

ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА НА ЮГО-ЗАПАДЕ ТИХОГО ОКЕАНА – ПРИЧИНЫ ПОРАЖЕНИЯ ЯПОНЦЕВ

С февраля 1942 года по июль 1944 года над Новой Гвинеей, архипелагом Бисмарка и Соломоновыми островами шла война на истощение между США, Австралией и Новой Зеландией с одной стороны и Японией с другой. Хотя этот период времени охватывает бóльшую часть войны на Тихом океане, случилось так, что историки всегда уделяли основное внимание истории боевых действий другого плана, например, операциям авианосных соединений Японии и США. Война в воздухе на юге Тихого океана, однако, имела важнейшее значение не только для тех, кто сражался в этом секторе ТВД, но и для исхода войны в целом. В частности, это звучит так еще и потому, что на острове Новая Гвинея, над ним и в его окрестных акваториях японские армия, флот и авиация были сначала остановлены, потом обескровлены, а затем разгромлены и полностью уничтожены. Поскольку невозможно рассмотреть все аспекты этой кампании в одной статье, данная публикация посвящена главнейшим стратегическим и оперативным проблемам, с которыми столкнулась японская сторона. Она, кроме того, сфокусирована на японских воздушных операциях над главным островом, хотя в реальности, если смотреть на ситуацию с японской стороны, они были тесно связаны с операциями над Соломоновыми островами.

ВЗГЛЯД С ЯПОНСКОЙ СТОРОНЫ

В широком плане история японских воздушных операций над Новой Гвинеей может быть разделена на четыре главные фазы:

1-я фаза охватывает наступательную кампанию японского ВМФ, нацеленную на Порт-Морсби и продолжавшуюся с весны до конца 1942 года. 2-я фаза стартовала в начале 1943 года и продолжалась до июня этого года, когда Армия заняла место ВМФ, чья авиация все в большей степени концентрировала свои усилия на Соломоновых островах, и вела боевые действия, которые планировались как наступательные, но превратились в оборонительные. 3-я фаза была кратковременной – она имела место летом 1943 года, когда перед армейской авиацией были поставлены более значимые задачи, но основная ее часть была уничтожена в ходе одного воздушного рейда противника. Итоговая, 4-я фаза длилась год, когда армейская авиация вела оборонительные бои, начиная с лета 1943 года и до того момента, когда японцы были изгнаны из Новой Гвинеи и война переместилась на Марианы и Филиппины.

Захват Рабаула и начало операций, нацеленных на Порт-Морсби

Когда армия и ВМФ разрабатывали планы войны против США и Великобритании, острова архипелага Бисмарка, особенно Новая Британия, были включены в список целей уже на начальном этапе этого процесса. Это случилось потому, что японские штабисты, особенно военно-морские, рассматривали Рабаул с его превосходной гаванью как угрозу острову Трук на Каролинских островах. Расположенный всего в 1 100 км от Рабаула Трук был важнейшей базой японского ВМФ в центральной части Тихого океана. Захват Новой Британии, таким образом, был обязательным шагом для защиты базы в Труке, при этом соседние острова было также необходимо взять под контроль, чтобы обезопасить сам Рабаул.

Согласно планам, утвержденным 5 ноября 1941 года, Армия, а именно, ее *Отряд Южных Морей/Southern Seas Detachment* – часть бригадного состава численностью около 5 500 человек – ВК) получила задание сначала захватить Гуам, а затем аэродромы на островах

архипелага Бисмарка. Поскольку операции на юге Тихого океана рассматривались как сфера ответственности ВМФ, силы военно-морского спецназа (Kaigun Tokubetsu Rikusentai/海軍特別陸戦隊) должны были взять под свой контроль Гуам в подходящее для этого время, после чего они должны были приступить к совместным действиям с Армией по захвату Рабаула. В дальнейшем планировалось, что *Отряд Южных Морей* сменят части военно-морского спецназа, и он будет переброшен как можно быстрее на архипелаг Палау. 4-й Флот, базирующийся в Труке, будет ответственным за поддержку операций на Гуаме и Новой Британии-архипелаге Бисмарка. В соответствии с первоначальным планом [высадка в районе Рабаула](#) и захват этого порта были осуществлены 22 января 1942 года силами военно-морского спецназа при поддержке флотской и армейской авиации.

При осуществлении этих операций быстрый успех наступления японских Армии и Флота [на Филиппинах](#), [в Малайзии](#) и [в Голландской Ост-Индии](#) (ныне Индонезия) оказался неожиданным для самих наступавших. Теперь, на марше, им предстояло принимать решения по закреплению и развитию этого успеха. Рассматриваемые японцами варианты развития событий для японцев включали в себя: (1) продвижение на запад в направлении Индии; (2) вторжение в Австралию; (3) высадку на Новой Гвинее, Соломоновых островах, Фиджи и Самоа с целью изоляции Австралии от США; (4) продвижение на восток в направлении Гавайев. Командование ВМФ хотело осуществить вторжение в Австралию, чтобы уничтожить ее как плацдарм для потенциального контрнаступления союзников, но армейское командование воспротивилось этому, так как данная операция потребовала бы задействования чрезмерно большого количества сухопутных сил. По этой причине ВМФ остановился на компромиссном сценарии: 4-й Флот получил приказ при поддержке 11-го Воздушного Флота (военно-морское соединение наземного базирования на Тихоокеанском ТВД) атаковать Лае/Lae, Саламауа/Salamaua и Порт-Морсби на Новой Гвинее и Соломоновы острова.

В рамках реализации этих планов истребители *Zero/Zero* Авиационной Группы (Kōkūtai) *Chitose* перебазировалась в Рабаул 31 января 1942 года. Сразу после этого, 2 и 5 февраля, летающие лодки *Каваниси/(Type 97) Kawanishi* Авиационной Группы *Yokohama* впервые бомбили Порт-Морсби – воздушная война над Новой Гвинеей стала набирать обороты. 9 февраля японцы заняли пункт Гасмата/Gasmata (южное побережье Новой Британии) и приступили к строительству на этом участке аэродрома. Для осуществления дальнейших воздушных операций с новой базы была сформирована 4-я Авиационная Группа, в которую вошли 27 истребителей и 27 бомбардировщиков. Она была подчинена 25-й Воздушной Флотилии (Kōkū Sentai), ее штаб размещен в Рабауле. 24 февраля самолеты 4-й Авиационной Группы приступили к бомбардировкам Порт-Морсби.

7 марта 1942 года Императорский Генеральный Штаб – *ИГШ* - принял решение начать операции, которые должны были последовать за так называемой *1-й Стадией*, нацеленной на занятие Голландской Ост-Индии. Речь шла о *2-й Стадии*, при этом подразумевалось продолжение главных наступательных операций, нацеленных на достижение непоколебимого, господствующего политико-стратегического положения для Японии на Тихом океане, после чего будут предприняты дополнительные меры по принуждению Великобритании к капитуляции и подавлению у США воли к дальнейшей борьбе. В рамках этой новой стратегии было принято решение продолжить наступление на Соломоновых островах и Новой Гвинее с тем, чтобы со временем перерезать транспортные коммуникации между США и Австралией. То есть, решение *ИГШ*, принятое 7 марта, утвердило то, что уже осуществлялось. 8 марта японцами были заняты Лае и Саламауа. Еще через два дня Авиационная Группа *Tainan* (одна из частей, развернутых в Рабауле) отправила 11 своих истребителей *Zero* в Лае, что превратило местный аэродром в переполненную боевыми машинами авиабазу.

До конца июля 1942 года флотские воздушные части, базировавшиеся в Рабауле и Лае, были плотно заняты авианалетами на Порт-Морсби или другие пункты базирования союзников на Новой Гвинее. Эти операции включали в себя бомбардировочные рейды с истребительным сопровождением или самостоятельные воздушные атаки истребителей с

низких высот. В то время на японские истребительные эскадрильи легла очень большая нагрузка по предотвращению воздушных атак союзников на японские пункты базирования. Эта стадия военных действий характеризовалась отсутствием отчетливого доминирования одной из сторон. Хотя австралийцы и американцы часто несли большие потери в воздушных единоборствах, воздушная мощь союзников не убывала в сколь-нибудь значительной степени. С другой стороны, японцы, которые несли меньшие потери, начали ощущать снижение качества летного состава, так как их превосходно обученные и обстрелянные пилоты гибли, а на смену им приходили все менее и менее опытные летчики. Этот период был периодом равновесия, и японцы так и не смогли завоевать господство в воздухе над Новой Гвинеей.

На юг Тихого океана прибывают армейские авиационные соединения японцев

На следующей стадии воздушных операций японской авиации над Новой Гвинеей стало прибытие и развертывание в этом районе сил армейских ВВС. После [высадки американцев на Гуадалканале](#) 7 августа 1942 года японская авиация, базирующаяся в Рабауле, начала операции на двух фронтах. Одновременно с продолжением кампании на Новой Гвинее (преимущественно, налеты на Порт-Морсби) японские летчики стали принимать все более активное участие в боевых действиях на Соломоновых островах. Воздушные бои над Соломоновыми островами вели преимущественно флотские летчики, и, по мере того, как от них требовалось все больше усилий на этом фронте, армейская авиация играла все большую роль в операциях на Новой Гвинее.

Контрнаступление американцев на Гуадалканале застало японцев врасплох. Оценивая стратегическую ситуацию с учетом Европейских фронтов, *ИГШ* пришел к заключению о том, что американцы не смогут предпринять крупное контрнаступление до 1943 года. 12 августа 1942 года армейское и флотское командование пришли к согласию в том, что высадка противника на Гуадалканале является лишь местной тактической операцией и что контроль над островом можно будет вернуть без особых усилий. Эти представления начали меняться после [сражения на реке Тенару/Tenaru](#) 21 августа, когда элитный армейский отряд под командованием полковника Итики (Kiyonao Ichiki, 1892-1942, известный участием в инциденте у моста Макро Поло в 1937 году, положившим начало Второй Китайско-Японской войне), насчитывавший около 900 человек, предпринял первую попытку отбить у противника ключевой аэродром *Henderson Field*, но был почти полностью уничтожен. Военно-морское командование осознало, что возврат контроля над Гуадалканалом не будет просто операцией и что господство в воздухе над островом и прилегающими акваториями будет условием достижения успеха. При этом адмиралы понимали, что они не смогут собрать нужное количество самолетов для этого, используя только свои ресурсы, из-за больших потерь, понесенных эскадрильями, базирующимися в Рабауле. Ближе к концу августа ВМФ обратился к армейскому командованию с просьбой передать часть своих сил на усиление воздушной группировки, действующей над Соломоновыми островами и Новой Гвинеей.

Армейское командование рассмотрело просьбу ВМФ и почти незамедлительно отвергло ее. Прежде всего, армейское командование отрицательно относилось к концепции выделения крупных сил для операций на юге Тихого океана, так как все еще полагало, что традиционной сферой его ответственности является континентальная часть Азии, тогда как за Тихий океан по традиции отвечает флот. Таким было общее представление об этом со времени создания императорских флота и армии в конце XIX века, и, хотя не существовало какого-либо формального соглашения по этому вопросу, армейская и военно-морская доктрины, специфика подготовки личного состава, тактика, стратегия и техническое оснащение этих двух ветвей вооруженных сил страны целиком основывались на этом. Многие годы армейская авиация Японии готовилась воевать почти исключительно против традиционного континентального врага этой страны – России. В недавнем прошлом Армия даже не рассматривала такую возможность как воздушные операции в районе Новой Гвинее – Соломоновых островов и отдавала себе отчет в том, что ничего толком не знает о географических, климатических и других условиях южной части Тихого океана.

Армия не только не испытывала никакого желания предоставлять свои авиационные части для операций при таких обстоятельствах, но также подозревала, что ВМФ, в реальности, располагает дополнительными военно-воздушными силами в более спокойных частях Тихоокеанского ТВД, которые могла бы перебросить на юг...

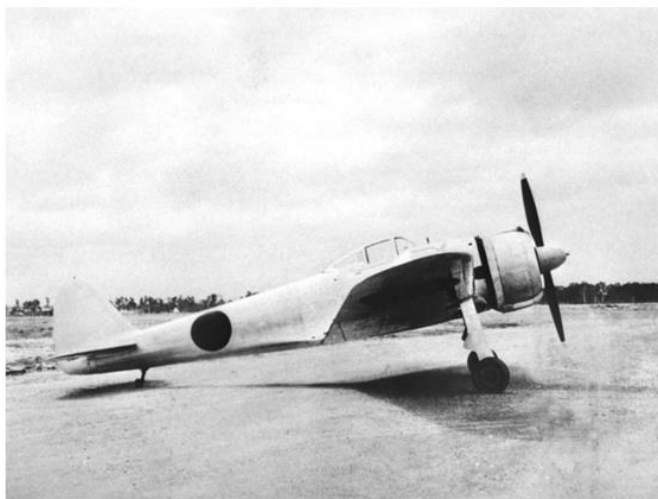
Формальный ответ от армейского командования на просьбу ВМФ поступил в конце августа. Кроме вышеприведенных аргументов, армейское командование привело и другие: оно разъяснило, что его авиационные части разбросаны на огромном пространстве, включающем Манчжурию, Китай, Бирму и Суматру и, кроме того, оно обязано защищать Японские острова от возможных угроз. Было заявлено, что для операций на юге Тихого океана нет ни людей, ни самолетов. Армейское командование также подчеркнуло, что его авиационные части были обучены и подготовлены для боевых действий над континентом и мало подходят для операций над большими акваториями, что станет проблемой, если их перебросить на этот новый для них ТВД. Более того, в меморандуме армейского командования упоминалось, что воздушные пути на юг Тихого океана, по которым могли бы переместиться армейские авиационные группы, не проходят над большими массивами суши и что аэродромы и прочие необходимые объекты в этом регионе подготовлены и обустроены слишком плохо для базирования на них. Таким образом, на этой стадии соглашение о развертывании армейской авиации на юге Тихого океана достигнуто не было...

В середине сентября армия предприняла еще одну попытку отбить у американцев аэродром *Henderson Field* силами Отряда *Kawaguchi*, которая также провалилась. Когда началась подготовка к новой попытке, в которой должна была принять участия 2-я Дивизия, необходимость завоевания господства в воздухе над Соломоновыми островами уже была более чем понятна штабным планировщикам. Постепенно настроение армейского командования стало склоняться к концепции развертывания армейской авиации в регионе. В конце октября Оперативный Отдел армейского генштаба внес предложение о переброске двух истребительных и двух легкомобомбардировочных авиагрупп на юг Тихого океана для поддержки армейских операций на Новой Гвинее. Однако этот шаг предлагался как временное мероприятие для оказания помощи ВМФ, пока его авиация занята боевыми действиями над Гуадалканалом и сопредельными акваториями. На самом деле, к этому моменту ВМФ почти полностью прекратил посылать свои бомбардировщики на Порт-Морсби, если не считать ночных рейдов одиночных самолетов или групп из нескольких машин, поскольку Гуадалканал требовал все больших и больших усилий... Предполагалось, что после захвата Порт-Морсби армейская авиация будет выведена с этого ТВД.

28 октября 1942 года Такусиро Хаттори (Takushiro Hattori), представитель Оперативного Отдела армейского генштаба, посетил район боевых действий Новая Гвинея-Соломоновы острова и штаб 17-й Армии на Гуадалканале. В его докладе, датированном 11 ноября, содержалось положение о необходимости переброски в этот район сил армейской авиации для завоевания превосходства в воздухе. В середине ноября верховное командование Армии и ВМФ провело оценку будущей численности американских ВВС на юге Тихого океана с учетом ее наблюдаемого прироста и пришло к выводу, что суммарная цифра достигнет 11 000 боевых машин первой линии для всех ветвей вооруженных сил США, участвующих в боевых действиях в этом регионе. Японское верховное командование признало тот факт, что увеличение воздушной мощи вооруженных сил страны является первейшим приоритетом.

В свете надвигавшегося поражения на Гуадалканале и серьезных неудач попыток прорваться к Порт-Морсби по суше после поражений [на берегах залива Милн](#) и на [Тропе Кокода](#), армейское верховное командование, наконец, приняло решение о развертывании своей авиации на юге Тихоокеанского ТВД. 18 ноября было подписано соглашение между Армией и ВМФ, и 6-я Воздушная Дивизия армейских ВВС начала перебазирование в Новогвинейский сектор боевых действий. Это было лишь временная договоренность, которая должна была оставаться в силе до той поры, пока флотская авиация не

восстановит силы или не будут достигнуты определенные успехи, такие, например, как захват Порт-Морсби. В соответствии с соглашением 18 декабря в Рабаул прибыли 60 истребителей *Накадзима/Nakajima Type 1* 11-й Авиагруппы (Sentai) с посадкой в Труке и почти сразу вступили в боевые действия. В конце месяца они уже осуществляли налеты на расположенные на Новой Гвинее цели, такие как Буна, некоторые рейды – совместно с самолетами флотской авиации. 29 декабря армейские тяжелые бомбардировщики также получили приказ перебазироваться с Бирмы в район Новой Гвинее.

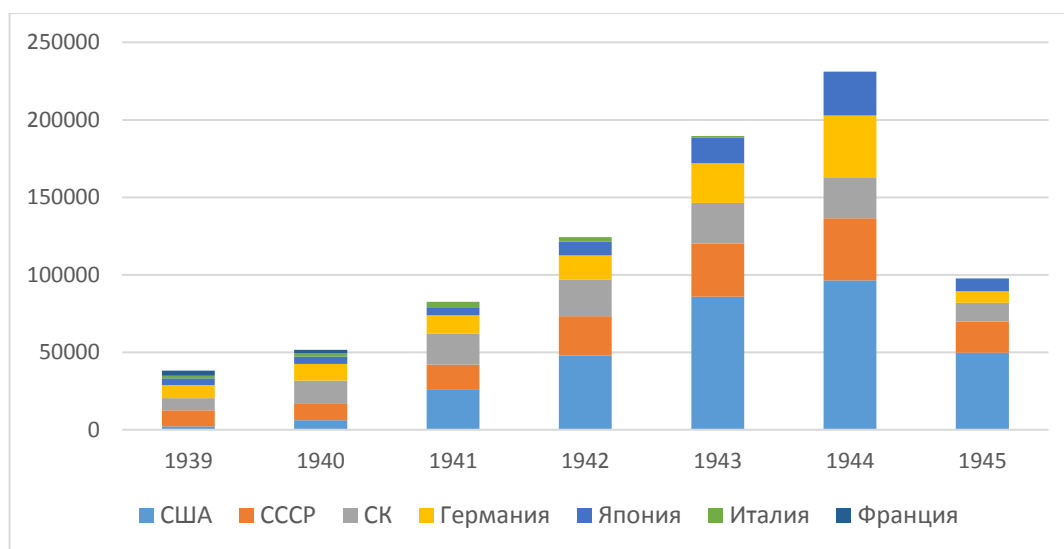


Истребитель Накадзима Ki-43, армейский тип 1, получивший у союзников кодовое обозначение Оскар/Oscar

Шесть недель спустя, 3 января 1943 года, было подписано еще одно армейско-флотское соглашение, в котором были обозначены границы между сферами боевой деятельности армейской и флотской авиации. Перед армейскими эскадрильями была поставлена задача оказания тактической поддержки наземным войскам на Новой Гвинее, прикрытия их с воздуха и участия в обеспечении их снабжения. На флотскую авиацию возлагалась ответственность за воздушные операции над Соломоновыми островами и операции над новой Гвинеей, не относящиеся к сфере деятельности армейских ВВС.

Когда в конце 1942 года японским командованием было принято решение оставить Гуадалканал, 4 января 1943 года верховное армейское и флотское командование отдало приказ продолжить боевые действия на Новой Гвинее. Целью японских операций на юге Тихого океана стало «обеспечение превосходства», то есть, контроля над уже завоеванным пространством. Японским войскам предстояло закрепиться на занятых участках северо-восточного побережья Новой Гвинее, и территория к северу от хребта Оуэн-Стэнли/Owen Stanley должна была прочно удерживаться для использования в будущем в качестве плацдарма для нового наступления в направлении Порт-Морсби. Японцы располагали 164 армейскими и 190 флотскими самолетами на своих базах в Рабауле и его окрестностях. На этой стадии японцы приняли решение оставить южный сектор Соломоновых островов... С этого момента воздушные операции японцев над Новой Гвинеей осуществлялись преимущественно армейской авиацией, базирующейся в Веваке/Wewak и на других аэродромах. В дополнение к воздушным налетам на авиабазы союзников, японская авиация должна была оказывать наземным войскам тактическую поддержку, хотя ей так никогда и не удалось добиться такого тесного взаимодействия с ними, как их противнику. Кроме того, армейские самолеты осуществляли патрулирование воздушного пространства над собственными авиабазами и предоставляли эскорт конвоям, перевозившим грузы для сражавшихся на Новой Гвинее войск. Как и в середине 1942 года, когда флотская авиация была занята атаками на Порт-Морсби, японской авиации так и не удалось завоевать даже минимальное превосходство в воздухе, и вместо этого в 1943-м ей пришлось постепенно переходить к обороне.

Японцы отчетливо осознавали то, как уверенно растет численность и мощь авиации союзников. В конце января 1943 года японское армейское командование оценило численность американских самолетов на Новой Гвинее в 300 машин, то есть, равную суммарной численности армейских и флотских самолетов в этом районе. При этом японцы подсчитали, что американская промышленность производит 4 000 самолетов в месяц, из которых авиация США на юге Тихого океана будет получать 480 машин, а воздушная группировка противника на Новой Гвинее, по меньшей мере, 80 из них. Предполагая, что союзники будут терять 50% своих самолетов в месяц, японское армейское командование пришло к выводу, что к июню у союзников на Новой Гвинее будет 700 самолетов, а к сентябрю – 950. Экстраполяция в ближайшее будущее общей численности японских самолетов в районе Новая Гвинея-Соломоновы острова дала цифру в примерно 350 машин в июне, но ожидать ее увеличения уже не приходилось... То есть. Японское командование отчетливо понимало, что при условии сохранения текущего положения дел союзники достигнут значительного численного превосходства в воздухе в 1943-м.



Производство самолетов воюющими сторонами в 1939-1945 годах (исходная таблица - https://en.wikipedia.org/wiki/World_War_II_aircraft_production)

После успешной эвакуации своих войск с Гуадалканала в начале февраля 1943 года японцы 2-3 марта этого года получили сильнейший удар в ходе [сражения в море Бисмарка](#). В результате атак бомбардировочной авиации союзников на конвой, перевозящий войска 51-й Дивизии вместе с большим количеством тяжелого вооружения и грузов на усиление гарнизона Лае, практически, все транспортные суда и 4 из 8 эсминцев эскорта ушли на дно пролива Дэмпиер. В результате этой катастрофы, которая произошла несмотря на то, что командование предоставило конвою адекватное, по его представлениям, воздушное прикрытие, японцы поняли, что больше не располагают возможностями переброски войск и грузов по морским путям, над которыми господствует авиация союзников. Снабжение сражающихся на Новой Гвинее войск стало для японцев серьезнейшей проблемой.

После сражения в море Бисмарка армейское командование было вынуждено пересмотреть свою стратегию на Новой Гвинее, в том числе, возможность немедленной эвакуации своих войск с острова и переброски их на новую линию обороны. Однако последний сценарий был отброшен, поскольку этот шаг существенно ограничил бы возможности военно-морского флота не только в прилегающих к острову акваториях, но и по всему южному сектору Тихого океана. Кроме того, пока не существовало подготовленной линии обороны для безопасной переброски на нее армейских сил, и, в любом случае, уход с Новой Гвинее мог убрать барьер, защищающий Филиппины, Сулавеси и другие удерживаемые японцами острова и архипелаги южной части Тихого океана от воздушных атак союзников. Проработка этих вопросов, осуществленная армейскими и флотскими штабистами 14

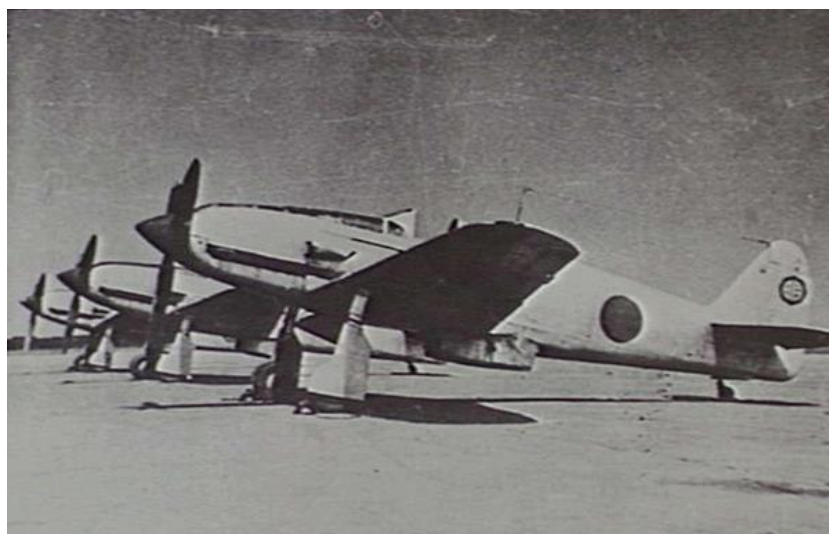
марта, стала обоснованием для дальнейших попыток японцев сохранить свои позиции на Новой Гвинее.



Истребитель Zero горит на земле после атаки Бофайтеров/Beaufighter 30-й Эскадрильи австралийских ВВС 4 марта 1943 года. Союзная авиация сконцентрировала свои усилия на рейдах на вражеские аэродромы в дни, последовавшие за сражением в море Бисмарка, чтобы не дать противнику возможности уничтожить тех, кто все еще пытался добраться до берега...

Рост численности армейской авиации на Новой Гвинее и разгром авиабазы под Веваком

В сложившихся условиях армейское командование приняло решение усилить свои наземные и воздушные силы в этом районе. 25 марта 1943 года было заключено новое, пересмотренное соглашение между верховным командованием Армии и ВМФ. Стороны согласились в том, что на юге Тихого океана основные усилия должны быть сосредоточены на Новогвинейском фронте, то есть, на обороне Лае и Саламауа и укреплении мест базирования на северном побережье острова, в то время как на Соломоновых островах будут вестись преимущественно сдерживающие операции. Концепция наступления на Порт-Морсби, все еще рассматриваемого как стратегическая цель, была, в практическом плане, положена на полку, хотя на словах все было как прежде, и об этом говорили для того, чтобы не подрывать боевой дух войск, сражавшихся на Новой Гвинее.



Истребители Кавасаки Тип 3 – Тони

В свете пересмотренной стратегии Армия решила усилить свою авиационную группировку в районе Новой Гвинеи. Еще 18 марта армейское верховное командование приняло решение укрепить свои ВВС на юге Тихого океана в целом, начав с замены истребительных эскадрилий 6-й Воздушной Дивизии. Новые авиационные части были представлены 68-й и 78-й авиационными группами (сэнтаями) из состава 14-й Воздушной Бригады. Они были оснащены истребителями *Кавасаки Тип 3/Kawasaki Type 3*, получившими у союзников кодовое наименование *Тони/Топу*. Эти авиагруппы начали прибывать в конце апреля и оперативно вступали в бой над Новой Гвинеей. Еще 2 апреля армейское командование приняло решение перебросить на Новогвинейский фронт, вместе с другими частями, 13-й Сэнтай, оснащенный двухмоторными истребителями *Кавасаки/Kawasaki Type 2 «Тогу»*, и 24-й Сэнтай, оснащенный *Оскарами*. Эти части начали прибывать в Рабул по второй половине мая.



Самолет Кавасаки Ki-45, использовавшийся для штурмовки наземных целей и как ночной истребитель. Прозванный японцами Тогу (Уничтожающий Драконов), у союзников он получил прозвище Ник/Nick. На снимке эта трофейная машина имеет американские опознавательные знаки: она была восстановлена и использовалась для оценки технических характеристик самолета.

Ситуация изменилась еще больше, когда японцы выяснили, что противник строит аэродромы в горной части Новой Гвинеи – в районе вершины Маунт Хэйген/Mount Hagen и деревни Бена Бена/Vena Vena, с которых он мог наносить удары по их аэродромам в Маданге/Madang и Веваке. Японцы немедленно приступили к планированию наземных операций, нацеленных на устранение этой угрозы. В качестве дополнительной меры было принято решение перебросить на Новую Гвинею 7-ю Воздушную Дивизию – относительно новую часть, сформированной в конце января 1943 года. Ранее местами ее развертывания были Восточная Ява, Тимор и другие острова Ост-Индии, и, кроме решения задач по ПВО этого района, дивизия должна была осуществлять авианалеты на Дарвин. Однако, чтобы уравновесить положение на Новой Гвинее, 19 июня она получила приказ перебазироваться в Вевак.

Таким образом, весной-летом 1943 года японская Армия энергично укрепляла свою воздушную группировку на Новой Гвинее. Тогда как перемещение намеченных к переброске авиачастей задерживалось из-за недостаточной готовности мест базирования, воздушная мощь армейской авиации в этот время постепенно росла, правда, по большей части, на бумаге: армейское командование осуществило еще одну реорганизацию, создав 4-ю Воздушную Армию, которой были подчинены 6-я и 7-я воздушные дивизии. Новая воздушная армия была создана в середине июня, и ее штаб начал обосновываться в

Рабауле 25 июля-10 августа. Эти шаги имели значение, потому что они отражали изменения в армейской стратегии. Вплоть до этого времени армейское командование рассматривало присутствие своей авиации на юге Тихого океана как временную меру, призванную поддержать усилия ВМФ в этом секторе ТВД. Весной-летом 1943-го Армия начала осознавать, что несет полную ответственность за оборону северного побережья Новой Гвинеи, и приступила к переброске сюда дополнительных авиационных частей со всех других фронтов, где сражалась Япония, начиная с Манчжурии. Со временем на юге Тихого океана окажутся 25% всех армейских ВВС, при этом большинство из переброшенных сюда эскадрилий были наиболее боеспособными из тех, которыми располагала армия.

Как говорилось ранее, 7-я Воздушная Дивизия получила приказ о переброске на Новую Гвинею 19 июня 1943 года. Основная часть перебрасываемых боевых машин дивизии на тот момент времени относилась к 59-му (истребители), 5-му, 7-му и 59-му Полкам (сэнтаям) тяжелых бомбардировщиков. Тогда как 8-я Территориальная Армия, которой подчинялись наземные и военно-воздушные силы на Новой Гвинее и Соломоновых островах, хотела добиться завершения переброски этой дивизии в свое распоряжение как можно быстрее, командование 7-й Дивизии явно тормозило процесс, ссылаясь на неготовность аэродромов, на которых ее самолеты должны были базироваться. Истребительные эскадрильи, в итоге, прибыли на место только в середине июля, тогда как бомбардировочные и другие части – в конце июля и даже позднее. Тем временем 9 июля 6-я Воздушная Дивизия также переместила свой штаб в Вевак.

Казалось, принятые меры помогли армейской авиации уменьшить численный перевес союзников в воздухе. Однако в середине июня Армия столкнулась с реальным положением вещей. Оперативный Отдел армейского генштаба согласовал выпуск *Общего Плана Руководства Операциями в Районе Новой Гвинеи* с Оперативным Отделом генштаба ВМФ. Этот *Общий План* ориентировался на исключительно сдерживающую стратегию действий на Новой Гвинее, и это означало, что концепция захвата Порт-Морсби была окончательно и, на этот раз, официально положена на полку. На армейской авиации теперь лежала ответственность за нейтрализацию авиабаз союзников в районе горы Маунт Хэйген, на участках близ Бена Бена, Вау и Саламауа и в ряде других мест. Кроме того, она по-прежнему должна была защищать свои собственные аэродромы и прикрывать морские конвои, прорывающиеся к японским гарнизонам на острове.

ПВО отвлекла на себя основные силы армейской авиации на Новой Гвинее. Из 1 308 боевых вылетов, осуществленных ею в июле 1943 года, 494 были направлены на сопровождение морских конвоев, 84 – на перехват вражеских самолетов и 190 – на тактическую поддержку наземных сил. Все меньше и меньше самолетов и летчиков оставались в распоряжении командования для организации рейдов на аэродромы союзников, хотя необходимость в таких действиях была очевидной для возвращения превосходства в воздухе.

В начале августа 1943 года 4-я Воздушная Армия имела в своем самолетном парке 130 боеспособных самолетов (авиация ВМФ в секторе Новая Гвинея – Соломоновы острова располагал примерно 220 боеспособными самолетами.) Это была только 1/3 от того числа машин первой линии, которое 4-я Армия предположительно должна была иметь на бумаге, и всего 50% от необходимого числа боеспособных машин. Важнейшей проблемой, влиявшей на боеспособность боевых эскадрилий, был высокий уровень заболеваемости среди летчиков и экипажей и, само собой, низкие темпы поступления подготовленных летчиков взамен заболевших и выбывших из строя... Несмотря на все эти проблемы, японцы попытались выполнить свой план по возвращению себе превосходства в воздухе. 12 августа 1943 года 4-я Воздушная Армия приступила к осуществлению налетов на авиабазы союзников. Эти усилия не принесли результатов: 17 августа воздушные армады союзников нанесли неожиданный удар по Веваку, где находилась главная авиабаза японцев на Новой Гвинее. В результате авианалета более 100 японских самолетов было уничтожено, в самолетном парке 4-й Воздушной Армии осталось немногим более 30

боевых машин. Это означало, что теперь ВВС союзников могли проводить операции практически беспрепятственно над территорией Новой Гвинеи вплоть до Аитапе, тогда как ранее северо-западной границей этого пространства был Маданг. Для армейского командования сокрушительный удар авиации союзников означало фактическое прекращение воздушных операций над Новой Гвинеей, во всяком случае, на неопределенный период времени. Важнейшей причиной этой катастрофы, согласно докладу 8-й Территориальной Армии, была полная неготовность японских авиабаз к атакам с воздуха. В докладе было подчеркнуто, что отсутствие достаточного количества укрытий для самолетов оставило их, практически, беззащитными. Говорилось также о том, что отсутствие адекватной системы оповещения о воздушной опасности было просто преступлением. Японцы все еще полагались почти полностью на визуальное наблюдение за противником, что не оставляло самолетам достаточно времени для того, чтобы или подняться в воздух, либо укрыться/замаскироваться. Эта проблема усугубилась примитивным обустройством аэродромов, с которых было невозможно быстро взлететь большому числу боевых машин. Еще одной причиной, по мнению командования 4-й Воздушной Армии, было то, что все самолеты, базировавшиеся в районе Вевака, находились, фактически, у линии фронта. Командование 4-й Армии и 6-й и 7-й дивизий хотело развернуть свои силы поглубже в тылу, однако армейские генералы и старшие офицеры 8-й Территориальной Армии настояли на том, чтобы максимально большое количество самолетов было размещено на прифронтовых аэродромах, чтобы облегчить их привлечение к боевым операциям. В определенной степени, это было неизбежным, поскольку у японцев не было достаточного количества аэродромов в тылу, но это также означало, что основная часть самолетного парка окажется крайне уязвимой по отношению к крупномасштабным воздушным атакам противника.



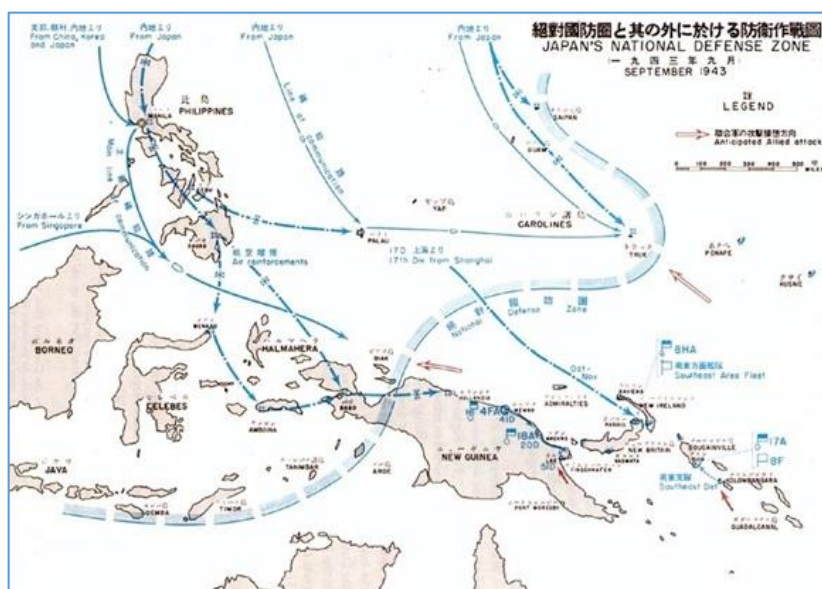
*Аэродром Dagua близ Вевака после занятия его австралийцами в марте 1945 года.
Здесь они обнаружили более 100 уничтоженных на земле самолетов...*

Конец японской авиации на Новой Гвинее

После катастрофы под Веваком армейское командование предприняло попытку восполнить понесенные потери. Одновременно с этим оно начало обустривать авиабазу близ пункта Холландия/Hollandia, чтобы размещать самолеты в более глубоком тылу. Союзники, тем не менее, не стали дожидаться момента, когда усилия противника начнут приносить плоды. К середине сентября 1943 года союзники сбили японцев с их позиций в районе Лае и Саламауа, а 22 числа высадили десант в районе Финшхафена/Finschhafen

на северо-восточном побережье острова. Теперь японцы отступали уже повсюду: и на Новой Гвинее, и на Соломоновых островах. В конце сентября в самолетном парке армейской авиации было всего 60-70 боевых машин... В сложившейся ситуации японское Верховное Командование было, в итоге, вынуждено выдвинуть новую стратегию.

15 сентября 1943 года концепция *Линии Несокрушимой Национальной Обороны* была принята в качестве официальной. Согласно этой концепции, на юге Тихого океана японские вооруженные силы будут вести исключительно сдерживающие боевые действия, пока не будет создана новая линия обороны, проходящая по волнистой дуге от Явы и Тимора через северо-запад Новой Гвинеи до восточного фланга Каролинского архипелага. Японское командование рассчитывало разгромить вооруженные силы союзников, когда они попытаются прорвать эту линию. За этим последуют контрудары, и, если сложится благоприятная ситуация, в середине 1944 года или позднее можно будет возобновить наступательные операции на Новой Гвинее.



Положение Линии Несокрушимой Национальной Обороны

<https://ww2days.com/japan-adopts-absolute-defense-perimeter-strategy.html>

Армейское и флотское командование приняло новую стратегию 30 сентября 1943 года. К 29 октября на юг Тихого океана была переброшена 2-я Территориальная Армия из Манчжурии – на нее была возложена ответственность за оборону Ост-Индии и западной части Новой Гвинеи вплоть до меридиана 140 градусов восточной долготы. 30 октября 7-я Воздушная Дивизия была передана в подчинение 2-й Армии после вывода из подчинения 8-й Территориальной Армии, а ее штаб будет возвращен на остров Амбон/Ambon 21 ноября.

В это время 6-я Воздушная Дивизия, используя немногие оставшиеся боеспособными самолеты, продолжала действовать с аэродрома в Веваке. Когда 2 января 1944 года союзники высадились в районе Сайдора/Saidor, тем самым заблокировав пролив Дэмпиера, 4-я Воздушная Армия предприняла наступление всеми доступными силами на занятые противником плацдармы. К этому моменту в ее самолетном парке оставалось менее 100 самолетов, которые могли осуществить не более 160 вылетов/5 рейдов в день. Эти атаки не только не нанесли сколь-нибудь заметного ущерба высадившимся силам союзников, но и привели к тому, что ко времени окончания этой кратковременной кампании в строю у 4-й армии осталось менее 50 боевых машин. Флотская авиация также попыталась атаковать высадившиеся в районе Сайдора войска, поскольку блокировка союзниками пролива Дэмпиер означала, что Рабаул и Новая Гвинея будут отрезаны друг

от друга. Это не возымело никакого эффекта, однако, в итоге, в составе армейских и флотских авиационных эскадрилий осталось не более 100 боевых самолетов.

Для улучшения ситуации армейское командование в конце января 1944 года приняло решение переместить зону боевых действий 4-й Воздушной Армии дальше на запад от Холландии, чтобы разместить оставшиеся самолеты глубже в тылу и дать им возможность осуществлять сдерживающие операции с большей гибкостью. Отданные им соответствующие приказы были, однако, проигнорированы командованием 8-й Территориальной Армии, поскольку оно знало о том, что необходимые для этого тыловые аэродромы еще не подготовлены. Верховное Командование также в это время решило временно усилить 4-ю Воздушную Армию несколькими авиационными частями из состава 2-й Территориальной Армии в подчинении 2-й Армии, эти части должны были «взаимодействовать» с 8-й Армией. Одолженными таким путем частями были 33-й и 77-й истребительные сэнтаи, 45-й и 75-й легкомбомбардировочные сэнтаи и 60-й Сэнтай, оснащенный тяжелыми бомбардировщиками. В прошлом эти части представляли собой резерв 2-й Территориальной Армии, который должен был базироваться в Ост-Индии, но теперь они были брошены в бой.

Тем временем авиация японского ВМФ была окончательно выбита с Новой Гвинеи и Соломоновых островов. 17 февраля 1944 года палубная авиация американцев предприняла массированный рейд на ключевую базу японцев в центральном секторе Тихого океана – остров Трук, уничтожив более 200 японских самолетов и нанеся значительный материальный ущерб наземным объектам. Японский ВМФ пытался удержаться в Рабауле, но, поскольку теперь Трук находился под прямой угрозой, японскому военно-морскому командованию было необходимо восполнить потери в самолетах за счет единственного оставшегося «резерва» - авиационных частей, базирующихся в Рабауле. Через три дня после массированного рейда на Трук все боееспособные самолеты входившего в состав ВМФ 2-го Воздушного Флота перелетели из Рабаула на главную базу, и присутствию военно-морской авиации в секторе Новая Гвинея – Соломоновы острова пришел конец.

25 марта 1944 года 4-я Воздушная Армия была переведена в подчинение 2-й Территориальной армии, и ее штаб переместился в Холландию. Местная авиабаза, однако, была по-прежнему не подготовлена должным образом к полноценному функционированию, например, не были готовы рулежные дорожки и места для рассредоточенного размещения самолетов и складирования материалов. Кроме того, радиолокационное оборудование и другие системы оповещения и обеспечения безопасности только готовились к установке: то есть, здесь существовали те же проблемы, которые когда-то погубили авиабазу в Веваке. Тем не менее к концу марта армейское командование сумело сконцентрировать в Холландии около 300 самолетов, из которых около половины относились к боееспособным.

В Холландии повторилась *вевакская* катастрофа – основная часть базировавшихся здесь самолетов – более 150 - была уничтожена на земле в ходе массированной воздушной атаки союзников, продолжавшейся два дня, 30-31 марта, после чего командир 6-й Воздушной Дивизии и начальник штаба 4-й Воздушной Армии были сняты с должностей. Теперь у японцев уже не оставалось времени на восполнение потерь: 22 апреля американцы высадили десант в районе Холландии. Наземный персонал и оставшиеся летчики были вынуждены уйти своим ходом на запад, бросив уцелевшие боевые машины. В пункт Сарми/Sarimi они прибудут только в начале мая. Так были потеряны еще около 100 самолетов. Дивизия так никогда и не была сформирована заново: напротив, она официально прекратила существование в августе 1944 года...

7-я Воздушная Дивизия на этой стадии военных действий могла действовать только с баз в Ост-Индии. Но и она понесла тяжелейшие потери. 25 мая 1944 года в ее составе было только 87 боееспособных самолетов. Когда американцы высадились [на острове Биак](#) два дня спустя, эта дивизия попыталась оказать поддержку с воздуха обороняющимся, но,

поскольку в ее распоряжении было совсем мало самолетов (большая их часть была задействована в эскорте конвоев и оборонительном патрулировании), она не могла действовать эффективно. К началу июля гарнизон Биака был полностью уничтожен. Это были последние бои, в которых японская авиация действовала над Новой Гвинеей и в ее окрестностях...

В дальнейшем основные события Тихоокеанской войны будут происходить на Марианях ([1](#), [2](#)), на архипелаге Палау ([1](#), [2](#)) и, позднее, [на Филиппинах](#). Воздушная война над Новой Гвинеей завершилась.



Аэродром в Холландии под огнем самолетов 5-й Воздушной Группировки американцев в апреле 1944 года. Хорошо видно, что японские самолеты не рассредоточены на случай атаки с воздуха...

Причины поражения японской авиации

Не существовало какой-то одной причины, по которой японская авиация потерпела поражение на Новой Гвинее. Причины этого были рассмотрены наилучшим образом в многочисленных работах на английском и японском языках, и здесь будет приведен очень краткий обзор.

Прежде всего, это было численное превосходство союзников. Тогда как оно не было решающим вплоть до второй половины 1943 года, позднее оно имело важнейшее значение. Численность союзной авиации постепенно росла, в то время как это едва ли имело место для ее противника: вместо этого она таяла. Это относилось и к летному персоналу, и к наземному. Союзники, особенно американцы, имели возможность перебрасывать в зону боевых действий все большее количество летчиков и техников, и, с течением времени, они были все лучше и лучше обучены. По сравнению с этим, японцы имели большие трудности в плане обновления летного и технического персонала, и уровень боевой подготовки прибывающих на фронт новых летчиков постепенно снижался.

Тактико-технические показатели самолетов противоборствующих сторон также были значимым фактором. Тогда как японские самолеты, особенно боевые машины морской авиации, были вполне адекватными для решения определенных задач, они в меньшей степени годились для войны на *истощение*, чем самолеты союзных ВВС. Например, японские машины не имели протектированных топливных баков и бронезащиты для пилотов, что приводило к более высокой уязвимости машин и летчиков. Кроме того, японские самолеты в меньшей степени подходили для массового производства, чем американские.

Третьим фактором был более низкий, в целом, технологический уровень японский промышленности в период ВМВ. Например, часто указывают на то, что японцы обычно строили аэродромы с применением ручного труда. В японской армии признавали это как проблему [уже в 1942 году] и прорабатывали этот вопрос: в Японии было даже создано училище строителей [авиа]баз, но мало что, если вообще что-нибудь, изменилось к 1944 году. Это означало, что японцы строили авиабазы недостаточно быстро.

Еще одной сферой технологий, в которой Япония отставала и на которую часто не обращают внимания, было производство авиамооторов. Ближе к концу войны японцы не могли произвести надежный мотор мощностью 1 500 – 2 000 л. с., достаточно небольшой по размеру, чтобы быть использованным на истребителях. По этой причине у японцев не было возможности обеспечить летчиков бронезащитой и установить на боевые машины более мощное вооружение. Часто говорят, что японцы жертвовали всем этим, потому что хотели сделать свои самолеты более легкими, чтобы повысить их атакующую мощь. Это правда, но правда также и то, что японцы хотели бы установить на самолеты вышеупомянутое, но не могли этого сделать, потому что дополнительный вес ухудшил бы показатели боевых возможностей их машин до неприемлемого уровня.

Каждый из вышеприведенных или любых других факторов, которые привели японцев к поражению, мог и не быть решающим, но, в совокупности, они привели к фатальному результату.

В конечном итоге, что означало для Японии поражение на юге Тихого океана? Вследствие этого Марианы, Каролины и другие острова центрального сектора Тихого океана оказались под угрозой атак со стороны союзников, как и Ост-Индия с Филиппинами. Даже более важным является то, что это поражение было связано с разгромом флотской авиации японцев, и, в меньшей степени, с разгромом армейской авиации, выразившимся в резком падении уровня подготовки пилотов. Согласно одному из подсчетов, потери авиации Японского ВМФ между августом 1942-го (начало кампании на Гуадалканале) и февралем 1944-го (завершение ее пребывания в Рабауле) составили более 7 000 самолетов и огромного числа пилотов/членов экипажей. Эта цифра была эквивалентной нескольким годам подготовки летного состава. Поскольку качество подготовки летчиков ухудшалось с каждым годом, к началу 1944-го процент опытных летчиков во флотской авиации упал до минимума. Сходные процессы происходили и в армейской авиации, перебросившей значительную часть своих эскадрилий на Новогвинейский фронт. Не стоит удивляться тому, что японская авиация, особенно флотская, потерпела сокрушительное поражение в воздушных боях 1944 года над Марианами и Филиппинами. Хотя японские самолеты становились все более устаревшими к 1943 году, они и на позднем этапе войны могли оставаться эффективными в руках первоклассных пилотов, но их просто уже не было в достаточном количестве. Без эффективно действующей авиации японцы не могли противостоять союзникам в 1944-45 годах, в то время как силы противника росли количественно и качественно.



Автор статьи – Хироюки Синдо (Hiroiyuki Shindo) – доцент (assistant professor) отделения военной истории Национального Института Оборонных Исследований. Сфера его интересов – американо-японские дипломатические и военные отношения в 1930-1940-х годах и история ВМВ –

<https://www.awm.gov.au/articles/journal/j34/shindo>

https://en.wikipedia.org/wiki/World_War_II_aircraft_production

<http://www.cirje.e.u-tokyo.ac.jp/research/dp/2010/2010cf755.pdf>

ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ СОЮЗНИКОВ



Коммандер/Kaigun-chūsa Масатаке Окумия (Masatake Okumiya, 1909-2007, на фото слева), в послевоенное время – историк, высказался об этой войне так: «Тихоокеанская война была начата людьми, не понимавшими, что такое море, сражались в ней люди, не понимавшие, что такое воздух.» Он мог бы добавить, что война планировалась людьми, не понимавшим, что такое индустрия, рабочая сила и логистика.

Сказать, что японские армия и флот не сотрудничали в вопросах, связанных с авиацией, будет сильным преуменьшением. «Они ненавидели друг друга, - вспоминал лейтенант-коммандер/Kaigun-shōsa Масатака Тихайя (Masataka Chihaya, 1910-2005, на фото справа), - они почти дрались друг с другом. Никто даже не думал об обмене секретами и опытом, об совместном использовании авиационной и другой техники.»

Япония, хотя, на первый взгляд, и была продвинутой страной с точки зрения авиационной тактики, вступила в войну с доктриной, отличавшейся узколюбостью, с недостаточным количеством самолетов, да и те характеризовались, в целом, неважными проектными характеристиками, за исключением *Mitsubishi A6M2 Zero*. Не хватало летчиков, логистика не соответствовала задачам войны на истощение. Как армейская, так и флотская авиация не были готовы к такой затяжной, ожесточенной и сложной во всех отношениях войне, которая должна была разразиться. Даже непродолжительное тактическое превосходство в воздухе быстро улетучилось уже в начале кампании на Гуадалканале. Японская авиация была далека от баланса в распределении личного состава между самолетами и авиабазами, между летным составом и наземными службами. Война требовала, чтобы строительные части сопровождали боевые части буквально на каждом шагу, но их практическое отсутствие часто вынуждало авиаторов просто пользоваться захваченными аэродромами.



Доктрина использования армейской авиации отличалась анахронизмом. Летные части подчинялись командирам наземных частей и не были независимыми формированиями, имевшими равный голос с армейскими и флотскими командирами. Армия формировала и развивала свою авиацию для континентальной войны с СССР, тогда как ВМФ жестко привязал свои ВВС к морским операциям, и важнейшие решения, касающиеся действий авиации, принимались военно-морскими командирами.

Архитектор ранних побед японцев, адмирал [Исороку Ямамото](#) (Isoroku Yamamoto), отдал дань планированию воздушных операций с использованием сил, базирующихся на наземных аэродромах, заявив в 1936 году, что будущая война будет состоять из операций по захвату островов с последующим строительством аэродромов и их использованием для завоевания господства в воздухе над окружающими акваториями. Собственно говоря, так и случилось, - война на Тихом океане стала борьбой за аэродромы, поэтому как ранние операции японцев, так и все десантные операции союзников были подчинены главной цели – захвату существующих аэродромов и/или быстрому строительству новых. На его идеи, однако, не обратили внимания. Японцы изучали тактику воздушных боев и интенсивно обучали ей летный состав, но так и не уделили внимания разработке технологий и производству техники для строительства аэродромов, подготовке персонала для этого – всего того, что было необходимо для строительства, снабжения и поддержания в рабочем состоянии аэродромов, рассредоточения боевых машин.

Пока японская авиация действовала в относительной близости от своих наземных баз, она не испытывала проблем с техобслуживанием и с доставкой горючего, боеприпасов и других материалов. Проблемы начались, когда боевые действия переместились далеко на юг. Хотя ядро хорошо подготовленных армейских и флотских специалистов из наземных служб следовало за своими летными частями, на раннем этапе войны они далеко не всегда успевали за быстро продвигающейся авиацией, и их просто не хватало с точки зрения численности, если они и успевали догнать своих. В связи с этим армия предпринимала усилия по отправке вслед за наступающими отдельными частями аэродромного обслуживания, чтобы решить растущую проблему. ВМФ снизил уровень поддержки домашних авиабаз до минимума, чтобы улучшить обслуживание передовых аэродромов. Однако этого было мало: техобслуживание и даже строительство жилых и других помещений рядом с аэродромами часто ложилось на плечи летчиков и членов экипажей. Решение этих задач, само собой, отнимало у них силы...

Японцам хронически не хватало кораблей и судов для снабжения удаленных гарнизонов и баз. Переброска мобильных ремонтных частей с их тяжелой техникой была постоянной проблемой, разгрузка материалов и оборудования там, где не было подходящих грузовых причалов и подъездных путей еще более усложняло техобслуживание самолетов на дальних аэродромах. Разрозненность усилий армейского командования по обеспечению работы авиабаз была связана с отсутствием какого-либо стратегического плана развертывания крупных армейских сил на юго-западе Тихого океана. Без такого долгосрочного плана обеспечение логистической поддержки армейской авиации едва ли было кому-нибудь под силу...

Мастерские, в которых могли быть осуществлены смена двигателя на самолете и/или масштабный ремонт, были редкостью. Тяжелое оборудование 4-й Воздушной Армии японцев, предназначенное для этих целей на Новой Гвинее, было неадекватным для этих рабочих процедур. Периодические техосмотры, текущий и капитальный ремонт и даже рутинное техобслуживание – все это не делалось должным образом из-за нехватки запчастей, материалов, оборудования и специалистов. Японцам приходилось в ходе наступлений и отступлений бросать большое количество боевых машин, которые могли быть без проблем отремонтированы в глубоком тылу.

Авиационное горючее, доставляемое на Новую Гвинею, было плохого качества, что приводило к появлению проблем с авиадвигателями. Основная армейская база по ремонту самолетов находилась в Голландской Ост-Индии на острове Халмахера/Halmahera (между Сулавеси и Новой Гвинеей) в 1 000 миль от линии фронта. Она никогда не функционировала в полном объеме из-за нехватки оборудования и авиатехников. Высокая влажность и постоянные дожди приводили к быстрой коррозии металлических частей и проволоки, электротехническое оборудование зарастало плесенью и выходило из строя. Смазочные масла испарялись или стекали с поверхностей. Под бомбами союзников гибли опытные механики, что сильно замедляло техобслуживание и ремонт, остававшиеся в строю страдали от переутомления... Из-за отсутствия должного взаимодействия между флотом и армией, армейские самолеты, базировавшиеся на Новой Гвинее, должны были летать в Манилу за 1 500 миль для замены двигателя, хотя у ВМФ были соответствующие возможности в Рабауле. Однако и в Рабауле возможности для техобслуживания самолетов были настолько ограниченными, что командование могло позволить себе держать под рукой только 60 истребителей и 40 бомбардировщиков, и только смешанная группа из 30 машин могла подняться в воздух в один момент времени.

Во время быстрого продвижения на юг в первой половине 1942 года японские летчики были вынуждены использовать ВПП, не поддерживаемые в должном состоянии. Хотя японские самолеты, в среднем, были легче самолетов союзников и не в такой степени нуждались в полосах с твердым покрытием, использование аэродромов на оккупированных территориях никогда не было простой задачей для японцев. Было очень мало автоцистерн, они встречались только на очень больших аэродромах. Обычно наземному персоналу приходилось заправлять самолеты прямо из бочек с помощью ручных насосов –

трудоёмкая работа, отнимавшая много физических сил. Так было даже на аэродромах Рабаула.

Когда японские морские летчики прилетели на своих первых 9 истребителях в филиппинский аэропорт *Легаспи/Legaspi* в декабре 1941 года, двое из них были полностью разбиты при посадке. В свою очередь, армейские летчики прибыли в составе двух эскадрилий самолетов *Накадзима/Nakajima Ki-27* на лишь недавно захваченный аэродром



Singora Field в Малайе и разбили 9 (!) машин на неровной ВПП. Когда 27 истребителей *Зеро* из авиагруппы (кокутая) *Tainan* в январе 1942 года прилетели на аэродром *Tarakan Field* на острове Борнео – одного из наихудших в Ост-Индии, – при посадке были полностью разбиты две машины. На этом аэродроме с его скользкой ВПП взлеты и посадки были опасным занятием... Половина самолетов 23-й Воздушной Флотилии, потерянных в первые три месяца войны, были потеряны из-за ухабов и рытвин на ВПП. Частично это было виной непрочных шасси и плохих тормозов, но, в основном, проблемой были ВПП. Еще 30% боевых машин флотилии были списаны из-за технического износа. Всего 18 из 88 списанных машин было потеряно в боевых условиях! В Лае японские морские летчики прибыли в начале апреля 1942 года. Летчик [Сабуро Сакаи](#) (Saburo Sakai, 1916-200, на фото слева)

охарактеризовал ВПП, построенную австралийцами до войны для подвоза грузов и вывоза добытого золота с близлежащих приисков, как «проклятую грязевую яму.» Хотя японское командование считало этот аэродром «улучшенным», он был таким малоразмерным, что японские летчики сравнивали посадку на него с посадкой на палубу авианосца. Его наземные службы располагали всего тремя старенькими грузовиками...

Организационно-штатная структура ВВС Императорского ВМФ предусматривала наличие в каждой авиационной части дополнительное количество самолетов численностью в 1/3 от штатной. Однако к началу апреля 1942 года в частях флотской авиации не осталось сверхштатных машин, и они уже не имели утвержденной штатной численности. Генеральный Штаб ВМФ отверг се просьбы базировавшегося на берегу 11-го Воздушного Флота о предоставлении техники, так как даже авианосцы первой линии не располагали штатным количеством боевых машин.

Никто по обе стороны Тихого океана до ВМВ не предвидел того, какая кампания развернется на Соломоновых островах и Новой Гвинее. В первые 10 месяцев войны японский ВМФ сумел полностью построить всего одну новую авиабазу в Буине/Vuin [на острове Бугенвиль](#), и то с всего лишь одной ВПП, отличавшейся множеством неровностей, в результате чего 7 (!) из 15 истребителей *Зеро*, приземлившиеся здесь 8 октября 1942 года, получили тяжелые повреждения... Сильные дожди замедлили дальнейшие работы, и даже существенное увеличение численности строителей не особенно помогло. ВПП оставалась мягкой и скользкой в период дождей. Когда наземный технический персонал авиационных частей прибыл на место и доложил о том, аэродром Буин непригоден для ведения боевых операций, адмирал Угаки/Ugaki вместо того, чтобы обеспечить строителей всем необходимым для должного завершения работ, сделал следующую запись в своем дневнике: «До чего слабоумный этот народ! Наступил время, когда все трудности должны быть преодолены. Не жалуйтесь, а старайтесь использовать то, что есть!» Летчики попытались, и вскоре, в один из дней, когда ВПП была мокрой, повредили еще с десятков самолетов...

Аэродром на Гуадалканале оказался для японцев большой головной болью до того, как его захватили американцы. Японцы не сумели построить якорные стоянки и вспомогательные аэродромы между Рабаулом и Гуадалканалом, расположенными в 675 милях друг от друга. Из-за отсутствия возможности произвести дозаправку в первые два дня кампании 18 пикирующих бомбардировщиков *Aumu/Aichi D3A1* были вынуждены садиться на воду, когда у них кончилось горючее.

У японцев не было необходимой строительной техники. Они располагали мощными дробилками, бетономешалками, мобильными камнерезными пилами и буровыми установками, но у них было очень мало бульдозеров, экскаваторов и других землеройных машин. Их довоенный бюджет ушел на военные корабли, самолеты и оснащение пехотных дивизий, но не на строительную технику. Даже расчистка джунглей для рассредоточения самолетов на прифронтовых аэродромах становилась проблемой. Кирки, лопаты, солдатские мускулы и лошади были становым хребтом инженерной деятельности японцев. Иногда японцы прибегали к использованию труда местных жителей для строительства аэродромов. Платили этим людям очень мало и почти не кормили. Так японцы довели до полного истощения и уморили более 2 500 яванцев при строительстве аэродрома на острове Ноемфоор/Noemfoog близ северо-западного побережья Новой Гвинеи. Японской армии приходилось использовать в качестве стройбата и пехоту. В декабре 1942 года, например, инженерный полк и три стрелковых батальона 5-й Дивизии были откомандированы на строительство аэродромов на Соломоновых островах. «Когда мы сравниваем [наши] неуклюжие дела с тем, чего достиг наш враг, - вспоминал командер Тихаяя, - строя [огромные летные поля в большом количестве и с непостижимой скоростью](#), мы перестаем удивляться тому, что нас полностью разбили. Наш противник превосходил нас во всем.»

Люди на японских аэродромах плохо питались, казармы были труппами в джунглях. Негде было постирать одежду, люди мылись в речках или просто поливая себя водой из консервных банок. Болезни валили летчиков с ног, из-за чего самолеты простаивали на земле. Физическое истощение снижало боевые возможности летного состава в такой степени, что менее квалифицированные летчики противника сбивали японских ветеранов, ослабленных болезнями и недоеданием. Нехватка людей у японцев в условиях отсутствия нужной техники приводила к тому, что солдаты наземных служб доводили себя до изнеможения, толкая самолеты по аэродромам. У них не было времени для отдыха, они недосыпали, вручную перетаскивая бомбы и боеприпасы. Люди работали ночами, когда их терзали москиты, днем укрываясь от атак противника с воздуха. «Команды техников истощены, но они таскают свои обессиленные тела по аэродрому, чтобы затолкать самолеты в джунгли, - писал в 1943 году военно-морской летчик, базирующийся на аэродроме Буин. – Они молятся о том, чтобы им дали трактора, такие, как у американцев, но знают, что их мечты о такой «роскоши» не сбудутся.»

Отсутствие стандартизации оружия и техники у японцев охватывало как самолеты и двигатели, так и инструменты, и прочее оборудование. Армия использовала электротехнику с напряжением 24 вольта, тогда как флот – другое напряжение. Установки для авиационных пушек, пулеметов и реактивных снарядов в армии и на флоте были различными. К концу войны Япония производила, по меньшей мере, 90 базовых типов самолетов (53 – для флота, 37 – для армии) и 164 версии базовых типов (112 для флота и 52 для армии), значительно усложняя работу логистов. Техники и ремонтники, которых было мало для того, чтобы обеспечить даже хорошо организованную систему обслуживания обширного набора версий боевой техники, были разбросаны по небольшим группам. Идентификация, сортировка и своевременное распределение множества запасных частей нужному исполнителю работ были за пределами их возможностей. Механики на передовых аэродромах не были подготовлены должным образом для того, чтобы исправлять многочисленные заводские неполадки, когда на базы прибывали новые самолеты.

Проблемы были и со связью. Флот испытывал трудности с контролем над находившимися на боевом патрулировании летчиками из-за низкого качества радиостанций. «Нам казалось, - вспоминал контр-адмирал Раизо Танака (Raizō Tanaka), - что каждый раз, когда ситуация во время боестолкновения становилась критической, наша радиосвязь давала сбой, что замедляло передачу важных сообщений ... но, казалось, это ничему нас не научило, поскольку срывы в связи продолжали терзать нас всю войну.» Поддержание в рабочем состоянии самолетных радиостанций было настолько трудным, наличие запчастей к ним столь ограниченным, а надежность их настолько низкой, что многие

раздосадованные пилоты, в реальности, снимали их со своих машин, чтобы уменьшить их вес.» Рассказывает летчик-истребитель [Садаму Комати](#) (Sadamu Komachi, 1920-2012, на фото слева):



Нашей главной проблемой была радиосвязь. Хотите верить, 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...

Еще одной проблемой было то, что в самой Японии летные инструкторы сталкивались со слишком большим наплывом курсантов, чтобы давать им эффективную подготовку. Срочность в обучении подавляла. «Мы не могли следить за индивидуальными ошибками и тратить много времени, необходимого для устранения недостатков у курсанта, - вспоминал Сакаи. – Едва ли был день, который проходил без того, чтобы пожарные и санитарные автомобили не пронеслись по ВПП с воющими сиренами, чтобы вытащить из самолета одного или нескольких летчиков, разбивших свою машину во время неумелой посадки...» Решение командования добиваться количества в ущерб качеству означало, что плохо подготовленные летчики выпускались и отправлялись в боевые эскадрильи. «Нам говорили, что нужно торопиться, - говорил Сакаи, - что нужно забыть о совершенстве и просто учить их летать и стрелять.»

К концу 1943 года армейская и флотская авиация потеряли почти 10 000 летчиков. Как писал в своем рапорте генерал-лейтенант ВВС США Кенни (George C. Kenney), «Хорошо обученные японские летчики были первоклассными, но это уже трупы.» Если сравнить эту цифру с производством летчиков для армии, равным 5 400 человек, и для флота – 5 000 человек за этот же период войны и если принять во внимание увеличение численности самолетов, количества боевых вылетов, нагрузку и географическую разбросанность авиационных частей, то станет ясно, что за это время боеспособность летного состава японской авиации не возросла никоим образом. Хуже того, большая часть довоенного состава и даже ветераны 1942-1943 годов перешли в разряд убитых и раненых, а те, кто сменил их, не шли с ними ни в какое сравнение в боевом опыте... Но и ветеранам приходилось тяжело. Рассказывает Садаму Комати:

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 года, для противника стало типичным использование такой формы комбинированной атаки. Это была еще одна причина, по которой самолеты Zero начали нести такие серьезные потери...

Авиационное топливо имелось в распоряжении японских вооруженных сил в достаточных количествах вплоть до середины 1944 года. Однако уже в начале 1943 года командиры начали приучать летчиков экономить его. Когда до японцев добралась нехватка горючего, это не имело немедленного или широко распространенного воздействия на боевые операции, но отрицательно сказалось на учебных программах. Когда же авиационного топлива стало совсем недостаточно, обучавшиеся курсанты начали летать в первый месяц обучения на планерах, чтобы сэкономить топливо. Ветераны-инструкторы в этот период времени начали уходить со своих преподавательских должностей, чтобы вернуться в боевые эскадрильи. Многие боевые летчики и так не любили инструкторскую работу, и эти чувства усилились, когда количество отпущенных на обучение часов упало и качество выпускаемых летчиков стало ниже. Теперь в курсанты летных школ стали принимать тех, кого не пропускали в предшествующие годы.

С середины 1944 года нехватка горючего стала оказывать негативный эффект на боевые операции, когда активность союзников в небе достигла своего пика. К 1945 году стали появляться и новые проблемы. Например, на аэродроме *Clark Field* на острове Лусон самолеты оказались рассредоточенными настолько сильно во избежание массового уничтожения техники в случае крупного авианалета американцев, что техобслуживание просто прекратилось. Сотни самолетов, часто имевших лишь небольшие технические проблемы, оказались на земле. У одного мог отсутствовать карбюратор, но, поскольку никто не побеспокоился о том, чтобы снять его с машины, у которой отсутствует шасси, оба самолета можно было считать потерянными...



Война окончена. Брошенные самолеты на военно-морской базе Atsugi

Американский офицер разведки, который осмотрел аэродром *Clark Field* после возвращения его под контроль союзников, доложил: «Невозможно описать ситуацию в целом, не сказав о том, что везде видны свидетельства дезорганизации и общего развала.» Американцы нашли 200 новых авиамоторов в деревне неподалеку от аэродрома, большинство из которых было все еще в ящиках для транспортировки. Люди из наземных служб растащили их по большой площади в небольшие кучи по три-четыре ящика. Они были спрятаны в домах, на рисовых мельницах, в сараях и общественных зданиях.

Огромное количество запасных частей, такие как карбюраторы, топливные насосы, генераторы и пропеллеры были также разбросаны по окрестным полям и домам, и также закопаны в землю. Механики закопали там и тут свои инструменты. Первоначальный подсчет самолетов на аэродроме и в его окрестностях дал цифру около 500 машин, многие из них были сожжены, но многие, казалось, еще вполне могли летать.

В заключение можно сказать, что японские политики, генералы и адмиралы совершенно неправильно оценили характер и продолжительность войны, которую начали в 1941-м. Неадекватное планирование, отсутствие умения предвидеть события, высокомерное отношение к противнику, слабая, недоразвитая, узкая промышленная база, неспособность определиться с требованиями к снабжению и учиться на ошибках – все это привело к поражению японской авиации во ВМВ.



Джон Уитмэн (John W. Whitman) – автор статьи *Japan's Fatally Flawed Air Forces in World War II* - <https://www.historynet.com/japans-fatally-flawed-air-forces-in-world-war-ii-2.htm>

Подполковник в отставке, автор книги *Bataan: Our Last Ditch, The Bataan Campaign 1942*.

Перевод, литературная обработка, компиляция – Владимир Крупник, редакция – Андрей Усиков (Австралия)

Возврат к главной странице www.warsstory.org