

РАССКАЗЫВАЕТ ЯПОНСКИЙ ЛЕТЧИК-ИСТРЕБИТЕЛЬ ПАЛУБНОЙ АВИАЦИИ САДАМУ КОМАЧИ (SADAMU KOMACHI, 1920 -2012)



В те времена парни, когда вырастали, становились солдатами. В 1938-м я вступил в *kaihei-dan* (Учебные части флота, где рекруты проходили первичную подготовку - ДМ). Закончив *kaihei-dan*, я сразу же попал в летную школу. После года интенсивной подготовки, в октябре 1940 г., я был принят в авиакрыло авианосца *Akagi*, а в мае 1941-го был переведен в авиагруппу авианосца *Shokaku*.

Наступило 8 декабря 1941 г. (в Японии это дата атаки на Перл-Харбор – ВК). В день атаки на Перл-Харбор я не попал в эскорт ударной группы бомбардировщиков и торпедоносцев, а оказался в числе тех, кто остался защищать эскадру от ответных атак противника. Пребывание в ударной или оборонительной группе базировалось на принципе ротации. Я полагал, что оборонительная миссия является наиболее трудной. Если ты в эскорте, то по окончании бомбовой атаки все сразу же уходят. Правда и то, что при отходе самое опасное – отбивать атаки вражеских истребителей, которые гонятся за уходящими самолетами ударной группы. Однако на более позднем этапе войны воздушное прикрытие военных кораблей стало значительно более опасным занятием, чем эскорт. Обычно на это отводили звено из 6-9 самолетов (*ikko chutai*), тогда как атакующая волна противника запросто могла включать до 100 машин, то есть, мы только и были заняты тем, чтобы уцелеть. Мы всегда были за то, чтобы усилить звенья прикрытия за счет ударной группы, но командование считало по-другому...



Перл-Харбор - 7 декабря 1941 г.

Нашей главной проблемой была радиосвязь. Хотите верьте, хотите нет, но находясь в группе прикрытия, мы толком не могли поддерживать связь с авианосцами, находящимися прямо под нами. Например, утром эскадрилья воздушных разведчиков поднимается в воздух, чтобы убедиться в том, что нам не угрожает атака с воздуха. Допустим, один из них посылает информацию о контакте с противником. Эти сообщения отстукивали, используя азбуку Морзе. Если бы эта информация попадала к нам через радиосвязь, у нас были бы время и возможность занять позицию между противником и нашими кораблями, скажем, на расстоянии 30-40 миль, перехватить противника и рассеять его силы. Но наши радиостанции были совершенно непригодными, и такая информация никогда не доходила до нас... Если бы жизни летчиков ценились хоть немного генеральным штабом ВМФ, они смогли бы найти ресурсы для улучшения радиооборудования. Даже теперь, когда я думаю об этом, мне хочется топтать ногами от злости...

Период, во время которого истребитель *Zero* наводил страх на противника, приходится на первые два года войны. Позднее мы, участвовавшие в воздушных боях, почувствовали качественное

преимущество машин противника более чем отчетливо. И в самом деле, когда мы теперь сталкивались с летчиками противника, они были весьма уверенными в себе. До того они нас побаивались, но теперь их боевой дух стал куда выше. В конце концов, противник перестал вести бой на наших условиях. В этой ситуации единственная доступная тактика - увидеть противника до того, как он подготовился к атаке, и напасть первым. Хорошо известное правило воздушного боя таково - ты должен быть на большей высоте, чем противник, и атаковать со стороны солнца. Для этого необходимы хорошая скороподъемность и быстрота, но *Zero* резко терял тягу на высоте более 8000 м. Двигатель неожиданно терял мощность, начиная с 5000 м, а 8000 м были для него пределом. На большей высоте самолет уже вяло реагировал на рычаги управления, что заставляло совершать продолжительные, растянутые маневры. У самолетов противника на высотах 7000-8000 м срабатывали турбокомпрессоры и повышалась скорость впрыскивания топлива, благодаря чему его технические показатели оставались стабильными. В частности, двухбалочный *P-38 Lightning* всегда летал на больших высотах. Когда мы вели бой, скажем, с машинами *F6F* и нам удавалось занять более выгодную позицию, сверху на нас неожиданно обрушивался *Lightning*. Начиная с 1943 г., для противника стало типичным использование такой формы комбинированной атаки. Это была еще одна причина, по которой самолеты *Zero* начали нести такие серьезные потери...



Знаменитый истребитель Zero на палубе авианосца

Ну а из-за то, что мы не могли толком использовать наши рации, я думаю, в очень многих случаях летчики не могли получить направление обратного полета к авианосцу после боя и падали в море. Я и мои товарищи многократно докладывали об этом командованию, но нам раз за разом отвечали: «Самолет-истребитель не ведет бой с помощью рации. И сколько самолетов вы можете сбить с помощью рации?», не понимая сути проблемы.

Закончилось это тем, что к самолетам стали приковывать бомбы и посылать летчиков на верную смерть. Что бы об этом ни думали, это была трагедия для самолетов и для людей, которых заставляли садиться в них... Что касается восторгов по поводу знаменитых асов и числа их побед, меня это не волнует. Мы проиграли войну, и граждане побежденной страны никак не могут восхищаться тем, что их называют королями воздушного боя или асами. Во-вторых, мы и наши противники шли на смерть, чтобы защитить наши семьи и нашу Родину, - мы не воевали для того, чтобы свести личные счета. Поэтому я не хочу, чтобы по отношению к нам использовали спортивный подход.

Дважды Комачи оказывался на волоске от гибели. Первый раз это случилось в октябре 1942-го во время сражения у островов Санта-Крус (Santa Cruz).

Я был в составе группы истребителей, в задачу которых входило завоевание превосходства в воздухе в атаке на группировку кораблей противника. В этот день группа воздушного прикрытия американцев перехватила нас на расстоянии 30-40 миль от своих кораблей и перешла в атаку. Американцы на самолетах *Grumman* были настроены агрессивно. Они шли на нас волнами, меня буквально загнали на высоту порядка 8000 м. Однако, мне удалось отогнать множество истребителей противника и, таким образом, прикрыть нашу ударную группу. В тот момент времени я сумел разглядеть довольно отчетливо горящий авианосец *Hornet* далеко внизу... Моя работа сделана, - я ушел вниз в штопоре, но, выйдя к месту встречи со своими, никого не нашел. От радио толку никакого, своих не видно.

Я провел в воздухе еще три часа. Все, что я мог сделать, это положиться на инстинкт. Я заключил, что я встречу со своими, если полечу на юг. Однако вокруг меня по-прежнему был пустой горизонт. Начали сгущаться сумерки. Я взглянул на заходящее за горизонт солнце и на его фоне заметил две или три темные точки. Это были корабли! Уже из последних сил я направил самолет по направлению к ним, и, в самом деле, это были корабли нашей флотилии - крейсер и два эсминца. Я шлепнулся на воду неподалеку от крейсера – он остановился, затем вновь набрал ход. Мне ничего не оставалось делать, как выбраться из кабины и спрыгнуть в воду, положившись на спасательный жилет. Через несколько часов с включенными прожекторами вернулся один из эсминцев и подобрал меня. Я был настолько измотан, что не держался на ногах.

Второй раз это случилось с Комачи в июне 1944-го, когда он приближался к аэродрому на острове Гуам и его неожиданно атаковал F6F. Самолет Комачи загорелся, но он сумел посадить его на брюхо. Летчик получил сильные ожоги...

Мой последний бой произошел 17 августа 1945 над городом Йокосука. За два дня до этого мы услышали по радио голос императора, возвестивший об окончании войны, но из центрального штаба ВМФ в военно-морское авиакрыло, в котором я служил, не пришло никаких сообщений. Поэтому мы оставались в полной боевой готовности, собираясь защищать столицу империи. В час дня пришло сообщение, что *Boeing B-32* (вероятно, это ошибка: это был либо *Consolidated B-32*, либо *Boeing B-29 - ДМ*) - новейший американский бомбардировщик - пересекает воздушное пространство над Токийским заливом на небольшой высоте, осуществляя разведывательный полет. Я сразу же поднялся в воздух. К тому времени мы уже привыкли к тому, что мощные воздушные атаки силами 50-100 бомбардировщиков с эскортом иногда в 200-300 истребителей происходят с механической точностью тогда, когда мы завтракаем, как будто приносят утреннюю почту. Тактика атаки бомбардировщиков была превосходно отработана на Тихом Океане – вертикальное пикирование. Круто набираешь высоту, какое-то время летишь параллельно с противником, а затем бросаешь истребитель вниз. Потом выходишь из пике, пересекая строй противника под углом в 90 градусов. Стреляешь, бросаешь специальные бомбы воздух-воздух. И на этот раз пике получилось. В-32 выбросил дым, развернулся и ушел назад в сторону Иводзимы.

Американский самолет вернулся на базу с повреждениями, но один из членов экипажа был убит. Это был последний воздушный бой Второй Мировой войны. После этого штаб ВМФ Японии от греха подальше отправил всех летчиков авиабазы Йокосука по домам. На счету Комачи к этому моменту было 18 воздушных побед.

Я слышал, что в ту же ночь со всех истребителей на базе в Йокосуке сняли пропеллеры. В тот момент, когда нам приказали паковать вещи и ехать домой и не сказали ничего другого после того, как мы столько лет подряд рисковали своими жизнями, я был страшно рассержен. Относительно экипажа В-32 я могу сказать, что даже сегодня чувствую, что совершил ужасный проступок...

Оригинальное интервью - Endo Ryu (2000)

<http://www.warbirdforum.com/komachi.htm>

Перевод с японского на английский язык - Gernot Hassenflug

Перевод с английского на русский и обработка – Владимир Крупник

Редакция – Дмитрий Манахов