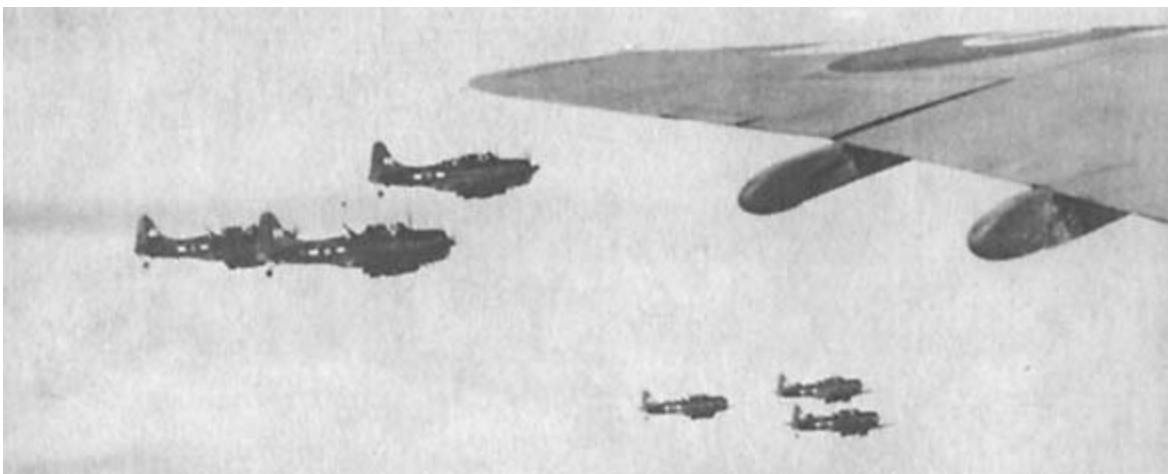
Пикировщики морской пехоты атакуют склады боеприпасов и позиции зенитных батарей японского аэродрома на Бугенвилле.



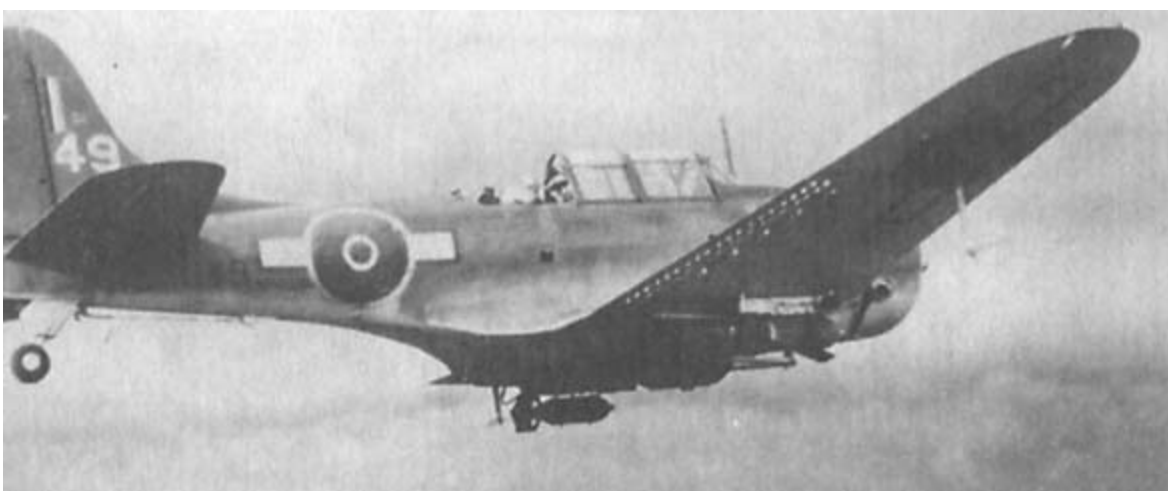
Задача выполнена. Пикировщик SBD-5 возвращается из боевого вылета.



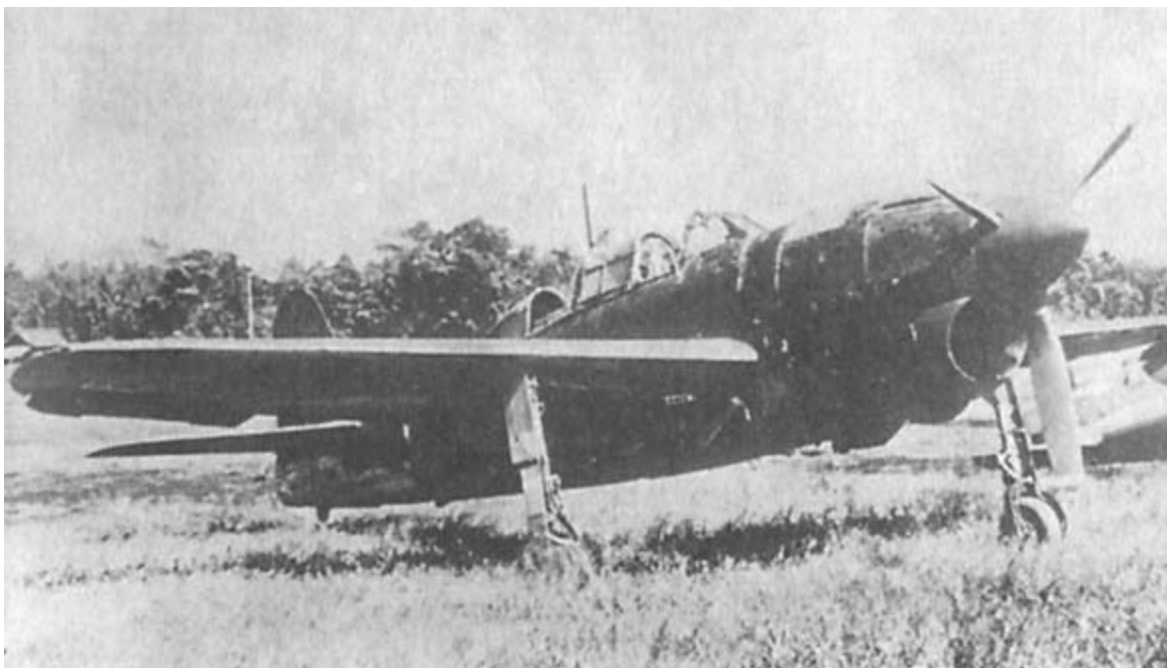
Майор авиации Т. Дж. МакЛин де Ланж, который командовал 25-й эскадрильей КНЗВВС на Бугенвилле.



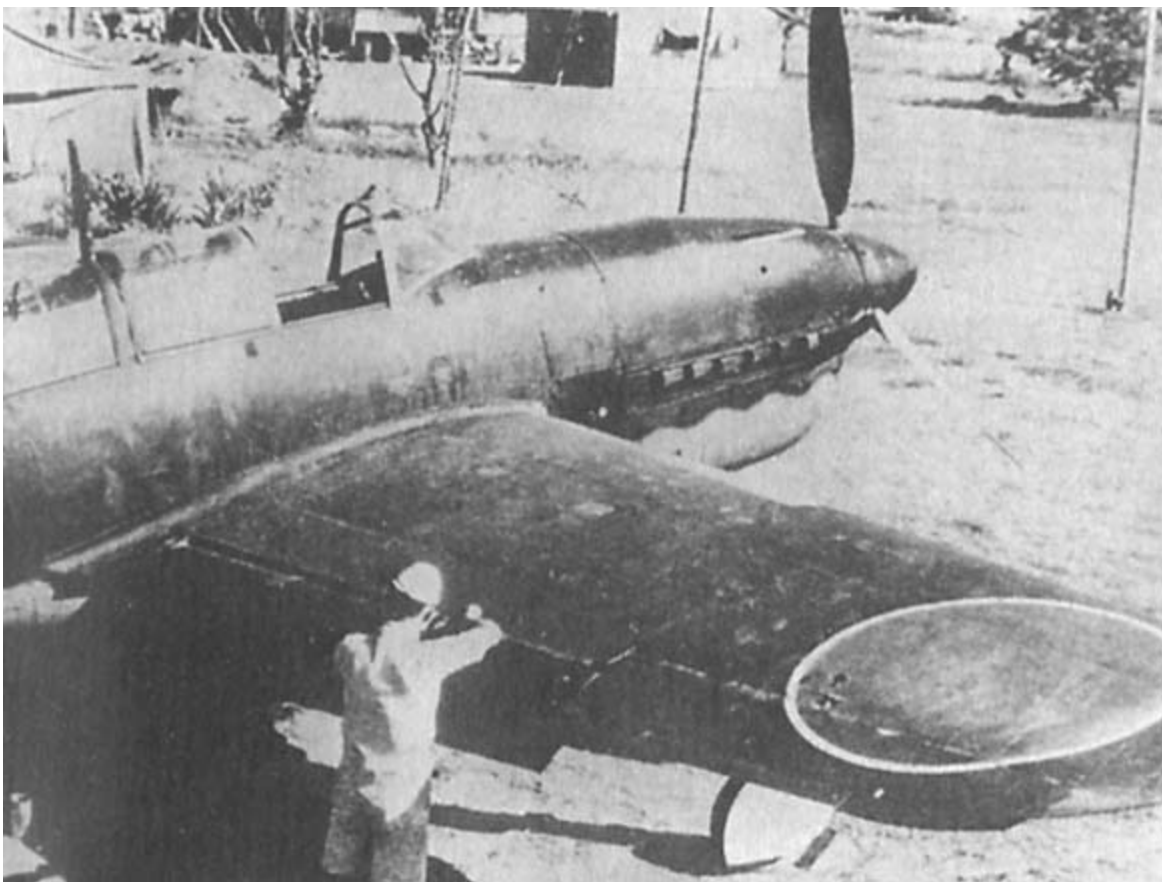
Очередной налет на Рабаул. Новозеландские «Доунтлессы» возглавляют большую группу самолетов, направляющуюся к японской базе.



«Доунтлесс» 25-й эскадрильи КНЗВВС над Новой Британией.



Японский пикировщик D4Y» Джуди» действовал с множества аэродромов в джунглях.



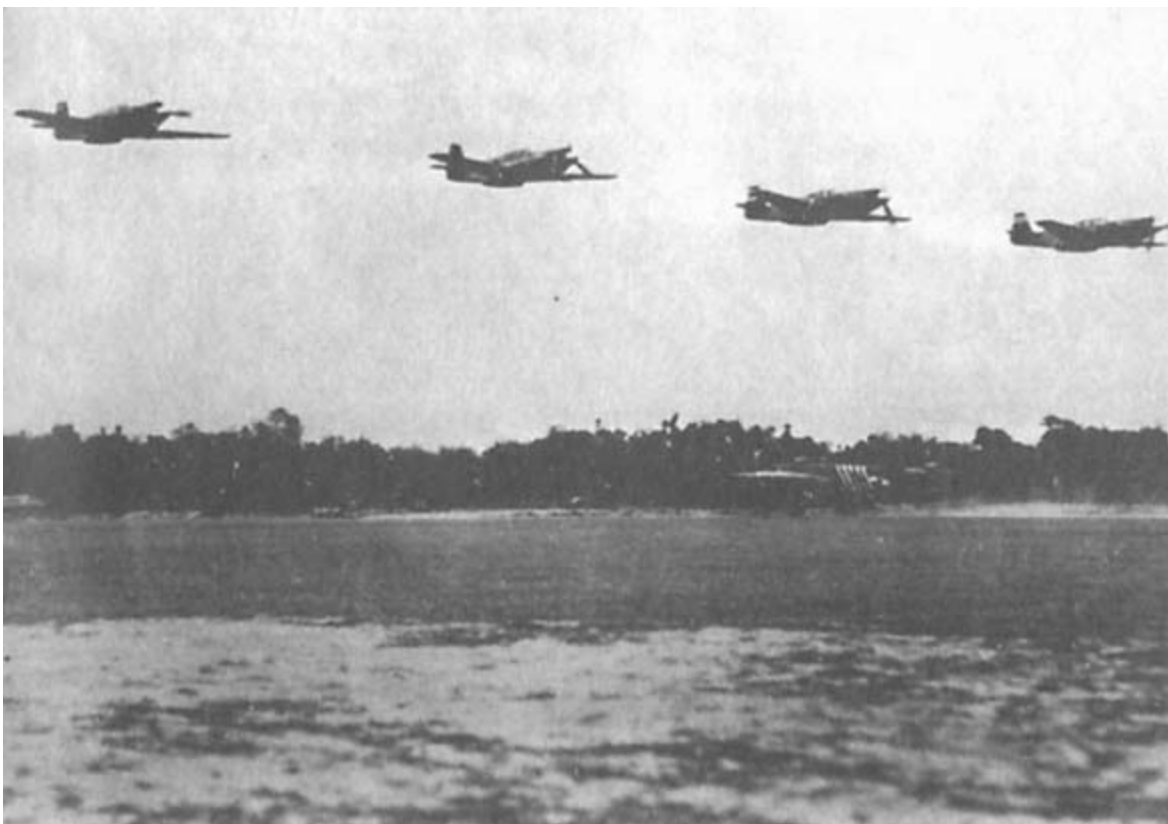
Японские механики готовят к атаке D4Y «Джуди».



***Группа SB2C «Хеллдайверов» возвращается на авианосцы
Оперативного Соединения 58 после удара по Сайпану.***



Характерный снимок SB2C «Хеллдайвера», только что сбросившего 1000-фн бомбу.



А-36 «Инвейдеры» и Р-51 «Мустанги» поддерживали войска генерала Стиллуэлла и бригадного генерала Меррилла в Бирме.



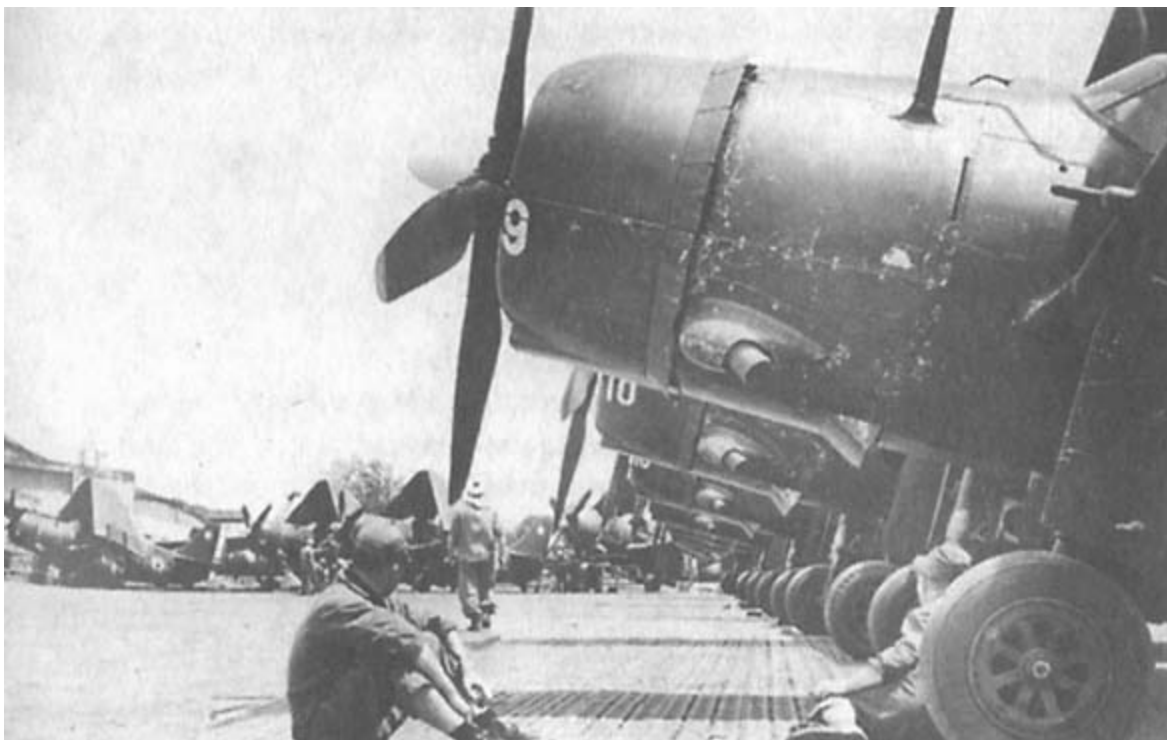
Пилот «Мустанга» Сводного китайско-американского авиакрыла осматривает повреждения своего самолета от зенитного огня.



Индокитай, 1954 год. Французский патруль в деревне возле Дьен-Бьен-Фу, повергшейся налету пикировщиков.



«Хеллдайверы» французского флота патрулируют над Тонкином.



«Хеллдайверы» 3-й флотилии штурмовиков французского флота на авиабазе Ба-Май возле Ханоя в апреле 1954 года.



Вид снизу на Дуглас «Доунтлесс». Видны характерные тормозные решетки пикирующего бомбардировщика.

notes

Примечания

1

Дело в том, что слово *squadron* можно перевести как эскадрилья, эскадрон и даже эскадра. Такое уточнение сочли необходимым внести сами американцы. *Прим. пер.*

«Все остальные» — это английский, ведь, кроме этих двух флотов, только английский имел авианосцы.
Прим. пер.

Впрочем, при желании *Chennault* можно прочесть и как Шэнно, но мы будем использовать устоявшуюся транскрипцию этой фамилии. *Прим. пер.*

Бои под На-Сеном продолжались до начала декабря.
См. Ф. Дэвидсон «Война во Вьетнаме», Москва, 2002 г.
Прим. пер.