



О.Лейко

КАМЫНКА ПЗЕ

Лейко О. Ю.
Камикадзе. М.: Изд-во ВЗПИ, 1989. 74 с.
Библиогр.—20 назв. Ил. 17
ISBN 5-7045-0014-5

Предлагаемая вниманию читателей книга представляет собой краткий научно-популярный очерк по истории японских пилотов-смертников в годы второй мировой войны. Рассматриваются причины, традиции, вызвавшие появление боевой практики самоубийственных атак, система комплектования и организации отрядов камикадзе, их тактика и эффективность боевого применения. Приводятся многочисленные документальные факты.

Книга предназначена для широкого круга читателей.

Рецензенты:
д-р ист. наук А. С. Савин
канд. техн. наук, ст. науч. сотр. В. Р. Котельников

3206010000
Л 098(02)—89 — без объявления

ББК 63.3(0)62

ISBN 5-7045-0014-5

© Издательство Всесоюзного заочного
политехнического института,
1989

Введение

Ночная провокация 8 июля 1937 г. у моста Лугоуцзя стала формальным основанием для начала агрессии Японии в Китае. В те дни газета «Синьвэньбао» сообщила, что пятнадцать китайских летчиков, пожертвовав собой, обрушились с воздуха на вражеские корабли и взорвались вместе с ними. Там же сообщалось, что в результате этой атаки были потоплены семь небольших японских военных кораблей¹.

Развязывая агрессию в Китае, японская военщина не опасалась встретить серьезное сопротивление со стороны китайской авиации. Кроме численного перевеса, японская авиация обладала качественным превосходством и сразу же захватила господство в воздухе. Видимо, именно эти причины и вынудили пятнадцать летчиков пойти на отчаянный шаг. Японское командование даже не предполагало тогда, что спустя шесть лет в японских штабах начнут рассматривать действия смертников как единственное реальное средство изменить ход войны...

К моменту начала боевых действий на Тихом океане в 1941 г. Япония имела уже большой опыт военных авантур. Война с Китаем в 1894—1895 гг., русско-японская война 1904—1905 гг., захват Кореи в 1910 г. и Маньчжурии в 1931 г. Во всех этих случаях удавалось либо победоносно завершить войну, либо заключить мир на выгодных условиях. Такого рода опыт несомненно повлиял на планы войны на Тихом океане: молниеносный разгром основных сил флота США, захват островов по периметру обороны и удержание их в течение времени, необходимого для сокрушения войсками фашистской Германии Советского Союза. Дальнейшие планы предусматривали захват советского Дальнего Востока и Сибири, после чего, по мысли японских стратегов, можно было реализовать идею установления нового порядка в Азии — «Великой Восточно-Азиатской сферы сопроцветания».

Хотя в тридцатые годы общий курс на войну в японском руководстве не вызывал сомнений, шли споры относительно сроков и

очередности агрессии. Главнокомандующий объединенным флотом Японии адмирал И. Ямамото заявил в августе 1940 г. премьер-министру Японии князю Коноэ: «В первые шесть месяцев войны против США и Англии я буду действовать стремительно и продемонстрирую цепь побед. Но я должен предупредить: если война продлится два или три года, у меня нет никакой уверенности в конечной победе»².

1. Начальный период войны на Тихом океане

В декабре 1941 г. эскадра адмирала Нагумо еще готовилась к удару по Перл-Харбору, в то время как за тысячи километров к югу, в Южно-Китайском море у берегов Сингоры, Патани и Кота-Бару орудия кораблей, поддерживающих высадку японских войск на Малайский полуостров, открыли огонь. Воздушное прикрытие вторжения обеспечивала 3-я императорская авиадивизия, базировавшаяся на аэродромах в Южном Индокитае. Японские истребители действовали на предельной дальности, что уменьшало время патрулирования. Однако летчики одного из истребительных авиаполков, входивших в состав 3-й императорской авиадивизии, невзирая на то, что топливо было на исходе, находились над транспортом столько, сколько требовалось для их прикрытия. В результате из-за нехватки запаса горючего на обратный путь несколько самолетов было потеряно. Впоследствии именно этот эпизод некоторые историки стали рассматривать как «сигнал» о будущих самоубийственных атаках во второй мировой войне³.

Японская военизация активно использовала исторически сложившуюся в Японии духовную атмосферу милитаризма, самурайских традиций презрения к смерти, феодальной вассальной верности, преклонения перед императором. Мощная система воспитания участников будущих агрессивных войн начиналась с детского возраста — еще в школе. Основами ее были нормы феодальной морали, элементы религиозно-мифологических учений, утверждающих избранность японской нации, пропагандировавших «истинно японский дух». Японская пропаганда утверждала, что поскольку «раса Ямато», как учит религия синто, происходит от богов, то именно японцам предназначено владеть миром. Важно отметить использование самурайского кодекса «бусидо» («путь воина»), содержащего требования к профессиональной феодальной армии. Одним из них было презрение самурая к смерти: «Самурай жив тем, что всегда готов к смерти». На титульном листе наставления по «моральному воспитанию» военнотружущего императорской армии значилось: «Ты сам — ничто. Твоя жизнь принадлежит императору». Там же заявлялось: «Дисциплина, воинская доблесть, героизм и, наконец, победа даются только тем, кто одухот-

ворен преданностью императору». «Бусидо» требовал от личного состава вооруженных сил не колебаться перед лицом опасности, с улыбкой отказываться от жизни, когда смерть глядит в глаза. Высшей формой любви и преданности императору провозглашалась «смерть по приказу»⁴.

В целом система идеологической обработки в японских вооруженных силах обеспечивала морально-психологическую подготовку военнотружущих к участию в агрессивных войнах. После боев с японцами в 1939 г. Г. К. Жуков так оценивал противника: «Японский солдат, который дрался с нами на Халхин-Голе, хорошо подготовлен, особенно для ближнего боя. Дисциплинирован, исполнитель и упорен в бою, особенно в оборонительном. Младший командный состав подготовлен очень хорошо и дерется с фанатическим упорством...»⁵.

Случалось, что фанатизм в японских вооруженных силах приходилось сдерживать. До 1942 г. многие японские пилоты не брали парашюты в полеты над территорией врага, ставя свою честь выше спасения ценой вражеского плена. По мере обострения борьбы за господство в воздухе потери в военно-воздушных силах по этой причине стали быстро возрастать, и японское командование принудительно ввело ношение парашютов для летного состава. Но наиболее ярко фанатизм проявился позднее именно в «специальных отрядах» смертников.

Япония вступила в войну, имея около 2,5 тыс. боевых самолетов против почти 10 тыс. в США⁶. Однако простое арифметическое сравнение давало ложную картину. Основной ударной силой на Тихом океане являлись авианосцы, а здесь Япония превосходила США, имея на авианосцах 575 самолетов против 280 американских⁷. Готовясь к будущим захватам на Тихом океане, для вооружения авианосных соединений создавались новые образцы авиационной техники. В 1940 году на вооружение флота был принят новый истребитель фирмы Мицубиси А6М, имевший также название * «Тип 0 Палубный Истребитель», по которому позднее американцы и прозвали его «Зеро». «Зеро» мог развивать скорость до 540 км/ч и был в то время лучшим в мире палубным истребителем. Многие японские летчики прошли школу боев в Китае. Налет пилотов в среднем достигал 500 часов. С американской стороны ситуация была иная. Лучшие палубные истребители американского флота Брюстер F2A «Буффало» и Грумман F4F «Уайлдкэт» развивали скорость до 515 км/ч и 525 км/ч соответственно, обладали худшей маневренностью и не имели на вооружении пушек⁸. Кроме того, у американских пилотов не было боевого опыта.

* В японской армии и флоте самолеты имели так называемое «короткое» и «длинное» обозначение, кроме того, каждому типу японских самолетов американцы давали свое кодовое наименование.

Ход военных действий шел именно так, как предсказывал адмирал Ямамото. Ударив по Перл-Харбору и потеряв при этом всего 29 самолетов, японцы вывели из строя главные силы линейного флота США на Тихом океане⁹. Спустя два дня лишились своих козырей на Тихом океане и англичане — японцы потопили два новейших английских корабля (линкор «Принс оф Уэллс» и линейный крейсер «Рипалз») ценой потери всего двух самолетов¹⁰. Затем последовали сокрушительные удары, приведшие к падению Бирмы, Малайи, Индонезии и Филиппин. Японцы планомерно продвигались к конечной цели — захвату островов по периметру обороняемой области Тихого океана. В начале 1942 г. они начали операцию по захвату Соломоновых островов, имевших большое стратегическое значение. 7 мая 1942 г. в Коралловом море началось сражение, в котором японские авианосные соединения понесли серьезные потери. Это привело к тому, что на захват атолла Мидуэй соединение адмирала Нагумо было послано ослабленным на треть. Потеряв в сражении у Мидуэя четыре тяжелых авианосца, японский флот лишился превосходства в палубной авиации¹¹.

Первый таран вражеского корабля в Тихоокеанской войне произвел капитан ВВС США К. Келли, который таранил своим подбитым бомбардировщиком В-17D «Летающая крепость» японский линкор Харуна, предварительно приказав экипажу покинуть машину. Это произошло 10 декабря 1941 г. Спустя почти два месяца с японским самолетом произошел случай, который можно было бы отнести к попытке самоубийственного тарана. В тот день, 1 февраля 1942 г., семь двухмоторных бомбардировщиков Мицубиси G4M атаковали американский авианосец «Энтерпрайз», но были сбиты зенитной артиллерией и истребителями прикрытия авианосца. Один из бомбардировщиков, падая, задел палубу «Энтерпрайза». Позднее адмирал Хелси* заявил, что этот самолет был подбит и таран произошел случайно¹².

8 августа 1942 г. в районе острова Гуадалканал при атаке японскими бомбардировщиками американских военных транспортов был поврежден и затонул эсминец эскорта «Джордж Ф. Эллиот». Повреждения эсминцу нанес один из японских пикировщиков, причем очевидцы боя утверждали, что обьятый пламенем самолет управлялся пилотом до конца. 25 октября того же года в битве у острова Санта-Крус атаковавшие авианосец «Хорнет» японские торпедоносцы сумели поразить его торпедами, но и сами все были подбиты. Один из торпедоносцев угодил точно в лифт подъемника на палубе. Авианосец, получив тяжелые повреждения, затонул¹³. Хотя последний пример и нельзя считать бесспорным случаем управляемого самоубийственного тарана,

* Адмирал Хелси в годы второй мировой войны был командующим 7-го флота США на Тихом океане.

в то же время ясно, что вероятность случайного попадания точно в лифт подъемника невелика.

Активные боевые действия на Тихом океане привели к значительным потерям в летном составе с обеих сторон. До войны «запас» пилотов в ВВС США был в несколько раз больше, чем в Японии. И в Японии, и в США боевые части комплектовались летчиками, обученными в летных школах, куда призывались прежде всего те, кто летал в любительских аэроклубах. В Японии такие аэроклубы существовали в основном при университетах¹⁴. Закономерно, что, начиная с 1943 г., большинство курсантов летных школ составляли бывшие студенты. Это породило впоследствии легенду о фанатичных студентах — «цвете нации» — добровольно ставших пилотами-самоубийцами.

В ходе войны США сумели обеспечить необходимое число летного состава для боевых частей. В Японии ситуация, напротив, с каждым годом ухудшалась. Если в начале войны средний налет японского летчика составлял 500 час., то к 1944 г. он упал до 350 час. «Неподготовленные пилоты не могли организованно выполнять боевые задания», — пишет в своих воспоминаниях бывший японский морской летчик С. Сато¹⁵. К середине войны американцы произвели полную замену устаревших палубных истребителей «Буффало» и «Уайлдкет» на более современные Грумман F6F «Хэлкет» и Чанс-Воут F4U «Корсар». Их тактические возможности были намного выше, например, максимальная скорость достигала 600 км/ч и 673 км/ч соответственно, тогда как новая модификация «Зеро» А6М5 модель 52 имела скорость 562 км/ч. Не хватало у японцев и тяжелых самолетов, пригодных для действий в качестве разведчиков и бомбардировщиков над океаном. Четырехмоторных дальних бомбардировщиков, аналогичных американским В-17, В-24 и В-29, не было вовсе. Несмотря на многочисленные попытки, японцам не удалось развернуть серийное производство машин такого класса¹⁶.

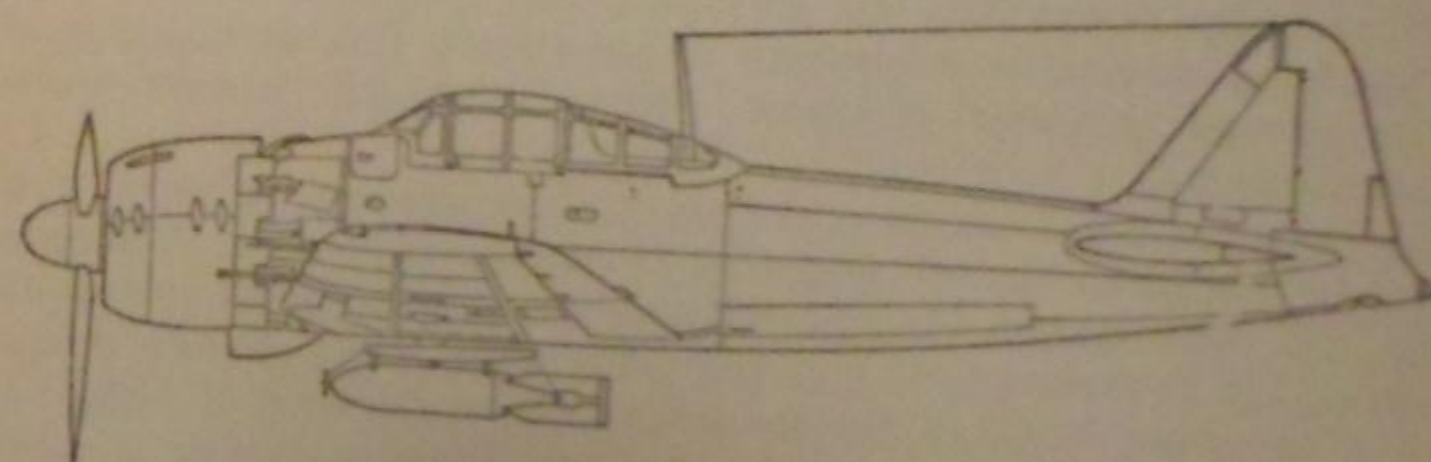


Рис. 1. Истребитель «Зеро» с подвешенной бомбой

Экономическое положение Японии напрямую зависело от использования ресурсов завоеванных стран. До 1943 г. поставки из-за моря непрерывно возрастали. Тем не менее экономический потенциал Японии и до войны отставал от американского, а с началом войны этот разрыв еще более увеличился.

В то же время и положение США в начале 1942 г. было отнюдь не безоблачным. Несмотря на то, что на военные нужды были мобилизованы все ресурсы страны, программа строительства новых боевых и транспортных кораблей еще только разрабатывалась. Чувствовалась нехватка стратегических материалов: стали, алюминия, каучука. Известная фирма Белл даже разработала конструкцию цельнодеревянного истребителя XP-77 в связи с ожидавшейся нехваткой алюминиевых сплавов специально для борьбы с «Зеро»¹⁷. Только в июне 1942 г. стала давать плоды программа строительства авианосцев, и впоследствии флот США начал получать примерно по одному тяжелому авианосцу ежемесячно. Всего за годы войны американский флот получил свыше 100 авианосцев разных классов¹⁸.

Усиление военной мощи позволило США начать первую крупную наступательную операцию: сражение за Гуадалканал. В этом длившемся с августа 1942 г. по февраль 1943 г. сражении японская авиация потеряла около тысячи машин с опытными экипажами. Строевые пилоты высказывали претензии по поводу надежности машин, их огневой мощи и живучести. Японская авиационная промышленность попыталась увеличить выпуск самолетов, на поток ставились новые модели, но в ВВС ситуация не улучшалась. Рост потерь превышал темпы серийного производства самолетов. Для координации производства самолетов, моторов и вооружения в ноябре 1943 г. было основано Министерство вооружения¹⁹. Следует отметить, что все описываемые события происходили в условиях, когда японское высшее командование потеряло инициативу в ходе боевых действий. 18 апреля 1943 г. в районе острова Буэнавиль был сбит транспортный самолет, в котором находился командующий Объединенным японским флотом адмирал Ямамото²⁰. Гибель одного из наиболее опытных японских адмиралов пагубно сказалась на руководстве флотом. В дальнейшем его судьбу в точности повторил следующий Главнокомандующий Объединенным флотом Японии Кога, который также погиб в авиакатастрофе.

Складывавшаяся военная ситуация вызывала тревогу в императорской военной штаб-квартире. Генерал-майор Х. Масакэ, директор 3-й Армейской Авиационной лаборатории, которая занималась исследованиями и развитием идей авиационного наступления и техники бомбардировочного оборудования, в 1943 г. совместно с гражданскими и военными экспертами изучил различные варианты тактики атаки вражеских кораблей с учетом возможностей японских ВВС. По мнению генерала, выход был только

один — целенаправленно таранить вражеские корабли самолетами с бомбами и нанести им таким образом максимум повреждений²¹. Управляемый таран с бомбовым грузом неизбежно приводил пилота к гибели. Это была тактика, невиданная прежде нигде в мировой истории, но высокопоставленные офицеры в штабах считали, что Япония имеет большое число молодых людей, готовых добровольно пожертвовать жизнью для своей страны.

Обсуждение новой тактики сразу приняло деловой характер. Так как это было одноразовое задание, то предполагалось, уменьшив запас топлива, увеличить бомбовую нагрузку. В то же время поначалу в штабах считали, что самоубийственные атаки будут иметь ограниченное распространение, прежде всего как отвлекающий маневр для прикрытия действий обычных бомбардировщиков²². Характерно, что впервые идея самоубийственного тарана появилась в японской армии, а не на флоте. Армейская авиация не имела эффективного оружия против кораблей, ставших основными целями на Тихом океане. Нормальная бомбовая нагрузка самого современного и мощного армейского бомбардировщика Ки.67 «Хирю» («Летающий дракон») составляла всего 800 кг. Более тяжелых машин японская армейская авиация не имела. Не было у армейских летчиков и навыков боевых действий на море: не испытанных тактических приемов и мощных специальных бомб ВВС армии были ориентированы прежде всего на борьбу с советской авиацией, в основном на тактическую поддержку предполагаемых агрессивных действий в Сибири и на Дальнем Востоке²³.

У самоубийственной тактики в Японии были и противники. Командование учебными частями ВВС японской армии в конце 1943 г. заявило: «План самоубийственных атак родился вследствие плохой подготовки армейских авиационных частей, что явилось результатом абсолютно неадекватной системы отбора и подготовки кадров, задержек промышленности, несовершенства тактики, т. е. всего того, за что не отвечают рядовые члены экипажей... Кто решится требовать от детей умирать за смертные ошибки своих родителей?»²⁴ Однако силы оказались неравны. За решение сформировать части специального назначения выступали высшие штабные офицеры армии. Они и обеспечили принятие самоубийственной тактики в качестве официальной. Были созданы новые штабы, которые возглавили генералы Ю. Исиноку и М. Сугавара, и в рамках этих штабов в обстановке секретности началась подготовка к формированию частей летчиков-самоубийц.

Примерно так же мыслили, видимо, не только в авиационных штабах. К концу войны на Тихом океане смертники, пожалуй, стали главной ударной силой всех родов войск японских вооруженных сил. Каких только смертников не существовало в японской армии и флоте — десантники, подрывники, истребители танков, водители торпед, катеров-бомб и, конечно, летчики. Незави-

симо от рода войск и ведомственного подчинения японские отряды смертников именовались «тэйсинтай» («ударные отряды»).

Война всегда связана с риском смерти. Иногда в патриотическом порыве или движимые отчаянием, солдаты идут на смерть, ибо не видят другого способа выполнить свой долг, боевое задание. Широко известны подвиги советских воинов, жертвовавших своей жизнью в Великой Отечественной войне. Известны такие случаи и у наших союзников во второй мировой войне — американцев, англичан, французов. Отдельные прецеденты самоубийственных атак были и у наших противников в Европе — немцев и итальянцев. Но действия японских «тэйсинтай» кардинально отличались от всего этого. Если в вооруженных силах других стран при повышении степени риска предпринимались и повышенные меры безопасности (примером могут быть операции катапультированных «Харрикейнов» в английских Северных конвоях, когда специально натренированные команды спасателей вытаскивали из воды выбросившихся с парашютом пилотов за несколько минут)²⁵, то в Японии к мерам безопасности относились с полным пренебрежением. Никаких средств спасения камикадзе не предусматривалось.

2. Самоубийцы в сражении за Филиппины

В 1944 г. экономическая ситуация в Японии резко ухудшилась из-за возросших потерь транспортного флота вследствие атак американских подводных лодок и ударов авиации. Поставки горючего уменьшились вдвое по сравнению с 1942 г. Выплавка стали, меди и алюминия также значительно сократилась. Японцы лихорадочно искали выход из создавшегося положения. Чтобы получить горючее для самолетов, гнали спирт из сладкого картофеля, для производства смазочных материалов перерабатывали сосновые корневища и т. д.²⁶ Медные ворота храма Ясукуни были также пущены в дело — их использовали в производстве истребителей. На самолеты, детали которых содержали этот металл, наносилась эмблема храма²⁷.

27 мая 1944 г. произошел первый случай заранее спланированной самоубийственной атаки. В этот день майор К. Таката, командир 5-й армейской авиаэскадрильи, действовавшей на Новой Гвинее, вызвал добровольцев из числа своих пилотов для самоубийственного тарана десантных судов военно-морских сил США. Возглавлявшая им часть летала на двухмоторных истребителях Ки.45 «Торю» («Убийца драконов»), спешно переоборудованных для топмачтового бомбометания по американским кораблям. В 17.00 два «Торю», один из которых вел сам Таката, под прикрытием 5 истребителей вылетели для атаки. Пройдя на малой

высоте над островом Биак к побережью, где высаживались американцы, самолеты внезапно появились из-за обрыва у берега и перешли в атаку, но сразу же попали под огонь тяжелых пулеметов с кораблей эскорта и уже установленных на берегу зенитных установок. Один из «Торю» разбился почти сразу же, немного не дотянув до танкодесантных кораблей, стоявших у берега. Второй, умело маневрируя, направлялся к флагману контр-адмирала В. Фихтелера, эсминцу «Самсон». Вблизи эсминца «Торю» все же был подбит и, загоревшись, ударился о воду левым крылом, лишь слегка задев корму эсминца. От удара самолет перевернулся и взорвался рядом с небольшим противолодочным кораблем, на котором от взрыва погибло два человека, но сам корабль остался на плаву. Результаты самоубийственной атаки оказались более чем скромными²⁸.

Тем временем в штабах продолжалась подготовка к применению организованных самоубийственных атак. Десантные силы США, продолжая наступление, 15 июня 1944 г. высадились на остров Сайпан. 17 июня американцы захватили аэродромы, немедленно превратив их в авиабазы, и японцы были подвергнуты ожесточенным атакам авиации и артиллерии. Объединенный японский флот попытался атаковать флот США. С 18 по 20 июня произошло крупное морское сражение в районе Маршалловых островов. С японской стороны в нем участвовали 5 линкоров, 9 авианосцев, 13 крейсеров (всего 55 боевых кораблей) и примерно 500 самолетов, а с американской — 7 линкоров, 15 авианосцев, 21 крейсер (всего 110 боевых кораблей) и 956 самолетов. В этих условиях императорский флот не смог достичь решающей победы. Несмотря на упорное сопротивление японцев, уже 9 июля бои за Сайпан прекратились. Потери японцев составили 1 линкор, 3 авианосца и около 480 самолетов. Американские потери были много меньше — всего 130 самолетов. Но даже после этого поражения Япония все еще имела довольно мощный флот, с которым США приходилось считаться²⁹.

Еще шли бои на Сайпане, когда 27 июня 1944 г. капитан М. Окамура, командир морской авиагруппы «Татеяма», обратился к заместителю директора Генерального бюро авиационных вооружений вице-адмиралу Т. Ониси с настоятельным требованием немедленно начать организационные самоубийственные атаки. Кроме того, капитан предлагал начать строить для этой цели специальные самолеты. Проникшись идеей, вице-адмирал развил бурную деятельность. Он немедленно встретился с генерал-лейтенантом С. Эндо, директором Генерального Бюро Авиационных Вооружений, которого сумел убедить в необходимости самоубийственных атак. 29 июня «использование тактики самоубийственных таранов» было обсуждено на встрече высших офицеров армейских ВВС. Были спешно подготовлены специальные инструкции для фронтовых эскадрилий по проведению самоубийственных

атак. Немедленно началось переоборудование бомбардировщиков, которые должны были поступить на вооружение планировавшихся специальных частей. Но Сайпан пал раньше, чем закончились эти приготовления³⁰.

Правда, некоторые командиры начинали действовать, не дожидаясь специальных указаний. Как вспоминал в своих мемуарах известный японский ас С. Сакан, на личном счету которого было 62 сбитых американских самолета, 4 июля 1944 г. командир морского авиаотряда, базировавшегося на острове Иводзима, капитан К. Миура приказал 17 подчиненным ему пилотам совершить самоубийственную атаку американских кораблей. Миура произнес зажигательную речь и, стоя у боевого знамени, призвал пилотов таранить вражеские авианосцы. В свою очередь, пилоты демонстративно отказались брать в полет парашюты, и вскоре 17 истребителей были в воздухе. Все они были перехвачены намного раньше, чем достигли противника. Видя превосходящие силы врага, С. Сакан с несколькими уцелевшими самолетами возвратился на базу. Возвращение в этом случае не считалось позорным, поскольку пилоты были предупреждены о необходимости сохранения жизни, если нет цели³¹.

В середине июля, вскоре после падения Сайпана, уже упоминавшийся генерал-майор Масакэ составил секретный отчет, озаглавленный «Изучение противокорабельных атак с применением самоубийственной тактики». Рассматривая различные варианты этой тактики, Масакэ указывал на то, что для создания подводной пробоины, способной вывести из строя линкор или авианосец, требуется бомба с весом взрывчатого вещества около тонны. Бомба весом в две тонны или более при условии создания подводной пробоины, по мнению генерала, была способна потопить любой корабль такого класса³².

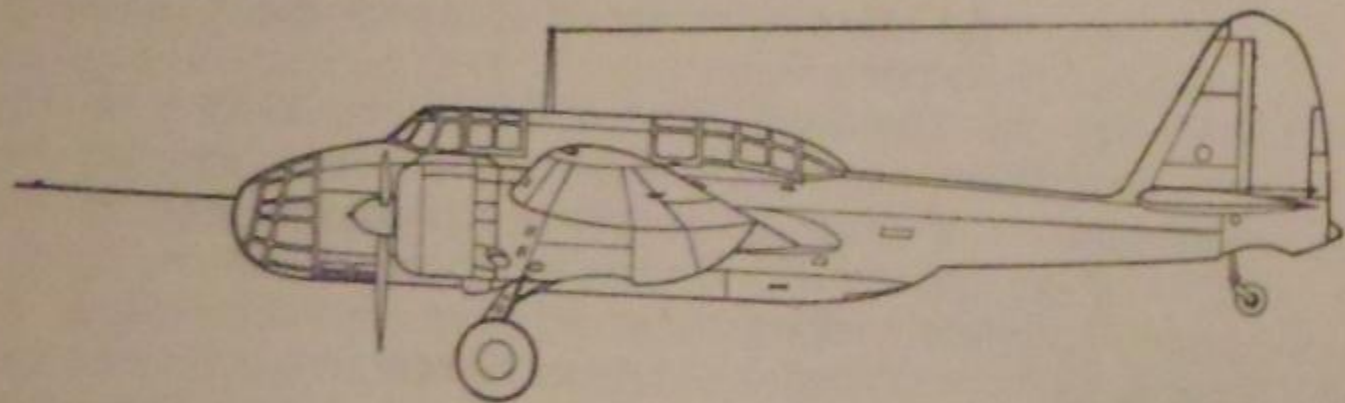


Рис. 2. Бомбардировщик Ки.48, переделанный для операций смертников. В носовой части самолета расположен шток, связанный с взрывателем

Поначалу для атак самоубийц приспособили два типа самолетов, способных нести крупные бомбы: легкие бомбардировщики Ки.48 и новейшие тяжелые бомбардировщики Ки.67 «Хирю» («Летающий дракон»). Все лишнее оборудование с этих самолете-

тов снималось. Системы управления, рассчитанные на двух пилотов, переделывались на одиночные. За исключением остекления кабины, все проемы заделывались. На Ки.48 устанавливалась одна морская бомба типа «80» весом 800 кг в бомбоотсеке, а взрыватель имел ударный механизм, штанга которого торчала из носа самолета³³. Более серьезная переделка, необходимая для бомбардировщиков Ки.67 «Хирю», была поручена фирмам Кавасаки и Татикава. В результате были изготовлены машины «То-го Хирю» и Ки.167. Численность их экипажей не превышала трех-четырех человек: пилот, штурман, бортинженер и стрелок-радист. Вариант, именовавшийся «То-го Хирю», нес две 800-килограммовые бомбы — одну в бомбоотсеке, а другую за пилотским креслом близко к центру тяжести. Гораздо более необычным был вариант Ки.167. На нем устанавливалась 2900-килограммовая термитная бомба «Сакурадан». Бомбу диаметром 1,6 м размещали в центре тяжести самолета, при этом она почти на полметра возвышалась горбом над фюзеляжем и была прикрыта фанерным обтекателем. Задняя стенка бомбы была сделана из стали толщиной 50 см, что обеспечивало при взрыве направленную струю высокотемпературного пламени, бившую примерно на километр. В основе этой бомбы лежали немецкие разработки, документация по которым была доставлена в Японию из Германии подводной лодкой в конце 1942 г. Испытания бомбы проводили на секретных полигонах в Маньчжурии, где было установлено, что на дистанции в 300 м можно уничтожить средний танк. Полностью переоборудованные «То-го Хирю» и Ки.167 были готовы к началу 1945 г.³⁴

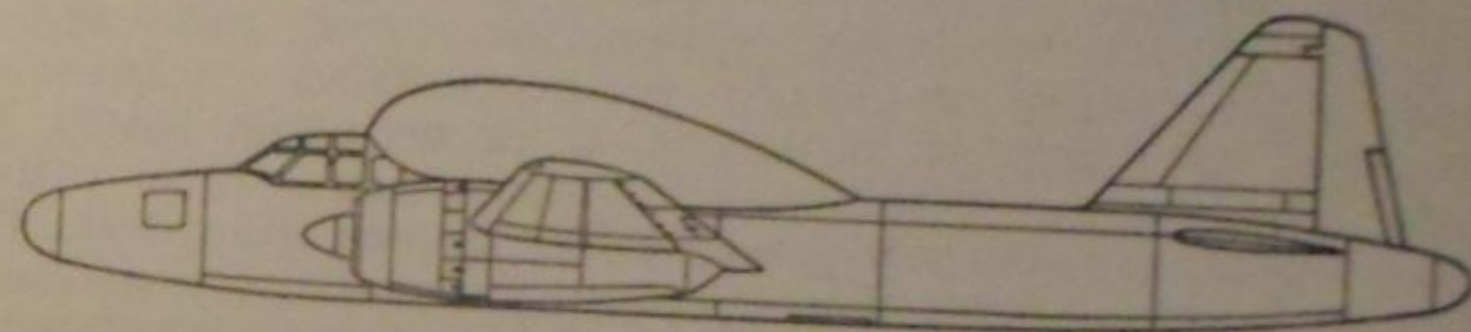


Рис. 3. Самолет Ки.167 с обтекателем на фюзеляже, прикрывающим термитную бомбу «Сакурадан»

В начале августа 1944 г. молодой пилот 405 транспортного отряда армейских ВВС М. Охта высказал идею управляемого смертника самолета-снаряда, доставляемого к цели самолетом-носителем. Уже 16 августа идея получила официальное признание и была начата разработка этого пилотируемого самолета-снаряда в опытно-исследовательском центре флота в Йокосуке³⁵. Руководил работами инженер Т. Мики, и уже в сентябре 1944 г. после интенсивного труда его группа создала 10 первых образцов. Создатели самолета-снаряда понимали, что в техническом плане от

него требуется высокая скорость, чтобы уйти от истребителей и зенитного огня, достаточно большая грузоподъемность и дешевизна — ведь используется он один раз. Именно этими идеями и руководствовалась группа Мики.

Конструктивно самолет-снаряд, получивший обозначение МХУ7 «Ока» Модель 11 («Вишневый листок»), был низкопланом со сферической носовой частью и состоял из корпуса, крыльев, оперения, боевой части, кабины пилота и силовой установки. Корпус был сделан из алюминиевых сплавов, обшивка его также

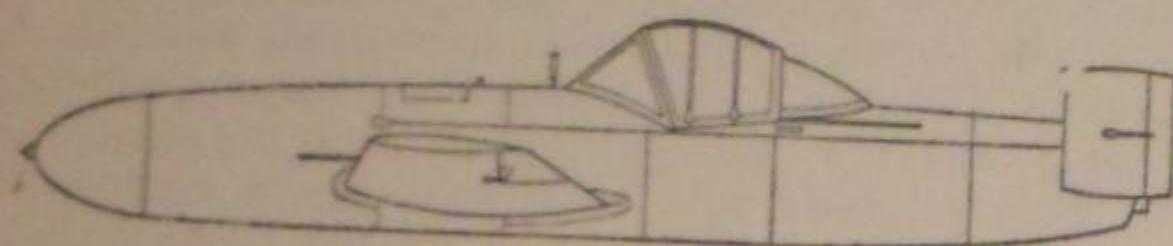


Рис. 4. Самолет-снаряд «Ока» Модель 11

была дюралевой. В конструкции использовались 11 почти одинаковых круглых шпангоутов, располагавшихся на одинаковом расстоянии друг от друга. Обшивка соединялась со шпангоутами заклепочными швами. Боевая часть весом 1190 кг заряжалась тринитроанизолом и устанавливалась внутри корпуса на болтах. Крыло и оперение были деревянными. В качестве силовой установки был выбран твердотопливный трехкамерный двигатель (Тип 4, модель 20). Поскольку самолет-снаряд не имел шасси, его транспортирование на земле осуществлялось специальной трехколесной транспортной тележкой. С ее помощью бомбу доставляли к носителю. «Ока» транспортировалась к цели самым тяжелым бомбардировщиком флота G4M2 фирмы Мицубиси. Самолет-снаряд длиной более 6 м и с размахом крыла 5 м не помещался в бомбоотсеке носителя. Пришлось демонтировать створки бомбоотсека и несколько увеличить его длину³⁶. Новая модификация бомбардировщика получила наименование G4M2e. «Ока» подвешивалась за специальную подвесную проушину перед кабиной смертника, при этом крылья самолета-снаряда торчали из фюзеляжа носителя. Пилот-самоубийца мог управлять «Окой», пользуясь спидометром, высотомером, компасом, датчиком угла атаки и примитивным рамочным прицелом с помощью обычной самолетной ручки управления. Кабина смертника имела бронирование сзади и снизу от атак истребителей, запас кислорода, позволявший сбрасывать самолет-снаряд на больших высотах, и телефонную связь с пилотом самолета-носителя. При взлете боевая часть самолета-снаряда устанавливалась на предохранитель, который сам пилот-смертник снимал перед атакой³⁷.

Первый испытательный полет с «мотором» состоялся на авиабазе Касима, близ Сасебо. Управлял «Окой» лейтенант К. Нага-но, который заявил после полета, что самолет-снаряд управляется лучше, чем «Зеро». Его энтузиазм не был, однако, разделен другими испытателями, один из которых назвал самолет «летающим гробом». Командование флота, не дожидаясь окончания испытаний, приказало начать строительство серии машин. Полную программу испытаний выполнить так и не удалось. В ноябре, испытывая бомбу, погибли два летчика-испытателя Т. Карийя и К. Кита, один — при отделении от носителя, а другой — при посадке. После этого испытания Модели 11 были прекращены, так как способность летать она доказала, а доводку ее сочли ненужной³⁸. С сентября 1944 г. по март 1945 г. было построено 755 таких самолетов-снарядов³⁹.

Для «Оки» предполагалась следующая тактика. На удалении от цели до 80 км и на высотах до 8000 м самолет-снаряд должен был сбрасываться носителем и под небольшим углом пикировать в сторону цели. На расстоянии до цели в 40 км пилоту «Оки» следовало включить двигатель и таким образом увеличить скорость с 370 до почти 1000 км/ч. Двигатель был рассчитан на работу в течение 8—10 секунд, после чего самолет-снаряд должен был лететь на большой скорости по инерции. У пилота оставались в запасе считанные минуты на то, чтобы обнаружить цель, прицелиться и поразить ее.

На практике оказалось, что для надежного поражения цели требуется предварительная разведка с воздуха, но обнаружение противником самолета-разведчика лишало атаку внезапности. Поэтому многие пилоты самолетов-носителей подводили свои машины на дальность прямой видимости, примерно около 20 км. Здесь управляемый снаряд сбрасывался на небольшой высоте, сразу включался двигатель, но такой прием существенно уменьшал время реакции для пилота-смертника, усложняя ему задачу попадания в цель⁴⁰.

С самого начала испытаний самолета-снаряда стало ясно, что носитель G4M2e не удовлетворяет предъявлявшимся к нему требованиям. Грузоподъемность его была около 1000 кг, а «Ока» весила 1600 кг. Приходилось уменьшать запас топлива, снимать все лишнее оборудование с самолета. Однако и после этого самолет-носитель имел чрезвычайно длинную взлетную дистанцию, летчикам приходилось прилагать немалые усилия для управления машиной в полете, да и на отклонения рулей она отзывалась вяло⁴¹. В это же время флот начал получать новый тяжелый бомбардировщик фирмы Йокосука Р1У1 «Гинга» («Млечный путь»), имевший большую дальность полета при примерно такой же грузоподъемности. Специально для этого носителя была разработана новая версия «Оки» — Модель 22. От Модели 11 она отличалась меньшим весом боевой части. На новой модели была установлена

комбинированная силовая установка, состоявшая из реактивного двигателя и поршневого мотора с винтом. Испытания новой версии «Оки» начались лишь в июне 1945 г. Тяга силовой установки оказалась мала, и 26 июня 1945 г., испытывая самолет-снаряд, погиб лейтенант К. Нагано, потерявший управление немедленно

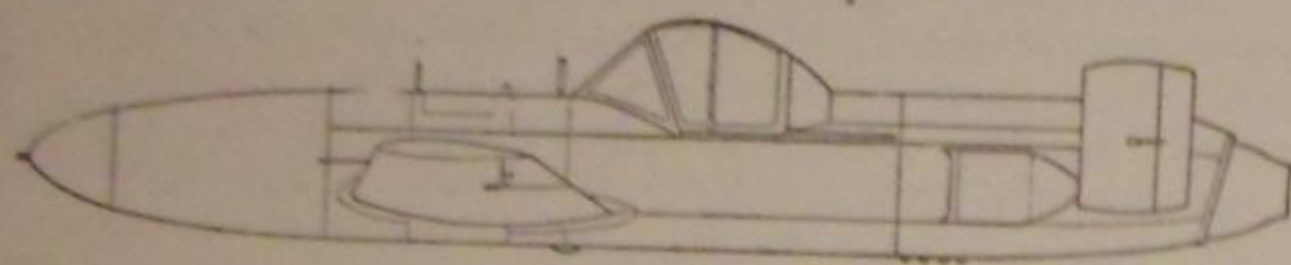


Рис. 5. Самолет-снаряд «Ока» Модель 22

после отделения снаряда от носителя PIYI. Нагано выбросился с парашютом, но тот раскрылся не полностью, и летчик погиб. Но, как и в случае с Моделью 11, серийное производство развернулось сразу же, и к концу войны было построено 50 таких машин⁴².

Были и другие варианты «Оки». Так, Модель 33 проектировалась с обычным турбореактивным двигателем №20, который был копией немецкого BMW003. В качестве носителя предполагался тяжелый четырехмоторный бомбардировщик фирмы Накадзима G8N1 «Рензан» («Горная цепь»). Удалось выпустить три прототипа «Рензана», однако серийное производство носителя развернуто не было, и доводить Модель 33 не стали. Существовал проект со складывающимися крыльями (Модель 43a) для применения с подлодок и вариант для катапультного старта с наземной пусковой установки (Модель 43b), а также беспилотный вариант, где использовалось радиоуправление (Модель 50/53). Кроме того, был построен ряд тренировочных вариантов, прежде всего «Ока» K-1, переделка Модели 11 в двухместный вариант, причем боевую часть заменяли водяным балластом, была установлена специальная посадочная лыжа. Учебный вариант был построен в 45 экземплярах, но, поскольку характеристики управления его сильно отличались от боевой «Оки», была создана новая тренировочная Модель 43 K-1 KAI, хотя и всего в двух экземплярах⁴³.

В Японии активно использовали германский опыт, и после того как в конце 1944 г. подводная лодка доставила из Германии прямоточный воздушно-реактивный двигатель As.109—014, фирма Каваниси выпустила самолет-снаряд «Байка» («Цветок сливы») с использованием этого двигателя⁴⁴. Конструкция была создана на базе немецкого пилотируемого варианта «Фау-1», так называемого самолета-снаряда «Рейхенберг-IV», профессорами токийского университета И. Тани и Т. Огавой. «Байка» в основном повторяла «Оку» и отличалась лишь техническими деталями. Но дальше опытных образцов дело не пошло⁴⁵.

Следует сказать, что параллельно с работами над человекоуправляемыми «летающими бомбами» фирмой Мицубиси разрабатывалось аналогичное по свойствам радиоуправляемое оружие. Работы такого рода проводились во всех странах — участниках второй мировой войны. Разрабатывались и опробовались системы,

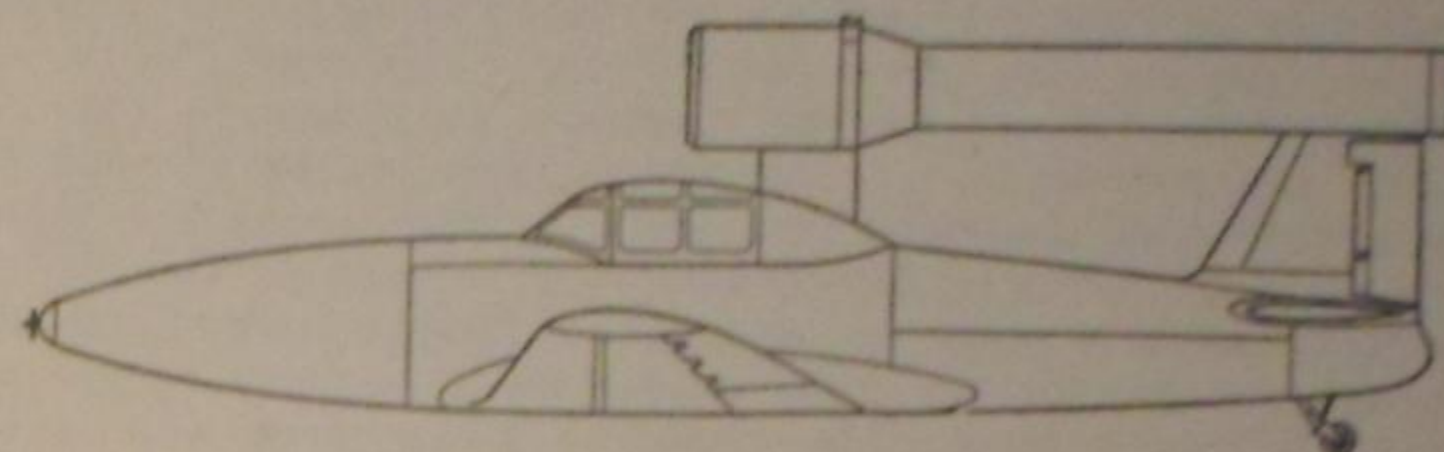


Рис. 6. «Летающая бомба» «Байка», созданная на базе германского пилотируемого снаряда «Рейхенберг-IV»

управляемые по радио, по проводам, с радиолокационным и телевизионным наведением. Конструировались управляемые бомбы, ракетные снаряды, баллистические ракеты. В Японии это были управляемые снаряды серии «И-го», разрабатываемые Мицубиси. В конце августа 1944 г. группа конструктора К. Озавы приступила к изучению возможности использования бомбардировщика «Хирю» в качестве носителя, сконструированного фирмой Мицубиси противокорабельного радиоуправляемого ракетного снаряда, обозначенного «И-Го-1-Ко». При весе 1400 кг он нес 800 кг взрывчатки. На нем стоял ракетный мотор «Токуро», позволявший снаряду развить скорость 550 км/ч. В октябре фирма Мицубиси выпустила опытную партию из 10 снарядов. Тогда же один из Ki. 67 «Хирю» был переделан фирмой в самолет-носитель⁴⁶.

Снаряд «И-Го-1-Ко» длиной 5,7 м и с размахом крыльев 3,6 м частично выступал из бомбоотсека «Хирю», будучи подвешен на двух стойках с гидроприводом. Перед запуском они удлинялись так, что снаряд был полностью вывешен под носителем. Ракетный двигатель запускался через 1,5 секунды после сброса снаряда и работал 75 секунд. Экспериментальные запуски проводились в районе озера Бива под Киото. Целью был выбран скалистый островок у берега озера. Результаты испытаний обнадеживали, и фирма «Нихон Сариро» начала подготовку к серийному производству, но для боевого применения снарядов время было упущено⁴⁷.

То, что именно в июле-августе 1944 г. резко активизировались работы по созданию оружия для смертников и радиоуправляемых снарядов, видимо, не случайно. Захват Сайпана американцами позволил им создать базу для новых четырехмоторных бомбарди-

ровщиков Боинг В-29 «Суперфортресс», способных достигать Филиппин. Ударные силы флота США вплотную подошли к Филиппинам. Потеря Филиппин лишила бы японцев топливно-сырьевой базы, и успешно продолжать после этого войну Япония не могла бы. Именно поэтому стратегия войны была изменена: от удержания захваченной области Япония перешла к стратегии решительной битвы за победу. План сражения за Филиппины получил название «Операция Сё» (от слова «сёри» — «победа»). По этому плану предполагалось все усилия японских вооруженных сил мобилизовать для решающего сражения: создать кулак из 3000 самолетов, нескольких пехотных дивизий и использовать всю мощь японского флота⁴⁸. Флот, базировавшийся в районе Сингапура, должен был выйти в море сразу после обнаружения движения сил противника. Поскольку при господстве в воздухе американской авиации дать генеральное сражение в открытом море японцы не могли, план предусматривал артиллерийский удар линкоров по силам десанта и авианосным соединениям под прикрытием японской палубной авиации и самолетов с аэродромов на Филиппинах. В случае необходимости дополнительное прикрытие осуществляли бы авиачасти, расквартированные на Тайване, а резервы предполагалось брать с островов метрополии⁴⁹.

Командующий 14 армией на Филиппинах генерал-лейтенант Ш. Курода считал, что основным будет сражение за остров Лусон, занимающий ключевое положение в системе островов. В связи с этим 10 июля он отдал приказ прекратить работы по созданию аэродромов и приступить к подготовке для наземных сражений. Дело шло медленно, и в штабе Южной армии, в состав которой входила и 14 армия, сочли что Курода «потерял чувство остроты в определении момента решающей битвы»⁵⁰. Его сменил генерал Т. Ямасита. Такая же чехарда происходила и в высшем авиационном командовании на Филиппинах. Командующим армейским 4 воздушным флотом стал генерал-лейтенант К. Томинага, а 1 морским воздушным флотом — вице-адмирал Т. Ониси. По пути из Японии на Филиппины адмирал Ониси был вынужден остановиться на Тайване из-за атак ударного флота США, начавшихся 12 октября, и лично стал свидетелем развернувшихся там в это время сражений. Императорские авиачасти армии и флота активно проводили атаки против 3-го флота США. В боях с японской стороны участвовало до 1200 самолетов, но пилоты в большинстве своем не имели опыта. По донесениям японских пилотов выходило, что потоплено 11 американских авианосцев и 8 других повреждены, но потери японской авиации были огромны. В боях с авиацией 3-го флота было потеряно около 600 самолетов. Тем не менее токийское радио объявило о крупном поражении, нанесенном врагу, и император лично провозгласил празднества по случаю победы. В действительности японцам удалось повредить лишь два тяжелых крейсера⁵¹.

Большинство японских источников называют первым камикадзе командира 26 морской воздушной флотилии на Тайване, контр-адмирала Т. Ариму. 16 октября 1944 г. он вылетел на истребителе А6М «Зеро», лично возглавив группу почти из ста самолетов, пытавшихся нанести удар по американскому флоту. По заявлениям японцев, самолет адмирала прорезался в палубу авианосца «Франклин» и вывел его из строя⁵². Фактически же к авианосцу удалось прорваться не истребителю Аримы, а лишь одному двухмоторному бомбардировщику G4M. Бомбардировщик был сбит и упал в 25 метрах от палубы «Франклина», причем при падении в воду крыло его оторвалось и рикошетом ударило в палубу авианосца. Адмирала Ариму среди экипажей 20 вернувшихся самолетов не оказалось. Несмотря на то, что его гибель произошла при невыясненных обстоятельствах, японскому командованию в пропагандистских целях было выгодно представить первым камикадзе именно адмирала.

Адмирал Ониси вместе с командующим объединенным императорским флотом Тоёдой стал свидетелем схватки японских истребителей «Зеро» и американских «Хеллкетов». Именно здесь он понял, насколько подготовка японских пилотов слаба, а летные данные самолетов недостаточны⁵³. Вскоре после этого, 17 октября 1944 г., Ониси прибыл в Манилу и принял командование 1-м морским воздушным флотом. Это соединение, громко названное «Флотом», насчитывало всего 40 самолетов. Армейская авиация на Филиппинах состояла из 65 машин.

Вечером 19 октября вице-адмирал Ониси прибыл на авиабазу Мабалакат, на острове Лусон. Это была часть комплекса баз Кларк, расположенной в 50 милях к северо-западу от Манилы. Ониси встретился с офицерами штаба 201 морской истребительной авиагруппы и заявил им следующее: «Как вы все хорошо знаете, наше поражение привело к серьезным последствиям. Наш 1 воздушный флот всеми силами должен обеспечить успех флота в атаке вражеских десантных сил в заливе Лейте. Мы должны атаковать вражеские силы вторжения так, чтобы после этого летные палубы авианосцев не могли быть задействованы по крайней мере неделю». Выдержав паузу, адмирал резюмировал: «Для достижения указанной цели наиболее эффективной тактикой, по моему мнению, является удар истребителями «Зеро» с 220-килограммовой бомбой по авианосцам...»⁵⁴. Присутствовавшие штаба уже было отобрано 24 пилота-смертника. Командиром этого «специального штурмового отряда» был назначен недавний выпускник Морской Академии лейтенант Ю. Секи.

Здесь следует сделать небольшое отступление. Обычный серийный истребитель «Зеро» мог поднять всего 60 кг бомб. Но после падения Сайпана в серию был поставлен «Зеро», который мог нести уже 250 кг бомб. Поскольку изменения в конструкции ка-

сались в основном лишь установки узла подвески, новый «бомбовый истребитель» оказался тяжел в управлении. Это дополнительно затрудняло действия пилотов-смертников, среди которых недавние выпускники Летных резервных курсов составляли большинство⁵⁵.

Отряд Секи получил наименование «Камикадзе токубецу когэ-китай», или «специальный штурмовой отряд «Камикадзе». Входявшие в его состав четыре эскадрильи (каждая по шесть самолетов) были названы «Сикисима», «Ямато», «Асахи» и «Ямасакура». Слово «камикадзе» означает в переводе «божественный ветер». Так в Японии называли тайфуны 1274 и 1281 гг., разметавшие флот монгольского хана Хубилая, дважды совершившего попытки захватить Японию. Впоследствии слово «камикадзе» еще не раз становилось известным миру. В 1935 г. специальный рекордный самолет, названный «Камикадзе», совершил за 51 час перелет Токио — Лондон. Об этом писали многие газеты⁵⁶. В те же годы фирма Хитахи выпускала моторы для легких учебных самолетов под тем же названием⁵⁷. Но все это было прочно забыто, и сейчас слово «камикадзе» стало уже нарицательным. Само название «камикадзе» первоначально относилось только к пилотам одноименного специально штурмового отряда морской авиации.

В 10.00 29 октября 1944 г. адмирал Ониси выступил перед 24 пилотами из только что созданного отряда «Камикадзе». «Япония в большой опасности, — заявил Ониси. — Кто может спасти Японию в опасности? Военный министр? Генералы и адмиралы? Нет! Это вы — молодые люди с чистым и сильным духом. Я от имени 100 миллионов ваших сограждан прошу вас о жертве. Я молюсь за ваш успех... Вы уже боги, свободные от земных желаний. Но вы должны знать одно — будет ли ваш удар эффективен или нет? Этого, к сожалению, не можем сказать мы и не можете знать вы. Тем не менее я лично жду ваших усилий и сообщу результаты императору. Желаю успеха»⁵⁸. Затем адмирал пожал руку каждому пилоту-смертнику и отбыл в Манилу. За несколько часов до начала этого митинга шесть линкоров 7-го флота США начали артподготовку в поддержку десантных сил. В тот же день эскадрилья «Ямато» была переброшена в Цебу, «Асахи» и «Ямасакура» — в Давао, а «Сикисима» оставлена в Мабалакате.

21 октября командир вспомогательной авиадивизии, базировавшейся в Хокоте (префектура Ибараги), генерал Иманиси приступил к реализации приказа об организации части летчиков-самоубийц. Командиром отряда из 16 человек был назначен капитан Ивасита; в помощь ему было выделено 13 опытных авиамехаников. В качестве вооружения были использованы легкие двухмоторные бомбардировщики Ки.48, доставленные в дивизию несколькими днями ранее. Утром 22 октября отряд Иваситы, получивший название «Банда» («Вишневый цветок»), вылетел на Филиппины, куда прибыл 26 октября. В тот же день из Хамамацу

(префектура Киодо) вылетела другая специальная эскадрилья — «Фугаку» («Гора Фудзи») под командованием майора Нисио. Все 26 членов эскадрильи были набраны из состава вспомогательной авиадивизии в Хамамацу. В Манилу тяжелые бомбардировщики Ки.67 «Хирю» эскадрильи «Фугаку» прибыли 28 октября. Данные о создании эскадрилий и их перебазировании держались в строгом секрете⁵⁹.

Но вернемся немного назад. Около полудня 21 октября 1944 г. группа истребителей «Хеллкет» с американских авианосцев совершила внезапную атаку на авиабазу в Цебу и повредила все 6 «Зеро» эскадрильи «Ямато», полностью готовые к вылету в самоубийственную атаку. Немедленно были подготовлены три резервных самолета. Повел группу лейтенант Куно. Погода была неблагоприятной, видимость плохой, и два пилота вернулись на базу, не сумев обнаружить врага. Лейтенант Куно на базу не вернулся. Свидетельств повреждения или потери кораблей от таранной атаки после полудня 21 октября в документах флота США не оказалось. Тем не менее, лейтенант Куно стал первым пилотом-смертником из «специального штурмового отряда», погибшим в боевых действиях. Иначе говоря, первым камикадзе⁶⁰. А рано утром того же дня бомбардировщик D3A, поврежденный зенитным огнем, врезался в палубу английского военного корабля «Австралия». При этом погибло 29 офицеров и 64 матроса. Этот день ознаменовал начало массовых атак самоубийц⁶¹.

К этому моменту крупномасштабность американского вторжения на Филиппины уже не вызывала никаких сомнений. Армада американских кораблей высаживала десант в бухте Лейте. Именно там японцы решили дать генеральное сражение. К Лейте вышли три японские эскадры вице-адмирала Т. Куриты — 7 линкоров,

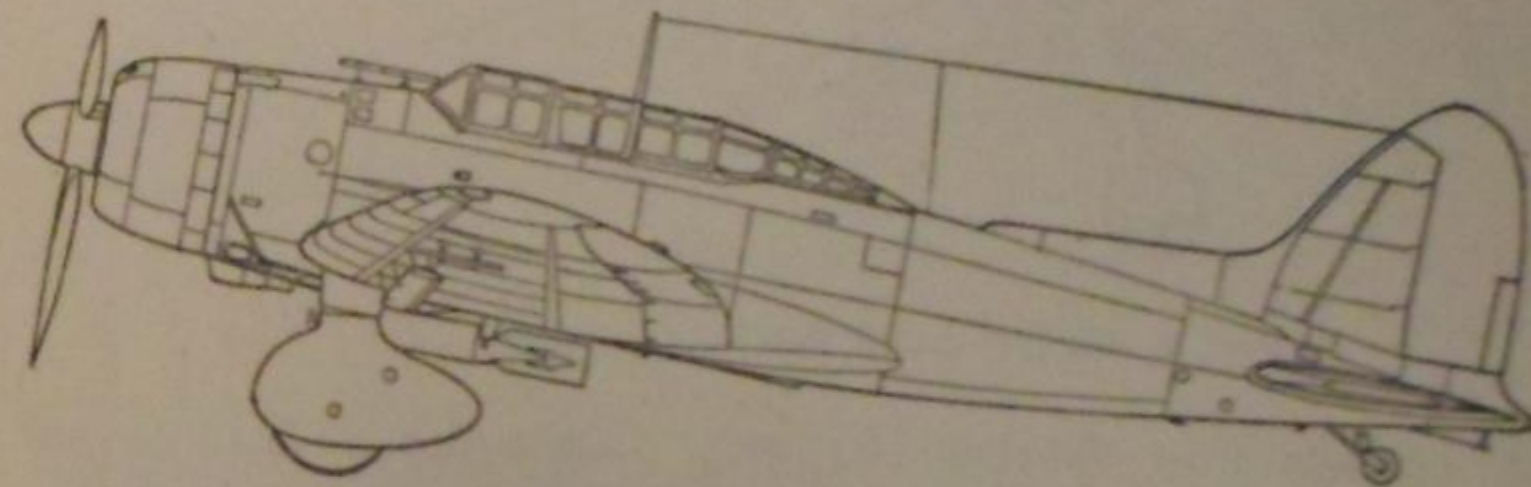


Рис. 7. Пикирующий бомбардировщик D3A2

11 крейсеров и другие корабли, вице-адмирала С. Нисимуры — 2 линкора, тяжелый крейсер и 4 эсминца. На шести авианосцах эскадры Озавы было всего 116 самолетов⁶². Малая численность самолетов объяснялась тем, что в боях у Марьянских островов японцы понесли большие потери, а новых машин получить не ус-

пели. Летчики эскадры крайне нуждались в тренировке по взлету и посадке на палубы авианосцев, но адмирал Озава не желал рисковать эскадрой и до выхода к Лейте не позволял авианосцам покидать базу, опасаясь подводных лодок⁶³.

В период с 22 по 26 октября японские эскадры были разгромлены поодиночке силами флота США и практически перестали существовать. В этой ситуации пришлось резко активизировать действия пилотов-самоубийц. 25 октября в 07.40 авианосное соединение США под командованием адмирала К. Спрюенса было подвергнуто нападению группы самолетов камикадзе. Два «Зеро» неожиданно атаковали эскортный авианосец «Санти». Это было настолько внезапно, что зенитная артиллерия не успела открыть огонь. Самолеты, стреляя, ринулись вниз и протаранили летную палубу по правому борту. Было выведено из строя 43 человека, на корабле возник пожар. Вскоре еще один «Зеро» спикировал на авианосец «Саванна», протаранил кормовой лифт и проделал дыру в летной палубе. Бомба с самолета взорвалась между палубами, вызвав пожар. Повреждение лифта сделало невозможными действия авианосца, хотя пожар был потушен и «Саванна» осталась на плаву. Самолеты самоубийц были из состава только что организованной новой специальной эскадрильи «Кикусуй»⁶⁴. В тот же день в 7.25 из Мабалаката вылетела эскадрилья «Сикисима». Возглавлял группу лейтенант Секи. Эскадрилья атаковала соединение Спрюенса, когда оно принимало на борт самолеты

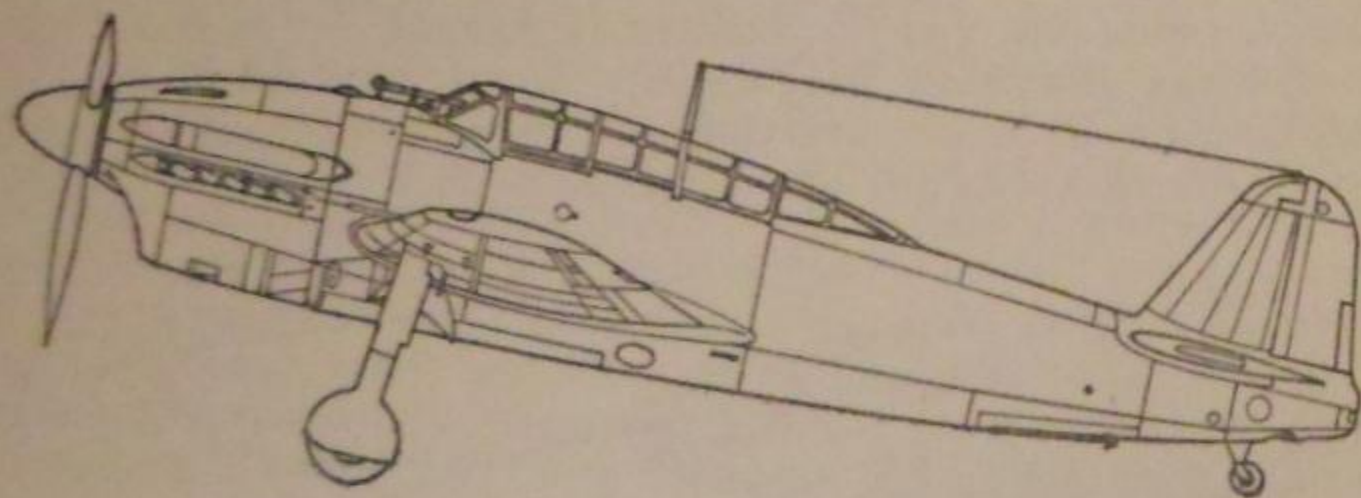


Рис. 8. Пикирующий бомбардировщик D4Y2

после сражения с флотом Куриты. Самолеты камикадзе шли очень низко над водой и не были обнаружены радаром. Сделав горку перед атакой, самоубийцы устремились к авианосцам. Один из «Зеро» попытался таранить основание мостика авианосца «Китики Бей», но не попал. Тем не менее взрыв бомбы все же повредил авианосец. Два других истребителя спикировали на авианосец «Фэншоги Бей», но были перехвачены и сбиты. Еще два атаковали авианосец «Уайт Плэйнс». С авианосца по ним открыли огонь из 40-миллиметровых зенитных автоматов. Один из

самолетов был сбит, а второй изменил направление и врезался в идущий рядом авианосец «Сент-Ло». Это произошло в 10.51. На авианосце после тарана «Зеро» сдетонировали бомбы и торпеды на ангарной палубе, и «Сент-Ло» получил тяжелые повреждения. В 11.15 «Сент-Ло» был объят пламенем и вскоре затонул. Несколько позже 4 «Зеро» из эскадрильи Ямато атаковали и повредили эскортный авианосец «Калинин Бей». В этих атаках отряды пилотов-самоубийц потеряли 16 истребителей A6M «Зеро», 1 пикирующий бомбардировщик D4Y «Суисей» («Комета») и 18 человек летного состава. Им удалось при этом потопить один авианосец и повредить шесть⁶⁵.

Тем временем Ониси продолжал деятельность по организации все новых частей камикадзе. Вечером 25 октября из остатков 1-го и 2-го воздушных флотов был сформирован 1-й комбинированный воздушный флот под командованием вице-адмирала Фукудome, а Ониси стал начальником штаба нового соединения.

Ониси предложил принять тактику самоубийственных атак для новой части. «Сейчас установлено, что нет другого пути, кроме тактики специальных атак, чтобы уничтожить вражеские корабли,— заявил Ониси.— Даже «харакири» не сможет оправдать пилота в случае отказа от выполнения задания. Личный состав части должен решиться на применение тактики специальных атак сейчас»⁶⁶. Штабные офицеры обсуждали этот вопрос до двух часов ночи 26 октября и приняли окончательное решение о необходимости применения специальной штурмовой тактики или, проще говоря, самоубийственного тарана. Было решено, что новые специальные эскадрильи будут осуществлять атаки 3—4 самолетами самоубийц под прикрытием пары истребителей, на которые возлагалась обязанность фиксировать результаты атаки. Утром решение штаба было объявлено личному составу, и немедленно были образованы четыре новые эскадрильи: «Юнчу» («безупречная верность»), «Сейху» («искренняя преданность»), «Чуию» («верность и честь») и «Гирецу» («горячая преданность»). Все вместе они составляли 2-й «специальный штурмовой отряд «Камикадзе». Вскоре был образован и 3-й отряд «Камикадзе».

Вместе с морскими летчиками-самоубийцами действовали в этот период и летчики из авиачастей японской армии. Причем армейские пилоты не применяли в октябре 1944 г. самоубийственной таранной тактики. В период с 24 по 26 октября армия потеряла на Филиппинах 144 самолета в обычных операциях, совершив при этом всего 474 боевых вылета. Уровень потерь, таким образом, достигал 33,5%. В одной из операций группы самолетов 3-го армейского авиаполка были потеряны все 24 бомбардировщика, участвовавшие в вылете, и авиаполк перестал существовать. В целом эффективность вылетов обычных авиачастей была очень низкой из-за недостаточного опыта пилотов, господства в воздухе американской авиации и низких летных данных японской техники. Тем

не менее в армейских штабах продолжали придавать большое значение «победе» на Тайване, считали боевую эффективность достаточной, и 27 октября специальным приказом на армейские авиачасти на Филиппинах была возложена задача по прикрытию перевозок пехотных дивизий для отражения американских десантов, что, конечно, было невыполнимо. Шла активная подготовка к самоубийственным атакам: 26 и 28 октября на Филиппины прибыли эскадрильи смертников «Банда» и «Фугаку»⁶⁷.

Между тем, морские части летчиков-самоубийц наращивали усилия. 29 октября был атакован и поврежден авианосец «Интерпид». На следующий день был поражен летчиком-камикадзе авианосец «Франклин». Он оказался неспособным продолжать боевые действия и был отправлен в США на ремонт. Затем получил удар пикирующего бомбардировщика легкий авианосец «Белли Вуд»⁶⁸.

2 ноября 1944 г. имперская штаб-квартира приоткрыла завесу секретности внутри Японии по поводу действий частей самоубийц. Было объявлено о достижениях отрядов «Камикадзе». Получалось, что всего тридцать самолетов таранными ударами вывели из строя значительно больше кораблей врага, чем весь императорский флот. Эти сообщения подействовали и на армейское авиационное командование, которое приняло решение организовать дополнительные отряды смертников. При организации новых подразделений был учтен опыт отрядов «Камикадзе». Для их оснащения было решено использовать всю имевшуюся технику. Армейские отряды, названные «Хакко» («восемь углов»)*, вооружались каждый 12—18 самолетами, причем машины никаких переделок не имели. Это были обычные серийные самолеты, на которые подвешивали бомбу. Эскадрильи «Хакко», которых сперва организовали шесть, имели на вооружении устаревшие истребители Ки.43 «Хаябуса» («Сокол») и штурмовики Ки.51. На штурмовиках были сняты задние оборонительные пулеметы и место стрелка не использовалось. Новые эскадрильи были сформированы из летчиков тренировочных авиачастей, базировавшихся в Японии. Нужда в пилотах была столь велика, что брали всех подряд — и инструкторов, и учеников. Сразу же после окончания формирования их послали на Филиппины, причем даже не дали полагавшегося в таких случаях отпуска для прощания с родными и близкими⁶⁹.

Новая, столь необычная форма ведения воздушной войны не укрылась от внимания американцев. Несомненно, самоубийственная тактика подействовала на моральное состояние личного состава армии и флота США. Но превосходство американцев в воздухе и на море было столь велико... К началу ноября высадившиеся на Филиппинах американские десантные части уже имели около 150 ударных самолетов на аэродроме в Таклобане и около

100 машин на других аэродромах на острове Лейте. Японская авиация, выполняя задачи по прикрытию своих наземных войск, не имела сил для нанесения ударов по этим американским базам. Зато американцы, в свою очередь, активно атаковали японские аэродромы, и дело дошло до того, что в дневное время японский



Рис. 9. Истребители Ки.43 «Хаябуса» («Сокол»)

технический персонал не мог готовить самолеты к вылетам. Это делалось только ночью. В ряде случаев в результате налетов тяжелых фронтовых бомбардировщиков В-24 «Либереитор» американцам удавалось даже уничтожить готовые к вылету самолеты самоубийц прямо на аэродромах. Сбивали их и в воздухе. Утром 5 ноября командир специальной эскадрильи «Банда» и четыре офицера штаба этой части, перелетавшие с одного аэродрома на другой в районе Манилы, были сбиты истребителями «Хэллкет» с американских авианосцев, наносивших в это время штурмовой удар по столице Филиппин⁷⁰.

Первый вылет эти армейские пилоты-самоубийцы совершили в три часа ночи 7 ноября 1944 г. Приказ о вылете был отдан эскадрилье «Фугаку» около полуночи 6 ноября и вскоре в воздух были подняты четыре Ки.67 под командованием майора Нисио. Целью было американское ударное соединение, недавно обнаруженное самолетом-разведчиком. Эскадрилья Нисио не смогла обнаружить это соединение и повернула на базу. Однако один из пилотов, не подчинившись распоряжению о сохранении жизни при отсутствии цели, искал американские авианосцы пока не кончилось горючее и на базу не вернулся⁷¹.

* Начальное слово буддийского изречения «восемь углов под одной крышей», выражавшего идею господства Японии в Азии.

11 ноября 1944 г. десантные силы флота США в составе 30 транспортов под прикрытием боевых кораблей вновь начали высадку на Лейте. Японское командование назначило на 12 ноября массированные атаки специальных частей камикадзе. Утром с японского самолета-разведчика доложили об обнаружении транспортов в заливе Лейте. Немедленно части пилотов-самоубийц получили приказ на вылет. Капитан Икуи, командовавший истребителями, эскортировавшими эскадрилью «Банда» в этом вылете, так описывал происходившее: «Высота 2000 метров. Мы захватили врага врасплох! На спидометре 550 км/ч. Я выравниваю свой истребитель, делаю плавный левый разворот и слежу за Ки.48, пилотируемым Танакой. Двухмоторный бомбардировщик вертикально пикирует на вражеский корабль. Я молюсь за попадание. Но самолет Танаки не поражает цели. Он падает прямо в море. Гигантский столб белой воды... и я вижу только белые круги на поверхности. Как жаль!

Враг открыл по нам огонь. Оранжевые трассы снарядов проносятся мимо, и белые и черные дымы окружают нас. Я слежу за вторым и третьим Ки.48. Они потеряны. Я вижу несколько истребителей эскорта в дыму.

Глянув вниз, я замечаю, что Ки.48, ...летевший очень низко, поразил корабль сзади. Столб огня на корме корабля. Корабль непременно затонет.

Разрывы вокруг усилились... Набираю высоту и увожу своих ведомых...»⁷².

На следующий день приказ атаковать транспорты противника получила эскадрилья «Фугаку». В 17.00 пять самолетов вылетели с базы в Малькоте под командованием майора Нисно. Доразведку целей обеспечивали два дальних самолета-разведчика. Примерно через час самолеты смертников достигли цели, но сразу столкнулись с патрулем из 20 палубных истребителей «Хеллкет». Лишь одному самолету удалось поразить линкор, все остальные были сбиты⁷³. Видя, что части камикадзе тают без достижения решительного успеха, адмирал Ониси улетел на уцелевшем бомбардировщике в Токио. Ониси потребовал от имперской штаб-квартиры дополнительно 300 самолетов и заявил, что, в случае получения их, он уверен в эффективной обороне Лейте. Мнение адмирала было изучено, но флот не мог отдать 300 самолетов с экипажами без ущерба для обороны метрополии. Тем не менее Ониси пошли навстречу. Срочно был проведен набор пилотов из числа курсантов резерва, налет которых составлял всего около 100 летных часов. В общей сложности адмирал получил от командования 150 машин⁷⁴.

Тем временем на Филиппинах продолжались вылеты камикадзе. 15 ноября в 04.00 ударную операцию провела эскадрилья «Банда». Из четырех Ки.48, участвовавших в вылете, один разбился на взлете, два были сбиты на подходе к цели и лишь один

поразил цель. Армейское командование дополнительно организовало еще шесть эскадрилий «Хакко» согласно решению от 16 ноября. Численность этих эскадрилий составляла около 150 самолетов. Таким образом, вместе с силами флота общее число «специальных штурмовиков» достигало 300. Следует заметить, что к 16 ноября еще не все обещанные флотом адмиралу Ониси самолеты прибыли на Филиппины. Часть из них должна была прибыть на авианосце «Синё», который по пути в Маинлу осуществлял кроме транспортировки самолетов для камикадзе, еще и прикрытие конвоя, сопровождавшего из Маньчжурии 23-ю пехотную дивизию. Вечером 17 ноября конвой был перехвачен «волчьей стаей» американских подводных лодок. Командир подводной лодки «Спейфиш» Андервуд, оказавшись в выгодной позиции, с помощью перископа обнаружил авианосец и немедленно попытался начать атаку. Первая попытка закончилась неудачей из-за того, что перед самым выстрелом торпед авианосец изменил курс. Корабли охранения авианосца действовали неумело и подводную лодку не обнаружили. «Спейфиш», сблизившись с целью, вновь вышел на позицию залпа, и Андервуд приказал выпустить шесть торпед. Четыре из них попали в авианосец, после чего «Синё» загорелся и затонул, уйдя под воду кормой. Вместе с ним затонули и самолеты для самоубийц⁷⁵.

Японское командование все отчетливее понимало, что, даже бросив в бой 300 самолетов камикадзе, переломить ход боевых действий не удастся. 23 ноября на Филиппинах армия начала воздушно-наземную операцию, включавшую высадку десанта на Лейте и мощные атаки с воздуха. Авиация флота также должна была принять участие в этой операции: специальной штурмовой эскадрильей на новейших двухмоторных бомбардировщиках Р1У1 «Гинга» («Млечный путь»), недавно принятых на вооружение, было приказано осуществлять дальние вылеты в район острова Палау в надежде обнаружить и атаковать американские авианосцы. Для осуществления наземного сражения были образованы авиадесантные отряды смертников. 27 ноября один из таких отрядов, «Каору», вступил в бой. В этот день 68 десантников из этой части высадились на аэродроме Блауен на Лейте, который уже был захвачен американцами. Высадка осуществлялась с транспортных самолетов, приземлившись прямо на взлетную полосу аэродрома, но десант не был поддержан другими сухопутными частями и вскоре был уничтожен⁷⁶.

Напряженные бои на суше и в воздухе шли до 13 декабря 1944 г., когда в боевых действиях частей смертников наступил перерыв. Большая часть самолетов, присланных адмиралу Ониси, была уже потеряна, а решающий успех так и не был достигнут. Имперская штаб-квартира решила отказаться от своего плана продолжать бои на острове Лейте. Тем не менее бои за Лейте еще продолжались. Одновременно обнаружилось, что сухопутные вой

ска, увязнув в боях на Лейте, практически прекратили подготовку к оборонительным сражениям на острове Лусон. Было решено срочно усилить оборону Лусона, а армейская авиация проводила тем временем атаки против американских аэродромов на острове Миндоро. Именно армейские разведывательные самолеты обнаружили крупный конвой в море Сулу 4 января 1945 г. Вечером того же дня три армейских самолета камикадзе нанесли удар по конвою. К полудню 5 января была обнаружена армада из 600 американских кораблей, и направление их движения ясно указывало, что идет подготовка к высадке десанта в заливе Лингаен на острове Лусон⁷⁷.



Рис. 10. Неисправный бомбардировщик Ки.51, брошенный японцами на Филиппинах.

Немедленно было решено атаковать десантные суда всеми силами. Флотом был подготовлен 31 самолет, все остальные не готовые к бою самолеты были сожжены, а экипажи направлены в пехоту. Армия смогла мобилизовать для атак самоубийц всего 7 машин из состава 30-й истребительной группы, объединенных в отряд «Сейка» («Цветок»). 6 января армада вошла в залив Лингаен и сразу подверглась атаке 25 морских самолетов, по большей части «Зеро». Нанести сколько-нибудь серьезные потери противнику они не смогли. Армия в тот день смогла обеспечить вылет всего шести машин. Японские аэродромы контролировались с воздуха американскими истребителями. Потери японцев от этого резко возросли, обеспечить массовость атак летчиков-самоубийц им не удавалось. 7 января было выпущено всего восемь морских и четыре армейских самолета камикадзе. 8 января вылетело только четырнадцать армейских самолетов камикадзе, а 9 января — семь морских и два армейских. 10 января вылетело еще семь ар-

мейских камикадзе, а 21 января удар нанесли 29 самолетов, управлявшихся пилотами эскадрильи «Фугаку». Это были последние самолеты, имевшиеся в распоряжении японцев на Филиппинах. В этих заключительных атаках был потоплен эскортный авианосец «Омни Бей», а еще четверем были нанесены повреждения разной степени тяжести. Потери у американцев были и среди других классов боевых кораблей⁷⁸.

Общие итоги атак камикадзе на Филиппинах были следующие. Всего с японской стороны было потеряно 537 самолетов (335 морских и 202 армейских) и 663 человека летного состава (412 из флота и 251 из армии)⁷⁹. Около половины самолетов было потеряно непосредственно при атаках кораблей противника, но другая половина была уничтожена в воздухе американскими истребителями, сбитая зенитной артиллерией, либо просто не нашла цели вследствие плохой погоды. Нередко пилот-смертник выполнял несколько вылетов, прежде чем находил для себя достойную цель и погибал. В ходе сражения за Филиппины с 25 октября 1944 г. по 31 января 1945 г. было потоплено 2 эскортных авианосца, а 24 других авианосца разных классов выведены из строя на различные сроки. Всего же удалось потопить 22 и повредить 110 различных боевых кораблей. Наибольшие потери от камикадзе понесли авианосцы, эсминцы и транспортные суда, а в целом среди пострадавших были корабли всех классов. Результаты действий обычных авиачастей за тот же период были гораздо скромнее: 12 потопленных и 25 поврежденных кораблей, причем по большей части транспортных⁸⁰.

В ходе боев сложилась и тактика атак камикадзе, и практика укомплектования их отрядов. Что касается тактики, то поначалу пилоты-смертники летали группами по 5—7 машин, обычно 3—4 самолета камикадзе и 2—3 самолета эскорта. Летчикам эскорта обычно поручалось наблюдение за результатами атак. Позднее численность атакующих групп увеличилась, эскорт исчез, а проводка к цели осуществлялась самыми опытными пилотами в группе. Зачастую непосредственно перед вылетом камикадзе проводилась разведка цели, уточнявшая ее расположение. Для этого высылались 1—2 скоростных самолета-разведчика⁸¹.

Самолеты камикадзе в техническом отношении были оборудованы слабо, лишь на некоторых машинах устанавливались примитивные поисковые радиолокаторы «Та Ки 1». Поэтому, как правило, рекомендовалось искать цели визуально с высоты около 6000 метров. Примерно в 5 милях от цели группа камикадзе разделялась, чтобы атаковать с разных высот и азимутов одновременно, имея своей целью максимально затруднить действия расчетов зенитной артиллерии на кораблях. Нацеливались смертники прежде всего на авианосцы, линкоры, крейсера и транспорты, а фактически атаковали самый крупный корабль в группе. Инструкции предписывали им целиться у авианосцев в центр летной

палубы или в надстройку, а у других судов — в основание капитанского мостика. Камикадзе проводили свои атаки и с малых высот, ударяя у ватерлинии. Иногда в таких случаях наведение групп низколетящих самолетов осуществлялось непосредственно высотными самолетами-разведчиками⁸².

Именно в сражении за Филиппины сложилась система комплектования отрядов пилотов-смертников. Тактика самоубийственного тарана была официально признана, и обычно в авиационную часть попросту направлялся приказ об организации «специального штурмового отряда». Набирать такой отряд стремились на «добровольной» основе. Для этого существовал целый комплекс мероприятий. После выступления перед пилотами командира части или представителя высшего командования, призывавших «спасти нацию», проводился торжественный банкет для будущих камикадзе, в котором участвовал весь личный состав части, а уже затем, на общем построении, просили сделать шаг вперед тех, кто не хочет участвовать в «специальных атаках». Ясно, что в таких условиях мало кто решался отказаться. Более того, многие летчики писали многочисленные рапорты с просьбой разрешить им такую атаку. Командование шло на использование в качестве смертников малоопытных пилотов, которые никак иначе и не могли нанести урон противнику в условиях полного господства американцев в воздухе. Опытных же пилотов берегли и направляли в части, осуществлявшие эскортирование камикадзе, или назначали командирами специальных отрядов⁸³. Правда, к концу боев на Филиппинах исчезла даже видимость порядка и организации в этом деле, и на смерть посылали всех подряд.

Упомянем и о льготах для камикадзе. Смертники получали новую специальную форму, белые головные повязки «хачимаки» — знак самурая, идущего на битву с врагом, именной самурайский почетный короткий меч, повышенное денежное содержание, особые продовольственные карточки и посмертное повышение в звании на одну ступень. Обычно предоставлялся и отпуск для прощания с родными и близкими. Специальная табличка с именем камикадзе устанавливалась посмертно в храме «Ясукуни» и, таким образом, павший причислялся к числу японских святых, отдавших жизнь за родину. Непосредственно перед вылетом камикадзе проводили торжественный митинг с ритуальным глотком «саке», а при назначении в отряд смертников, как уже упоминалось, проводился торжественный банкет. Так создавалась видимость свободы выбора. Многие летчики, видимо, считали, что в условиях, когда Япония терпит поражение, они все равно погибнут, а льготы для смертников позволят обеспечить семью в разоренной войной Японии. Другие, возможно, верили что их смерть поможет спасти Японию. После того как комплектование отряда завершалось, отдавался приказ о действиях отряда. В приказе указывалось все: цель, состав сил, время взлета и другие детали.

Если же достойная цель во время вылета не была обнаружена, пилот-смертник обязан был вернуться на аэродром, следуя принципу «твоя жизнь принадлежит императору»⁸⁴.

Из всего вышесказанного видно, что тактика самоубийственного тарана навязывалась рядовым пилотам командованием. Легкость, с какой удалось навязать тактику, не оставлявшую шансов на спасение, лишь поощряла штабных офицеров. Впоследствии размах действий частей камикадзе еще больше увеличился. Такие отряды формировали командиры всех уровней, вплоть до командиров полков. Результаты вылетов докладывались императору и после рассекречивания действий самоубийц широко пропагандировались. Пропаганда подавала их как высший образец патриотизма⁸⁵.

Американцы, поначалу застигнутые врасплох ударами камикадзе, быстро сумели организовать им противодействие. Прежде всего ставка была сделана на дальнейшее обнаружение японских самолетов при помощи средств радиолокации. Для этого из состава кораблей американского флота выделялись радиолокационные пикеты, чаще всего это были эсминцы, оснащенные радиолокаторами, в сопровождении нескольких малых противолодочных кораблей ПВО. Низколетящие самолеты самоубийц перехватывались патрулями истребителей с авианосцев на большом удалении. Такая практика вынудила американцев увеличить число истребителей ПВО на авианосцах, что, естественно, уменьшило число бомбардировщиков и, таким образом, снизило наступательные возможности ударных соединений⁸⁶.

В январе 1945 г. американской разведкой на Филиппинах был захвачен ряд самолетов камикадзе. Среди них был и бомбардировщик Ки.67 «Хирю». Американские специалисты высоко оценили боевые качества этого самолета и сделали вывод, что среди всех японских бомбардировщиков этот представляет наибольшую опасность. К этому времени японцы еще не пустили в ход самолеты-снаряды «Ока»⁸⁷. Доставить их на Филиппины не удалось. Около 50 «Ока» было погружено в ноябре 1944 г. на авианосец «Синано», только что спущенный на воду, и вскоре он должен был доставить самолеты-снаряды на Филиппины. Но 24 ноября американцы осуществили налет на Токио. Стоявший в Токийском заливе авианосец решили перевести на военно-морскую базу Куре. При переходе 28 ноября авианосец «Синано» был перехвачен подводной лодкой «Арчерфиш». В тот день подводная лодка находилась близ Токио и занималась поиском американских летчиков со сбитых самолетов. В 22.00 радиолокатор «Арчерфиша» засек идущий вдоль берега со скоростью в 20 узлов корабль. Через час командир лодки Энрайт установил, что это авианосец и, решив атаковать его, повел лодку по прямой параллельным курсом. В это время авианосец непрерывно делал противолодочный зигзаг, теряя преимущество, которое ему давала скорость хода, и только

поэтому лодка смогла занять выгодную позицию. Около 3 часов ночи авианосец внезапно круто развернулся и пошел на подводную лодку. В 03.17 Энрайт приказал дать шеститорпедный залп и немедленно отдал команду на погружение. В авианосец попало три торпеды, которые привели «Синано» к гибели, так как действия его экипажа по борьбе за живучесть не были отработаны. В этом переходе команда еще не была укомплектована. Аналогичных по конструкции корпусов линкоров «Ямато» и «Мусаси» — крупнейших линкоров того времени — выдерживали гораздо больше торпедных попаданий⁸⁸.

С падением Филиппин Япония окончательно потеряла стратегическую перспективу в войне, и для японского командования главной стала задача оттянуть приближение полного разгрома.

3. Иводзима и Окинава

После захвата Филиппин американцы перерезали транспортную артерию, по которой в Японию морем доставлялись нефть и множество других видов сырья из Малайзии и Индонезии. В период с 18 по 19 января 1945 г. быстроходное авианосное соединение флота США, пройдя между островами Лусон и Тайвань, проделало рейд от бухты Кам-Рань в Индокитае до Гонконга, уничтожив при этом 47 японских транспортных судов и среди них 7 танкеров⁸⁹. Ударные силы флота США настолько приблизились к островам метрополии, что уже при принятии «Плана руководства войной на середину 1945 г.» японским командованием всерьез обсуждалась возможность высадки противника непосредственно на территории Японии. Окончательный план мероприятий был изложен в «Программе чрезвычайных мер, необходимых для достижения победы», принятой 25 января 1945 г. В производстве различных видов вооружений приоритетную роль программа отводила именно самолетам⁹⁰.

Только что потерпев поражение в одном «решающем» сражении за Филиппины, японские генералы готовили другое «решающее» сражение. «Отец» отрядов камикадзе, адмирал Ониси, покинул Филиппины, когда стало ясно, что его расчеты изменить ход сражения при помощи 300 самолетов провалились. Вместе с ним перебрались на Тайвань и другие высшие авиационные чины и штабные офицеры. Адмирал приступил к дальнейшему развертыванию действий камикадзе⁹¹. Теперь ставка делалась на специальные штурмовые части, вооруженные самолетами-снарядами «Ока».

1 октября 1944 г., за 3 недели до создания специальных эскадрилий камикадзе, на базе в Хиякуригахара (префектура Ибара-

ги) уже был организован особый 721-й авиаотряд. Командиром был назначен М. Окамура, в прошлом командир 341-го авиаотряда. Численность нового подразделения составила 600 человек. Личному составу объявили, как вспоминал после войны бывший «ракетный пилот» Т. Асама, что они отобраны для полетов на новом ракетном планере — «отличном самолете, сконструированном, чтобы принести Японии окончательную победу»⁹². Позднее 721-й авиаотряд получил прозвище «Дзинрай Бутай» («Отряд Божественного Грома»). К ноябрю формирование отряда было закончено. В его состав входили четыре эскадрильи, располагавшие 10 самолетами-снарядами «Ока» и около 40 А6М7 «Зеро». Отряду придавались 708-я и 711-я отдельные морские эскадрильи (по 18 самолетов-носителей «Ока» в каждой), а также эскадрилья эскорта (306-я и 308-я, по 36 истребителей «Зеро» в каждой). Эскадрильями летчиков-самоубийц командовали юные лейтенанты, недавние выпускники летных школ: Т. Карийя, А. Хирано, К. Мицухаси, А. Синзо, М. Юнокава, Ф. Хаяси. После завершения формирования 7 ноября 721-й авиаотряд был переброшен на базу в Канойке, откуда и были впоследствии совершены первые боевые вылеты⁹³.

Шла интенсивная подготовка к боевым вылетам. Сначала летчики тренировались в пикировании на цель на истребителях «Зеро» без мотора, а затем — на учебных самолетах-снарядах «Ока» К-1. Подготовка к боям включала и поднятие боевого духа пилотов-смертников. С этой целью 1 декабря 1944 г. базу в Канойке посетил командующий императорским японским флотом адмирал Н. Тойода. Собрав митинг, Тойода произнес речь, призвав присутствующих достойно «встретить смерть». Заявив, что хотя враг и считает свое материальное превосходство достаточным, чтобы сломить японское сопротивление, он потребовал от каждого выполнить свой долг ценой любых усилий. Тойода убеждал молодых пилотов не отдавать свои жизни впустую, а нанести врагу «смертельный удар». Адмирал закончил митинг тем, что вручил каждому пилоту повязки-«хачимаки» с надписью «Дзинрай Бутай» и короткий самурайский меч с именной гравировкой⁹⁴.

Вскоре после визита Тойоды часть посетил министр флота адмирал М. Ионаи. Цель нового посетителя была прежней — поднять боевой дух. Все свободное время будущие смертники занимались упражнениями с мечом, что согласно кодексу «бусидо» способствовало проявлению истинно японского духа, а также занятиями спортом, в частности теннисом. У всех этих попыток «поднять боевой дух» есть еще одно объяснение — бензина для тренировочных полетов не хватало, и пытались хоть как-то занять личный состав, отвлечь людей от мыслей о близкой смерти. Пилоты отряда посетили храм «Ясукуни», где помолились за успех, побывали у стен императорского дворца. Императору было доложено о визите группы летчиков и о том, какие действия им пред-

стояли, и Хирохито послал к ним своего личного адъютанта, который передал наилучшие пожелания всему личному составу отряда⁹⁵.

Как уже упоминалось, доставка самолетов-снарядов «Ока» на Филиппины провалилась из-за гибели авианосца «Синано». Других надежных средств доставки «Ока» не оказалось, а вскоре и сами Филиппины были потеряны. Японское командование решило прибегнуть к самолетам-снарядам, дожидаясь удобного для удара момента.

Между тем. Объединенный комитет начальников штабов вооруженных сил США в январе 1945 г. дал указание главнокомандующему районами Тихого океана занять одну или несколько позиций на островах Нанпо не позднее 19 февраля 1945 г. или на островах Рюкю до 1 апреля 1945 г. Среди островов Нанпо в качестве плацдарма наиболее подходил остров Иводзима, а на Рюкю — остров Окинава⁹⁶. Американское командование не знало тогда, что 14 февраля 1945 г. бывший глава японского правительства князь Коноэ направил императору Хирохито доклад, начинавшийся следующей фразой: «Мне кажется, наше поражение в войне, к сожалению, уже является неизбежным»⁹⁷. Но вместо того, чтобы искать пути прекращения кровопролития, значительная часть японского военного руководства выступала за продолжение войны.

Спустя два дня, утром 16 февраля, американский флот начал обстрел острова Иводзима корабельной артиллерией. 19 февраля на остров высадился десант, и начались кровопролитные сражения. Японское командование решило не применять отряды смертников-камикадзе в боях за остров. Общие потери японской авиации при его обороне составили 732 самолета, в большинстве случаев — из-за нехватки квалифицированных техников, запчастей и топлива.

К 26 февраля американскими войсками была уничтожена половина японских войск, оборонявших Иводзиму. После захвата 2 марта 1945 г. горы Мотояма, на плоской вершине которой располагались японский военный аэродром и важнейшие укрепления, организованное сопротивление прекратилось. За месяц боев японцы потеряли свыше 20 тысяч человек убитыми⁹⁸.

Американцы немедленно расширили действующий на горе Мотояма аэродром и достроили два других, начатых японцами. Иводзима превратилась в место базирования стратегической авиации ВВС США, и это позволило активизировать воздушные атаки Японии. Кроме того, за оставшиеся месяцы войны на Иводзиму совершили вынужденную посадку 2400 подбитых американских бомбардировщика В-29 с других баз⁹⁹.

Пока шли бои на Иводземе, самолеты ударных авианосных соединений США наносили удары по транспортным артериям, связывавшим Японию с захваченными ею территориями в Юго-

Восточной Азии. Главные силы американского флота базировались в атолле Улити, расположенном на западной окраине архипелага Каролины. Атолл был захвачен американцами 23 сентября 1944 г., и его глубоководная лагуна, имевшая хорошие подходы и способная вместить большое число кораблей, сразу привлекла внимание командования флота США. Вскоре здесь была создана база, где американские эскадры пополняли боекомплект и запасы воды и продовольствия, в то время как экипажи отдыхали и занимались мелким ремонтом кораблей. Атолл находился более чем в 2500 километрах от ближайших авиационных японских баз и поэтому считался безопасной якорной стоянкой, так как ни один японский бомбардировщик не мог покрыть это расстояние с грузом даже в один конец.

В японских штабах тем не менее рассматривали варианты нанесения удара по атоллу Улити. Возникла идея осуществить разрушительный рейд на эту базу по типу атаки на Перл-Харбор в 1941 г. с использованием только что поступившего на вооружение двухмоторного бомбардировщика Р1У1 «Гинга». Самолет об-

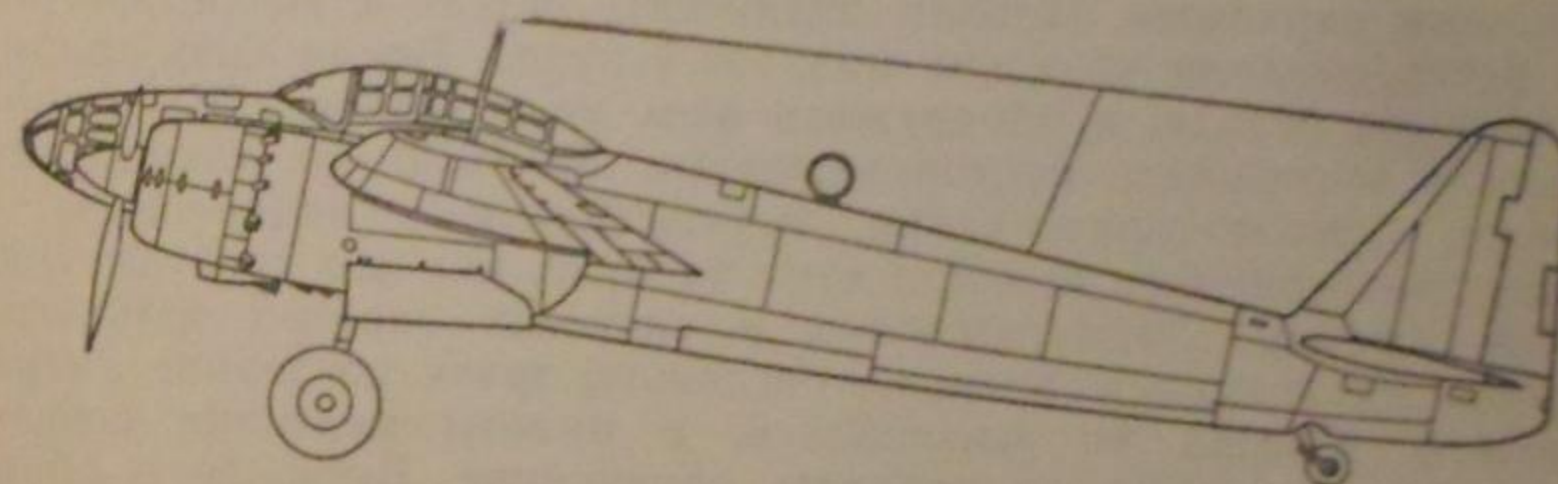


Рис. 11. Бомбардировщик Р1У1 «Гинга»

ладал отличными боевыми качествами, а главное, оснащенный подвесными баками, был способен преодолеть две с половиной тысячи километров, т. е. достичь атолла Улити. Возвращение при этом не планировалось. В марте 1945 г. идея удара получила практическое воплощение¹⁰⁰.

7 марта 1945 г. японский разведчик, вылетевший с островов Трук, доложил, что американский флот находится на Улити. Штаб японского 5-го морского воздушного флота немедленно приказал организовать эскадрилью смертников и назначил на 10 марта удар по атоллу. Отряд, названный «Азуса», получил 24 бомбардировщика Р1У1 «Гинга», оснащенных 800-килограммовыми бомбами. Утром 10 марта эти самолеты в сопровождении девяти самолетов разведки и наведения вылетели из Канон (остров Кюсю). Часть самолетов была послана к атоллу несколько раньше, чтобы уточнить наличие американских кораблей на якорной стоянке. Бомбардировщики уже были в воздухе, когда было получено сообщение, что американского флота на атолле

нет. Командование 5-го воздушного флота приняло решение вернуть бомбардировщики и произвести доразведку района Улити. Вскоре, однако, выяснилось, что сообщение летчика, производившего разведку, было неверно расшифровано и американский флот базы на атолле не покидал. Вылет пилотов-смертников перенесли на следующий день. Намеченной целью была группа из 15 американских авианосцев¹⁰¹.

11 марта 1945 г. 24 бомбардировщика «Гинга» эскадрильи «Азуса» взлетели и направились по курсу на юго-восток. Из-за нехватки технического персонала и запасных частей с большим трудом удалось обеспечить вылет самолетов сопровождения, которые должны были вывести бомбардировщики на цель. Доразведка атолла не предусматривалась.

День был солнечный, и самолеты без труда добрались до острова Окинаторисима, расположенного примерно на середине пути. Затем погода резко ухудшилась. Широкий фронт грозовой облачности преградил путь отряду. Обойти его было невозможно из-за нехватки топлива. Самолеты летели между облаками и снежными зарядами. Плохая видимость, дождь и почти ураганный ветер сбивали японских пилотов с курса. Время шло, топливо было на исходе, а обнаружить цель не удавалось. Штурманы не могли определить местонахождение. В 18.30 по токийскому времени самолеты-разведчики, осуществлявшие лидирование в группе, развернулись и взяли курс на базу, как это предусматривалось планом. Заблудившиеся в снежных зарядах самолеты «Гинга» кружились в воздухе, бесцельно тратя последние литры горючего. Погода не улучшалась, и пилоты-смертники совсем было потеряли надежду поразить противника. Внезапно в образовавшемся просвете один из штурманов заметил остров, очертания которого совпадали с очертаниями острова Яп. Это позволило определить дальнейшее направление полета¹⁰².

Между тем у многих самолетов кончилось горючее, они вынуждены были садиться на остров Яп и ближайшие мелкие острова, а некоторые прямо в воду. К этому времени группа потеряла уже 13 машин. Оставшиеся 11 направились к Улити на самой малой крейсерской скорости. Только так можно было дотянуть до цели. Спустя 12 часов после вылета с базы, когда солнце уже зашло и стало темно, справа по курсу стали видны огни якорной стоянки Улити. Американцы не применяли мер по светомаскировке, чувствуя себя в полной безопасности в глубоком тылу. Корабли были ярко освещены прожекторами с берега — шла погрузка и ремонтные работы. Никто не ждал атаки. В это время остатки японского отряда смертников подлетали к атоллу, пилоты уже видели огни американских кораблей¹⁰³.

На американской стоянке прилет японцев не был обнаружен. В авиационном ангаре авианосца «Рэндольф» моряки смотрели фильм, когда страшный удар потряс авианосец. Вспыхнуло пла-

мя, и матросы бросились на палубу. Сразу же были потушены все огни. В темноте слышался рокот кружащихся самолетов, который постепенно удалялся и вскоре стих совсем. Это уцелевшие японские самолеты, которые не успели выбрать цели, описали в воздухе широкий круг перед тем, как снова вернуться к стоянке, но она полностью исчезла в ночи. В результате все самолеты вместе с экипажами погибли. Возникший на «Рэндольфе» пожар был быстро укрощен, а повреждения палубы исправлены в очень короткий срок. Правда, при таране было уничтожено несколько самолетов, стоявших на палубе, и авианосец не успел принять участие в операции 58-го авианосного соединения флота США у побережья острова Кюсю 14 марта 1945 г.

На следующий день скоростные японские самолеты-разведчики произвели фотографирование атолла с большой высоты. Снимки сравнили с полученными перед налетом. Было установлено, что ни один из кораблей на стоянке не потоплен, и такие налеты больше не проводились¹⁰⁴.

Вышеописанный налет смертников на Улити свидетельствует о том, что поиск новых средств, пригодных для использования камикадзе, непрерывно продолжался. Еще в конце 1944 г. при испытаниях самолета-снаряда «Ока» выяснилось, что предполагаемую дальность запуска 80 километров достичь не удастся и реальная дальность составляет чуть больше 20 километров. Кроме того, даже опытным пилотам «Ока» казалась сложной в управлении, а ведь применять ее должны были новички. Сохранялась необходимость разработки новых самолетов для камикадзе.

Инженер К. Аори с помощью специалистов из исследовательского института в Митаке и компании Ота спроектировал специальный штурмовой самолет, обозначенный Ки.115 «Цурюги»

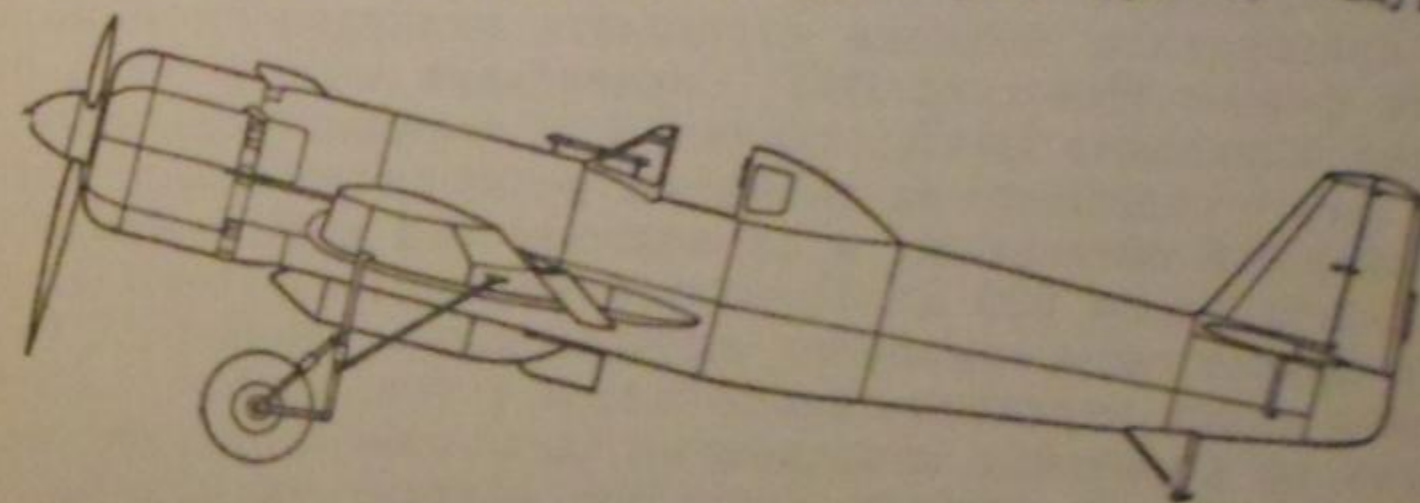


Рис. 12. Самолет для самоубийц Ки.115 «Цурюги»

(«Сабля»). Самолет был чрезвычайно прост по конструкции, многие его детали выполнялись из недефицитных материалов, которые имелись у промышленности в достатке. Крылья делались дюралевыми с работающей клепаной обшивкой, фюзеляж выполнялся из стали и обтягивался полотном, а оперение было дере-

ванным. Предполагалось, что небольшие частные предприятия смогут быстро наладить массовое производство этой машины без использования сложного технического оборудования и специальных сборочных цехов. Конструкция самолета позволяла применять самые разные моторы, крепление которых осуществлялось в четырех точках обычными болтами. Пилот сидел в открытой кабине, имевшей минимум приборов. Под фюзеляжем, чуть впереди пилотской кабины, подвешивалась 800-килограммовая бомба, наполовину утопленная в фюзеляже. Чтобы повысить боевые характеристики самолета, его шасси после взлета сбрасывалось, а сесть на фюзеляж уже не позволила бы бомба, средств для сбрасывания которой пилот не имел. Скорость самолета достигала 340 км/ч, и, конечно, ее было недостаточно для уклонения от зенитной артиллерии и истребителей ПВО. Поэтому конструкторы предполагали подвесить на самолет специальные пороховые ускорители, и в критический момент пилот с их помощью увеличивал бы скорость до 515 км/ч. Первый такой самолет был собран в марте 1945 г., и сразу же начались его испытания. Выяснилось, что обзор вперед у летчика при взлете практически отсутствует и не каждый пилот способен удерживать машину при взлете на прямой. Чтобы улучшить характеристики самолета на взлете, пытались модифицировать шасси, но положительных результатов это не дало. Построили 104 машины, но ни одна из них не была использована в боях. Тем не менее вплоть до конца войны продолжались попытки устранить дефекты на самолете. Было спроектировано еще две модификации этой машины, но они так и остались на чертежных досках¹⁰⁵.

При конструировании самолетов для камикадзе опробовались и другие варианты. Фирмой Айти Токей Дэнки Кабушики Кайша была предпринята попытка переделать пикирующий бомбардировщик фирмы Йокосука D4Y. Специальная модель этого пикировщика, названная D4Y5, отличалась от серийного самолета тем, что на месте сидевшего за пилотом стрелка-радиста был установлен фанерный обтекатель, а на подвеске под фюзеляжем подвешена бомба весом 500 кг. Подобным образом переделывались и многие другие типы самолетов, выпускавшихся серийно¹⁰⁶. Основная идея таких переделок заключалась в том, чтобы обеспечить поставку во фронтовые авиационные части самолетов, уже подготовленных для применения пилотами-смертниками. Однако осуществить все эти проекты у Японии уже не было возможностей. В конце декабря 1944 г. Японию потрясло сильное землетрясение, повредившее многие заводы, в том числе и авиационные. Но главным препятствием были разрушительные налеты тяжелых стратегических бомбардировщиков Боинг В-29 «Суперфортресс», начавшие сразу же после захвата американцами острова Сайпан¹⁰⁷.

Новейшие американские бомбардировщики В-29 были очень сложны в производстве, поэтому командование ВВС США стре-

милось снизить их потери в ходе боевых действий до минимума. Бомбардировщикам требовалось прикрытие истребителей, а обеспечить его можно было только захватив несколько аэродромов на островах Рюкю, как это и предусматривалось планом Объединенного комитета начальников штабов вооруженных сил США. В качестве такого плацдарма на Рюкю был выбран остров Окинава.

Флот США начал подготовку к высадке на Окинаву 18 марта 1945 г. с налета авианосной авиации 58-го ударного соединения на японские аэродромы на островах Кюсю и чуть позже на острове Сикоку. Эти атаки продолжались до 21 марта, когда 58-е соединение начало отход. В течение этих трех дней японцы активно применяли тактику самоубийственных атак. Так, 18 марта 43 самолета из отряда смертников «Кикусуй» («Белые хризантемы») совершили свои последние атаки, а 19 и 20 марта силы флота США были атакованы еще 28 самолетами. В этих акциях погибло 128 пилотов-смертников, но успеха достичь не удалось. Камикадзе лишь слегка повредили авианосец «Интрепид», а также эсминец «Хелси Пауэл»¹⁰⁸.

Видя, что, несмотря на ожесточенные атаки самоубийц, противник не несет серьезных потерь, японское командование отдало приказ на применение самолетов-снарядов «Ока». Приказ был немедленно объявлен пилотам «Дзинрай Бутай». Смертники фотографировались на память в новой парадной форме и писали последние письма родным и близким. В одном из таких писем были слова: «... высшее наслаждение служить Императору в рядах флота...»¹⁰⁹. Бывший пилот эскадронной эскадрильи вспоминал, что после объявления приказа на вылет к камикадзе подходили продавцы техники, ремонтники, заверяя их, что ракетные планеры полностью готовы к атаке. Вся эта картина расставания парадно одетых камикадзе с теми, кто оставался на земле, вызвала у одного из присутствовавших весьма восторженные строки о пилоте-смертнике: «Он был совсем молод, с честным открытым лицом, горящими глазами, невинными розовыми губами, восходящее солнце украшало его рукав и головную повязку, бриллиантовое красное ремешком на руке удерживал светящиеся в темноте часы, на светло-коричневых ботинках было начертано его имя, эмблема морской авиации виднелась на его шлеме, японский меч с голубыми заклепками на эфесе, вся форма на нем сидела идеально — вот стремительная фигура юного самурая в небе»¹¹⁰.

К первому вылету было подготовлено 16 носителей «Ока» G4M2e и 2 командирских самолета. Группой «Ока» командовал лейтенант Мицухаси. Вывод группы на цель возлагался на командирские самолеты, один из которых вел Г. Нонака, офицер штаба 721-го авиаотряда. Он же следил за действиями «Ока» в воздухе. Их прикрытие должны были обеспечить 55 истребителей «Зеро», но лишь 30 из них могли подняться в воздух. Остальные

машины были неисправны, не хватало запчастей, квалифицированного обслуживающего персонала. Перед вылетом адмирал Угаки, командующий 5 японским воздушным флотом, в состав которого входил и 721-й авиаотряд, приказал выдать всем по рюмке саке, и пилоты выпили за успех. В 11.30 самолеты начали взлет. Садясь в самолет перед вылетом, Г. Нонака сказал о пилотах камикадзе: «Это мои Минатозава»*. Когда тяжело нагруженные носители пошли на взлет, пилоты самолетов-снарядов салютовали остающимся на земле из окон кабин, а в ответ провожавшие бросали в воздух шлемы и размахивали флагами¹¹¹.

Планом первой атаки для «Ока» предусматривалось, что самолеты-снаряды, стремительно пикируя на врага, перед самым тараном выровняются и ударят вражеские корабли у ватерлинии.

Тем временем 58-е ударное соединение ВМС США, двигаясь под прикрытием ночи, ушло в море на 500 км от берегов Японии. Над океаном стояла легкая дымка, видимость была ограничена. Около 14 часов на экране радара одного из кораблей соединения была обнаружена большая группа неопознанных самолетов, находившихся на удалении примерно в 160 км к северо-западу, но неуклонно приближавшихся. В воздух было поднято около 150 истребителей с авианосцев «Хорнет» и «Белли Вуд». Группа из 24 истребителей «Халлкет», вылетевшая в числе первых, перехватила все 18 самолетов-носителей «Ока» на удалении почти 100 км от кораблей 58-го соединения. В течение двадцати минут все носители были сбиты, даже не попытавшись запустить свои самолеты-снаряды. Вместе с ними были сбиты и большинство истребителей эскорта; вернуться обратно в Канойку и доложить о полном провале операции сумели лишь единицы. В общей сложности при первом боевом применении «Ока» погибло 196 пилотов и членов экипажей из состава 721-го авиаотряда.

В этом бою отличился лейтенант ВМС США Генри Митчелл, пилот с авианосца «Хорнет». На своем «Хеллкете» он сбил пять вражеских машин. Американцы в ходе боя потеряли всего один истребитель¹¹². Вернувшиеся из боя пилоты «Хеллкетов» докладывали о том, что видели в воздухе весьма странные машины. После проявления пленок фотопулеметов было сделано предположение, что это самолеты-носители с летающими бомбами по типу немецкой «Фау-1», но пилотируемые. Адмирал флота США Моррисон высказался по поводу этой атаки следующим образом: «К счастью для нас, японцы, видимо, имеют их («Ока») в небольшом количестве, так как из-за малых размеров и большой скорости (около 1000 км/ч) эти самолеты-снаряды почти невозможно сбить после отделения их от носителей. Но до этого момента вес

бомбы лишает бомбардировщик G4M маневренности, и это делает его и истребителя эскорта уязвимыми по отношению к нашим палубным истребителям «Хеллкет»¹¹³.

Японское командование видело, что времени для подготовки к отражению десанта на Окинаву остается немного. Срочно были реорганизованы все авиационные соединения в южной части островов метрополии. К 24 марта 1945 г. был создан так называемый 6-й комбинированный воздушный флот. Впервые за всю войну в единую часть были слиты японские авиационные силы армии и флота, до этого соперничавшие друг с другом на протяжении многих лет. На следующий день в районе острова Окинава был обнаружен американский флот, и оборонительная операция, названная «Тен-го», началась. Силы американского флота насчитывали 1213 кораблей с 456 самолетами на борту авианосцев и около полумиллиона солдат и офицеров на транспортах. Непосредственноекрытие этого флота обеспечивала авианосная группа из 82 кораблей с 919 самолетами на борту. Кроме того, в операциях участвовала английская эскадра из 22 кораблей с 244 палубными самолетами. Вместе с флотом должна была действовать 21 бомбардировочная авиадивизия стратегической авиации США. У Японии к тому времени флота, способного нанести удар, уже не осталось, а на самом Окинаве находилось около 140 тысяч японских военнослужащих. На аэродромах Тайваня, Кюсю, Сикоку и на Окинаве японцы имели примерно 800 боеготовых самолетов¹¹⁴.

26 марта 1945 г. американское соединение начало предусмотренный планом высадки захват островов Керама, расположенных вокруг острова Окинава. В тот же день самолетами камикадзе был потоплен эсминец «Хэллиган» и повреждены линкор «Невада», эсминец «Кимберли» и другие корабли. На следующий день получил повреждения эсминец «О. Брайен». Всего за два дня японские пилоты-самоубийцы совершили 51 боевой вылет. При этом в атаках участвовали самые разные самолеты — от устаревших двухмоторных бомбардировщиков «Гинга». Между тем все эти атаки не оказали противодействия ходу операции американского флота. Закончив захват островов Керама, американцы выполнили боевое траление подходов к Окинаве, провели разведку побережья и нанесли бомбовые удары по оборонительным укреплениям японцев на острове. В 08.30 1 апреля после артиллерийской подготовки десантные силы США начали высадку на Окинаву и уже к полудню захватили аэродромы Йонтан и Кадена¹¹⁵.

В тот же день из Каной вылетело три самолета-носителя «Ока» под прикрытием трех истребителей «Зеро». Следуя на малой высоте, японские самолеты смогли подойти вплотную к американским кораблям. Все три «Ока» были запущены и поразили свои цели. Один из самолетов-снарядов угодил точно в носовую артиллерийскую башню 16-дюймового калибра линкора «Уэст Вирджи-

* 700 воинов во главе с самураем Масасиге Кусуноки, в 1336 г. отразившие в сражении на реке Минато тысячи врагов.

ния». Оставшиеся два «Ока» и три «Зеро» тяжело повредили транспорт «Альпине», на котором взрывом было убито 16 и ранено 27 матросов, а также причинили легкие повреждения транспортам «Ачернари» и «Туррелл»¹¹⁶. В тот же день авиационное командование японского флота решило организовать массированные воздушные нападения камикадзе на американский флот. Это решение вытекало из боевого опыта, так как большие группы камикадзе гораздо чаще добивались успеха, чем одиночные машины. Главная трудность таких атак состояла в том, что американцы полностью господствовали в воздухе, непрерывно подвергая базы японской авиации огневому воздействию. В таких условиях, да еще при нехватке запчастей и обслуживающего персонала, собрать группу в 50—70 боеготовых машин японцам было крайне затруднительно. В качестве выхода из создавшегося положения было предложено усилить ПВО авиационных баз на Кюсю и на Тайване, а также координировать действия групп самолетов смертников и этим достигать усиления атак¹¹⁷.

С 1 по 5 апреля 1945 г. еще продолжались вылеты небольших групп камикадзе, в которых погибло 68 пилотов. 3 апреля им удалось нанести повреждения американскому авианосцу «Уэйк Айленд», а на 6 апреля была назначена операция, названная «Кикусуй ичи-го сакусэн» («Первая операция хризантем»). Операция предусматривала рейд линкора «Ямато» к острову Окинава и удар примерно 200 самолетов по силам флота США у острова. По плану камикадзе наносили первый внезапный удар по якорной стоянке транспортов и боевых кораблей флота США. Затем прорвавшиеся в этот район линкор «Ямато», легкий крейсер «Яхаги» и 8 эсминцев должны были уничтожить то, что останется от американского флота после ударов с воздуха. Поддержку этой операции с берега обеспечивали части 32-й японской армии на Окинаве. Кроме того, в операции предполагалось задействовать четыре подводные лодки, каждая из которых несла на борту по шесть человеко-управляемых торпед «Кайтен» («Путь в рай»). К моменту начала операции «Кикусуй» все четыре подводные лодки вышли в море. Подлодка I-47 получила повреждения и вернулась на базу в Курэ для ремонта. Три оставшиеся не успевали добраться до Окинавы к 6 апреля, и участие в сражении торпед типа «Кайтен» было отложено¹¹⁸.

Собранная японцами авиационная группа самолетов представляла собой весьма разношерстную компанию. На трех авиационных базах флота в Каное, Кокубу и Окира находилось 68 истребителей «Зеро» с бомбами, 17 пикирующих бомбардировщиков D4Y, 10 современных торпедоносцев B6N и 27 устаревших торпедоносцев B5N, 38 устаревших палубных пикирующих бомбардировщиков D3A и 3 новейших бомбардировщика P1Y1. Всего здесь было 163 самолета. Армейская авиация на базах в Чирана, Мияконодзо и Низтабары имела 62 машины, включая 8 новейших

истребителей Ки.84, 11 устаревших истребителей Ки.43, а также 17 штурмовиков Ки.51 и 26 корректировщиков Ки.36. Общее число собранных самолетов (230) оказалось даже большим, чем планировалось ранее, кроме того, шла непрерывная работа по подготовке к вылету все новых самолетов¹¹⁹.

Приведенные данные показывают, что японское командование собирало все, что попадется под руку. Но это были еще не самые трудные времена. Впоследствии использовались даже случайно сохранившиеся торпедоносцы середины 30-х годов и многочисленные учебные самолеты-бипланы, деревянные с тканевой обшивкой. Такие самолеты несли всего по две бомбы весом 30 кг каждая¹²⁰.

В ночь на 6 апреля японское соединение, включавшее линкор «Ямато», легкий крейсер и 8 эсминцев, прошло пролив Бунго. В это время Япония уже практически лишилась поставок топлива из Индонезии, и эскадра «Ямато» шла в бой, имея мазут только для перехода к Окинаве. То, что корабли эскадры были отправлены на смерть, подтверждалось и снятием с них всего ценного оборудования, которое еще могло пригодиться впоследствии на других судах. В книге У. Холмса «Победа под водой» указывается, что решение потратить все наличные запасы горючего на участие «Ямато» и его эскадры в бессмысленной бойне вызвало сопротивление главного командования эскортных сил японского флота, которое считало целесообразным бросить все силы на прикрытие конвоев, доставлявших в Японию продовольствие из Китая¹²¹.



Рис. 13. Учебный истребитель Ки.79 в составе группы камикадзе направляется в последний вылет

Как бы то ни было, с утра 6 апреля 1945 г. многочисленные группы камикадзе волна за волной начали атаки флота США, стоявшего у Окинавы. В первый же день японцам удалось пото-

нить эсминцев «Колхаун», тральщик «Эммонз» и вывести из строя еще 11 эсминцев, а также значительное число транспортных и вспомогательных кораблей. На следующий день все повторилось. Камикадзе потопили эсминец «Буш», танкодесантное судно LST-447, повредили авианосец «Хэнкок» и вывели из строя эсминец «Беннерт». Пострадало также несколько вспомогательных судов американского флота. По плану вот-вот должен был появиться линкор «Ямато» со своим охранением. Но потери американской эскадры были не столь велики, чтобы допустить такое развитие событий. Армаду из почти 1500 боевых кораблей и транспортов с более чем 1600 палубными самолетами сокрушить было невозможно¹²².

Линкор «Ямато», развив скорость хода в 25 узлов, ускользнул от атак американских подводных лодок «Тредфин» и «Хэклбэк», обнаруживших японское соединение на подходе к Окинаве. Подводные лодки обнаружили японские корабли ночью с помощью радиолокатора, но не смогли догнать и провести торпедную атаку. Тем не менее они своевременно доложили командованию о противнике. В 08.22 7 апреля 1945 г. линкор «Ямато» в сопровождении девяти кораблей был обнаружен американским самолетом-разведчиком. В 12.30 американцы начали интенсивные атаки линкора. В атаках принимали участие палубные пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы. Подвергнувшись в течение часа непрерывным атакам, линкор сбавил скорость и в 14.23 опрокинулся и затонул, получив попадания 5 бомб и 10 торпед. (Для сравнения отметим, что однотипный линкор «Мусаси» затонул в море Симбуян, получив попадания 22 бомб и 19 торпед)¹²³. В тот же день, 7 апреля, японская подводная лодка I-58 получила приказ атаковать якорную стоянку флота США у Окинавы с помощью торпед «Кайтен», но не смогла выполнить задание из-за мощного противодействия американской противолодочной авиации: любая попытка поднять перископ и осмотреться немедленно пресекалась патрулирующими в воздухе противолодочными самолетами¹²⁴.

За два дня первой операции «Кикусуй» японцы выпустили в последний вылет в общей сложности 355 самолетов. Из строя было выведено свыше 20 кораблей противника, а по докладом японских летчиков, эскортировавших камикадзе в сражении, выходило еще больше. В дальнейшем было проведено 10 подобных операций, но ни в одной из последующих такого количества камикадзе не привлекалось¹²⁵.

Вторая операция «Кикусуй» была назначена на 12 апреля 1945 г. Для нее удалось собрать лишь около 150 самолетов и еще несколько были подготовлены и выпущены в ходе операции. Но и в период с 7 по 12 апреля камикадзе проводили отдельные атаки. Так, 8 апреля был поврежден эсминец «Грегори», 9 апреля еще три эсминца, а 11 апреля — авианосцы «Энтерпрайз» и «Эссекс», линкоры «Теннеси», «Миссури» и сразу 11 эсминцев. Большие по-

тери эсминцев объяснялись тем, что американское командование, стремясь обеспечить безопасность ударных соединений и транспортов, активно создавало радиолокационные пикеты на значительном удалении от главных сил. В задачу таких пикетов входило обнаружение противника, наведение на него групп палубных истребителей-перехватчиков и своевременное сообщение об обнаруженных врагах командованию флота, которое при необходимости принимало решение об увеличении числа перехватчиков для отражения налета. Обычно пикет состоял из 1—2 эсминцев и нескольких судов поддержки, как правило, небольших десантных кораблей с мощной батареей зенитных установок на борту. Хотя такая тактика в конечном счете принесла успех, она все же была вынужденной, так как дальность обнаружения противника радиолокаторами в то время была недостаточной, что послужило причиной потери значительного количества эсминцев¹²⁶.

12 апреля японцы начали вторую операцию «Кикусуй». Перед камикадзе была поставлена задача уничтожить примерно 60—70 американских самолетов, уже размещенных на бывших японских аэродромах Нака и Кита на Окинаве, а также нанести мощный удар по авианосным соединениям противника. Всего в ходе второй операции за 12—13 апреля пилотами-смертниками было совершено 185 вылетов¹²⁷.

В 14.40 12 апреля 1945 г. атаке самолета-снаряда подвергся эсминец «Маннерт Л. Абель», находившийся в радиолокационном дозоре к северо-западу от Окинавы. В тот день восемь носителей с «Ока» вылетели из Канои. Сначала эсминец был атакован тремя «Зеро». Артиллерия эсминца открыла ответный огонь. Один из «Зеро» был поврежден и упал прямо на надстройку, а затем, перевалившись на правый борт судна, взорвался, и бомба, подвешенная на нем, сдетонировала, усилив взрыв. Спустя минуту на корабль обрушилась «Ока». От нового взрыва корабль разломился пополам и затонул. При этом погибло около 80 и было ранено свыше 20 человек. Два уцелевших «Зеро» принялись обстреливать плавающих в воде моряков из пушек и пулеметов. Находившиеся вместе с эсминцем в дозоре суда поддержки LSM(R)-189 и LSM(R)-190 открыли огонь по японским самолетам и начали подбирать моряков с погибшего эсминца. В этот момент один из «Зеро» протаранил судно LSM(R)-189, ранив четырех матросов, но сам корабль остался на плаву и сохранил ход. Потопление эсминца «Маннерт Л. Абель» было первой крупной удачей пилотов «Ока», не считая случая с линкором «Вест Вирджиния», описанного ранее. Результаты атак остальных «Ока» в тот день неизвестны. В американских источниках о них нет никаких данных¹²⁸.

С японской стороны таран эсминца был воспринят иначе. Бывший пилот носителя «Ока» С. Ито вспоминал, что видел устремившийся вперед «ракетный планер», «решительно нанесший удар по спасающемуся бегством вражескому кораблю», после чего про-

изошел взрыв. Младший офицер Миура сообщал о последних секундах жизни лейтенанта флота С. Дои, «ракетного пилота», стартовавшего с носителя, в экипаже которого летел сам Миура. По словам Миуры, до обнаружения врага Дои крепко спал в кабине носителя. Его разбудили как только цель была найдена. Лейтенант спустился в свою «Оку», пристегнул ремни и вскоре спикировал на вражеский корабль, вызвав взрыв и гигантский столб воды. Возможно, что речь в обоих случаях шла об одном и том же эпизоде¹²⁹.

По численности среди атакующих самолетов камикадзе самолеты-снаряды занимали далеко не первое место. Но сбить лета-

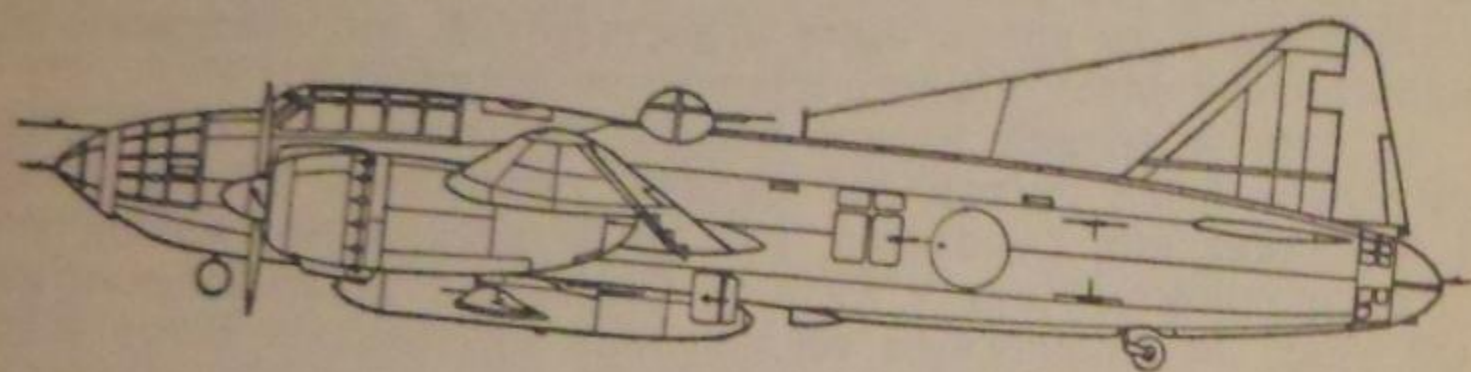


Рис. 14. Самолет-носитель G4M2e с подвешенным в бомбоотсеке самолетом-снарядом «Ока» Модель 11

щую «Ока» было практически невозможно, и каждый американский моряк чувствовал, что находится под угрозой воздействия оружия, борьба с которым весьма затруднительна. Это оказывало сильное психологическое воздействие. Американские морские офицеры признавали, что «Ока» является «наихудшей угрозой, с которой могут столкнуться корабли». Адмирал Моррисон в книге «История морских операций США во второй мировой войне» писал, что «несколько этих ракет или снарядов беспрестанно сеяли ...огненный террор, ...бешеные ожоги, ...ужасную смерть ...в самоубийственных нападениях на корабли радарных пикетов»¹³⁰.

Атаки японских пилотов-смертников во время второй операции «Кикусуй» привели к гибели помимо эсминца «Маннерт Л. Абель» также малое десантное судно LCS-33. Были повреждены тяжелые крейсера «Айдахо», «Нью Мексико», «Нью-Йорк» и 5 эсминцев. 14 апреля 1945 г. семь носителей «Ока» вновь вылетели из Канои, но, по данным американского флота, в тот день было зафиксировано лишь повреждение одного эсминца. Ни один из носителей не вернулся, и то, что произошло в этом вылете, осталось неизвестным. Видимо, тяжело груженные бомбардировщики были перехвачены истребительными патрулями¹³¹.

К этому времени американские моряки уже дали прозвище самолетам-снарядам, пилотируемым смертниками, «Бака», что

можно примерно перевести как «тронутий». Американская пропаганда писала, что нормальный человек в здравом уме никогда не прибегнет к такому способу ведения войны. Опровергая это, бывший генерал-лейтенант С. Ватанабе, в прошлом командующий центрального района ПВО Японии, уже после войны заявил: «Абсолютная чепуха, что камикадзе буйно веселились на вечеринках перед своим последним вылетом, или же были пьяны, либо наркотиками добавляли себе храбрости...»¹³². Однако, судя по высказыванию одного из бывших японских пилотов, «полная рюмка саке поднималась вновь и вновь... на этих небольших... вечеринках... перед последним вылетом»¹³³.

После гибели каждого пилота «ракетного планера» морской министр письменно сообщал об этом родителям камикадзе. Письмо обычно включало упоминание о том, что их сын совершил таран вражеского корабля. При этом не имело значения, поразил ли смертник цель, был сбит или, промахнувшись, упал в воду — для пропаганды военных успехов это было неважно. Обычно, кроме повышения в звании на одну ступень, камикадзе посмертно награждался орденами, о чем также сообщалось семье. Например, отец летчика З. Сато, погибшего в одной из операций «Кикусуй», был официально извещен о присвоении сыну звания лейтенанта и награждении орденами «Золотого Кита» и «Луча Восходящего Солнца»¹³⁴.

Правительство через прессу и радио вело активную пропаганду действий камикадзе. Такая пропаганда велась не только в Японии, но и в союзных ей странах, а также на захваченных территориях. В Китае, например, к этой пропагандистской кампании подключились даже белогвардейские газеты¹³⁵. В начале 1945 г. статья о камикадзе была опубликована в фашистской Германии в журнале «Люфтвелт»¹³⁶. В Японии цель этой кампании заключалась в поднятии боевого духа нации в борьбе с пораженческими настроениями. Не в силах справиться с этими проблемами с помощью слов, 13 апреля 1945 г. правительство приняло закон о создании «Гражданского добровольческого корпуса», который дополнил законы «О всеобщей мобилизации нации» и «О всеобщей регистрации рабочих», принятые в 1938—1939 гг. Все эти законы практически полностью лишали японцев какой-либо возможности перемещения по стране, запрещали покидать рабочие места и объявляли призыв в армию все мужчин в возрасте от 15 до 60 лет и женщин от 17 до 40 лет. Вскоре был принят закон о «Чрезвычайных мерах военного времени», в соответствии с которым правительство получало право принимать любые решения в целях обороны страны, даже если они противоречили существующим законам¹³⁷.

Пока японское правительство занималось принятием новых военных законов, вылеты камикадзе продолжались. 16 апреля 1945 г. была начата третья операция «Кикусуй». В этот день эки-

нажу эсминца «Лаффи» (бортовой номер DD724) * пришлось отразить 22 атаки самолетов камикадзе. Эсминец совместно с судном поддержки LCS-51 находился в радиолокационном дозоре. Это был новый корабль, вооруженный двумя 127-миллиметровыми артиллерийскими установками и несколькими зенитными автоматами калибра 20 и 40 мм. Командовал эминцем капитан Фредерик Бестон. Воздушное прикрытие обеспечивали находившиеся в этом районе патрульные истребители «Корсар»¹³⁸.

Атаки камикадзе начались в 08.27 16 апреля и длились 1 час 33 мин. Вот как освещаются эти события английским исследователем Р. О'Нейлом¹³⁹.

- 08.27 Огнем 127-миллиметрового орудия сбит японский пикировщик типа D3A в 8000 м от корабля.
- 08.30 Сбито еще два D3A на дистанции 2700 м. Сбит один D3A судном поддержки LCS-51.
- 08.35 Сбит один D4Y огнем зенитных автоматов на дистанции 2700 м. Еще один D4Y упал справа по борту рядом с кораблем. Получил повреждения радар управления огнем.
- 08.39 Рядом с кормой упал D3A, слегка задев корабль.
- 08.43 Самолет неопознанного типа был сбит огнем зенитных автоматов. Капитан Бестон, удачно маневрируя, уклоняется от огня противника.
- 08.45 Попадание камикадзе в корму за зенитными установками. На корме пожар из-за взрыва топлива.
- 08.47 D3A попадает в корму. Еще одно попадание камикадзе рядом с 127-миллиметровой артиллерийской установкой.
- 08.48 D3A сбрасывает бомбу на корму и, удачно сманеврировав над эминцем, уходит от поражения.
- 08.49 Попадание камикадзе в надстройку слева.
- 08.50 Попадание камикадзе в надстройку слева. Выведена из строя система управления огнем. Все орудия ведут огонь самостоятельно.
- 08.50—09.45 Атаку пикирующего на корабль японского истребителя отражает «Корсар» из группы прикрытия. Самолет противника сбит и падает, перелетев через корабль, в воду. Пикировщик D4Y сбрасывает бомбу, попавшую в левую переднюю часть корпуса, затем, будучи сбит огнем 127-миллиметровой артиллерийской установки, падает у борта.
- Попадание камикадзе.
- Попадание бомбы.
- Истребитель противника сбит в 460 м от борта.
- Сбит пикировщик D3A.

* В ВМС США существовал еще один корабль с таким названием.

Попадание бомбы.

Пикировщик D3A сбрасывает бомбу и падает, сбитый огнем зенитного автомата.

09.47

Пикировщик D4Y сбит истребителями прикрытия. На эминце остались в строю всего четыре 20-миллиметровых зенитных автомата.

09.50

Атаки камикадзе закончились. На корабле поврежден руль, загорелась и полузатонула корма. Убит 31 человек, ранено 72.

После этого боя эсминец был отправлен на остров Гуам своим ходом и больше в боевых действиях не участвовал.

В тот же день японцы применили еще семь пилотируемых бомб «Ока». Палубные истребители флота США попытались перехватить группу носителей, но те, резко снизившись, уклонились от перехвата и выпустили свои самолеты-снаряды. Однако никаких результатов эта атака не принесла. С американских кораблей наблюдали, что все «Ока» упали в море на значительном удалении. Видимо, пилоты не справились с управлением «ракетных планеров»¹⁴⁰.

На следующий день, 17 апреля, японцы применили новое оружие, о котором уже шла речь выше,—бомбардировщики Мицубиси Ки.167 с термитными бомбами «Сакурадан». Два первых самолета с этими сверхмощными бомбами были готовы уже в феврале 1945 г. Но японское командование приберегало этот «козырь» на крайний случай. Лишь в ходе третьей операции «Кикусуй» было решено применить эти машины. Около семи часов утра 17 апреля три самолета камикадзе, один из которых нес бомбу «Сакурадан», вылетели из Канон на острове Кюсю к Окинаве. В качестве цели удара были названы авианосцы противника. Полет проходил при полном радиомолчании. В 09.50 тройка бомбардировщиков была атакована шестью американскими палубными истребителями «Хеллкет», но удачно уклонилась от перехвата. В 10.10 командир бомбардировщика, несшего бомбу, лейтенант К. Като нарушил радиомолчание фразой: «Нашли авианосец. Атакую!» Вскоре после этого штурман соседнего самолета увидел сноп пламени, бьющий из самолета с бомбой «Сакурадан». Самолет взмыл вверх и скрылся в облаках. Оставшиеся бомбардировщики, так ничего и не обнаружив, вернулись на базу. Японцы пришли к выводу, что самолет с бомбой получил повреждения до того, как атаковал цель.

Еще одно применение этого же оружия состоялось 27 мая во время четвертой операции «Кикусуй», но все участвовавшие в вылете машины исчезли после сообщения о том, что они атакуют свои цели, а результаты их действий также остались неизвестными. Других данных об использовании бомб «Сакурадан» практически нет. Разработка и испытание этого оружия велись в обстановке строгой секретности, и можно предположить, что японцы уничто-

жили все его образцы до капитуляции и высадки войск союзников в Японии¹⁴¹.

Если атаки камикадзе с применением «Ока» и «Сакурадан» не приносили ожидавшегося успеха, то нападения «обычных» камикадзе, планомерно выводя из строя большое число американских кораблей, серьезно затрудняли для ВМС США ведение боевых действий. В середине апреля в сообщении командования американского флота указывалось: «Якорные стоянки вокруг островов Керама забиты поврежденными транспортом, и на любом маршруте в Тихом океане можно также встретить значительное число наших полуразбитых транспортов...». В этом же сообщении была обоснована необходимость усиления оборонительных действий, высказывалось опасение о том, что планировавшийся «молниеносный бросок на Окинаву может быть просто рассеян»¹⁴².

Третья и четвертая операции «Кикусуй» стоили Японии гибели 240 самолетов с 492 членами экипажей. Американцы усилили меры противодействия налетам камикадзе, и результативность атак последних резко пошла на убыль. Между тем, японские сухопутные части на Окинаве постепенно отгеснялись американскими войсками в горные районы. Самолетов на нескольких аэродромах, еще находившихся под контролем японцев, почти не осталось. В этих условиях было принято решение 3 мая 1945 г. провести пятую операцию «Кикусуй». Она должна была начаться контратакой 32-й японской армии на Окинаве при поддержке камикадзе. За шесть дней в атаках приняли участие 150 самолетов с пилотами-смертниками. 4 мая 1945 г. японцы вновь применили «Ока». В этот день примерно в 9 час. утра американский радарный пикет у Окинавы обнаружил один из носителей на удалении около 10 километров. Немедленно были подняты в воздух истребители-перехватчики, но бомбардировщик успел выпустить бомбу, после чего был сбит. В районе стоянки транспортов у пляжа Хагучи море было затянуто дымкой, ограничивавшей видимость до полутора километров, и след пикирующей «Ока» был потерян. Через несколько мгновений в километре от транспортов произошел мощный взрыв, не причинивший кораблям вреда¹⁴³.

К 7 мая японские атаки ослабли. С ограниченным успехом прошла и шестая массированная атака камикадзе на американские корабли, проведенная 10—11 мая. Правда, именно 11 мая состоялось последнее удачное применение самолета-снаряда «Ока» на Окинаве. Находившиеся в дозоре эсминцы «Эванс» и «Хью В. Хадли» совместно с 12 патрульными истребителями «Корсар» в течение 1 час. 40 мин. уничтожили до 50 японских самолетов. В 09.40 зенитная артиллерия эсминца «Хадли» открыла огонь по группе из десяти японских самолетов. Все они были сбиты, но на корабль упало несколько бомб и вражеских машин. Не успел экипаж эсминца перевести дух, как в корабль ударила «Ока», запущенная с близкой дистанции. На судне от взрыва по-

гибло 28 человек и 67 было ранено. Вместе с «Эвансом», получившим попадания четырех самолетов камикадзе, «Хадли» вернулся в район островов Керама. Эсминец не подлежал восстановлению и был сдан на слом¹⁴⁴.

Японское командование, потерпев ряд поражений в боях за Окинаву, тем не менее еще не оставило идеи реванша и запланировало седьмую операцию «Кикусуй». Вспомнив опыт филиппинской кампании, японцы решили атаковать американские аэродромы на Окинаве силами специального десантного отряда «Гирецу». Одновременно японские армейские части на Окинаве планировали контратаки; для камикадзе было подготовлено 165 самолетов. На базе в Каное к вылету была подготовлена большая группа самолетов-носителей «Ока». По-видимому, все эти приготовления были замечены американскими самолетами-разведчиками. Из-за этого намеченная японским командованием на 24 мая седьмая операция «Кикусуй» началась... ударом 58-го флотского соединения ВМС США по базе носителей самолетов-снарядов. Американцы объявили об уничтожении примерно семидесяти подготовленных к взлету носителей с «Ока»¹⁴⁵. Но японская военная машина уже не могла остановиться.

В тот же день 3-й армейский авиаполк особого назначения осуществил высадку десантников из отряда «Гирецу» на остров Окинаву. Это была отчаянная попытка уничтожить американские аэродромы базирования бомбардировщиков В-29 на Окинаве, наносивших весьма чувствительные удары. При десанте были использованы девять устаревших двухмоторных бомбардировщиков Мицубиси Ки.21. Все вооружение с них было снято, вместо бомбового груза каждый самолет нес по дюжине специально обученных подрывников с толовыми шашками. Самолеты взлетели с базы на острове Кюсю и на бреющем полете направились к Окинаве. В полете две машины упали в воду: пилоты не справились с управлением. Оставшиеся семь были перехвачены вблизи острова Окинава истребительным патрулем, от которого ускользнул лишь один самолет. Летчик приземлил машину на аэродроме Понтан, не выпуская шасси. Подрывники за те несколько минут, пока их не перестреляла охрана аэродрома, успели взорвать склад горюче-смазочных материалов с 2600 бочками бензина, склад боеприпасов и вывести из строя семь американских самолетов. Эта акция не сократила числа вылетов американских стратегических бомбардировщиков, так как база была выведена из строя всего на несколько часов¹⁴⁶.

Седьмая операция «Кикусуй» стала последней крупной операцией японских войск в сражении за Окинаву. 27 и 28 мая еще 110 самолетов с пилотами-смертниками были брошены в бессмысленные атаки, но в полночь 28 мая морская авиация получила приказ переключиться с поддержки операций на Окинаве на выполнение других задач. Это означало конец битвы за Окинаву.

Правда, в течение июня армейское авиационное командование организовало еще две атаки камикадзе, но даже по числу участвовавших в них самолетов (50 и 45 соответственно) было ясно, что силы сопротивления угасали¹⁴⁷.

22 июня 1945 г. авиация флота в последний раз подключилась к атакам камикадзе в районе Окинавы. Было послано шесть «Ока», из них четыре носителя было сбито, а оставшиеся вернулись на базу. На следующий день последние очаги японского сопротивления на Окинаве были подавлены¹⁴⁸.

Японское командование бросало в последние атаки в основном устаревшие учебные самолеты, стремясь сохранить новые машины для решительной битвы за Японию. Итоги сражения за Окинаву обнадежили японских генералов и заставили задуматься американских. В самом деле, обладая подавляющим господством в воздухе и на море, а также более чем пятикратным превосходством над оборонявшими Окинаву японскими войсками, американцы затратили три месяца на взятие острова и при этом понесли потери почти в 13 тысяч убитых, 35 тысяч раненых, 36 потопленных и 368 поврежденных кораблей и 763 самолета. В боях за Окинаву погибло свыше 2500 камикадзе, а всего в самоубийственных атаках японцы потеряли 1900 машин. Из примерно 300 «Ока», имевшихся у японцев, было применено около 130, причем, по американским данным, 56 было сбито вместе с носителями¹⁴⁹. Общие потери Японии в людях и технике были примерно в десять раз большими, чем у США. В то же время простая прикидка показывала, что если бы сражение происходило непосредственно на островах Японии, то потери американцев могли бы дойти до миллиона человек. Это заставляло американских генералов быть весьма осторожными в прогнозах окончания войны на Тихом океане. Теперь главный упор был сделан на массированные атаки Японии с воздуха, а конец войны ожидался не ранее 1946 г.

4. Капитуляция Японии

Первый налет американских бомбардировщиков на Японию состоялся 18 апреля 1942 г. Около 13 час. группа из 16 бомбардировщиков под командованием полковника ВВС США Дж. Дулиттла беспрепятственно сбросили бомбы на Токио. Налет, почти не причинивший ущерба японской столице, носил скорее пропагандистский характер, но это был первый «звонок» для Японии. Ни один американский самолет не был сбит над Токио — японская ПВО показала свою полную беспомощность¹⁵⁰.

С середины 1943 г. японской разведке было известно о разработке в США новейшего четырехмоторного бомбардировщика Боинг В-29 «Суперфортресс». Этот самолет, оснащенный гермока-

бинами для полетов на большой высоте и имевший мощное пушечное оборонительное вооружение, представлял большую опасность. Но, начиная войну, Япония делала ставку на наступательные операции, и внимания средствам ПВО уделялось мало. Только в конце 1943 г. было начато производство современных истребителей-перехватчиков «Райден» («Ураган») и «Сиден» («Фиолетовая молния»), но основную массу авиации ПВО все же составляли устаревшие истребители-перехватчики Ки.44 «Сёки» («Демон»)¹⁵¹.

Для того чтобы уберечь промышленные предприятия при бомбардировках, в конце 1943 г. в Японии была принята программа рассредоточения производства. Активно строились подземные заводы. Интересно, что при этом объем строительства бомбоубежищ был невелик. В основном они строились лишь для воинских частей и при государственных учреждениях. Что касается гражданского населения, то дело ограничилось распродажей противогазов (японская пропаганда утверждала, что американцы готовятся к применению газов)¹⁵².



Рис. 15. Истребители-перехватчики Ки.44

В течение 1944 г. японский посол в Германии генерал Осима непрерывно посылал в Токио депешы об успешном применении новейших немецких реактивных истребителей фирмы «Мессершмитт». Было решено развернуть производство таких самолетов и в Японии. Чертежи, фотографии и технический персонал для этого отбыли из Германии в Сингапур на подводных лодках. Оттуда уже самолетами планировалось доставить все в метрополию. Курировать эти работы в Японии должен был германский атташе ВВС в Токио Г. Гронау. Однако по пути в Японию одна из под-

водных лодок была потоплена, и это резко замедлило выполнение всех планов по созданию реактивных перехватчиков¹⁵³.

После высадки в июне 1944 г. на острове Сайпан американцы возобновили воздушные налеты. 20 августа 1944 г., пытаясь перехватить американские бомбардировщики, сбившие сталелитейные заводы Явате на острове Кюсю, один из японских пилотов пошел на таран. Американские летчики засвидетельствовали, что он «таранил один В-29 и обломки обоих самолетов угодили во второй В-29, летевший рядом»¹⁵⁴. В результате американцы потеряли два самолета. Это был первый случай целенаправленного тарана в воздухе с японской стороны. Правда, похожий случай произошел еще раньше, 4 июля 1942 г., когда лейтенант флота М. Суицу таранил над морем американский бомбардировщик истребителем «Зеро», но его самолет уже был поврежден и терять лейтенанту было нечего. События же при налете на Явате явно носили характер самоубийственной атаки, правда, пока такие действия еще не были организованными¹⁵⁵.

Мощь ударов американской авиации неуклонно нарастала. В ответ японские летчики стали все чаще применять таран в воздухе. 24 ноября 1944 г. девятнадцатилетний капрал Мида на своем «Сёки» врезался в В-29 и погиб. А сержант Фудзимото из 246-го авиаполка таранил два В-29 и сбил оба, сумев при этом уцелеть. Командование 10-й японской авиадивизии решило шире использовать таранную тактику и организовало специальное звено истребителей «Сёки» под названием «Синтен» («Небесная тень»). Командовал звеном опытный летчик капитан Мацузаки. Перед пилотами не ставилось задачи уничтожить врага ценой своей жизни. Но риск для жизни летчика при таране был необычайно высок¹⁵⁶.

Из-за разрушительных американских бомбардировок промышленных объектов объем производства самолетов и моторов в Японии резко пошел на убыль. 24 ноября 1944 г. американцы нанесли удар по заводу в Ота, производившему истребители, 19 февраля пострадал завод в Акаси — атаки следовали одна за другой. Всю тяжесть убытков от бомбардировок пришлось нести японским предпринимателям, что вызывало их недовольство и могло подорвать налаженные связи внутри японской милитаристской системы. В этой ситуации была начата национализация военных заводов. Устанавливалась 5%-я прибыль для владельцев предприятий, а все расходы брало на себя правительство. В апреле 1945 г. авиастроительная компания Накадзима была объявлена первым государственным арсеналом вооружений. В июле вторым — стала компания Каваниси. Национализировать другие компании власти не успели¹⁵⁷.

Американские ВВС наносили удары и по японским городам, причем зачастую и по жилым кварталам. Наиболее известен налет на Токио 9 марта 1945 г. В тот день свыше 300 американских

бомбардировщиков применили новую тактику — сброс большого числа зажигательных бомб с малой высоты, так называемое «ковровое бомбометание». От этого налета погибло более 100 тыс. мирных жителей, сгорело 268 тыс. домов. 11 марта американцы бомбили Нагую, 13 марта их налету подверглась Осака, 17 марта — Кобе¹⁵⁸.

13 апреля, в день смерти президента Рузвельта, 160 американских бомбардировщиков вновь бомбили Токио. Именно в этот день был уничтожен корпус № 49 Исследовательского института авиационной технологии, где профессор И. Нисино проводил опыты по созданию японской атомной бомбы. Эти работы в Японии носили в основном исследовательский характер, и главной их целью было определение возможностей противника в деле создания атомной бомбы. 22 июля группа японских физиков была приглашена на специальное совещание с представителями командования флота на авиабазе у озера Бива, близ Токио. Ученые заявили, что они допускают возможность лишь теоретической разработки этого оружия в США. Однако уже за неделю до совещания, 16 июля 1945 г., было проведено испытание первой американской атомной бомбы¹⁵⁹.

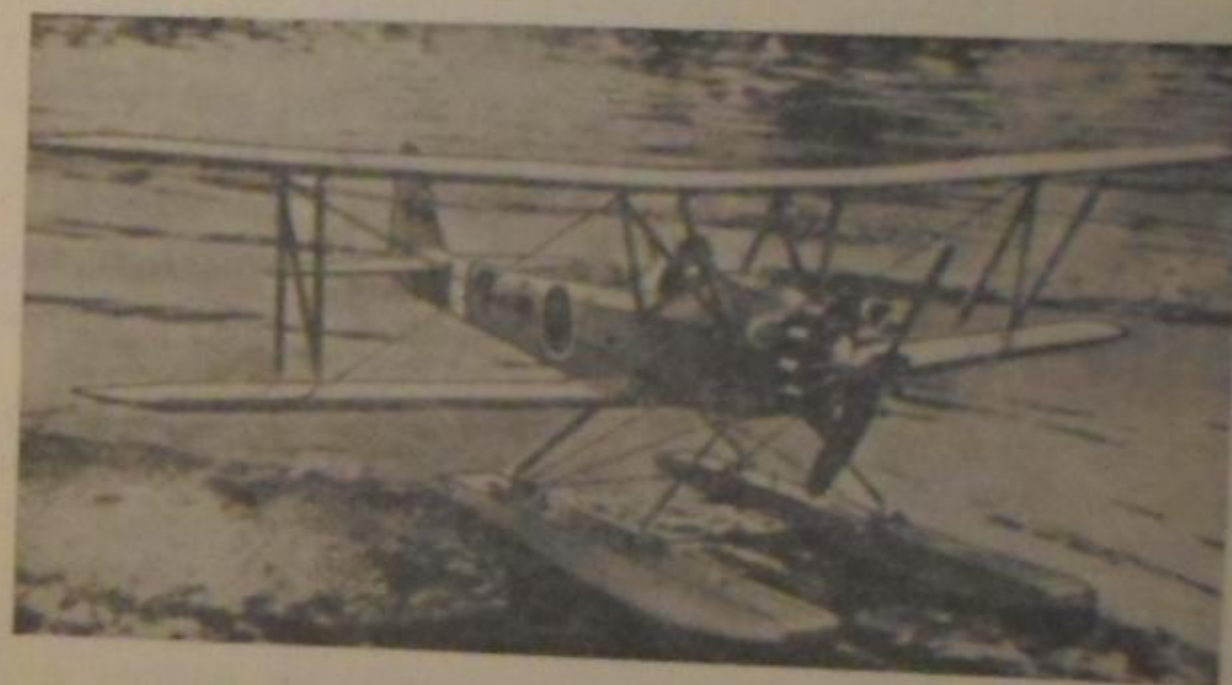


Рис. 16. Учебный поплавковый самолет-биплан

Близился конец войны, но даже после падения Окинавы вылеты камикадзе продолжались. Японское командование подтягивало авиационные части в метрополию отовсюду — из Китая, Маньчжурии, Кореи. К августу 1945 г. из примерно 10 тыс. самолетов в армии и на флоте, которыми располагала Япония, около половины было подготовлено для самоубийственных атак. В качестве самолетов для смертников широко использовались учебные самолеты-бипланы. 29 июля 1945 г. в 00.41 в районе Окинавы такая

учебная машина атаковала эсминец «Каллаген». Самолет двигался со скоростью около 200 км/ч, и сбить его не составляло труда. Тем не менее, камикадзе долетел до эсминца и угодил точно в погреб с боеприпасами. Биплан нес всего 60-килограммовую бомбу, но и этого оказалось достаточным, чтобы после взрыва боеприпасов в погребе корабль затонул, унеся жизни 47 моряков. Еще 73 человека было ранено. Дело объяснялось просто. Снаряды зенитных орудий американских кораблей имели дистанционные взрыватели, чувствительные к магнитным полям, которых деревянно-тканевый самолет практически не создавал! Уничтожить его можно было только прямым попаданием снаряда, что в ночное время, когда стрельба велась по радару, было непросто. На следующую ночь подобной атаке подвергся эсминец «Кассин Янг». Корабль получил тяжелые повреждения¹⁶⁰.

24 июля командующий стратегической авиацией США получил приказ о применении атомной бомбы, названной в приказе «особой». Утром 6 августа 1945 г. бомба была погружена в бомбардировщик В-29. В 02.46 самолет поднялся в воздух, и в 08.14 бомба была сброшена на Хиросиму. Через минуту города не стало. На следующий день заместитель начальника генерального штаба генерал Кавабе получил сообщение о том, что Хиросима погибла в результате взрыва «одной-единственной бомбы». Он вызвал к себе профессора Нисину и получил от него подтверждение, что бомба была атомной. Генерал предложил Нисине создать такую бомбу за шесть месяцев, заявив при этом, что тогда «мы бы позволили американцам высадиться на Кюсю, а затем взорвали бы весь плацдарм». Профессор заявил, что нет ни урана, ни достаточного количества электроэнергии, а в качестве противодействия атомным бомбардировкам предложил сбивать «каждый самолет, появляющийся над Японией»¹⁶¹.

Заявление генерала Кавабе о взрыве плацдарма на острове Кюсю было характерным в том плане, что совершенно не принимало во внимание судьбы мирных жителей острова. Командующий японской армией на Окинаве еще раньше заявил: «Население острова является помехой для ведения боевых действий, поэтому оно должно убраться в горы. Армия не может о нем заботиться — каждый должен жить как может»¹⁶². Последствия этого высказывания известны: значительная часть мирного населения Окинавы погибла. Командующий армией, дислоцированной в Осаке, также сделал кощунственное по своей сути заявление: «В настоящее время, когда в стране не хватает продовольствия и ее территория превращается в поле сражения, существует необходимость уничтожить всех стариков, детей, больных и слабых. Они не годны для того, чтобы погибнуть вместе с Японией»¹⁶³. Это были не пустые слова. Около 10 миллионов жителей японских городов были выселены военной администрацией в деревни, где должны были сами находить себе пропитание.

9 августа взрывом атомной бомбы был уничтожен город Нагасаки, а советские войска после объявления войны Японии перешли границу Маньчжурии. Именно в этот день была совершена последняя успешная атака камикадзе, когда бомбардировщик ДЗА пикировал на эсминец «Бори» (бортовой номер DD 704). Правда, японские историки Иногучи и Накадзима в книге «Божественные крылья» утверждают, что и после этого случая камикадзе нанесли ущерб противнику. По их данным, 13 августа 1945 г. у Окинавы пилотом-смертником был поврежден транспорт «Ла Грайж», а 18—19 августа в районе острова Шумшу (Курильские острова) — советский тральщик¹⁶⁴.

Атаки камикадзе продолжались непрерывно до 15 августа 1945 г. Американские корабли были вынуждены отражать их нападения, даже когда до объявления капитуляции Японии оставались считанные минуты (в 11.40 был сбит японский самолет, пытавшийся таранить авианосец «Индефатигейбл»). В полдень 15 августа император выступил с сообщением о капитуляции, но даже его речь не остановила некоторых горячих офицеров. В 17.00 адмирал Угаки вылетел с базы в Оита, возглавив группу из 11 самолетов камикадзе. Адмирал снял с себя знаки различия, но прихватил в последний вылет самурайский меч, врученный ему покойным командующим японским флотом адмиралом Ямамото. Целью вылета адмирал избрал остров Окинава. Из 11 машин 4 вскоре вернулись на базу, но в 19.25 радиогаммой было получено сообщение от Угаки, что оставшиеся пикируют на врага. Последствия этой атаки неизвестны¹⁶⁵.

Вплоть до капитуляции японское командование разрабатывало различные варианты нападения на территорию Соединенных Штатов, которые удалось частично осуществить. Один из планов заключался, например, в запуске бумажных воздушных шаров с бомбами в направлении Америки. Всего было запущено свыше 9300 шаров. Помимо бомбы весом около 16 кг, под эти шары подвешивался балласт, который автоматически сбрасывался по частям в зависимости от показаний специального барометрического высотомера. Все было рассчитано таким образом, чтобы шар, занесенный воздушными потоками в Америку, упал на территории США. Большинство этих летающих бомб было уничтожено американскими истребителями задолго до приближения к американскому континенту, но один шар все же достиг цели, и его бомба взорвалась неподалеку от побережья. При этом погибло несколько мирных жителей¹⁶⁶.

Другой план предполагал строительство гигантских шестимоторных сверхдальних бомбардировщиков. Проект бомбардировщика G10N «Фугаку», дальность полета которого должна была достигать 16 тыс. километров, разрабатывала фирма Накадзима. Но низкий уровень японской промышленности не позволил осуществить эту идею на практике¹⁶⁷. В основе третьего варианта ле-

жал давнишний интерес японских военных специалистов к использованию самолетов, стартующих с подводных лодок. Такие самолеты строились в Японии и применялись на практике в 30-е годы. Так, в период японско-китайской войны 1938—1942 гг. они осуществляли патрулирование в Восточно-Китайском море, успешно атакуя китайские транспорты¹⁶⁸. В 1942 г. японская подлодка, совершив рейд к побережью США в районе штата Орегон, выпустила самолет, который попытался поджечь зажигательными бомбами лес неподалеку от берега¹⁶⁹. Хотя в военном отношении все эти предприятия практически ничего не дали, возможность размещения самолетов на борту подводных лодок продолжала интересовать японских специалистов. Перед фирмой Анти была поставлена задача создать специальный поплавковый самолет-бомбардировщик для подводной лодки с характеристиками, достаточными для того, чтобы эффективно выполнять боевое задание. Такой самолет был построен и назван М6А «Сейран» («Горный туман»). Его можно было разместить в специальном ангаре на палубе японских подводных лодок типа I-400, он легко разбирался и складывался. Каждая такая лодка могла нести по два самолета. Вооружение «Сейрана» включало одну 800-килограммовую бомбу. Было создано 18 таких машин, и к декабрю 1944 г. две подводные лодки с этими самолетами были подготовлены для удара по Вашингтону. Эта акция была задумана в пропагандистских целях, но осуществить ее на практике из-за явной авантюристичности не удалось¹⁷⁰.

В мае 1945 г. японские стратеги вновь вернулись к идее удара по американскому континенту. На сей раз целью был выбран Па-

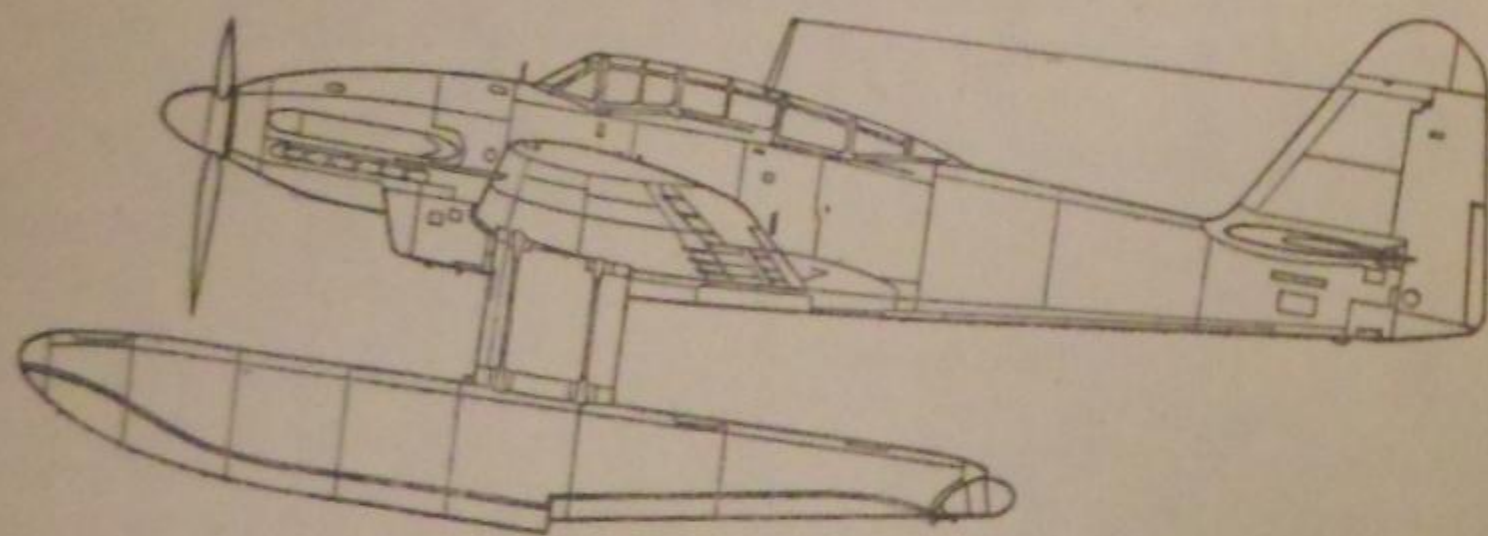


Рис. 17. Самолет для подводной лодки М6А «Сейран»

намский канал. Причина заключалась в том, что на Атлантическом побережье находились крупнейшие верфи США, с которых непрерывным потоком шли новые корабли для вооружения американского флота. Предполагалось провести одноразовый удар

по каналу и, выведя из строя его технические сооружения, сделать его несудоходным. Поскольку после взлета бомбардировщики должны были сбросить поплавки, операция планировалась фактически как самоубийственный таран. Для осуществления этого плана была сформирована специальная подводная эскадра под командованием капитана Т. Аризуми. Подводные лодки I-400 и I-401, входившие в эскадру, несли по два М6А «Сейран». 16 августа 1945 г. они должны были выйти с острова Понапе и осуществить атаку канала. Но приказ императора о прекращении боевых действий помешал осуществлению этого плана¹⁷¹.

Объявление капитуляции Японии вызвало целую эпидемию самоубийств японского генералитета. 16 августа 1945 г. покончил жизнь самоубийством «отец камикадзе» адмирал Ониси, многие другие генералы и адмиралы¹⁷².

Между тем в Маньчжурии японские войска еще оказывали сопротивление Советской Армии. Правда, самолеты со смертниками в войне с Советским Союзом не участвовали. Но смертников-подрывников танков советские войска встретили предостаточно. Кроме того, известен случай самоубийства четырех японских пилотов 19 августа 1945 г. на аэродроме в Мукдене. Резко спикировав, они врезались в землю, не желая сдаваться вошедшим в Мукден советским войскам. Но камикадзе их назвать нельзя¹⁷³.

После войны действия отрядов специального назначения были подвергнуты в Японии резкой критике со стороны различных слоев общества. Высказывались мысли о ненужности такой жертвы, о бессмысленности действий камикадзе. Одно из таких высказываний принадлежит бывшему члену «Дзинрай Бутай» Юнокаве. По его словам, даже упоминавшийся выше офицер штаба «Дзинрай Бутай» Нонака был противником таких действий. Резко высказывались о «фанатиках генералах» и многие родственники погибших. Но наиболее просто сказала одна из матерей, потерявшая сына-камикадзе: «Что за глупый путь к смерти!»¹⁷⁴.

5. Отряды смертников и их боевая эффективность

Всего в боевых действиях на Тихом океане участвовало 4615 самолетов камикадзе, свыше 5000 пилотов лишились жизни. В американских источниках имеется много свидетельств о том, что камикадзе буквально терроризировали их флот. Чем же вызваны такие оценки?

Наиболее удачной операцией японской морской авиации было потопление 10 декабря 1941 г. английских кораблей «Принс оф Уэльс» и «Рипалз», когда на каждый потопленный корабль пришлось лишь по одному потерявшему самолет. На втором месте по эффективности стоит атака на Перл-Харбор. Здесь было потопле-

но пять и повреждено 10 кораблей ценой гибели 29 самолетов, т. е. потери составили примерно два самолета на корабль. Правда, в первом случае речь идет об атаке на корабли, не имевшие авиационного прикрытия, а во втором — о неожиданном, тщательно продуманном и многократно отрепетированном налете, осуществленном лучшими кадрами японской авиации при практически полном бездействии ПВО противника. Ни в одной из последующих операций подобного соотношения японцами достигнуто не было. В битве при Мидуэе, например, японцам удалось потопить лишь один авианосец и один эсминец противника, причем при этом было потеряно 253 самолета, т. е. примерно по 126 на корабль. В последующие годы войны боевая эффективность применения японской авиации неуклонно падала и достигла критической отметки в битве за Марианские острова и в воздушном сражении у Тайваня в 1944 г. По выражению вице-адмирала Фукудоме, японские истребители в битве у Тайваня были схожи с яйцами, «которые кидали о каменную стену»¹⁷⁵.

В битве за Филиппины, где японцы впервые применили тактику самоубийственного тарана, участвовало 537 самолетов камикадзе. Им удалось потопить или повредить 132 американских корабля. Таким образом, на один корабль пришлось четыре самолета. Боевая эффективность резко возросла. Вылеты обычных частей за тот же период оказали меньшее влияние на обстановку. Им удалось вывести из строя только 37 кораблей. В Иводзимской операции 24 самолета со смертниками нанесли существенные повреждения четырем американским кораблям — по 6 самолетов на корабль. В операции на Окинаве, где участие камикадзе стало массовым, им удалось успешно атаковать около 200 кораблей союзников. На вывод из строя одного корабля камикадзе затрачивали в среднем десять самолетов, а обычная авиация — примерно 25 машин¹⁷⁶.

Приводимые выше данные ясно показывают, что с точки зрения урона, наносимого противнику, боевое применение камикадзе намного превосходило обычную тактику. Как показал опыт, наиболее эффективным применение смертников было именно в атаках с воздуха. Для сравнения отметим, что в боевых действиях, например, с использованием человекоуправляемых торпед «Кайтен» погибло около 40 человек, а потопить им удалось всего 3 (по другим данным — 4) корабля¹⁷⁷.

Нетрудно заметить, что эффективность действий камикадзе неуклонно снижалась. Это происходило вследствие трех факторов. Во-первых, эффект внезапности во время первых атак на Филиппинах впоследствии был не столь велик. Во-вторых, если на Филиппинах применялись в основном истребители «Зеро», то на Окинаве преимущественно использовались устаревшие пикирующие бомбардировщики D3A, обладавшие гораздо худшими техническими качествами. В третьих, неуклонно снижалась выучка япон-

ских пилотов. В боях за Окинаву пришлось пустить в дело пилотов из тренировочных частей, учебная подготовка которых еще не была завершена. К концу войны на Тихом океане потери американцев от атак смертников сократились еще больше.

Главной целью атак камикадзе были авианосцы, составлявшие основную ударную силу американского флота. Из четырех авианосцев, потерянных американцами в 1944—1945 гг., три были потоплены камикадзе. В Филиппинской кампании и в сражении за Окинаву получил повреждения 41 американский авианосец, причем 40 из них были выведены из строя атаками смертников. Вторым по численности потерь от камикадзе классом боевых кораблей стали эсминцы, а транспортные и вспомогательные суда — третьим. Причем если в боях за Филиппины камикадзе редко атаковали такие мелкие суда, как тральщики или мелкие десантные корабли, то в битве за Окинаву они стали считаться достойной целью. Атаки камикадзе против малых судов были столь ожесточенными, что их команды якобы рисовали на палубах большие стрелы с надписями: «Авианосцы — в той стороне!»¹⁷⁸. Возникает сомнение, знали ли камикадзе английский язык и были ли размеры палуб сторожевых и тральщиков достаточными для того, чтобы эти надписи и рисунки были видны с воздуха.

Несмотря на большое число повреждений, потопить удалось сравнительно малое количество авианосцев, что говорит о высокой их живучести. Война показала, что потопление авианосцев при воздействии камикадзе являлось довольно редким случаем. На крупных кораблях их атаки, как правило, приводили лишь к незначительным повреждениям. Гораздо лучшие результаты в борьбе с авианосцами давало применение торпедного оружия, но подводный флот Японии к 1944 г. практически перестал существовать, а торпедная авиация не имела опытных летчиков¹⁷⁹.

Следует учесть, что действия «специальных штурмовых отрядов» проходили в условиях полного господства в воздухе американцев. На Филиппинах из 537 посланных на задание самолетов камикадзе атаку смогло совершить меньше половины (45%); около 40% смертников были вынуждены возвратиться на базу из-за плохой видимости, зенитного огня и т. д., а остальные были сбиты. Впоследствии процент сбитых самолетов камикадзе увеличился, достаточно вспомнить случай с эсминцем «Лаффи», уничтожившим 22 самолета со смертниками. Не помогло даже применение самолетов-снарядов «Ока» — в 43% случаев их сбивали, чаще всего вместе с носителями. В последние месяцы войны американцы использовали в борьбе против камикадзе только что разработанные управляемые зенитные ракеты «Литтл Джо». Имеются данные, что с их помощью удавалось сбивать самолеты-снаряды «Ока», уже сброшенные с носителей¹⁸⁰.

Камикадзе были предупреждены о необходимости сохранения жизни при отсутствии цели, чем и объясняется столь высокий про-

пент возвращавшихся из полета. Многие летчики-самоубийцы совершали по два-три вылета, а, например, член 721-го авиаотряда Фудзита вылетал целых 7 раз. Уже упоминавшийся пилот-смертник Юокава вылетал трижды, но таранить врага так и не сумел. После окончания войны в Японии было несколько тысяч оставшихся в живых бывших «камикадзе»¹⁸¹.

Гибель камикадзе, осуществлявших атаку, была практически стопроцентной, но известны случаи, когда им удавалось спастись. 25 мая 1945 г. вышедший в атаку на вражеский корабль самолет пилота-смертника К. Хасегава был сбит и упал у самого борта американского эсминца. Хасегаву вытащили из воды и доставили на линкор «Нью Мехико» для лечения¹⁸².

Даже после окончания войны американцы принимали меры предосторожности против самоубийственных таранов японских летчиков. В сентябре-октябре 1945 г. в Японии работала большая группа американских специалистов, занимавшаяся отбором образцов трофейной авиационной техники. Для транспортировки самолетов на сборный пункт привлекались японские пилоты. Во всех случаях, свидетельствует бывший японский военный летчик М. Огава, на борту этих самолетов находился только японский персонал, причем каждая машина сопровождалась в воздухе парой американских истребителей, готовых открыть огонь в любую минуту¹⁸³.

Подвести итог исследованию тактики камикадзе можно высказыванием из уже упоминавшейся книги «Кампания войны на Тихом океане»: «Тактика камикадзе, мрачная, но действенная и в высшей степени практичная при сложившихся обстоятельствах, стала фактически единственной тактикой японцев»¹⁸⁴.

Заключение

Война на Тихом океане ярко высветила авантюризм японской военщины. Муссируя идею превосходства «расы Ямато», японские милитаристы, видимо, целиком и полностью уверовали в нее сами. Перед войной в Японии активно разрабатывалась и строилась авиационная техника, предназначенная в основном для нападения, причем возможное противодействие противника даже не учитывалось. Так, например, основные в императорском флоте бомбардировщики Мицубиси G4M, с которыми Япония прошла всю войну, проектировались безо всякой защиты от нападения истребителей противника, и уже в ходе войны пришлось наверстывать упущенное. То же самое относилось и к истребителям ПВО, конструирование которых получило приоритет только в 1942 году. В результате, к концу 1943 г., когда американцы начали наступательные операции и японцам пришлось перейти к оборонительным действиям, выяснилось, что боевой техники, способной эффективно выполнять новые задачи, у Японии нет. И хотя попытки исправить положение предпринимались, время уже было упущено. В Японии долго пренебрегали новыми средствами ведения войны, в частности радиолокацией. Даже в конце 1944 г., когда командир подводной лодки I-174, только что вернувшейся из похода на острова Трук, где она несколько раз была обнаружена американскими радиолокаторами и затем внезапно атакована, заявил, что действовать без радиолокатора против американских противолодочных сил равносильно самоубийству, командующий японским 6-м флотом вице-адмирал Такаги не согласился с этим очевидным фактом¹⁸⁵. Известны и другие примеры безрассудства со стороны высших офицеров флота. В ходе морского сражения у Лейте адмирал Курита, столкнувшись с намного более многочисленным американским ударным соединением, издал приказ о его атаке на уничтожение. И этой в той ситуации, когда шансов уцелеть у его эскадры практически не было!¹⁸⁶

Ограниченность высшего японского командования в сочетании с фанатичной верой нации в превосходство японского духа и привело к тому, что как только в ходе войны начались серьезные

трудности с подготовкой личного состава и качеством техники, возникла идея прибегнуть к помощи морального воздействия.

Действия отрядов пилотов-смертников существенно отличались от всех ранее известных методов ведения войны. Первое и главное отличие — организованность, массовость и запланированность подобных акций. Операции японских смертников не были только партиотическим порывом или всплеском фанатизма — прежде всего, это была весьма эффективная тактика, четко спланированная и направляемая соответствующими приказами на всех уровнях. Идея самоубийственного тарана родилась в самом верхнем эшелоне японского руководства и была навязана подчиненным.

Вторым отличием, вытекающим из первого, являлось создание особой боевой техники для операций смертников — специально сконструированных или приспособленных самолетов в авиации и соответствующих видов вооружений в других родах войск. Причем это сопровождалось полным отказом даже от поисков возможных средств спасения камикадзе.

Третьей особенностью японской тактики самоубийственных атак был небывалый размах операций, которые в последние месяцы войны стали основной и наиболее важной частью военных действий. В частности, к концу войны в Японии было подготовлено более 5000 самолетов, преимущественно устаревших типов, для участия в специальных атаках для отражения вторжения врага на территорию страны¹⁸⁷.

Причиной, непосредственно подтолкнувшей японское командование к организации массовых атак смертников, несомненно, стало ухудшение военно-экономического положения Японии. В такой тактике оно видело единственный способ повысить эффективность боевых операций. Фактически же массовое применение самоубийственных атак привело к развалу японской авиации. Смертники стали для японского командования таким же «чудо-оружием», как для немцев «Фау» — средством, с помощью которого они хотели переломить ход войны.

Для «специальных отрядов» не нужны были опытные пилоты, и их учили кое-как. Нередко даже и этот короткий цикл обучения прерывался. С другой стороны, упал и технический уровень японской авиации. Для камикадзе не нужны были сложные современные машины — и вместо них готовили примитивные «Ока». Все это вместе взятое привело к полной потере японцами инициативы в воздушной войне. «Можно утверждать, — заключают американские историки, — что с момента проведения этой атаки, первой атаки камикадзе, японцы отказались от воздушной войны»¹⁸⁸.

Атаки камикадзе унесли немало жизней японцев и американцев, но были абсолютно бессмысленны. Они представляли собой попытку милитаристских кругов Японии оттянуть неизбежное поражение и последующее наказание за совершенные военные преступления. Именно в конце войны жестокость, проявлявшаяся

японской военщиной, достигла своего апогея. Это и действия камикадзе, и карательные экспедиции против населения поработенных стран, и распоряжение японского командования о смертной казни для всех американских пилотов, попадавших в плен¹⁸⁹. После войны действия военщины подверглись серьезной критике в самой Японии. Конституция, принятая в 1947 году, провозгласила Японию миролюбивым государством, запретила ей иметь армию и вести войну. Кодекс «бусидо», тесно связанный с национальной японской религией, также был запрещен. Но сейчас в вооруженных силах Японии, именуемых «силами самообороны», вновь популяризируется культ меча как олицетворение самурайского духа. Как известно, меч и искусство владения им лежат в основе самурайского кодекса чести «бусидо»¹⁹⁰.

Тактика самоубийственного тарана была порождением милитаристской системы Японии, где жизнь простого солдата ничего не стоила для японских генералов и адмиралов. Для них пилот был всего лишь дешевым и надежным прибором наведения самолетов и ракет. Нехватку современной техники, невысокий уровень подготовки летного состава, неразвитость промышленности японское руководство пыталось возместить, используя преступную систему расходования людских ресурсов. Совершенно справедливо утверждение советских историков: «Там, где металл и машина слабее иностранных — Япония вталкивала в этот металл человека, солдата... Смертничество — свидетельство авантюриности, дефективности японской военной мысли»¹⁹¹. Создание «специальных отрядов» и их деятельность — одно из многочисленных преступлений японской военщины в годы второй мировой войны.

Литература

1. Adams A. The Cherry Blossom Squadrons: Born to Die. Los Angeles: Ohara Publication, 1973. 221 p.
2. Green W. War planes of the second world war. L.: Macdonald, 1961. Vol. 3. 181 p.; Vol. 4. 208 p.
3. Зайцев Е. Б., Смирнов Л. Н. Суд в Токио. М.: Политиздат, 1984. 575 с.
4. Зайцев Е. Б., Тамгинский И. И. Япония: снова путь милитаризма. М.: Мысль, 1985. 181 с.
5. Икута М. Записки о действиях специальных штурмовых отрядов // Коку-Фан. 1979. № 1. С. 80—84; № 2. С. 80—83; № 3. С. 80—83; № 4. С. 84—87; № 5. С. 84—87; № 6. С. 80—84. На яп. яз.
6. История войны на Тихом океане / Под ред. У. Сейдзиро. М.: Изд-во иностранной лит., 1958. Т. 4. 357 с.
7. Кампании войны на Тихом океане: Материалы комиссии по изучению стратегических бомбардировок авиации Соединенных Штатов / Под ред. И. С. Исакова. М.: Воениздат, 1956. 570 с.
8. Короткин И. М., Слепенков З. Ф., Колызаев Б. А. Авианосцы и вертолетоносцы. М.: Воениздат, 1972. 312 с.
9. Можейко И. В. Западный ветер — ясная погода. М.: Наука, 1984. 352 с.
10. Nemeček V. Vojenská letadla. Praha: Naše vojsko, 1977. Sv. 3. 431 с.
11. O'Neill P. Suicide squads. L.: Salamander, 1974. 296 p.
12. Okumia M., Horikoshi J. Zero: The Story of Japan Air War in the Pacific 1941—1945. N.-Y.: Cassell, 1957. 364 p.
13. Разгром японского милитаризма во второй мировой войне. М.: Воениздат, 1986. 382 с.
14. Сато С. Воспоминания о воздушных боях // Коку-Фан. 1979. № 3. С. 85—90. На яп. яз.

15. Smith P. C. The Story of Torpedo Bomber. L.: Aluark, 1974. 80 p.
16. Francillon P. J. Japanese aircraft of the Pacific War. L.: Putnam, 1974. 570 p.
17. Финал: Историко-мемуарный очерк о разгроме империалистической Японии в 1945 г. / Под ред. М. В. Захарова. М.: Наука, 1969. 416 с.
18. Хаттори Т. Япония в войне 1941—1945 гг. М.: Изд-во иностранной лит., 1973. 631 с.
19. Холмс У. Победа под водой. М.: Воениздат, 1968. 460 с.
20. Яковлев Н. Н. Избранные произведения. М.: Политиздат, 1988. 736 с.

Библиографические ссылки

- ¹ Светлов Г. В. Дух императора Дзимму // Новое время, 1984, № 7. С. 14—15.
- ² Okumia M., Horikoshi J. Zero: The Story of Japan's Air War in the Pacific 1941—1945. N.-Y., 1956. P. 61.
- ³ Икута М. Записки о действиях специальных штурмовых отрядов // Коку-Фан, 1979. № 1. С. 81. На яп. яз.; История войны на Тихом океане. М., 1958. Т. 4. С. 147.
- ⁴ Соловьев В. А. Идеология шовинизма и национализма на службе японских агрессоров в годы второй мировой войны // Разгром японского милитаризма во второй мировой войне. М., 1986. С. 282—285.
- ⁵ Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. М., 1987. Т. 1. С. 220.
- ⁶ Справочник по иностранным самолетам / Под ред. М. Н. Шульженко. М., 1940. С. 32, 94.
- ⁷ Финал: Историко-мемуарный очерк о разгроме империалистической Японии в 1945 году / Под ред. М. В. Захарова. М., 1969. С. 287.
- ⁸ Green W. War planes of the second world war. L., 1961. Vol. 3, P. 43; Vol. 4. P. 28, 90.
- ⁹ Яковлев Н. Н. Избранные произведения. М., 1988. С. 548.
- ¹⁰ Owen F. The Fall of Singapore. L., 1960. P. 58.
- ¹¹ Икута М. Указ. соч. № 1. С. 81.
- ¹² O'Neill R. Suicide squads. L., 1974. P. 76.
- ¹³ Smith P. C. The Story of Torpedo Bomber. L., 1974. P. 76.
- ¹⁴ Jane's all the world aircraft. L., 1930. P. 67a.
- ¹⁵ Сато С. Воспоминания о воздушных боях // Коку-Фан, 1979. № 3. С. 74. На яп. яз.
- ¹⁶ Green W. War planes... Vol. 3. P. 47; Vol. 4. P. 102, 188.
- ¹⁷ Справочник по иностранным самолетам. М., 1947. С. 370.
- ¹⁸ Короткин И. М., Слепенков З. Ф., Колызаев Б. А. Авианосцы и вертолетоносцы. М., 1972. С. 10.
- ¹⁹ Икута М. Указ. соч. № 1. С. 82.
- ²⁰ Яковлев Н. Н. Указ. соч. С. 485.
- ²¹ Икута М. Указ. соч. № 1. С. 80—81.
- ²² Там же. С. 82.
- ²³ Masterpiece of manned missile // Air International. 1983. № 3. P. 33; Икута М. Указ. соч. № 1. С. 82.

- ²⁴ Икута М. Указ. соч. № 1. С. 81.
- ²⁵ Mason F. K. The Hawker Hurricane. L., 1962. P. 48.
- ²⁶ Холмс У. Победа под водой. М., 1968. С. 417.
- ²⁷ An Oriental Swallow // Air International. 1975. № 9. P. 82.
- ²⁸ O'Neill R. Op. cit. P. 136.
- ²⁹ Кампании войны на Тихом океане. М., 1956. С. 381.
- ³⁰ Икута М. Указ. соч. № 1. С. 83.
- ³¹ O'Neill R. Op. cit. P. 137.
- ³² Икута М. Указ. соч. № 1. С. 82.
- ³³ Ки. 48 // Коку-Фан. 1986. № 9. Цв. вклейки.
- ³⁴ Masterpiece... // Air International. 1983. № 3. P. 47.
- ³⁵ Икута М. Указ. соч. № 1. С. 82.
- ³⁶ «Ohka» // Flieger Revue. 1980. № 4. P. 183.
- ³⁷ Novotny J. Reaktivny sny a skutečnost «Orlu Nipponu» // Lectvi a kosmonautica. 1966. № 6. Č. 221.
- ³⁸ O'Neill R. Op. cit. P. 176.
- ³⁹ «Ohka»... P. 183.
- ⁴⁰ Novotny J. Op. cit. P. 221.
- ⁴¹ The Flying Lighter... Mitsubishi I-Rikko // Air International 1984. N 12. P. 317—318.
- ⁴² O'Neill R. Op. cit. P. 188.
- ⁴³ «Ohka»... P. 183.
- ⁴⁴ Francillon R. J. Japanese aircraft of the Pacific War. L., P. 490.
- ⁴⁵ Nemeček V. Vojenska letadla. Praga, 1977. Sv. 3. Č. 192.
- ⁴⁶ Masterpiece... P. 47.
- ⁴⁷ Ibid. P. 48.
- ⁴⁸ Икута М. Указ. соч. № 1. С. 82.
- ⁴⁹ Икута М. Указ. соч. № 2. С. 81.
- ⁵⁰ Икута М. Указ. соч. № 3. С. 80.
- ⁵¹ Можейко И. В. Указ. соч. С. 310.
- ⁵² O'Neill R. Op. cit. P. 138.
- ⁵³ Икута М. Указ. соч. № 2. С. 83.
- ⁵⁴ Там же. С. 84.
- ⁵⁵ Gawrych W. J., Litynski A. Samolot myśliwski «ZERO». Warszawa, 1985. S. 13.
- ⁵⁶ Jane Encyclopadie. L., 1982. Vol. 3. P. 1080.
- ⁵⁷ Jane's all the world aircraft. L., 1937. P. 72a.
- ⁵⁸ Икута М. Указ. соч. № 3. С. 81.
- ⁵⁹ Masterpiece... P. 32.
- ⁶⁰ Икута М. Указ. соч. № 3. С. 82.
- ⁶¹ O'Neill R. Op. cit. P. 140.
- ⁶² Можейко И. В. Указ. соч. С. 311.
- ⁶³ Холмс У. Указ. соч. С. 328.
- ⁶⁴ Икута М. Указ. соч. № 3. С. 82.
- ⁶⁵ Там же. С. 81.
- ⁶⁶ Там же. С. 82.
- ⁶⁷ Masterpiece... P. 48.

- 68 Икута М. Указ. соч. № 4. С. 83.
- 69 Там же. С. 84.
- 70 Там же. С. 81.
- 71 Там же. С. 82.
- 72 Там же. С. 81.
- 73 Masterpiece... P. 32.
- 74 Икута М. Указ. соч. № 5. С. 80.
- 75 Холмс У. Указ. соч. С. 397—398.
- 76 Francillon R. J. Op. cit. P. 182.
- 77 Икута М. Указ. соч. № 5. С. 84.
- 78 Там же. С. 83.
- 79 Там же. С. 84.
- 80 O'Neill R. Op. cit. P. 157.
- 81 Ibid. P. 158.
- 82 Ibid. P. 160.
- 83 Милин С. В. Камикадзе — «божественный ветер» // Вокруг света. 1969. № 7. С. 70.
- 84 Зайцев Е. В., Тамгинский И. И. Япония: снова путь милитаризма. М., 1985. С. 8; Милин С. В. Указ. соч. С. 71; Соловьев В. А. Указ. соч. С. 282—285.
- 85 Adams A. The Cherry Blossom squadrons: Born to Die. Los Angeles, 1973. P. 39.
- 86 Короткин И. М., Слепенков З. Ф., Колызаев Б. А. Указ. соч. С. 33—34.
- 87 Masterpiece... P. 32.
- 88 Холмс У. Указ. соч. С. 400—401.
- 89 Короткин И. М., Слепенков З. Ф., Колызаев Б. А. Указ. соч. С. 52—53.
- 90 История войны на Тихом океане. Т. 4. С. 161.
- 91 Икута М. Указ. соч. № 5. С. 82.
- 92 Adams A. Op. cit. P. 22.
- 93 Ibid. P. 23.
- 94 O'Neill R. Op. cit. P. 179.
- 95 Ibid. P. 179.
- 96 Кампании войны на Тихом океане. С. 407.
- 97 История войны на Тихом океане. Т. 4. С. 254.
- 98 Там же. С. 159.
- 99 Кампании войны на Тихом океане. С. 410.
- 100 Millot B. L'attaque des «Ginga» Sur Ulithi // Air a Cosmos. 1972. № 5. P. 10.
- 101 Ibid. P. 11.
- 102 Ibid. P. 12.
- 103 Ibid. P. 14.
- 104 O'Neill R. Op. cit. P. 167.
- 105 Nakadzima Ki-115 Curugi // Letectvi a kosmonautica. 1975. № 20. Č. 74.
- 106 Francillon R. J. Op. cit. P. 454.

- 107 The aircraft year book: For 1945. N.-Y., 1945. P. 67.
- 108 Икута М. Указ. соч. № 5. С. 83.
- 109 Adams A. Op. cit. P. 34.
- 110 Ibid. P. 34.
- 111 O'Neill R. Op. cit. P. 180.
- 112 Икута М. Указ. соч. № 5. С. 84.
- 113 Adams A. Op. cit. P. 38.
- 114 Кампании войны на Тихом океане. С. 414.
- 115 Там же.
- 116 O'Neill R. Op. cit. P. 182.
- 117 Икута М. Указ. соч. № 5. С. 82.
- 118 Холмс У. Указ. соч. С. 438.
- 119 Икута М. Указ. соч. № 5. С. 82.
- 120 Green W., Fricker J. The Air Force of the World. L., 1958. P. 186.
- 121 Холмс У. Указ. соч. С. 436.
- 122 Adams A. Op. cit. P. 214—217.
- 123 Кампании войны на Тихом океане. С. 432—433.
- 124 Холмс У. Указ. соч. С. 438.
- 125 Кампании войны на Тихом океане. С. 419.
- 126 O'Neill R. Op. cit. P. 183.
- 127 Кампании войны на Тихом океане. С. 419.
- 128 O'Neill R. Op. cit. P. 184.
- 129 Adams A. Op. cit. P. 38.
- 130 Ibid. P. 43.
- 131 O'Neill R. Op. cit. P. 184.
- 132 Adams A. Op. cit. P. 34.
- 133 Ibid. P. 34.
- 134 Ibid. P. 40.
- 135 Кривель А. М. Это было на Хингане. М., 1985. С. 127.
- 136 Die Marineflieger des Tenno // Luftwelt. 1944. № 12.
- 137 Можейко И. В. Указ. соч. С. 328.
- 138 O'Neill R. Op. cit. P. 173.
- 139 Ibid. P. 173.
- 140 Ibid. P. 184.
- 141 Masterpiece... P. 48.
- 142 Икута М. Указ. соч. № 6. С. 81.
- 143 O'Neill R. Op. cit. P. 185.
- 144 Ibid. P. 185.
- 145 Ibid. P. 185.
- 146 Mitsubishi Ki.21-stalwart of Imperial Army Air Force // Air International. 1986. № 9. P. 101.
- 147 Кампании войны на Тихом океане. С. 416—417.
- 148 O'Neill R. Op. cit. P. 186.
- 149 Кампании войны на Тихом океане. С. 422—423.
- 150 Яковлев Н. Н. Указ. соч. С. 378.
- 151 Green W. War planes... Vol. 3. P. 4—9, 53—57, 76—78.

Научно-популярное издание

Лейко Олег Юрьевич

КАМИКАДЗЕ

Редактор А. Ю. Чернобаева

Художественный редактор Н. Ю. Самсонова

Художник обложки Т. В. Галанова

Технический редактор Л. Ш. Давыдова

Младший редактор Т. Е. Бабурина

Корректоры: Д. А. Малыгин, Е. Н. Никитина

Сдано в набор 29.12.89. Подписано в печать 18.02.91. Л-45450.
Формат 60×84¹/₁₆. Бумага типографская. Гарнитура литературная.
Печать высокая. Усл. печ. л. 4,3. Усл. кр.-отт. 4,3. Уч.-изд. л. 4,5.
Тираж 10 000 экз. Заказ № 18/90. Цена 4 р.

Издательство Всесоюзного заочного политехнического института
129805, Москва, ул. Павла Корчагина, 22

Отпечатано в типографии ВТИИ.
ПТУ № 3

Зак. 323-С(1)