

ГИБЕЛЬ ЛИНКОРА «ЯМАТО»

**ИСТОРИЧЕСКАЯ
ХРОНИКА**

*СОСТАВЛЕНИЕ И ПЕРЕВОД
ИГОРЯ БУНИЧА*



Как грустно шутили сами японцы, «в мире есть три ненужные вещи: египетские пирамиды, Китайская стена и линкор «Ямато»». Тайны создания, боевых походов и гибели знаменитого сверхсекретного «Ямато» теперь могут предстать перед нами лишь в отдельных отрывочных, уникальных в своем роде, воспоминаниях и исследованиях различных зарубежных авторов. 1941-й год... Рассматривая США, Англию, Францию и Голландию в качестве своих главных соперников в борьбе за влияние в Азии, Япония вступает во Вторую Мировую войну. В ночь с 7 на 8 декабря японские военно-воздушные и военно-морские силы без объявления войны атакуют американскую военно-морскую базу Перл-Харбор на Гавайях, Гуам, Манилу и Гонконг. В начале войны японцы добиваются значительных успехов: в 1942 году завоеваны Малайя, Филиппины, Индонезия, Таиланд и Бирма. Захват Японией таким образом стратегически важных районов оказывает огромное влияние на последующий ход военных действий на Тихом океане. США и их союзники «берут тайм-аут» и вынуждены долгое время обороняться, накапливая силы для перехода в контрнаступление. А тем временем Япония, слепо придерживаясь теории Мэнхэна и Колумба, проповедующей владение и господство над морем, тянется за сильнейшими морскими державами, стремясь не только не отстать, но и обогнать их в строительстве морских линейных сил. Япония (ценой весьма больших усилий) сумела добиться этого.

Гордость японского флота, всей нации — головной линейный корабль «Ямато» по праву получил свое название от древнего племенного союза Ямато, под властью которого в середине IV в. произошло объединение Японии.

«Ямато» и однотипные с ним линкоры были, и теперь уже таковыми останутся во всемирной истории, непревзойденными по мощности, размерам и прочим характеристикам линейными кораблями, скорее они

больше были похожи на плавучие крепости... Так, водоимещение «Ямато» — «непотопляемого» символа Императорского флота — составляло 72 400 тонн (у американских кораблей того же класса — максимум 52 000 тонн), длина по ватерлинии — 256 метров, ширина — 38,9 метра. Экипаж насчитывал более 2700 человек! В нарушение Лондонского Соглашения об ограничении калибров орудий линейных кораблей калибр орудий «Ямато» составлял 18,1 дюйма, т.е. 46 сантиметров! Каждый снаряд весил почти 1,5 тонны, а дальность стрельбы составляла 43 километра при уникальных системах управления огнем и оптике! Толщина брони бортов составляла 410 миллиметров! Каждая из башен Главного калибра весила 2774 тонны, т.е. столько, сколько весит большой эсминец! И при всем этом плавучий «остров» мог развить скорость в 27,5 узлов!

Но линейные силы, нанеся противнику урон, как мы увидим, не только, не обеспечили японцам господства над морем, но и вообще не сыграли сколь-нибудь решающей роли в ходе военных действий. В крупнейших наступательных и оборонительных операциях линкоры занимали место обеспечивающих вспомогательных сил, но даже и в этих целях использовались очень «бережно» и крайне осторожно. Их век уже заканчивался...

Суперсекретная документация по проектированию, постройке и плаванию этих монстров, теперь покоящихся на дне морском, вкупе с табу на исследование останков оставили после себя слишком мало достоверной полезной научной, познавательной и прочей информации и слишком много места эмоциям и домыслам!

К 1944 году значительное рассредоточение военно-морских сил, отсутствие единого командования на месте боев ближе чем в Токио, бездарность и недалекость части стратегов и политиков (как это знакомо!), ощутимые потери во всех видах сил вызвали перелом Тихоокеанской кампании. В конце января 1944 года началась высадка американских войск на Маршаловых островах, в июле был занят остров Сайпан в составе Марианских островов, в октябре 1944 года американский десант высадился на Филиппинах.

Спустя годы даже японский историк Такусиро Хаттори не скрывает, а, напротив подробно пишет о том, как японское командование принимало все меры, чтобы утаить правду о результатах сражений и особенно — понесенных потерях. Одновременно нереально завышались цифры потопленных кораблей и сбитых самолетов противника. Спецификой, присущей только японской армии, стали в то время экипажи смертников-камикадзе, впервые примененные в боях за остров Лейте. Но сопоставление высокой численности смертников с низкими результатами их действий показывает весьма малую эффективность этого «оружия» японской армии.

По большому счету, последний поход легендарного «Ямато» и кораблей сопровождения практически без воздушного прикрытия и с запасом топлива «в один конец» был ничем иным как героическим массовым самоубийством...

Читателям предоставляется возможность познакомиться с материалами, включающими воспоминания очевидцев и исследования историков, посвященными трагическим событиям, связанным с судьбой линкора «Ямато».

Очерк «Сражение в заливе Лейте» американского автора Хадсона Балдвина динамично и на фактическом материале описывает величайшее и последнее крупное морское сражение Второй Мировой войны в октябре 1944 года, ставшее началом конца войны на Тихом океане и одновременно... предметом многих контрверсий. «Ямато» участвовал и уцелел — один из немногих — в этом бою, в ходе которого стал флагманским кораблем японского соединения под командованием адмирала Куриты. Читатель узнает также подробности гибели в этом бою серийного линкора «Муаси».

Оставшийся в живых капитан японского крейсера «Яхаги» Тамеичи Хара — непосредственный участник боя и практически очевидец гибели «непотопляемого» «Ямато» в апреле 1945 года — делится своими воспоминаниями в автобиографической повести «Гибель «Яхаги»». Автор расскажет о подготовке и проведении операции Тен-Ичи-Го у Окинавы, в ко-

торой последний раз участвовал «Ямато» и остатки 2-го флота, в том числе крейсер «Яхаги».

Польский автор Ержи Петрек в своем исследовании «Море в огне» приводит уникальные факты, относящиеся к замыслу, проектированию, постройке, испытаниям, основным морским операциям 1943-44 гг. и, наконец, гибели «трех бронированных чудовищ» — «Ямато», «Муаси» и «Синамо».

Историческое исследование Януша Скульского «Линкор «Ямато»» содержит описание предыстории и особенностей проектирования, оперативно-тактических характеристик и полную хронологию передислокаций, участия в военных операциях и переоборудования «Ямато», «Муаси» и «Синато». Здесь же автор подробно описывает гибель «Ямато», потопленного самолетами с американских авианосцев, и теперешнее состояние его останков.

Мемуары лейтенанта японского флота Митсуру Ешида «Конец «Ямато»», бывшего офицером радиолокационной службы на борту «Ямато», рассказывают о последнем, заранее обреченном, походе «Ямато» и кораблей его сопровождения. «Настоящие самураи не задумываются о неизбежном, а идут навстречу судьбе с мечом в руках». Автор — один из 280 членов экипажа «Ямато», оставшихся в живых.

Книгу завершает сборный материал из американских источников «Гибель «Ямато»» о подробностях последнего боя Тихоокеанской компании. Читатель найдет здесь воспоминания и комментарии именитых и рядовых участников сражения со стороны американских военно-морских и военно-воздушных сил.

Фактически война для Японии была проиграна с гибелью ее флота. но только 2 сентября 1945 года Япония согласилась подписать наконец Акт о Капитуляции на борту американского линкора «Миссури» в Токийском заливе. А месяцем раньше без прямой к тому военной необходимости США успеют сбросить на Японию две атомные бомбы, что вызовет неисчислимые потери и болезни мирного населения. Но это уже другая история...

Часть 1

Из книги Хансона Балдина «Сражение в заливе Лейте»

Пер. с английского

В октябре 1944 года величайшее и, вероятно, последнее крупное морское сражение в истории человечества сокрушило морскую мощь Японии и стало началом конца войны на Тихом океане. Сражение в заливе Лейте, в районе Филиппинского архипелага, охватило район площадью в 500 000 квадратных миль, что, между прочим, в два раза превышает площадь штата Техас. В отличие от других морских боев второй мировой войны в этом сражении приняли участие все виды морских сил, от подводных лодок до авиации. Оно было решающим, как Салами. Оно превзошло Ютландский бой по количеству участвовавших в нем кораблей, по жертвам и по размаху. Более того, в отличие от Ютландского боя оно не породило сомнений и дискуссий по поводу того, кто победил. Однако и это сражение стало предметом многих контрверсий...

Японская империя агонизировала, и многие японцы уже понимали это. Одна за другой сдавались, казалось бы несокрушимые, позиции на Тихом океане, чьи воды кишели бесчисленными кораблями американских «варваров», прорвавших уже внутренний рубеж обороны Империи. Теперь для Японии началась отчаянная игра, на карту надо было ставить все, сокрушить врага одним ударом — победить или умереть.

Так был составлен план «Сё», который предусматривал, что если внутренняя цитадель Империи — Филиппины, Формоза, Рюкю или острова метрополии подвергнутся удару американцев, то все оставшиеся морские силы Японии мобилизуются для нанесения сокрушительного удара по врагу.

В октябре 1944 года, когда американские армии в Европе вели ожесточенные бои на подступах к Герма-

нии, где их ждала еще одна суровая военная зима, для японцев настало время вводить в дело план «Сё-1» — план обороны Филиппин. Политые кровью коралловые рифы атолла Тарава стали уже гордым памятником истории. Истории также уже принадлежали бои за острова Джилберта, Марианские и Маршалловы, за Новую Гвинею, Биак, Палау и Моротай. На островах Гуам, Сайпан и Тиниан уже были развернуты новые аэродромы для стратегических бомбардировщиков Б-29, в задачу которых входило нанесение ударов по островам японской метрополии. Американские подводные лодки методично уничтожали морское судоходство противника, и звездно-полосатый флаг развевался над заросшими пальмами островами, которые некогда считались неприступными бастионами Империи.

С 31 августа по 24 сентября соединения быстроходных авианосцев 3-го флота адмирала Хелси наносили удары по японским базам на Филиппинах от Минданао до Лусона. 21 сентября, пока радио Манилы передавало «музыку для вашего утреннего настроения», пилоты с авианосцев бомбардировали Манильскую бухту. Во время этих рейдов японцы, неся тяжелые потери, оказывали неожиданно слабое сопротивление. Адмирал Хелси докладывал Главнокомандующему Тихоокеанским флотом адмиралу Честеру Нимитцу: «...наши надводные силы не понесли ни потерь, ни повреждений. Практически, их даже не пытались атаковать».

Слабое сопротивление японцев привело к изменению американской стратегии*^А. Планируемый захват острова Яп и постепенное продвижение к Минданао были отставлены, вместо этого было решено провести высадку десанта в сердце Филиппинских островов — на острове Лейте. Высадка была назначена на 20 октября 1944 года.

Операция началась в полном соответствии с планом. На рассвете 20 октября огромная армада, состоящая более чем из 700 кораблей флота США, вошла в залив Лейте. Первоначальное сопротивление

* Здесь и далее примечания, отмеченные в тексте буквенными и цифровыми индексами, см. в конце очерка.

противника было слабым и нерешительным. Высоко в небе кружился одинокий японский самолет. Могучая американская армада — величайшая за всю войну на Тихом океане — состояла из 151 большого танкоде-сантного корабля, 58 войсковых транспортов, 221 малого танкоде-сантного корабля, 79 больших пехотнодесантных судов и сотен других кораблей и, вероятно, какое-то время держала в благоговейном страхе защитников острова. В конце дня А плюс 2 — 21 октября — на берег с самыми минимальными потерями было высажено 103 000 американских солдат. При этом только три корабля получили повреждения.

Через четыре часа после высадки первой волны на берег сошел генерал Дуглас Макартур. Полковник Карлос Ромуло — маленького роста филиппинец, высадившийся вместе с Макартомуром, вспоминает: «Высокому Макартуру вода доходила только до колен, в то время как я с трудом пытался держать свою голову над водой». Связисты установили на берегу микрофон. Совсем неподалеку шел бой, шум которого вместе с морозящим дождем напомнил Макартуру кровавый эпос Батаана. Прерывающимся от волнения голосом генерал сказал в микрофон: «Вы слышите голос Свободы. Говорит генерал Макартур. Народ Филиппин: я вернулся...»

Но японцы не были захвачены врасплох. 17 октября в 08:09, через девять минут после того, как «рейнджеры» произвели предварительную высадку на крошечные островки в устье залива Лейте, японские военно-морские силы были приведены в готовность для выполнения плана «Сё». Главнокомандующий японским объединенным флотом адмирал Соёми Тойода, автор плана «Сё», пожалуй, лучше всех других сознающий его безнадежность, получил последний шанс «разбить врага, сила которого не в храбрости, а в громадных материальных ресурсах». Из своей штаб-квартиры, расположенной в помещении военно-морского колледжа на окраине Токио, Тойода направил своим сильно рассредоточенным соединениям условную радиограмму: «К победе».

План «Сё» был смелым и отчаянным, но явно переоценивал подорванные возможности Империи.

Японский флот еще не оправился от тяжелого удара, полученного им за четыре месяца до этого во время сражения в Филиппинском море. Тогда адмирал Раймонд Спрюэнс, прикрывая нашу высадку на Марианские острова, уничтожил более 400 японских самолетов, и утопил три вражеских авианосца, сломав хребет японской морской авиации*^Б. В середине октября, когда адмирал Хелси, выполняя предварительные мероприятия, запланированные перед высадкой в заливе Лейте, нанес серию тяжелых ударов по Формозе, Тойода, собрав все бывшие в его распоряжении самолеты берегового базирования, бросил их в бой, укомплектовав наспех обученными пилотами. Однако это помогло мало — игра была проиграна. Тем не менее изумительная способность японцев в своих официальных сообщениях превращать поражения в победы привела к тому, что Токио объявило об «уничтожении 3-го флота Хелси, как организованного боевого соединения».

Вражеский самолет разбросал листовки над недавно захваченным американцами островом Пелелю: «Беззаботным Янки».

Знаете ли вы о морском сражении между Тайванем и Филиппинами, где был уничтожен 58-й(?) американский флот. Мощные японские военно-воздушные силы утопили 19 американских авианосцев, 4 линкора, 10 крейсеров и множество эсминцев, сбив при этом 1261 самолет...»

В действительности же только два наших крейсера — «Канбера» и «Хьюстон» — получили в этом бою повреждения и менее 100 американских самолетов было сбито. Убаюканные сообщениями собственного радио, японцы были грубо разбужены, когда гигантская армада вторжения подошла к заливу Лейте.

Бой в Филиппинском море и отчаянные попытки защитить Формозу оставили флот Тойоды совершенно без воздушного прикрытия. Японский флот еще имел авианосцы, но с очень небольшим количеством самолетов и плохо обученными пилотами*^В. Поэтому план «Сё» в первую очередь был основан на скрытности и хитрости, отдавал предпочтение ночным действиям и предусматривал тесное взаимодействие

флота с авиацией берегового базирования, действующей с филиппинских авиабаз.

Кроме того, еще одна помеха мешала осуществлению плана адмирала Тойоды — его флот был сильно рассредоточен. Адмирал из своей береговой штаб-квартиры командовал теоретическим Объединенным флотом. Правда, командующий потрепанными авианосными силами вице-адмирал Исабуро Одзава, держащий свой флаг на авианосце «Дзуйкаку», находился во Внутреннем море японской метрополии, однако основные ударные силы флота — 1-е диверсионно-ударное соединение вице-адмирала Такео Куриты, состоящее из мощных линкоров, крейсеров и эсминцев, — базировались на якорной стоянке Лингга около Сингапура — поближе к запасам топлива. Таким образом, накануне решающего сражения японский флот был сильно рассредоточен и уже не было времени сконцентрировать его в один мощный кулак.

Указанные причины плюс география Филиппин и продиктовали японский план, который в последнюю минуту был поспешно откорректирован, главным образом, с учетом слабости японцев в палубной авиации. Два основных пролива — в Сан-Бернардино севернее острова Самар и Суригайо между Минданао, Динагатом, Лейте и Панаоном — вели из Южно-Китайского моря в залив Лейте, где огромная армада Макарура начинала вторжение на Филиппины. Японские корабли, базирующиеся вблизи Сингапура — так называемое 1-е диверсионно-ударное соединение — должны были идти на север по направлению к Лейте с короткой остановкой в бухте Бурней на острове Борнео для дозаправки топливом. Затем соединение должно было разделиться. Центральная группа под командованием вице-адмирала Такео Куриты, державшего свой флаг на тяжелом крейсере «Атаго», в составе пяти линкоров, 10 тяжелых и 2 легких крейсеров с прикрытием из 15 эсминцев, должна была пройти пролив Сан-Бернардино ночью. Южная группа под командованием вице-адмирала Шёдзи Нисимуры*² в составе двух линкоров, тяжелого крейсера и четырех эсминцев, идя проливом Суригайо, должна была там соединиться со вспомогательным отрядом вице-адмирала Кийохиде

Симы из трех крейсеров и четырех эсминцев, который, выйдя из вод метрополии, должен был проследовать Формозским проливом с короткой остановкой на Пескадорских островах. Все эти силы противника должны были на рассвете 25 октября нанести почти одновременный удар по американским десантным силам, ворвавшись в заполненный транспортами залив Лейте, как ястребы в курятник.

Но ключом всей операции были обескровленные японские авианосцы, находящиеся под командованием вице-адмирала Исабуро Одзавы. Это соединение, состоящее из одного тяжелого и трех легких авианосцев, имея на палубах менее 100 самолетов — все, что осталось от некогда могучих авианосных соединений врага, — должно было, следуя на юг к острову Лусон, сыграть роль приманки для огромного 3-го флота адмирала Хелси, в чью задачу входило дальнейшее прикрытие вторжения на Лейте. Авианосное соединение противника прикрывалось двумя «гермафродитами» — линкорами-авианосцами «Изе» и «Хьюга», у которых на месте снятых кормовых башен главного калибра были оборудованы короткие полетные палубы, но не было самолетов. Кроме них, соединение прикрывали три крейсера и 10 эсминцев. В задачу адмирала Одзавы, таким образом, входило отвлечение 3-го флота Хелси на север, что открывало соединениям Куриты и Нисимуры возможность прорыва в залив Лейте.

Японские силы, не имея непосредственного воздушного прикрытия, опирались на поддержку со стороны авиации берегового базирования, которая должна была осуществлять интенсивные атаки на американские авианосцы и десантные соединения. В самый последний момент японцы приняли решение о создании Особой ударной авиагруппы, и пилоты-камикадзе готовы были начать свои самоубийственные атаки на американские корабли. Еще 15 октября контр-адмирал Масабуми Арима, один из командующих авиасоединениями базовой авиации, вылетел с филиппинской авиабазы и совершил самоубийственную атаку, чтобы «личным примером воодушевить своих людей»^{*Г}. Все эти разбросанные японские соединения управлялись из далекого Токио адмиралом Тойодой.

Таков был план «Сё-1», наверное, наиболее смелый, отчаянный и неортодоксальный в истории морских войн. Для его выполнения в дело было введено практически все, что оставалось у японцев в строю на воде и в воздухе — четыре авианосца, два линкора-авианосца, семь линейных кораблей, 19 крейсеров, 33 эсминца и 500-700 самолетов, большинство которых были берегового базирования.

Однако противостоящие им американские силы были гораздо мощнее. Подобно японскому флоту, не имеющему единого командования ближе, чем в Токио, американские соединения также действовали под различным командованием. Генерал Макартур, как командующий ТВД юго-западной части Тихого океана, осуществлял общее руководство вторжением на Лейте, и ему непосредственно подчинялся 7-й флот адмирала Томаса Кинкейда, в задачу которого входило непосредственное прикрытие десанта. Однако мощные соединения 3-го флота адмирала Хелси — наиболее мощного флота в мире — не находились в подчинении Макартура, т. к. входили в состав сил командующего Тихоокеанским флотом адмирала Честера Нимитца, штаб которого находился на Гавайских островах. А те, кто мог отдавать приказы и Нимитцу, и Макартуру, находились в Вашингтоне.

Артиллерийскую мощь 7-го флота адмирала Кинкейда обеспечивали орудия шести старых линкоров, пять из которых были подняты со дна Перл-Харбора. Кроме того, в состав сил 7-го флота входили 16 эскортных авианосцев*³ — небольших тихоходных кораблей, переоборудованных из торговых судов, 8 крейсеров, несколько дивизионов эскадренных и эскортных миноносцев, фрегатов, торпедных катеров и вспомогательных судов. В задачу соединений Кинкейда входила бомбардировка побережья, оказание непосредственной воздушной поддержки высадившимся войскам, а также ПВО и ПЛО десантных соединений.

Адмирал Хелси, имея под своим командованием 9 ударных и 8 легких авианосцев, 6 быстроходных новых линейных кораблей, 15 крейсеров и 58 эсминцев, получил приказ «прикрывать и поддерживать силы юго-западной части Тихого океана (силы Макартура)

для обеспечения захвата ими указанных объектов Центральных Филиппин»*Д. Хелси отвечал за уничтожение любых морских и воздушных сил врага, угрожающих вторжению. Подчиняясь непосредственно адмиралу Нимитцу, Хелсик тем не менее имел указание, что «необходимые мероприятия для детальной координации действий между 3-м и 7-м флотами должны проводиться их командующими»*Е.

Объединенные силы 3-го и 7-го флотов имели на палубах 32 авианосцев 1400 самолетов. Кроме того, объединенные силы обоих флотов насчитывали 12 линейных кораблей, 23 крейсера, более сотни эскадренных и эскортных миноносцев, большое количество малых кораблей и сотни вспомогательных судов, в том числе специальные гидроавиатранспорты с летающими лодками «Каталина» на борту*Е. Конечно, не все из перечисленных кораблей приняли непосредственное участие в трех крупных боях, произошедших на большом расстоянии друг от друга, которые позднее стали называться сражением в заливе Лейте.

Такой была сцена, таковы были актеры и сценарий наиболее драматического и крупного морского сражения в истории человечества.

Первыми вступили в дело подводные лодки. На рассвете 23 октября американские подводные лодки «Дартер» и «Дейс», патрулирующие в проливе Палаван, перехватили соединение адмирала Куриты, шедшее на рандеву с судьбой. «Дартер» выпустила пять торпед по флагманскому кораблю Куриты — тяжелому крейсеру «Атаго» с дистанции в 1000 ярдов, а «Дейс»*4 поразила четырьмя торпедами тяжелый крейсер «Майя». Кроме того, одна из торпед подводной лодки «Дартер» повредила тяжелый крейсер «Такао». Через 19 минут после попадания торпед крейсер «Атаго» затонул. Адмирал Курита перенес свой флаг сперва на эсминец «Кисинами», а затем на линейный корабль «Ямато». Крейсер «Майя» взорвался и затонул через четыре минуты после попадания торпед. «Такао» — горящий и осевший в воде — был отправлен обратно на Бурней под эскортом двух эсминцев. Однако соединение адмирала Куриты, начавшее уже истекать кровью, непоколебимо продолжало идти к проливу Сан-Бернадино.

24 ОКТЯБРЯ. На мачте линейного корабля «Нью-Джерси» развевался флаг с изображением идущего в атаку быка — личный флаг адмирала Хелси. На палубах авианосцев, работая моторами на холостом ходу, застыли в немедленной готовности к вылету сотни самолетов. Как только взошедшее тропическое солнце рассеяло своими лучами утреннюю дымку, на всех авианосцах под звуки горнов, приветствующих восход солнца, по боевой трансляции была отдана команда: «Пилоты, по машинам!» Авианосные соединения 3-го флота, тяжело раскачиваясь на мертвой зыби, растянулись по огромной дуге, следя за подходами к проливам Сан-Бернардино и Суригайо. В 6 часов утра с палуб стартовали самолеты-разведчики, вылетевшие на поиск врага. Сообщения, поступившие с подводных лодок «Дартер», «Дейс» и «Гитарро» встревожили командуящего флотом, однако не настолько, чтобы вернуть назад наиболее сильную авианосную оперативную группу 38.1 вице-адмирала Джона Маккейна («Уничтожителя»), направленную на атолл Улити для отдыха и пополнения запасов боевого снаряжения. Три других авианосных оперативных группы маневрировали в 300 милях от побережья острова Лусон южнее острова Самар. За самой северной из этих групп всю ночь следили самолеты-разведчики противника. В тот момент, когда с авианосцев вылетели самолеты на поиск врага в усеянных рифами морях Сулу и Сibuян и на подходах к проливам Сан-Бернардино и Суригайо, старые линкоры и малые авианосцы Кинкейда у побережья острова Лейте обеспечивали непосредственную поддержку высадившимся на берег войскам.

В 07:46 лейтенант Макс Адамс, летевший на «Хеллдайвере» над величественными вулканическими уносами, над заросшими пальмами островками и ослепительно голубыми лагунами архипелага, сообщил о радиолокационном контакте с противником, а через несколько минут перед ним открылось все 1-е дивизионно-ударное соединение адмирала Куриты, похожее на систему игрушечных корабликов, лежащих на нарисованном море — пагодаобразные надстройки безошибочно позволяли опознать принадлежность кораблей.

Волнение и возбуждение в предчувствии боя охватило флагманский мостик линкора «Нью-Джерси», как только там было получено сообщение о контакте с японцами. Радиограммы с пометками «срочно» и «совершенно секретно» полетели в Вашингтон, адмиралу Нимитцу, Кинкейду и всем командующим оперативными группами. Маккейн, находящийся в 600 милях к востоку на пути к атоллу Улити, был отозван, и 3-й флот получил приказ сконцентрироваться у пролива Сан-Бернардино для нанесения сокрушительного удара по врагу.

Чуть позднее, в 08:20, была обнаружена южная часть японских клещей — вице-адмирал Нисимура с линейными кораблями «Фузо» и «Ямоширо», тяжелым крейсером «Могами» и четырьмя эсминцами, направляющимися в пролив Суригайо. Невзирая на сильный зенитный огонь, поисковые самолеты с авианосца «Энтерпрайз» сразу же после обнаружения атаковали врага⁵. Линкор «Фузо» получил попадание бомбы в катапульту, его бортовой самолет был разбит, и начался небольшой пожар. На эскадренном миноносце «Сигуро» была разбита артиллерийская установка. Однако соединение Нисимуры продолжало двигаться на восток с той же скоростью, а Хелси продолжал концентрировать свои силы у пролива Сан-Бернардино, готовясь к удару по Центральному соединению японцев.

В это утро поиска в северном и северо-восточном направлениях не проводилось и авианосцы из «приманки» адмирала Одзава, продолжая двигаться на юг к Лусону, оставались пока не обнаруженными.

План «Сё» разворачивался во всей своей драматической величественности. Японские самолеты, поднявшись с филиппинских авиабаз, начали яростные атаки на соединения 3-го и 7-го флотов. Севернее острова Самар авианосцы «Ленгли», «Принстон», «Эссекс» и «Лексингтон» методично отбивали атаки с воздуха. Семь истребителей «Хелкет» с авианосца «Эссекс», ведомые капитаном 2 ранга Давидом Маккембеллом, перехватили 60 японских самолетов, половину которых составляли истребители «Зеро». В ходе боя, продолжавшегося 1 час 35 минут, американцы сбили 24 японских самолета, не понеся при этом никаких потерь. Авиа-

носец «Принстон» после другого боя заявил об уничтожении еще 34 самолетов врага. Пилоты с «Лексингтона» и «Ленгли» также участвовали в многочисленных воздушных схватках. Эфир был заполнен боевыми командами летчиков и сообщениями о ходе воздушных боев.

Но японцы не остались в долгу. В 09:38, когда 3-й флот изменил курс прямо к проливу Сан-Бернардино и авианосцы приготовились выпустить в воздух самолеты для удара по соединению Куриты, из облаков над ними неожиданно вынырнул японский пикирующий бомбардировщик «Джуди», которого каким-то образом просмотрели сигнальщики и операторы радиолокационных станций. Он сбросил 550-фунтовую бомбу на ангарную палубу, в результате чего вспыхнул бензин, которым заправлялись шесть торпедоносцев. Началась борьба за спасение корабля, однако в 10:02 целая серия ужасных взрывов разворотила полетную палубу «Принстона», сделав ее похожей на оторванную кожуру дыни. Кормовой самолетоподъемник вырвало взрывом и выбросило за борт, а к 10:20 машины авианосца остановились, пожарная магистраль вышла из строя, и корабль, не имея хода, медленно дрейфовал под ударами волн, волоча за собой 1000-футовый столб черного дыма. Сотни человек из экипажа авианосца оказались выброшенными за борт. Между тем оперативная группа направилась на юг в точку randevу с основными силами у пролива Сан-Бернардино, оставив у поврежденного авианосца крейсера «Бирмингем» и «Рено», а также эсминцы «Гатлинг», «Ирвин», «Кассин Юнг».

Пока шла борьба за спасение «Принстона», центральные силы адмирала Куриты, состоящие из пяти линейных кораблей, сопровождаемых крейсерами и эсминцами, в буквальном смысле шли сквозь строй. В 10:25 палубная авиация начала наносить удары по 1-му диверсионно-ударному соединению японцев. Летающие американские пилоты сконцентрировали свои усилия на целях, подобных которым ни одному из них еще не приходилось видеть — на двух крупнейших линейных кораблях в мире. «Ямато» и «Мусаси» — таинственные объекты смутных разведывательных до-

несений и фантастических слухов, отчаянно маневрировали внизу, прикрывшись стеной зенитно-заградительного огня. На их фоне другие корабли японского соединения выглядели карликами. «Мусаси», получивший ранее попадание торпедой, оставлял ясно видимый на фоне синего моря след вытекающей из разбитых цистерн нефти. Однако это несколько не повлияло на боевые качества и скорость суперлинкора. В гораздо худшем положении был тяжелый крейсер «Миоко». Тяжело поврежденный в первых атаках, крейсер потерял скорость, которая упала до 15, узлов и одиноко ковылял обратно на базу. Таким образом, Курита потерял уже четыре из своих десяти тяжелых крейсеров, вышедших с соединением из Бурнея.

Однако японское соединение не имело передышки. Сразу же после полудня из-под солнца выскочила еще одна ударная волна американских бомбардировщиков и торпедоносцев. На ярко-голубом небе черными и оранжевыми цветками заплясали разрывы зенитных снарядов. Некоторые из американских самолетов, получив попадания и вспыхнув, падали в море. Однако в «Мусаси» попали еще две торпеды и две бомбы. Скорость суперлинкора упала, и он с креном вышел из строя.

Через полтора часа «Ямато» получил два прямых попадания бомбами в башню главного калибра № 1, где начался пожар. Но толстая броня линкора минимизировала повреждения, и пожар вскоре был потушен. Что касается «Мусаси», то он уже был смертельно ранен, получив в этой атаке попадания еще четырех бомб и трех торпед. Надстройки линкора превратились в груды металлолома, нос погрузился в воду по верхнюю палубу, а скорость упала сперва до 16, а затем до 12 узлов.

Агония соединения Куриты продолжалась в течение всего этого длинного солнечного дня. Тщетно японский адмирал вызывал воздушное прикрытие — оно так и не прибыло. В следующей атаке, уже четвертой за тот день, новые попадания получил «Ямато» и был поврежден старый линкор «Нагато».

В 3 часа дня Курита приказал отставшему от соединения «Мусаси» выйти из боя и вернуться на базу. Но было уже поздно.

Последняя и самая крупная атака этого дня застала линкор, когда он, с трудом развернувшись, пытался выйти из боя. В течение 15 минут «Мусаси» получил попадания еще десяти бомб и четырех торпед. Теперь его скорость упала до 6 узлов, нос погрузился в воду и огромный корабль медленно повалился на левый борт, подобно умирающему гладиатору.

Курита был потрясен. Он не имел воздушного прикрытия и подвергался яростным воздушным атакам, мощь которых возрастала с каждой волной. Его первоначальные силы, состоящие из 5 линкоров, 12 крейсеров и 15 эсминцев, понизились до 4 линкоров, 8 крейсеров и 11 эсминцев. Все оставшиеся линейные корабли были повреждены, что ограничивало эскадренную скорость соединения 22 узлами. Не было никаких признаков, говорящих о том, что соединение адмирала Одзавы выполнило свою задачу «приманки» и отвлекло 3-й флот от пролива Сан-Бернадино. В 15:30 Курита приказал соединению ложиться на обратный курс и стал выходить из боя. Американские пилоты немедленно доложили об «отступлении» японцев адмиралу Хелси, находящемуся на борту своего флагманского корабля «Нью-Джерси»...

Штаб адмирала Хелси тем временем ломал голову над решением головоломки — куда девались японские авианосцы?

Наиболее северная оперативная группа 3-го флота подверглась атаке со стороны палубной авиации врага, которая, конечно, могла вылететь и с береговых авиабаз. Ни одна из поисковых групп не сообщила об обнаружении вражеских авианосцев. Куда же они пропали?

В 14:05, когда центральное соединение Куриты громилось с воздуха в море Сибуян, на поиск пропавших авианосцев Одзавы вылетели самолеты с авианосца «Лексингтон»*⁶. Они получили приказ провести поиск в северном и северо-восточном направлениях, которые не были охвачены утренними разведывательными полетами.

Разведывательные самолеты летели через редкую облачность и спорадические дождевые шквалы, оставив позади себя оперативную группу, ставшую

объектом нечастых, но яростных воздушных атак противника.

А между тем пылающий «Принстон», окутанный клубами черного дыма, был еще на плаву, стоя без хода в окружении крейсеров и эсминцев. Несмотря на продолжающиеся на авианосце взрывы и страшную жару от бушующего пожара, крейсера «Бирмингем» и «Рено» и эсминцы «Морисон», «Ирвин» и «Кассин Юнг» стояли у бортов «Принстона», подавая воду своими насосами на горящий авианосец. Контакты с подводными лодками и воздушные атаки врага прерывали борьбу с огнем, крейсера и эсминцы отходили от «Принстона», маневрируя самостоятельно. В 15:23, примерно в то время, когда Курита приказал своему соединению ложиться на обратный курс, крейсер «Бирмингем» снова подошел к борту горящего авианосца. Верхняя палуба крейсера была заполнена людьми - бойцами пожарного дивизиона, матросами боцманской команды, расчетами зенитных орудий, санитарями, ремонтниками и вахтенными. Между горящим авианосцем и подошедшим крейсером было около 15 метров чистой воды, через которую были поданы швартовные концы.

Внезапно ужасающий взрыв буквально расколол корму «Принстона», сорвав кормовую часть полетной палубы. Стальные плиты величиной с «жилой дом» взлетели в воздух, сопровождаемые частями разбитых самолетов, оторванными орудийными стволами и прочими бесчисленными обломками, которые картечным дождем обрушились на мостик, надстройки и переполненные народом палубы «Бирмингема». В какую-то долю секунды крейсер превратился в ад. Его палуба, в буквальном смысле слова, была залита кровью 229 убитых и 420 раненых и искалеченных. Надстройка крейсера была изуродована до неузнаваемости.

На борту «Принстона» был выведен из строя практически весь личный состав пожарных дивизионов. Капитан 1-го ранга Джон М. Хоскинс, который должен был вскоре сменить командира «Принстона» и оставался вместе с ним на борту, попал ногою в тросовый барабан, в результате чего его правая ступня оказалась раздробленной, повиснув на сухожилиях. Один из уце-

левших после взрыва врачей ампутировал Хоскинсу ступню и сделал укол морфия... Хоскинс выжил, чтобы стать первым современным адмиралом с «деревянной ногой».

Однако «Принстон» продолжал оставаться на плаву, пылая, подобно вулкану, с истекающим кровью экипажем...

В 16:40 поиск, проведенный в северном направлении, наконец дал результаты — американские самолеты обнаружили эскадру-приманку Одзавы. Рапорт о контакте с авианосцами врага привел личный состав 3-го флота в состояние крайнего возбуждения, но и в некотором роде сбил командование флотом с толку. В состав соединения Одзавы, которое было обнаружено примерно в 130 милях восточнее северной оконечности острова Лусон, входили два линкора — «гермафродита», но наши летчики ошибочно доложили о четырех^{*7}. Кроме того, наши пилоты не могли знать, что авианосцы Одзавы фактически не имеют самолетов.

Рапорт о контакте с соединением Одзавы решил судьбу «Принстона». Измученный и израненный экипаж авианосца был снят на подошедшие корабли, и продолжавшуюся весь день борьбу за спасение корабля решили закончить. В 16:49 крейсер «Рено» выпустил две торпеды по обуглившемуся корпусу авианосца, после чего «Принстон» взорвался, переломился пополам и затонул. Искалеченный «Бирмингем», потерявший больше людей, чем тот корабль, который он пытался спасти, вышел из боя и пошел на атолл Улити вместе с мертвыми и умирающими членами своего экипажа...

Через два часа после этого недалеко от острова Сибуйя огромный «Мусаси» — гордость японского флота — проиграл битву за собственную жизнь. Смертельно раненый, он оседал все глубже и глубже в штилевую воду тропического моря, и когда зашло солнце, величайший в мире линейный корабль перевернулся и затонул, унося на дно половину своего экипажа. Но никто из американцев не видел конца могучего линкора, так же как никто не видел и того, что потрепанное, но еще мощное соединение адмира-

ла Куриты вновь изменило курс и в 17:14 снова пошло в направлении пролива Сан-Бернадино.

1. В 19:50 с наступлением тропических сумерек «Бык» Хелси принял решение, о котором информировал командующего 7-м флотом адмирала Кинкейда:

«Согласно донесениям, Центральное соединение противника тяжело повреждено и отходит. Следую на север с тремя оперативными группами для удара на рассвете по авианосному соединению противника»^{*8}.

3-й флот, сконцентрировав все силы, полным ходом пошел на север, начав преследование соединения Одзавы, которое непочтительные историки будущего назовут «бегом обезумевшего быка». Ночью самолеты-разведчики следили за Северным соединением противника, действуя с авианосца «Индепенденс». По всем оперативным группам был отдан приказ быть готовыми к выпуску самолетов с восходом солнца^{*Ж}. Пролив Сан-Бернадино остался совершенно неприкрытым — даже подводные лодки не несли там сторожевого охранения^{*3}. Кинкейд и его 7-й флот, занятые обеспечением непосредственной поддержки вторжения на Лейте, считали, что выход из пролива прегражден силами Хелси. Хелси же, положившись на сильно преувеличенные сообщения своих пилотов^{*И}, считал соединение Куриты настолько ослабленным дневными атаками, что оно уже не могло представлять какой-либо опасности для Кинкейда. Вот от такого отсутствия координации часто и меняется ход истории и судьба наций^{*К}.

Пролив Суригайо был окутан темнотой, которую еще более усиливали прибрежные скалы. С самого утра не удавалось больше обнаружить никаких следов японских южных сил. Даже их состав не был точно известен. Но Кинкейд несколько не сомневался, что японцы попытаются этой же ночью прорваться через пролив. Кинкейд и его заместитель контр-адмирал Джесс Б. Ольдендорф составили план ночного боя надводных кораблей, разместив в глубине пролива торпедные катера и прикрыв южные подходы к заливу Лейте тремя дивизионами эскадренных миноносцев, расположив их в центре пролива, в то время как в его устье, там, где пролив Суригайо переходил в залив

Лейте, были развернуты 6 старых линейных кораблей и 8 крейсеров*⁹.

Японские южные силы шли в приготовленную для них ловушку двумя отрядами, каждый из которых продвигался независимо от другого. Впереди шел вице-адмирал Нисимура с линейными кораблями «Фузо» и «Ямасиро», тяжелым крейсером «Могами» и четырьмя эсминцами. В двадцати милях позади первого отряда шел вышедший из баз метрополии отряд вице-адмирала Симы из трех крейсеров и четырех эсминцев. Действия этих отрядов были совершенно не скоординированы, каждый из них ничего не знал о планах другого.

Сима и Нисимура были однокурсниками во время обучения в японской военно-морской академии. Карьеры обоих адмиралов были характерны острым соперничеством друг с другом. Некогда более старший Нисимура был обойден, командовал меньшими по размеру силами, был в звании вице-адмирала на шесть месяцев дольше, чем Сима. Но Нисимура был настоящим плавающим адмиралом, участвовавшим во многих боях, и считал, что Сима должен подчиняться ему, хотя у Симы по-видимому, такого желания не было. Оба японских отряда независимо друг от друга продолжали идти навстречу судьбе...

Радиолокационные станции торпедных катеров обнаружили противника около 23:00, когда «на небе тускло светила взошедшая луна и со стороны прибрежных скал доносились глухие раскаты надвигающейся грозы».

39 торпедных катеров, приглушив моторы, ожидали появления Нисимур, чтобы атаковать его последовательными волнами по мере прохода его кораблей по проливу. Однако противник сорвал этот замысел. Японские эскадренные миноносцы осветили своими прожекторами торпедные катера задолго до того, как те сумели выйти на дистанцию эффективного торпедного залпа. От попадания снаряда начался пожар на торпедном катере РТ-152, однако столб воды от близко упавшего снаряда, обрушившись на катер, к счастью, потушил пожар. Торпедные катера РТ-130 и РТ-132 также получили попадания*¹⁰. Однако Ниси-

мура был обнаружен, его курс, скорость и боевой ордер были сообщены адмиралу Кинкейду. А между тем яростные атаки торпедных крейсеров на японский отряд продолжались.

На борту эскадренного миноносца «Ремей», флагманского корабля 54-го дивизиона эсминцев, капитан 2-го ранга А. П. Фиала обратился по корабельной трансляции к экипажу: «Говорит командир. Сегодня ночью наш корабль должен первый выйти в торпедную атаку против японцев, чье ударное соединение попытается прорваться через пролив, чтобы сорвать нашу высадку в заливе Лейте. Мы должны остановить их, это наш долг. Бог будет с нами сегодня ночью».

Эскадренные миноносцы должны были атаковать врага с обоих флангов в узком проливе. Силуэты эсминцев сливались с черным фоном прибрежных скал, и японцы, находясь в середине пролива, вряд ли могли их заметить невооруженным глазом, а работа радаров в таких условиях всегда крайне ненадежна.

25 октября в 03:01 первые торпеды, выпущенные эсминцами, пошли через пролив. Менее чем через полчаса отряд Нисимуры был разгромлен. Тихоходный и неуклюжий флагманский корабль Нисимуры — линкор «Ямасиро» — получил попадание торпедой, эсминец «Ямагумо» был потоплен, два других эсминца лишились управления. В этот момент вице-адмирал Нисимура отдал свой последний приказ: «Мы торпедированы. Продолжайте следовать вперед и атакуйте врага».

Выполняя этот приказ, линкор «Фузо», крейсер «Магами» и эсминец «Сигуре» продолжали двигаться по направлению к заливу Лейте.

В 4 часа ночи сильнейший взрыв, сопровождающийся огромным столбом пламени, потряс линейный корабль «Ямасиро». Еще одна торпеда попала в него, в результате чего сдетонировали боевые погреба старого линкора и он, переломившись пополам, затонул. При этом флаг адмирала Нисимуры до последнего продолжал развеваться на его мачте.

Линейный корабль «Фузо» ненамного пережил своего собрата. Отошедшие от илистого берега Перл-Харбора мстители — шесть старых американских лин-

коров — уже поджидали его, крейсируя взад и вперед поперек устья пролива. Кинкёйду и Ольдендорфу удалось добиться того, что является мечтой каждого адмирала в артиллерийском бою. Подобно адмиралу Того в Цусиме и Джеллико в Ютландском бою, им удалось расположить свои корабли в классическом построении в виде верхней части буквы Т относительно курса противника. Таким образом, общий бортовой залп шести американских линкоров мог быть сконцентрирован по головному кораблю японцев, следовавших в кильватерной колонне в приготовленную ловушку, в то время как против американцев могли действовать только носовые башни головного корабля противника.

Бой подходил к своей кульминации. Когда последняя и наиболее мощная атака эсминцев окончилась, последовала команда: «Большим мальчишкам вступить в дело», после чего линкоры и крейсера открыли огонь.

«Фузо» и «Могами» буквально исчезли в граде снарядов. Ночь осветилась багровыми вспышками залпов и горящими кораблями противника. «Фузо» вскоре начал беспомощно дрейфовать, содрогаясь от взрывов и охваченный пожарами. Перед рассветом он затонул. С горящим «Могами» было покончено позднее. Уйти удалось только эсминцу «Сигуре», развившему при отходе свою полную тридцатиузловую скорость.

В разгар боя на сцене появился «толстый, упрямый и самодовольный», адмирал Сима, наскочив прямо на пылающие останки соединения своего однокурсника по академии. Сима ничего не знал о том, что только что произошло, равно как и не знал плана боя. Его единственный легкий крейсер «Абакума» получил попадание торпедой с торпедного катера*¹¹ прямо на входе в пролив и отстал от отряда. Остальные корабли — два тяжелых крейсера и четыре эсминца — продолжали продвигаться по проливу в направлении сверкающих на горизонте вспышек оружейных залпов. Около 4 часов ночи Сима обнаружил эсинец «Сигуре» — единственный уцелевший корабль из соединения Нисимура, возвращавшийся вниз по проливу.

«Сигуре» ничего не сообщил о разгроме соединения Нисимуры. Он просто просигналил: «Я — «Сигуре». Имею неисправность в руле».

Все, что произошло дальше, было в некоторой степени иронично. Сима, пройдя еще дальше по проливу, заметил в глубине его какие-то тени, выпустил по ним торпеды и при этом умудрился столкнуться своим флагманским крейсером «Нати» с горящим «Могами», который был ясно виден в темноте ночи, светясь, как «Эмпайр Стейт Билдинг». Это настолько потрясло Сима, что, тотчас позабыв о своем желании умереть за Императора, он приказал отряду ложиться на обратный курс в море Минданао, уходя в неизвестность истории.

Бой в проливе Суригайо закончился на рассвете полным разгромом японцев. Мы потеряли при этом один торпедный катер и, кроме того, был поврежден (собственным артогнем) один эсминец. Южная часть японских «клещей», охватывающих залив Лейте, была уничтожена*Л.

25 ОКТЯБРЯ. На рассвете 25 октября адмирал Одзава со своим соединением-приманкой*М был обнаружен восточнее мыса Энгано в готовности умереть за Императора. (Интересно, что Энгано по-испански означает «приманка».) В 07:12 утра, когда с юго-востока появились первые американские самолеты, Одзава уже знал, что его задача — отвлечь на себя флот Хелси — успешно выполнена. За день до этого Одзава уже был готов впасть в отчаяние. Около 80 его палубных самолетов присоединились к японской базовой авиации в атаках на оперативную группу Хелси, и ни один из них не вернулся назад. Некоторые погибли, другие сели на береговые аэродромы Филиппин. Сегодня в распоряжении Одзавы оставалось только 20 самолетов — жалкие остатки некогда огромных соединений японской авианосной флотилии. Находящиеся в воздухе японские самолеты были быстро уничтожены, и первая атака палубных самолетов Хелси обрушилась на соединение Одзавы.

Летчики с американских авианосцев, наполнив эфир возбужденными возгласами, смело ринулись на неприятельские корабли, которые пытались прикриты-ся красивым разноцветным ковром зенитного огня и отчаянно маневрировали, стараясь избежать предназна-

ченных им бомб и торпед. Но их час настал. Еще до половины девятого утра 150 американских палубных самолетов разверзли над соединением Одзавы ад. Авианосец «Чиода» получил попадание торпедой, авианосец «Читозе», окутавшись клубами черного дыма, остановился с сильным, все увеличивающимся креном; легкий крейсер «Тама», не увернувшись от торпеды, осел на корму; эсминец «Акицуки» взорвался; легкий авианосец «Дзуйхо» потерял скорость от торпедного попадания, а флагманский корабль Одзавы — авианосец «Дзуйкаку» — получил торпеду в корму, в результате чего было разрушено помещение рулевой машины, и авианосец был переведен на ручное управление.

Второй удар был нанесен в 10 утра. «Чиода» получил новые попадания и лишился хода, умирая медленной смертью. Позднее он был добит артиллерийским огнем подошедших американских крейсеров. В начале второй половины дня третьим ударом был потоплен авианосец «Дзуйкаку» — последний из тех авианосцев, что нанесли предательский удар по Перл-Харбору. Он медленно перевернулся, неся на мачте «огромный боевой флаг». В 15:27 за ним последовал авианосец «Дзуйхо». Самые заманчивые из оставшихся целей линкоры-«гермафродиты» с полетной палубой на корме — «Изе» и «Хьюга» — периодически подвергались атакам. Их противоторпедные бульбы были перфорированы, палубы затоплены тоннами воды, обрушившимися на них от близких разрывов авиабомб, левая катапульта на «Изе» была разбита, но линкорам удалось уцелеть. Адмирал Одзава перенес свой флаг на крейсер «Ойдо». Задача эскадры-приманки была выполнена, и остатки японского соединения, взяв курс на север, начали выходить из района боя. Подбитые и потерявшие ход, японские корабли были прикончены к вечеру подошедшими американскими крейсерами и эсминцами, которые были выделены для этой цели из состава 3-го флота.

Цена успеха эскадры-приманки адмирала Одзавы была очень высокой: все четыре авианосца, один из трех крейсеров и два из восьми эсминцев были потоплены. Но задача была выполнена — огромный флот Хелси был отвлечен на север, пролив Сан-Бернарди-

но остался неохранным и хищные когти адмирала Куриты уже нависли над беспомощными десантными транспортами, сгрудившимися в заливе Лейте.

Утро 25 октября у острова Самар было ясным и солнечным. Дул мягкий ветер, и спокойное море искрилось под лучами пробивающегося через редкие облака солнца. Как всегда бывает в этих широтах осенью, время от времени набегали короткие дождевые шквалы. На борту 16 эскортных авианосцев 7-го флота закончились утренние работы. Самолеты были выпущены в воздух вслед за разведчиками воздушного патруля. (Поиск в северных секторах в то утро не проводился.) Большая часть самолетов этой оперативной группы оказывала непосредственную поддержку войскам на плацдармах острова Лейте. Другие кружились в боевом воздушном патруле и в противолодочном дозоре. На мостике авианосца «Феншоу Бей» командующий соединением контр-адмирал К. А. Спрег пил вторую чашку кофе.

Наступающий день обещал быть очень загруженным. Кроме оказания поддержки десантникам на берегу, осуществления противовоздушного и противолодочного охранения огромного количества десантных судов и транспортов, планировалось еще нанести несколько ударов по остаткам японских соединений, уцелевшим в ночном бою в проливе Суригайо. Оперативные группы эскортных авианосцев развернулись у восточного побережья Филиппин от Минданао до Самара. Самая северная группа, состоящая из 6 эскортных авианосцев, трех эскадренных и четырех эскортных миноносцев, маневрировала четырнадцатиузловым ходом в пятидесяти милях от побережья Самара.

Эскортные авианосцы обозначались во флотской классификации индексом CVE. Они были переоборудованы из торговых судов и танкеров, не имели брони, были тихоходны и несли от 18 до 36 самолетов. На флотском жаргоне они получили довольно нелестные прозвища — «беби-авианосцы», «банки с томатным соусом» и «авианосцы-джипы». Молодым морякам, назначенным для несения службы на них, как только они приходили на корабль, старослужащие сразу же разъясняли, что индекс CVE означает «кембастейбл»

(огнеопасный, самовоспламеняющийся), «валнерейбл» (легкоуязвимый) и «икспендейбл» (невозвращающийся обратно). Максимальная 18-ти узловая скорость этих авианосцев была слишком малой, чтобы гарантировать безопасный взлет самолетов с их палуб. Их тонкая «шкура» и детское вооружение, состоящее из одного 5-дюймового орудия, делали их совершенно непригодными к артиллерийскому бою. Это были корабли, предназначенные для решения ограниченных задач — оказания непосредственной поддержки высадившимся войском, обеспечения ПВО и ПЛО какого-либо района, но никак не для морского боя.

Однако в это утро этим маленьким «беби» пришлось вступить в бой с гигантами Императорского флота.

Едва адмирал Спрег закончил пить свой кофе, как из репродуктора раздался голос пилота одного из противолодочных самолетов, сообщающего о контакте с противником. Взволнованным голосом пилот передал об обнаружении им вражеских линкоров, крейсеров и эсминцев в 20 милях от соединения и быстро приближающихся.

«Точнее опознайте корабли», — приказал Спрег, думая, что «зеленый» пилот по ошибке принял за противника корабли Хелси.

Пилот ответил мгновенно. В наступившей тишине на мостике прозвучал его возбужденный голос: «Опознавание кораблей подтверждаю, они имеют пагодаобразные надстройки!»

Почти одновременно радисты услышали в эфире переговоры японцев и с авианосцев увидели шапки зенитных разрывов, поднявшиеся над северо-западной частью горизонта. Затем на экранах радаров появились сигналы, указывающие на подход неизвестных кораблей, и около 7 часов утра сигнальщики в бинокли увидели поднимающиеся из-за горизонта характерные многоэтажные надстройки и пагодаобразные мачты японских кораблей.

На мостиках авианосцев в ужасе и удивлении смотрели на приближающегося врага, не веря своим глазам. Командование соединением эскортных авианосцев, сам адмирал Кинкейд, да и все в 7-ом флоте

были уверены, что Центральное соединение адмирала Куриты находится еще западнее Филиппин*¹² и что в любом случае быстроходные линейные корабли адмирала Хелси, находящиеся теперь далеко на севере у мыса Энгано, — охраняют выход из пролива Сан-Бернардино. Но мощные корабли Куриты, появившиеся из-за горизонта, были реальностью... Все, что стояло между ними и забитым войсковыми транспортами заливом Лейте с необорудованными, переполненными людьми и грузами плацдармами, были «беби-флаттопы» и их жалкое охранение.

Однако времени, чтобы окончательно осмыслить ужасную ситуацию, уже не было. Через пять минут после визуального обнаружения японцев в воздухе уже пронзительно свистели 18-дюймовые снаряды с «Ямато» — близнеца погибшего «Мусаси». Спрег, отдавая приказы открытым текстом по радио, поставил свои корабли на восток под ветер, чтобы, набрав максимальный ход, выпустить в воздух все оставшиеся самолеты. Водопады воды от японских недолетов обрушились на мостик авианосца «Уайт Плейнз», сотрясая корабль, который, выпуская самолеты с небывалой быстротой, шел среди красных, зеленых и желтых столбов воды, поднятых японскими пристрелочными снарядами. От близких разрывов была повреждена правая машина корабля, произошло замыкание электроцепи и был сброшен с тормозных колодок истребитель на полетной палубе.

«Уайт Плейнз» укрылся в дымовой завесе, и японцы перенесли огонь на авианосец «Сен-Ло», который получил незначительные повреждения и имел на борту раненных от осколков близко разорвавшихся снарядов. Эсминцы прикрытия поставили дымовую завесу, и авианосцы, чьи машины надрывались от предельного режима работы, густо дымя своими трубами, пытались укрыться за висевшей над морем вуалью спасительного черного дыма... Наступил момент короткой передышки. В воздух удалось выпустить самолеты, большинство которых были вооружены противопехотными или глубинными бомбами, непригодными против бронированных кораблей. Но времени на перевооружение самолетов не было...

По радио зазвучали сигналы тревоги и бедствия. Спрег открытым текстом передал о случившемся. В 07:24 адмирал Кинкейд, находящийся на борту своего флагманского корабля «Уэсеч», понял, что произошло самое худшее из того, что могло произойти: японский флот в трех часах хода от плацдармов высаженного десанта. Стоящие на их пути маленькие эскортные авианосцы будут уничтожены быстро и вряд ли намного замедлят продвижение противника к заливу Лейте. Кинкейд мгновенно понял, что его предположение о том, что в «горлышке бутылки» пролива Сан-Бернардино «пробкой» торчит 3-й флот, было ошибочным. В ответ на его отчаянный запрос Хелси информировал, что 34-е Оперативное соединение — новейшие быстроходные линейные корабли — вместе с ударными авианосцами 3-го флота находится далеко на севере у мыса Энгано.

В непрерывном потоке срочных радиogramм Кинкейд просил у Хелси немедленной помощи со стороны его линкоров и авианосцев... Даже адмирал Нимитц, находящийся на далеких Гавайских островах, направил Хелси радиogramму: «Весь мир хочет знать, где 34-е Оперативное соединение*¹³ (быстроходные линкоры)?»*¹¹

А в заливе Лейте и проливе Суригайо набат боевой тревоги звучал на всех радиоволнах, призывая 7-ой флот к действию, к немедленному действию. Измученные многими днями предварительной бомбардировки побережья и ночным боем, моряки 7-го флота валились с ног от усталости*⁰. Некоторые из старых линкоров и крейсеров были отозваны из пролива Суригайо для пополнения запасов снарядов и дозаправки топливом. Они находились не в самой лучшей форме для морского боя. Запас снарядов на них сократился до опасного уровня предшествующими днями бомбардировки побережья, большая часть бронестойких снарядов была израсходована в ночном бою с японским флотом. Эсминцы также имели недостаточно торпед, и почти все корабли нуждались в дозаправке топливом...*^П

А у острова Самар Спрег боролся за жизнь своего соединения. Через 20 минут после того, как эскорт-

ные авианосцы, повернув на восток, стали поспешно выпускать самолеты, дистанция до врага уменьшилась до 25 000 ярдов — рас-стояния, вполне покрываемого огромными японскими орудиями, но совершенно не реального для американских пятидюймовок...

Командир эскадренного миноносца «Джонстон» — капитан 2-го ранга Эрнест И. Эванс понял, что настал час исполнить свой долг, и он исполнил его. Без всякого приказа эсминец на тридцатиузловой скорости ринулся на врага, выпустил веер из десяти торпед по вражеским крейсерам, обходящим с фланга расстреливаемые авианосцы. Сделав боевой разворот после выпуска торпед, «Джонстон» поставил дымовую завесу и, сблизившись с противником, открыл беглый огонь из своих пятидюймовых орудий. Эсминцу удалось избежать попаданий до последнего момента, когда, развернувшись, он начал отходить. В этот момент его накрыл залп из трех 14-дюймовых снарядов, а затем из трех 6-дюймовых. Огромные снаряды разворотили палубу и борта доблестного корабля, ранили командира, разрушили помещения рулевой машины, кормовой кочегарки и кормового машинного отделения, вывели из строя кормовые орудия и гирокомпас, убив и ранив многих членов экипажа. Скорость эсминца упала до 16 узлов.

Авианосцы Спрега, частично прикрытые дымовой завесой, нашли временное убежище в как нельзя кстати хлынувшем ливне. Стена воды тропического ливня временно прикрыла и подбитый «Джонстон». Около 8 часов утра Курита послал несколько своих быстроходных кораблей охватить с головы и флангов эскортные авианосцы, вынудив их повернуть на юг. Преследуя соединение Спрега, японцы постепенно зажимали его в клещи с обоих флангов и с кормы...

«Эсминцам атаковать противника», — приказал Спрег по межкорабельной связи.

Эскадренные миноносцы «Херман», «Хоул» и подбитый «Джонстон», хотя и истративший торпеды, но с действующими носовыми орудиями, выполнили приказ, посылающий три эсминца в дневную торпедную атаку*¹⁴ против наиболее мощных кораблей японского флота. Три «малыша» против четырех линкоров, восьми крейсеров и 11 эсминцев.

«Дружище, — обратился к своему вахтенному офицеру командир «Хеермана» капитан 2-го ранга Эмос Хетчвей, говоря подчеркнуто невозмутимо, — прикажи дать сигнал «Иду в торпедную атаку».

И три эсминца — «Хеерман», «Хоул» и раненый «Джонстон» — ринулись на полном ходу в бессмертие.

Входя в дождевые шквалы и выходя из них, окутанные черным дымом из собственных труб и белым химическим дымом дымовых завес, отчаянно маневрируя среди огромных всплесков 14-дюймовых снарядов, эсминцы неслись на сближение с врагом. Они вели непрерывный огонь, повредив тяжелый крейсер, изрешетив надстройку одного из линкоров своими 5-дюймовыми снарядами, и выпустили последние торпеды с расстояния всего 4400 ярдов. На эсминце «Хеерман» капитан 2-го ранга Хетчвей спокойно вошел в штурманскую рубку, вызвал по межкорабельной связи адмирала Спрега и доложил: «Приказ выполнен».

Однако спокойствие командира «Хеермана» не соответствовало той критической ситуации, в которой оказались отважные эсминцы. На «Хоуле» вышло из строя машинное отделение левого борта и было разрушено помещение рулевой машины — эсминец перешел на ручное управление. Его палуба была завалена обломками и залита кровью. Управление артиллерийским огнем было нарушено, орудие № 3, окутанное облаками раскаленного пара, вырывающегося из разбитых паропроводов, не действовало. Орудие № 5 заклинило осколками разорвавшегося около борта снаряда. У орудия № 4 оторвало половину ствола, но орудия № 1 и 2 продолжали вести огонь. В 08:30 вышла из строя машина левого борта и корабль полностью лишился энергии — все механические помещения были уже заполнены водой. Охваченный пожаром, засыпаемый японскими снарядами, «Хоул» остановился, медленно кренясь на левый борт. В 08:40, когда крен эсминца достиг 20 град., была дана команда: «Оставить корабль!». Через 15 минут после этого эсминец, перевернувшись через левый борт, затонул, погружаясь кормой, обнажив свои многочисленные раны от огромных снарядов врага.

На «Хеермане» багровые столбы воды от недолгов вражеских пристрелочных залпов, обрушиваясь на

палубу, смешивались с кровью людей, окрасив мостик и надстройки эсминца кровавыми пятнами. Отчаянно маневрируя, «Хсерман» хоть и получил несколько прямых попаданий, но остался на плаву.

«Джонстону» была уготована иная судьба. Окруженный всем японским отрядом, эсминец, отстреливаясь до последнего момента, затонул под градом снарядов примерно через час после гибели «Хоула».

Вторую торпедную атаку на корабли Куриты произвели четыре маленьких и тихоходных эскортных миноносца. Из них два — «Раймонд» и «Джон Батлер» — уцелели и могли бы много подробностей рассказать об этой атаке. На эскортном миноносце «Деннис» почти сразу же были выведены из строя все орудия. Четвертый миноносец «Сэмюэль Робертс», окутанный дымом, закрытый сплошной стеной всплесков близких разрывов, встретил свой конец в азарте яростного боя. Маленький корабль получил большое количество попаданий крупных снарядов, потерял ход и около 9 часов был накрыт залпом 14-дюймовых снарядов, вскрывших весь левый борт «Робертса», как нож вскрывает консервную банку. На корабле было разрушено машинное отделение, вспыхнул сильный пожар, подача электроэнергии прекратилась, а сбитая труба придавала миноносцу вид «инертной массы искореженного металла». Однако расчет орудия № 2, заряжая и наводя орудие вручную, продолжал вести огонь по врагу. Они знали, что без продувания ствола после выстрела сжатым воздухом фрагменты горящих пороховых зарядов, оставшихся от предыдущего выстрела, могут воспламенить новый заряд до закрытия замка, что приведет к взрыву. Несмотря на этот риск, доблестные комендоры сумели сделать шесть выстрелов из фактически бездействующего орудия. При подаче седьмого снаряда произошел взрыв, убивший на месте большую часть расчета и разорвавший орудие. Командир орудия унтер-офицер 3-го класса Пол Генри Керр, израненный с головы до ног, упал, держа в руках 54-фунтовый снаряд, и его последними словами перед смертью была просьба помочь зарядить орудие.

Но ни торпедные атаки, ни дымовые завесы и дождевые шквалы не могли спасти тихоходные и не-

уклюжие эскортные авианосцы адмирала Спрега. Быстроходные крейсера Куриты неумолимо достигали их, охватывая всю группу с юга и с юго-запада. Авианосцы уходили в сторону залива Лейте, имея за кормой японские линкоры, на флангах крейсера, в то время как вражеские эсминцы пытались отрезать их со стороны суши.

Эскортные авианосцы то и дело скрывались за столбами воды высотой в 150 футов, подымаемыми тяжелыми снарядами японцев, и, скорее из престижа, отстреливались из своих пятидюймовок. «Феншоу Бей» получил шесть попаданий 8-дюймовых снарядов, которые разбили ему катапульту, изрешетили корпус и вызвали сильный пожар. Авианосец «Калинин Бей» получил 15 попаданий. «Уайт Плейнз» был изрешечен от носа до кормы. Но тонкая «шкура» авианосцев неожиданно оказалась их спасением. Тяжелые бронестойкие снаряды прошивали корабли насквозь не взрываясь. Авианосец «Гамбие Бей», шедший с наветренного фланга группы, оказался вне полосы дымовой завесы. Он получил попадание в полетную палубу, следующий снаряд разорвался у самого борта, повредив машинное отделение, в результате чего скорость корабля упала до 11 узлов, а затем он полностью лишился энергии и остановился, засыпавшись снарядами. В 9 часов утра авианосец, расстреливаемый японским крейсером с дистанции всего 2000 ярдов, объятый пламенем, сотрясаемый взрывами авиационного горючего и боеприпасов, лег на борт и затонул.

К 09:30 преследуемые авианосцы уже достаточно близко подошли к заливу Лейте, где в безумной спешке велись приготовления к отражению японского нападения. Между тем под японским огнем находилась уже и центральная группа эскортных авианосцев Спрега, а в попытке спасти положение 16 авианосцев потеряли более 100 самолетов.

«...Казалось, что уничтожение северной группы авианосцев является лишь вопросом времени, после чего наступит очередь центральной группы...»

Два эсминца, эскортный миноносец и один авианосец были уже потоплены. Два авианосца, эсминец и эскортный миноносец — тяжело повреждены.

На борту «Киткан Бей» офицер подбадривал матросов, найдя в себе силы шутить в такой момент: «Спокойней, ребята. Сейчас все кончится. Мы просто заманиваем их в радиус действия наших сорокамиллиметровок».

Внезапно в 09:25 вице-адмирал Курита, имея победу почти в руках, прекратил бой, повернул свои корабли на север и вывел их из боя. На мостике авианосца Спрег вздрогнул от крика сигнальщика: «Будь я проклят, сэр, они уходят!»

Поступок Куриты, который прервал бой за пять минут до полной победы, совершенно необъясним, хотя и может быть частично оправдан. Безумная атака американских эсминцев — одна из наиболее ярких страниц в долгой истории морской войны — совместно с отчаянными по доблести нескоординированными и импровизированными воздушными ударами пилотов с эскортных авианосцев безусловно оказала влияние на подобное решение адмирала Куриты. Во время всей начальной стадии боя у острова Самар американские пилоты, поднявшиеся с маленьких авианосцев, постоянно держали соединение Куриты в напряжении, сбив более 100 японских самолетов и сбросив на Куриту 191 тонну бомб и 83 торпеды. Японские корабли были вынуждены резко маневрировать, менять курсы и отвлекаться от преследования, чтобы избежать торпед. Эффективная дымовая завеса, поставленная американскими кораблями, также несколько сбивала японцев с толку. Воздушные атаки на японские корабли становились все интенсивнее и эффективнее по мере того, как в них приняли участие самолеты центральной и южной групп эскортных авианосцев, в срочном порядке отозванные от выполнения своей задачи по непосредственной поддержке высадившегося десанта. Не имея необходимого вооружения для поражения бронированных чудовищ Императорского флота, американские пилоты, яростно обстреливали японские корабли из пушек и пулеметов, сбрасывали на них противопехотные и глубинные бомбы, а истратив все боеприпасы, проносились, грозно ревя, над самыми мачтами японских линкоров и крейсеров, заставляя их лишний раз менять курс, выигрывая тем самым время в надежде на изменение обстановки.

Торпедные атаки самолетов и доблестных эсминцев нанесли серьезные повреждения вражеским кораблям, в результате чего соединение Куриты стало состоять из кораблей, очень отличающихся друг от друга по скорости хода. Крейсер «Кумано», получив торпедное попадание, был вынужден уменьшить скорость до 16 узлов. Крейсера «Тикума» и «Чокай» были также выведены из строя. На других кораблях пятидюймовыми снарядами с эсминцев и обстрелом с воздуха были повреждены надстройки, посты управления и средства связи. В результате всего этого японское соединение оказалось рассеянным на обширном участке океана и адмирал Курита потерял возможность тактического управления своими силами*¹⁵. Кроме того, он неправильно оценил создавшуюся обстановку, совершенно не поняв, насколько близко он находится от решительной победы, посчитав, что ведет бой с быстроходными ударными авианосцами 3-го флота, а не с «малышами» 7-го. Перехваченные американские радиограммы, неизвестно почему, убедили Куриту, что аэродромы, захваченные американцами на о. Лейте, уже действуют*^Р. Курита полагал, что остальные соединения мощного флота Хелси находятся где-то неподалеку и в любой момент могут обрушиться на него с такой же силой, что и накануне. Помимо всего прочего, японский адмирал знал о разгроме соединения Нисимурэ в проливе Суригайо и, что важнее всего, так и не получил сообщения адмирала Одзавы об успешном выполнении последним своей задачи в качестве приманки. Поэтому он и отозвал свои корабли, потеряв таким образом верный шанс нанести серьезное поражение американскому флоту.

Не сразу придя в себя от радостного возбуждения, адмирал Спрег отметил в своем боевом рапорте: «...то, что враг не сумел полностью уничтожить все корабли Оперативного соединения, может быть отнесено за счет наших дымовых завес, успешных торпедных контратак и... безусловной благосклонности Всемогущего Бога».

С отходом соединения Куриты напряжение боя стало спадать. Находясь всего в двух часах хода от своей главной цели — залива Лейте, забитого десан-

тными судами и войсковыми транспортами, Курита потеряв уйму времени, собирая свои рассеянные силы и оказывая помощь поврежденным кораблям, бессмысленно маневрировал вместо того, чтобы выполнить свою задачу. Крейсер «Судзуя» был смертельно ранен ударом с воздуха и задерживал все соединение, а в 10:30 в двух-трех часах летного времени от Куриты уже находилась Оперативная группа 38.1 адмирала Маккейна, идущая полным ходом с Улити на спасение 7-го флота. С предельной дистанции Маккейн выпустил в воздух свои самолеты. Погребальный колокол прозвонил по соединению адмирала Куриты и Восходящее солнце Империи, пройдя свой зенит, стало закатываться. А далеко на севере «Бык» Хелси, громивший соединение Одзавы, встревоженный отчаянными просьбами Кинкейда о помощи, приказал 3-му флоту ложиться на обратный курс в тот момент, когда до преследуемых им японских кораблей оставалось всего 40 миль и на линкорах 3-го флота уже готовились к артиллерийскому бою. Но вместо этого быстроходным линейным кораблям Хелси пришлось на полной скорости мчаться на юг выручать флот Кинкейда, хотя они и не успели перехватить отступающие корабли Куриты*¹⁶.

Весь остаток дня 25 октября и весь следующий день — 26 октября — шла яростная резня, когда потрепанные силы японцев отходили на запад, а их базовая авиация в бессильной злобе обрушилась на американский флот. После того как кульминация морского боя прошла, новорожденный корпус камикадзе в качестве дебюта атаковал эскортные авианосцы, повредив три из них и утопив «Сен-Ло», который за день до этого уцелел под залпами 18-дюймовых снарядов «Ямато». Однако Курита, который находился на грани славы, заплатил высокую цену за собственную нерешительность. Всю вторую половину дня 25 октября его соединение подвергалось тяжелым воздушным атакам. Три из его поврежденных крейсеров были потоплены. «Тоне», один из двух оставшихся тяжелых крейсеров, получил попадание авиабомбы в проливе Сан-Бернардино. В то же время американские надводные корабли перехватили и утопили эсминец «Новаке».

К полуночи 25 октября только один эсминец из соединения Куриты оставался единственным кораблем, не имеющим повреждений.

26 октября стал днем продолжающейся агонии японского флота. Пилоты Хелси и Кинкейда во взаимодействии с летчиками базовой авиации Военно-воздушных сил продолжали наносить удары по измученным и отступающим силам адмирала Куриты, которые «уже выдержали больше воздушных атак, чем все прочие соединения за всю военно-морскую историю XX века, однако этим атакам, казалось, не было конца. «Эсминец «Носиро» (?) был потоплен. Линейный корабль «Ямато» со своими гигантскими, но беспомощными в данной ситуации 18-дюймовыми орудиями получил два прямых попадания, его надстройка была изрешечена осколками. Бомбы и торпеды американских самолетов прикончили многие корабли противника, поврежденные в боях у о. Самар и в проливе Суригайо, в том числе крейсер «Абукума» и эсминец «Хаясима». А тем, что уцелели, предстояло еще пройти сквозь строй американских подводных лодок...»

28 октября в 21:30 «все, что осталось от японского флота, снова собралось в бухте Бурней».

План «Сё» — гигантская авантюра — полностью провалился. В развернувшемся благодаря этому плану сражении японцы потеряли 4 авианосца, 3 линейных корабля, включая крупнейший в мире линкор «Мусаси», 6 тяжелых крейсеров, 4 легких крейсера и 11 эскадренных миноносцев. Большинство их остальных кораблей получили различные повреждения. Кроме того, в этом сражении были уничтожены сотни японских самолетов и погибло около 7475 моряков. Японский военно-морской флот как организованная боевая единица перестал существовать — бой в заливе Лейте был тем ударом, от которого враг уже оправиться не смог.

Но и для Соединенных Штатов этот бой стал показателем наших крупных недостатков, которые, действуя противник более решительно, могли обойтись нам очень дорого. Разделенность, отсутствие единого командования*¹⁷, неспособность «точно определить границы районов ответственности», различные оцен-

ки обстановки, произведенные Кинкейдом и Хелси*^с, привели к тому, что эскортные авианосцы оказались захваченными врасплох, Курите удалось увести на базу основную часть своего потрепанного соединения, в том числе и четыре линкора, а Одзава сумел выйти из боя, сохранив 10 кораблей из 17. Адмирал Хелси ринулся на север, оставив позади себя 7-й флот, сил которого было совершенно недостаточно, чтобы противостоять Курите. Затем, когда Хелси уже настиг соединение Одзавы и уничтожение противника было только вопросом времени, он снова повернул на юг в ответ на отчаянные призывы о помощи адмирала Кинкейда*^т. Японская «приманка» сработала, однако план «Сё», фундаментально зависящий от надежной связи, тщательной координации и решительного руководства, практически оказался невыполнимым и полностью провалился.

Соединенным Штатам эта решительная победа стоила 2803 жизней, нескольких сотен самолетов, одного легкого и двух эскортных авианосцев, а также трех «малышей», доблесть которых помогла изменить ход боя в нашу пользу. Эскадренные миноносцы «Джонстон» и «Хоул» вместе с эскортным миноносцем «Самуэль Б. Робертс» сражались в самых лучших традициях Военно-морского флота США.

Бой в заливе Лейте стал источником многих контрверсий, сравнимых (хотя, может быть, и не таких острых) с контрверсиями Семпсона-Шлея после испано-американской войны или Желлико-Битти после Ютландского боя*¹⁸. Адмиралы Хелси и Кинкейд по сей день считают, что именно их действия были совершенно правильными, единственно верными и диктовались обстановкой. Каждый из них убежден, что соединения другого флота могли и должны были прикрыть пролив Сан-Бернардино*^у.

Бой в заливе Лейте стал ярким примером важности связи для достижения успеха в войне на море. Никуда не годная связь сделала невозможным какой-либо успех японцев. Например, Курита так и не получил ни одного сообщения Одзавы*¹⁹. Однако и у американцев многие радиোগраммы не доходили вовремя до адресатов, а некоторые были составлены столь туманно, что

вели к неправильному их толкованию, что создало, к примеру, предпосылки внезапного появления Куриты перед авианосцами Спрега*²⁰.

24 октября, пока 3-й флот наносил воздушные удары по соединению Куриты в море Сибуян, Хелси направил основным командующим соединениями 3-го флота «предварительное сообщение»*^Ф, извещая их о своем намерении сформировать четыре из шести быстроходных линейных кораблей в 34-е Оперативное соединение (ОС).⁸ Эти линейные корабли совместно с кораблями охранения должны были, в случае если того требовала обстановка, быть выделенными от главных сил флота для классического морского артиллерийского боя с японскими надводными кораблями. В действительности же Хелси так и не сформировал 34-е ОС. Он просто информировал своих командующих об этом намерении как о части «босвого плана», которая должна быть выполнена в случае необходимости. Однако Кинкейд, Нимитц и вице-адмирал Марк Митчер, перехватив это сообщение, хотя оно и не было адресовано кому-либо из них, неправильно его истолковали, а последующие радиограммы Хелси еще более укрепили их заблуждения.

Когда вечером 24 октября Хелси принял решение следовать на север со всеми находящимися в его распоряжении силами для удара по Одзаве, он информировал Кинкейда о том, что «следует на север с тремя оперативными группами». Кинкейд, перехватив ранее сообщение о 34-м Оперативном соединении, решил, что Хелси уходит на север с тремя авианосными группами, оставив четыре быстроходных линейных корабля для охраны пролива Сан-Бернардино. Занятый подготовкой к ночному бою в проливе Суригайо, Кинкейд не задал Хелси прямого вопроса — охраняет или нет 34-е Оперативное соединение выход из пролива Сан-Бернардино. Кинкейд сделал этот запрос только в 4 часа 12 минут ночи. Ответ же на этот запрос, причем ответ отрицательный, был получен Кинкейдом лишь тогда, когда из утренней дымки перед ошеломленным Спрегом появились пагодаобразные мачты японских линкоров.

Ничего подобного тому, что случилось у о. Самар, могло бы не произойти, если бы Кинкейд попытался

выяснить обстановку раньше, или если бы он вообще не перехватывал сообщение о 34-м ОС, или если бы Хелси сообщил ему, что «следует на север со всеми своими силами», а не «с тремя оперативными группами», как он это сделал*11.

Существовал еще один фактор, который также внес свой вклад во внезапное появление японцев перед заливом Лейте. В ночь с 24 на 25 октября и утром 25 октября Кинкейд направил один или два самолета для разведки района к югу от выхода из пролива Сан-Бернардино вдоль побережья острова Самар. Никаких сообщений от ночного разведчика — неуклюжей «Каталины — Черный Кот» — не поступило, а утренний поиск начался, когда над горизонтом уже стали подниматься грозные силуэты кораблей Куриты*21. Хелси также посылал самолеты-разведчики в ночь с 24 на 25 октября, и одно из сообщений от них, принятое 3-м флотом, показывало, что Курита вновь повернул на восток в пролив Сан-Бернардино.

Все эти факты говорят о том, что не существовало никакого ясного понимания между 7-м и 3-м флотами о проливе Сан-Бернардино. «Координация», которой требовал Хелси в своих приказах, практически отсутствовала. Хелси сам писал (в ЮСНИПе)*22, что сражение в заливе Лейте «проиллюстрировало необходимость единого военно-морского командования в районе боевых операций, которому были бы подчинены все соединения флота, принимающие участие в этих операциях»*4.

«Разделение оперативного контроля в районе боевых действий может, в лучшем случае, привести к неразберихе, к плохой координации и к перегрузкам каналов связи (что и имело место у американцев в заливе Лейте), а, в худшем случае, может привести к катастрофе».

В своем боевом рапорте, составленном 25 января 1945 года, адмирал Хелси объясняет причины, заставившие его направить все свои соединения на север в погоню за «приманкой» Олзавы:

«Позиция и силы адмирала Кинкейда были чрезвычайно благоприятными и более чем достаточными, чтобы сокрушить Южное (японское) соединение. Цен-

тральные силы противника (Курита) могли проскользнуть через пролив Сан-Бернадино к заливу Лейте, однако донесения о нанесенных этому соединению повреждениях убедили командующего 3-м флотом, что даже если противник прорвется через пролив, его потрепанных сил будет явно недостаточно, чтобы выиграть решительное сражение у 7-го флота. В то же время Северное соединение японцев (Одзава) было мощным, грозным, неповрежденным и чрезвычайно опасным. Командующий 3-м флотом решил:

(а) Нанести удар по Северному соединению врага внезапно и всеми имеющимися в его распоряжении силами.

(б) Не распылять собственных сил.

(в) Довериться своему выводу о фатальном ослаблении центральных сил противника — выводу, который, к счастью, оказался верным, что показала неспособность японцев справиться с эскортными авианосцами и мелюзгой из их охранения, когда те вступили с ними в бой, остановив их продвижение к заливу»^{*23}.

Мнение адмирала Кинкейда, как явствует из «Беттл Рипорт», не совсем совпадает с выводами Хелси.

«...Необходимо помнить, — пишет адмирал Кинкейд, — о задачах, стоящих перед нашими флотами, о задачах, на которых основывалось все сражение в заливе Лейте. Эти задачи должны быть ясно поняты. Задачей 7-го флота являлась высадка и поддержка сил вторжения на Филиппины. Моя должность называлась «Командующий Силами вторжения на Центральные Филиппины». Нашей работой являлась высадка войск и поддержка их на берегу. Соответственно были и вооружены корабли, имеющие очень низкий процент бронестойких снарядов^{*X}. Самолеты с эскортных авианосцев несли противопехотные бомбы вместо торпед и бронестойких бомб. К морскому бою мы были совершенно не готовы... Единственную вещь, которую я мог бы сделать, зная, что Курита без всяких помех пройдет через пролив Сан-Бернадино, это отвести наиболее северную группу эскортных авианосцев к югу и подготовить самолеты для удара по японцам еще до рассвета. Ошибки, которые были совершены в ходе сражения, произошли не из-за недостатков планиро-

вания. Все сделанные ошибки были ошибками неправильного понимания собственных задач, а не ошибками организации. Сошедшиеся в одной операции силы двух различных боевых районов — центральной и юго-западной части Тихого океана — породили проблему командования настолько неожиданно, что ничего предпринять для изменения положения уже не было возможности» *24, Ш.

Но несмотря на все, сражение в заливе Лейте, без сомнения, является крупной американской победой. Японцы имели в этом бою шанс «игрока», но никогда не имели шансов на полную победу. В самом лучшем случае они бы нанесли американцам крупное поражение, которое, возможно, отерочило бы окончание войны*⁵, но никак не изменило бы ее ход. Однако японцы приблизили собственный окончательный разгром своей никуда не годной связью*⁹ отсутствием взаимодействия между различными видами их Вооруженных сил. Ко всему этому можно прибавить удивительную нерешительность и тактическую слепоту трех из четырех командующих японскими соединениями. Только «приманка» — адмирал Олзава — действительно выполнил возложенную на него задачу.

Конечно, удача была на нашей стороне, но, как показывает история, удача всегда сопутствует более сильным флотам и более искусным командующим.

Японцы, отказавшись от своей основной задачи уничтожения десантных транспортов, сгрудившихся в заливе Лейте, нарушили фундаментальный принцип военной стратегии и обрекли себя на поражение.

Что касается американцев, то они, как об этом радировал на Гавайи и в Вашингтон адмирал Хелси, «в ходе обеспечения высадки на о. Лейте перебили хребет Императорскому флоту Японии».

Специальные примечания, сделанные для этого очерка адмиралом ВМС США Томасом К. Кинкейдом

(Примечания отмечены в тексте цифровыми индексами)

1. Армада вторжения была «армадой Макартура» в том смысле, что она пришла из района, входящего в зону командования Макартура. (Район юго-западной части Тихого океана.) С таким же успехом ее можно было назвать «великой армадой из Австралии». Макартур непосредственно подчинился Объединенному комитету Начальников Штабов, т. к. занимал должность Верховного главнокомандующего в юго-западной части Тихого океана. В качестве такового он лично не командовал никаким из видов Вооруженных сил, осуществляя управление ими через трех командующих на суше, море и в воздухе. (Сухопутными войсками командовал австралийский генерал сэр Джордж Блеми, морскими силами — адмирал Кинкейд, военно-воздушными — генерал ВВС США Джордж Кенни.)

С того момента, когда мы вышли из портов на островах Адмиралтейства и Новой Гвинеи, взяв курс на Филиппины, я вступил в непосредственное командование «армадой», в том числе и армейскими частями, находящимися на десантных транспортах. Я командовал этими частями до тех пор, пока они не высадились на берег, после чего я передал командование над ними генералу Уолтеру Крюгеру, командующему 6-й армией. Макартур же присутствовал на одном из наших судов в качестве пассажира. Когда Хелси прислал нам сообщение, что он готовится нанести удар по японскому флоту и поэтому не сможет оказать непосредственной поддержки десанту, я перепланировал операцию без какой-либо консультации с Макартом.

2. Нисимура должен был подойти к заливу Лейте на час раньше Куриты. Однако он без каких-либо причин прибыл слишком рано — серьезный координационный промах. Правда, Курита сильно опоздал, но у него на это было много уважительных причин.

3. В составе 7-го флота было 18 эскортных авианосцев. Два из них были направлены в Халмагеру для замены самолетов, так что в бою приняло участие только 16.7-й флот, кроме того, имел несколько «Каталин», базирующихся на гидроавиатранспорты. С учетом 18 эскортных авианосцев общее число американских авианосцев составило 34.

4. Интересно, что «Дартер» и «Дейс» всю ночь преследовали Куриту в проливе Палаван и атаковали его на рассвете — хорошая работа. С оперативной точки зрения очень важен тот факт, что Курита при переносе своего флага с «Атаго» на «Ки-

шанари», а оттуда — на «Ямато» растерял по дороге всех связистов своего штаба. Ему можно только посочувствовать, т. к. любой адмирал хорошо представляет ту ситуацию, в которую попал японский командующий.

5. По соединению Нисимуры был произведен только один удар с воздуха, да и то слабыми силами самолетов поисково-ударных групп. Командующий Оперативной группой 38.4 3-го флота контр-адмирал Ральф Девисон сообщил мне, что приказ Хелси о концентрации сил выводит его группу за пределы досягаемости южных сил противника. Однако Хелси продолжал концентрировать флот (3-й) у пролива Сан-Бернадино. У себя в 7-м флоте мы знали, что сможем сами позаботиться о южных силах врага, и весь день готовились к этому. Однако Хелси непосредственно не информировал меня о том, что он решил оставить Нисимуру мне.

6. Хелси приказал провести поиск в северном направлении самолетами с авианосцев самой северной оперативной группы. Однако воздушные атаки японцев не позволили выполнить этот приказ в первой половине дня.

7. В седьмом флоте мы очень внимательно подсчитывали японские корабли и пришли к выводу, что с Одзавой могут быть только два линкора — «Изе» и «Хьюга».

8. Хелси имел четыре оперативных группы авианосцев и отдал предварительный приказ о формировании 34-го Оперативного соединения. «...Следую на север с тремя группами» — радиограмма составлена таким образом, что не дала никакой информации не только мне и Нимитцу, но и многим другим. Марк Митчер направил соответствующие инструкции двум линкорам, которые находились в составе его соединения, считая, что они останутся позади охранять пролив Сан-Бернадино. Ничего другого просто никто себе даже представить не мог, тем более, что предложенное создание 34-го ОС совершенно четко отвечало обстановке.

И даже если Хелси «слишком» положился на преувеличенные доклады своих пилотов о потерях, нанесенных Курите, он должен был знать из сообщений ночных разведчиков авианосца «Индепенденс», что Курита снова повернул в пролив Сан-Бернадино, и обязан был понять следующее:

а. Что 7-й флот был составлен таким образом, чтобы обеспечить непосредственную поддержку высадке десанта и войскам на плацдарме, а не для того, чтобы участвовать в морском бою. Низкая скорость моих старых линкоров и высокий процент фугасных снарядов в их погребах делали эти корабли слишком слабыми для японских центральных сил, даже если бы они были в тот момент «под рукой» и имели достаточно горючего и боеприпасов.

б. Что 7-й флот будет втянут в ночной бой в проливе Суригайо и, в любом случае, не сможет оставить незащищенным залив Лейте и занять позицию у пролива Сан-Бернадино.

в. Что три группы эскортных авианосцев должны в течение 25 октября выполнять задачи по поддержке войск и что им необходимо прикрытие.

г. Что мои эсминцы должны расстрелять торпеды в проливе Суригайо, а линкоры — истратить большую часть своего запаса бронебойных снарядов, который и так был очень значительным, и что даже запас фугасных снарядов на них значительно уменьшился после нескольких дней предварительной бомбардировки побережья.

9. Командующий вряд ли может себе позволить спокойно весь день оставаться в порту и без помех составлять планы для ночного боя. (Я не имею в виду гротескные японские планы.) Тактическая диспозиция и планы 7-го флота проверялись, перепроверялись и корректировались всеми, кому предстояло их выполнять.

10. Я считаю, что контакт с противником был сделан в 22:15 в нескольких милях южнее о. Бохол. Все три торпедных катера этой группы были повреждены артиллерийским огнем и не смогли доложить о контакте. Однако один из этих катеров сумел связаться с другой группой катеров и через них передать сообщение, которое было принято контр-адмиралом Ольдендорфом. Это произошло в 00:26.

11. Торпеды были выпущены торпедным катером PT-137. Он метил в эсминец, но промахнулся и попал в крейсер («Абукума»), тяжело его повредив.

12. Нет! Мы не считали, что соединение Куриты находится западнее Филиппин — мы считали, что 34-е Оперативное соединение охраняет пролив Сан-Бернадино. Интересно отметить, что на о. Лейте временный штаб командующего армией находился всего в нескольких ярдах от уреза воды. Все пляжи были забиты грудями ящиков с продовольствием, боеприпасами и прочими грузами, предназначенными для немедленного использования. Уничтожение этих импровизированных складов оставило бы наши войска на берегу без продовольствия и боеприпасов. А по словам Хелси, Курита мог только слегка «потревожить» наши силы в заливе Лейте.

13. Мне кажется, нужно отметить, что первые четыре слова в радиограмме Нимитца были условной вставкой. Эта радиограмма была вначале доложена мне без вставки, а в том виде, в каком она должна быть. (Хелси, получив радиограмму, истолковал первую ее фразу: «Весь мир хочет знать...» — как резкую критику Нимитцем его действий и был очень раздражен.)

14. Дневная атака эсминцев и эскортных миноносцев против японских тяжелых кораблей была одним из наиболее героических эпизодов, с которыми мне пришлось столкнуться за всю войну.

15. Курита совершил непростительную ошибку, допустив, что приданные ему силы вышли из-под его тактического конт-

роля. Он растерял большую часть специалистов по связи своего штаба. Его корабли получили серьезные повреждения от торпед и бомб самолетов 7-го флота, а также от торпед наших героических эсминцев. Надстройки японских кораблей, посты управления, радиоантенны и пр. были разбиты пятидюймовыми снарядами и штурмовкой с воздуха. Корабли Курита потеряли строй, уклоняясь от реальных и фиктивных торпедных атак наших кораблей и самолетов. Вскоре японские корабли начали уже действовать индивидуально, вне общего плана, а Курита не только не мог ими управлять, но даже их видеть, равно как и противника, из-за эффективных дымовых завес, поставленных эскортными авианосцами и их охранением. В результате всего этого Курита совершенно не представлял себе обстановки, а его подчиненные не могли помочь ему и сообщить истинную картину происходящего. Более того, Одзава не информировал командующего центральными силами об успешном выполнении своей задачи по отвлечению Хелси на север. Кроме того, я не сомневаюсь, что Курита был физически измучен тремя предыдущими кошмарными днями.

16. Маккейн понял, что ему нужно делать, задолго до того, как это понял Хелси — он выпустил свои самолеты в воздух с дистанции 340 миль, хотя с такой дистанции они уже не могли вернуться на авианосцы.

Вот мой собственный анализ того, что произошло:

Хелси сделал точно то, чего от него ждали японцы. Он оставил пролив Сан-Бернардино неохраняемым, позволив Курите пройти через него без всяких помех. Уведя с собой на север все шесть линейных кораблей, хотя было вполне достаточно взять с собой два, а четыре оставить у пролива Сан-Бернардино, Хелси, запоздало повернув на юг после моих настойчивых просьб и радиограммы Нимитца, снова повел за собой все шесть линкоров, не оставив Митчеру ни одного. А Митчеру были крайне необходимы два линкора. Ко времени поворота Хелси на юг, т. е. к 11:15, уже было известно, что в составе соединения Одзава имеются «Изе» и «Хьюга», и тем не менее Хелси увел все шесть своих линкоров на юг. Позднее Митчер направил контр-адмирала Лауренса дюБойза с четырьмя крейсерами и 12 эсминцами добить поврежденные корабли противника. Одзава знал о действии отряда дюБойза и направил на юг «Изе» и «Хьюга», чтобы перехватить его. К счастью, японские линейные корабли прошли восточнее наших крейсеров на своем пути на юг и при возвращении на север.

Хелси информировал меня, что он прибудет к проливу Сан-Бернардино к 08:00 26 октября. Слишком поздно! Затем, в 16:00, после дозаправки топливом, Хелси решил ускорить события и направил на юг на скорости 28 узлов два своих наиболее быстроходных линкора «Айова» и «Нью-Джерси» в охранении трех крейсеров и восьми эсминцев. Этот отряд опоздал на два часа, чтобы перехватить Куриту на его обратном пути

в пролив Сан-Бернадино. Но предположим, что перехват удался. Было бы тогда двух линейных кораблей достаточно для боя с соединением Куриты?

Предположим, что Хелси пошел на юг на полной скорости сразу же после получения моего первого экстренного сообщения, отправленного в 08:25. Тогда бы он выиграл почти пять часов, т. е. на пять часов мог быть ближе к проливу Сан-Бернадино. Действительно, идя на север со скоростью 25 узлов в течение двух часов сорока пяти минут, он мог бы при движении на юг на 28 узлах выиграть 146 миль с той позиции, из которой он повернул в 11:15.

В итоге результатами действий Хелси было то, что шесть сильнейших, если не считать «Ямато» и «Мусаси», линкоров в мире носились взад и вперед по 300 миль на юг и на север, не сделав ни единого выстрела во время «величайшего морского сражения второй мировой войны и крупнейшего в истории боя флотов в открытом море». Я могу хорошо себе представить те чувства, которые испытывал мой сокурсник по академии Уиллис Ли, командовавший линейными кораблями.

Даже сегодня Хелси все еще считает, что не было ошибкой увести весь 3-й флот на север. Он, очевидно, все-таки не учитывает тот факт, что отсутствие 34-го Оперативного соединения у пролива Сан-Бернадино не позволило уничтожить полностью соединение Куриты, даже если уже не говорить о гибели американских кораблей и моряков, чего вполне можно было избежать. Хелси, кажется, совсем не учитывает в своих рассуждениях ту угрозу срыва, которая нависла над всей нашей операцией по вторжению на Филиппины. Хелси упрекнул меня в том, что я должен был провести воздушную разведку моря Сибуян и пролива Сан-Бернадино в ночь с 24 на 25 октября, но он опять забывает о том, что я был уверен в надежной охране пролива линейными кораблями Ли, которые получают информацию от ночных разведчиков с авианосца «Индепенденс». Но даже уверенный в 34-м ОС, я все же приказал провести поиск в северном направлении, что было выполнено в течение ночи летающими лодками «Каталина», а утром — самолетами с эскортных авианосцев, хотя все это делалось главным образом для уточнения обстановки.

Но даже если бы я и знал, что пролив Сан-Бернадино не прикрыт, я все равно ничего бы не мог сделать — у меня просто не было сил, чтобы встретить Куриту. В этом очерке приведена моя цитата из «Беттл Рипорт». Она совершенно правильная. Я не мог обнажить оборону залива Лейте. Но я мог, конечно, если бы знал обстановку, вывести эскортные авианосцы из опасной зоны непосредственного контакта с силами Куриты. И, безусловно, я бы направил самолеты для постоянного слежения за японскими кораблями, хотя самолеты с эскортных авианосцев и не имели оборудования для ночной разведки.

Смог бы при этом Курита достичь залива Лейте? Можно предполагать все, что угодно, но, возможно, и смог. Нужно тем не менее помнить, что при прямом контакте с северной группой наших эскортных авианосцев Курита получил тяжелые повреждения, которые сильно замедлили темп продвижения его сил и настолько запутали обстановку, что японский адмирал повернул обратно, находясь всего в двух часах хода от своей цели — залива Лейте.

17. В отсутствии «единого командования», конечно, нет ничего хорошего. Но если говорить строго по существу, то, несмотря на отсутствие «единого командования», Хелси и я, с моей точки зрения, имели совершенно четко определенные задачи. Помни Хелси о том, что главной его задачей является обеспечение успеха вторжения на Филиппины, он, погнавшись за Одзавой, никогда не оставил бы без охранения пролив Сан-Бернардино. Кроме того, он обязан был ясно и без двусмысленностей поставить меня в известность о своих намерениях.

В этом очерке правильно говорится о моем ошеломлении, когда я узнал, что 34-го Оперативного соединения нет у пролива Сан-Бернардино. В самом деле, логика подсказывала, что иначе просто быть не может. Ведь в задачу Хелси входило обеспечение десанта от возможных помех со стороны японского флота. Его предварительный приказ о формировании 34-го ОС, который я перехватил, как по составу, так и по замыслу совершенно соответствовал создавшейся обстановке. Мне не удалось перехватить никаких других сообщений относительно использования 34-го ОС. Если бы мне удалось это сделать, я бы, конечно, не стал бы молчать.

Мне было физически невозможно представить, что Хелси сможет настолько испортить такой превосходный план. Его сообщение «следую на север с тремя группами» означало для меня, что 34-е Оперативное соединение плюс авианосная группа остались у пролива Сан-Бернардино. Так считал не только я, но и весь мой штаб, так считал и Нимитц, по-видимому, так считал и его штаб. Кроме того, в этом были уверены Митчер и офицеры его штаба. Как я уже отмечал, Митчер уже отдал соответствующие приказы, отделяя от своего соединения два линейных корабля. Когда Митчер и его штаб обнаружили, что 34-е ОС не охраняет пролив Сан-Бернардино, начальник штаба — капитан 1-го ранга Берк — попытался убедить Митчера направить Хелси радиogramму по этому вопросу. Однако Митчер отказался на том основании, что, по-видимому, Хелси имеет информацию, неизвестную ему.

В этом очерке отмечается, что я до 04:12 25 октября не запрашивал Хелси прямо о том, охраняет или нет 34-е ОС пролив Сан-Бернардино. Это правильно. Поскольку от Хелси не поступало никакой информации, опровергающей нашу уверенность в охране пролива, предположить что-либо другое было

просто невысказано. Ночью 25 октября проходило очередное совещание штаба 7-го флота, офицеры которого собрались в моей каюте. Совещание окончилось около 4 часов ночи, после чего мой оперативный офицер Дик Крузен (капитан 1-го ранга Ричард Ч. Крузен) вернулся в мою каюту и сказал: «Адмирал, меня беспокоит одна вещь. Мы не запросили Хелси прямо — охраняет или нет 34-е ОС пролив Сан-Бернардино». Я приказал ему отправить запрос.

18. Контрверсия о бое в заливе Лейте не стала такой же острой, как в приводимых здесь примерах морских сражений прошлого по той простой причине, что я отказался принимать участие в какой-либо полемике. В отличие от Хелси, который, не считая книги, опубликовал уже несколько статей и интервью, где оправдывает, иногда за мой счет, свои действия в заливе Лейте, я хранил молчание все 10 лет.

19. Мне кажется, что радиооборудование на флагманском корабле Одзавы было выведено из строя попаданием первой бомбы. Но другие корабли соединения, конечно, могли передать столь важное сообщение Курите.

20. Единственной причиной, по которой авианосцы Спрега были захвачены Куритой врасплох, было столь странно составленное сообщение Хелси.

На рассвете некоторые чрезвычайно важные радиogramмы от меня к Хелси были задержаны передачей, что, конечно, объяснить очень трудно.

21. Действительно, одна или две летающих лодки «Каталина», из числа тех, что базировались на гидроавиатранспортах, провели ночной поиск в северном направлении. «Каталины» были хорошо оборудованы для производства ночной разведки. Однако выполнить задачу им было непросто, поскольку каждый американский корабль, над которым они пролетали, открывал по ним огонь. Мне кажется, что пилотов «Каталин» больше заботило, как избежать огня собственных кораблей, чем выполнение задачи по обнаружению противника. Отданный на рассвете приказ о проведении поиска самолетами с эскортных авианосцев должен был, конечно, последовать гораздо раньше.

22. Статья Хелси в «ЮСНИПе» очень субъективна. Если бы он больше думал о поставленной перед ним задаче дальнего прикрытия десанта, не отвлекаясь по пустякам, то вопрос о «едином командовании» стал бы чисто академическим.

23. Рассуждения Хелси о центральных силах японцев заслуживают некоторых замечаний. Его «тщательная оценка» рапортов о нанесенных противнику повреждениях, по-видимому, больше никем не разделялась, кроме его самого. Сами действия Куриты опровергают подобную оценку. Наша собственная прокладка курсов Куриты показала, что он приближается к проливу Сан-Бернардино со скоростью 22 узла. Это, называется, соединение потеряло эскадренную скорость! Хелси получил сообщение с ночного самолета-разведчика ави-

аносца «Индепенденс», которое он, кстати, мне не передал. Следили ли после этого в его штабе за движением Куриты?

Оценка, сделанная моим штабом, показала, что Одзава не был таким «грозным, мощным и опасным», как думал Хелси. Хелси повел на север 119 кораблей, чтобы расправиться с 19 кораблями Одзавы. А ведь было предусмотрено предварительным приказом разумное разделение сил 3-го флота в предвидении подобной ситуации. Хелси сам подготовил такой приказ, но почему-то его не выполнил.

Обоснованность решений Хелси ((а) и (б)) можно было как-то принять во внимание, если бы 3-й флот не имел никаких других обязанностей. Его обоснование (в) можно назвать абсолютно ошибочным. Я не думаю, что кто-либо может не согласиться с утверждением, что Курита не достиг залива Лейте, уничтожив по пути эскортные авианосцы, только потому, что ему пришло в голову повернуть обратно, когда победа была практически уже у него в руках. Убеждение Хелси «о фатальном падении боевой эффективности японских центральных сил» было безусловно ошибочным. Не включало ли это «убеждение, которое, к счастью, подтвердилось» и предвидение того, что Курита внезапно прекратит бой? Если так, то, конечно, можно только восхититься пророческим талантом Хелси. Интересно, верит ли еще кто-нибудь в то, что «японцы оказались неспособными даже расправиться с эскортными авианосцами и «мелюзгой» из их охранения»? Они не расправились с ними, но это произошло вовсе не из-за их «неспособности».

24. Моя цитата приведена правильно, могу только добавить, что результаты боя были бы гораздо лучшими, если бы и Хелси, и я занимались бы выполнением только поставленных перед нами задач.

**Специальные примечания, сделанные
для этого очерка адмиралом флота ВМС США
Уильямом Ф. Хелси**

(Примечания отмечены в тексте буквенными индексами)

А. Я не помню, что передавало радио Манилы, но обычно оно передавало, в основном, лживую пропаганду из репертуара «Токийской Розы». Мы использовали радио Манилы весьма своеобразно — как только оно начинало передавать сигналы воздушной тревоги, мы знали, что наши самолеты обнаружены.

Изменение американской стратегии было прямым результатом моих рекомендаций. Я рекомендовал отложить захват островов Яп и Палау и осуществить высадку на Центральные Филиппины вместо десанта на Минданао. Если не считать Палау, адмирал Нимитц полностью одобрил мои рекомендации и немедленно переслал их Объединенному комитету Начальников Штабов (ОКНШ), который тогда совещался в Квебеке. Начальник штаба Макауртура генерал Шаферленд, находящийся тогда на о. Холландия, также одобрил высадку на Центральные Филиппины вместо Минданао. После одобрения моих рекомендаций ОКНШ, они были почти сразу же утверждены президентом Рузвельтом и премьер-министром Черчиллем. Нам очень повезло, что именно в это время происходила Конференция в Квебеке.

1-я дивизия морской пехоты понесла тяжелые потери на Пелилиу (в группе островов Палау), захват которого во многом напоминал захват Таравы. Взаимодействующая с морскими пехотинцами армейская бригада из состава 81-й дивизии (Уилдкет) также понесла серьезные потери в боях за Пелилиу. Мы построили аэродромы на о. Ангуар, захваченном 81-й дивизией, а также на Пелилиу и временную базу флота на Коссол Род. Коссол Род не был оккупирован японцами, и мы, просто заняв его, приняли меры к возможной обороне острова от японцев, находившихся на Бабельтхане — самом большом острове архипелага Палау. Я говорю обо всех этих операциях, чтобы показать, что я тщательно взвесил свои рекомендации. В моих рекомендациях ничего не говорилось об Улити, т. к. я считал, что этот атолл необходим нам как якорная стоянка флота. Улити был захвачен без всякого сопротивления. Конечно, Пелилиу, Ангуар и Коссол Род нам тоже оченьгодились, но, давая рекомендации, я думал прежде всего о том, что нет никакой необходимости затягивать войну на Тихом океане мелкими операциями.

Еще до боя в заливе Лейте проявились признаки, говорящие о начале заключительной фазы войны на Тихом океане. После того как наш флот добился свободы действий, практи-

чески в любой части Тихого океана японцы были обречены на поражение.

План «Сё» был одним из многих планов, изобретенных тогда японцами и провалившихся.

Тойода имел авианосцы, но с небольшим количеством самолетов и с полуобученными пилотами. Теперь складывается впечатление, что об этом знали все, кроме моего штаба и меня. Но ответственность лежала именно на нас, и я уж не знаю, кто как считал, но мы в 3-м флоте давно усвоили истину, что в этой войне авианосец заменил линкор и именно авианосцы стали наиболее сильным и потенциально наиболее опасным морским оружием, которым обладал наш противник. Мы сражались с японцами несколько лет и видели их палубную авиацию в действии. Мы не знали, правда, сколько у Одзавы самолетов, но знали, что «Принстон» был поврежден и что в атаке участвовали палубные самолеты противника. Когда утром 25 октября мы шли на север, наши радары принимали сигналы, которые были интерпретированы нами как сигналы, отраженные японскими самолетами, возвращающимися на свои авианосцы. Затем они исчезли с экранов, резко повернув на Лусон. Мы уже не раз становились объектом челночных атак со стороны японцев и только однажды у Гуадалканала сумели сорвать их «челночный» замысел.

Мое решение идти на север базировалось не только на рапортах моих пилотов. Возможность боя с японским флотом долго обсуждалась и изучалась нами. Мы часто проводили штабные игры в моем флагманском салоне и в результате накопленного нами опыта пришли к заключению, что авианосцы врага были потенциально наиболее опасными кораблями, и не только для нас, но и для Макарура, а равно и для всех остальных. И мы считали их своими основными целями. Мы точно знали, что корабли Куриты были повреждены нашими атаками, что особенно сильно были повреждены надстройки этих кораблей и, по-видимому, выведено из строя оборудование по управлению артиллерийским огнем, что и явилось причиной их исключительно плохой стрельбы по «беби»-авианосцам.

Б. «Охота на фазанов» у Марианских островов была величественным шоу. Но то, что оно переломило хребет японской морской авиации, я сильно сомневаюсь. Я не могу и не хочу забывать доблестных американских пилотов, действующих в южной и юго-западной части Тихого океана, которые в районе Рабаула подорвали мощь японской морской авиации. Это не пустые слова, они подтверждаются послевоенными показаниями самих японцев. И ломали японцам хребет не только пилоты нашего авианосного флота. В этом большая заслуга и летчиков наших ВВС и летчиков Морской пехоты, а также австралийских и новозеландских пилотов. Японцы совершили большую ошибку, вводя в этот район по частям свою авиацию, что способствовало ее уничтожению.

В. Японский флот имел большое количество почти достроенных авианосцев. У меня хранится красивая большая настольная медаль, подаренная мне после войны. В центре ее изображен флаг США, а вокруг него силуэты различных японских кораблей: авианосцев, линкоров, тяжелых и легких крейсеров и подводных лодок. По окружности медали сделана надпись: «Медаль отлита из металла японских кораблей, потопленных авианосным флотом США в июле 1945 года в военно-морской базе Куре». Это были следующие корабли: авианосцы «Азо», «Амаги» и «Рюхо», линкоры «Изе», «Хьюга» и «Харуна», крейсера «Сетсу», «Тоне», «Ойода» (флагманский корабль Объединенного флота), «Аоба», «Идзума» и «Ивате», а также 5 подводных лодок.

Мы получили приказ уничтожить весь японский флот, чтобы тот никак не мог помешать русским, если последним придется высадиться в Японии. С точки зрения сегодняшних событий наше намерение помочь русским, конечно, звучит смешно! Корабли, которые мы перетопили в Куре, были «сидячими утками» и даже с больших высот при некоторой доле удачи их можно было уничтожить бомбами.

Я помню один японский крейсер, который можно было бы даже пожалеть, если бы я вообще в те дни мог испытывать жалость к японским кораблям. Этот крейсер, хотя и поврежденный, все же сумел спастись во время боя в заливе Лейте. Японцы спрятали его в одной из бухт на западном побережье Лусона и так закамуфлировали, что корабль стал почти невидимым. На крейсере день и ночь велись работы, чтобы сделать его достаточно мореходным для возвращения в Японию. А между тем наши пилоты обшаривали все «щели» на Филиппинах в поисках японских кораблей. Одной группе самолетов удалось сделать удачные фотоснимки бухты, и расшифровщики данных аэрофотосъемки опознали на них этот крейсер. На следующее утро по «японцу» был нанесен тяжелый удар с воздуха и с ним было покончено.

Г. 1 февраля 1942 года, когда мы наносили удары по Маршалловым островам и островам Джильберта, один «Бетти» пытался приземлиться среди самолетов, стоявших на палубе «Энтерпрайза». Однако, благодаря капитану 1-го ранга, ныне адмиралу, Джорджу Маррею, который мастерски управлял кораблем, «Бетти» только скользнул по авианосцу, нанес небольшие повреждения и упал за борт. Японский самолет уже горел от попадания зенитного снаряда, когда он попытался в нас врезаться. Ему удалось разбить вертикальный бензопровод на корме, из-за чего на корабле начался пожар. После чего «Бетти» разбил другой бензопровод на носу, но без каких-либо последствий, отбил хвост одному «Донтлессу» и все. Пожар был быстро потушен, и я не помню каких-либо других повреждений, кроме небольших и легко ремонтируемых пробоин на полетной палубе. Это была грозная моя первая встреча с ка-

микадзе, хотя я сомневаюсь, что этот японский пилот знал, что он был камикадзе. Он уже израсходовал все бомбы, к счастью для нас, они упали мимо. Так что для нас его намерения были ясны — он понимал, что его самолет подбит и шансов на спасение практически нет. Поэтому он решил погибнуть, нанеся нам максимальные повреждения, врезавшись в стоящие на палубе самолеты, которые дозаправлялись горючим, подвешивали бомбы и торпеды и перезаряжали пулеметы. Если бы не искусство командира авианосца, дело бы могло кончиться для нас катастрофой. Я не хочу преуменьшать храбрости японских пилотов, но тактика, выбранная ими, заведомо обрекающая их на гибель, была глупой. По-видимому, мы боролись для того, чтобы жить, а японцы — чтобы умереть.

Д. Полученный мною приказ был гораздо обширнее и его нельзя приводить только цитатой «оказать поддержку силам юго-западной части Тихого океана в захвате... Центральных Филиппин». Мой главной задачей было уничтожение японского флота.

Е. «Необходимые меры по детальной координации действий 3-го и 7-го флотов разрабатываются их командующими». Это пустые слова и ничего более. Выполнить подобную инструкцию было совершенно невозможно. Я не видел Кинкейда с момента совещания на о. Холландия, после чего планы вторжения на Филиппины несколько раз изменялись. На упомянутом мной совещании разрабатывались предварительные планы, которые легли в основу операции, но не более. И Кинкейд и я — оба были слишком заняты во время вторжения на Филиппины, чтобы устраивать совместные совещания. Этот факт, как никакой другой, иллюстрирует важность единого командования в боевой зоне. Если бы надо мной и Кинкейдом был Верховный командующий во время боя в заливе Лейте, я убежден, что бой протекал бы по другому. Лучше или хуже — это другой вопрос.

Ё. Я считал, что кроме «Каталин» 7-й флот имел в то время еще несколько РВМ.

Ж. Ночные самолеты-разведчики не только вели наблюдение за северными силами Одзавы, но следили и за морем Сибуян. Они сообщили о новом повороте Куриты на восток в пролив Сан-Бернардино. Это сообщение было направлено мною Кинкейду около 21:30.

З. В моем оперативном подчинении не было подводных лодок никогда, исключая особых случаев, когда лодки придавались нам для некоторых операций. Но во время боя в заливе Лейте лодки мне приданы не были.

И. Я никогда не считал, что Курита остановлен дневными воздушными атаками. Я получил и немедленно передал Кинкейду сообщение о том, что соединение Куриты снова направилось к проливу Сан-Бернардино. Я не особенно полагался на т. н. «преувеличенные» доклады моих пилотов. К

этому времени мы научились хорошо оценивать донесения пилотов. Поэтому я считал, что Курита получил серьезные повреждения, особенно, что касается верхних постов его кораблей, в частности, постов управления артогнем. Подтверждением моего мнения была исключительно плохая стрельба японцев на следующий день по авианосцам Клифтона (Спрега). Конечно, в большой степени эскортные авианосцы были спасены благодаря своей тонкой «шкуре». В сражении у Гуадалканала, где погибли контр-адмиралы Каллаган и Скотт, многие корабли, продырявленные насквозь тяжелыми бронебойными снарядами, в сущности, отделались только легкими повреждениями. Я помню один эсминец, правда, забыл его название, который мне пришлось инспектировать после боя. Мне вспоминается, что этот эсминец получил четырнадцать попаданий 14-дюймовыми снарядами с японского линкора. Командиром эсминца был капитан 2-го ранга Ковард (по-английски «ковард» — трус). Еще никогда фамилия человека настолько не противоречила его поведению в бою.

К. Я не согласен с фразой «вот от такого недопонимания зависит ход истории и судьба наций». Я совершенно не был введен в заблуждение при оценке обстановки, может быть с тем исключением, что я не знал об отсутствии самолетов на японских авианосцах, если действительно так оно и было. Я все время отдавал себе отчет в том, что я делаю, и шел на рассчитанный риск, с тем чтобы уничтожить японские авианосцы. Мое предположение о том, что 7-й флот сможет противостоять потрепанным силам Куриты, полностью оправдалось во время боя 26 октября. Бой, который вели эти доблестные американские корабли, останется эпическим на все времена. Я снимаю перед их экипажами шляпу.

Л. Бой в заливе Суригайо, которым непосредственно руководил адмирал Ойлендорф, был прекрасно спланирован и превосходно проведен. Еще никогда в истории палочка над «Т» не была так эффективно поставлена и никогда это не приводило к столь полному разгрому и деморализации противника, как это произошло во время боя в проливе Суригайо.

М. Я все еще не убежден в том, что соединение Одзавы имело своей задачей только приманку. Японцы настолько привыкли в предвоенные годы и во время войны лгать обо всем миру, что уже стали даже врать друг другу. Почему нужно считать, что они перестали врать после войны? Они имели достаточно времени перед тем, как начали давать показания, чтобы подогнать свои истории под свои нужды. Несмотря на их самоубийственные атаки под «банзай», самолеты камикадзе, управляемые людьми бомбы, двухместные подводные лодки и прочие самоубийственные глупости, трудно все-таки поверить, что они сознательно решили принести в жертву свои потенциально наиболее грозные корабли. Если так уж верить японским послевоенным показаниям, то Курита как раз и говорил, что

он вышел из боя, чтобы соединиться с силами Одзавы, а затем атаковать американский флот.

И. Радиограмма адмирала Нимитца, посланная мне, запрашивала: «Где 34-е Оперативное соединение?» В том виде, в каком эта радиограмма приведена здесь — это грубейшее нарушение правил безопасности.

О. Интересно, что личный состав 7-го флота описан здесь, как утомленный и измученный несколькими днями бомбардировок и ночным боем. Что же можно сказать тогда о моих моряках, которые с начала сентября непрерывно находились в боях. А когда в конце сентября мы прибыли для короткого отдыха на Улити, то попали в тайфун. И затем до самого сражения у Лейте мы снова постоянно находились в боях. Были измучены мои пилоты или нет? Думаю, что они находились на грани своих физических возможностей из-за постоянного напряжения, недосыпания и тяжелой работы. Впрочем, то же самое без преувеличения можно сказать обо всех моих офицерах и матросах.

П. Я знал состав сил Кинкейда и считал, что они способны противостоять поврежденному соединению Куриты. Я, конечно, не знал положения с боеприпасами на его старых линкорах, но позднее мне говорили, что некоторые линкоры Кинкейда во время боя в проливе Суригайо не сделали ни одного выстрела из орудий главного калибра.

Я повторяю, что, идя на север, я шел на рассчитанный риск. Я считал тогда и считаю сейчас, что если бы Курита и провалился в залив Лейте, он ничего не смог бы сделать, кроме бомбардировки типа «кусай и беги». В те времена, когда я командовал силами южной части Тихого океана, мои корабли у Гуадалканала неоднократно подвергались бомбардировке японских линкоров, крейсеров и эсминцев. Конечно, мы ничем не могли предотвратить тот ад, который царил на берегу в результате этих бомбардировок, но наши «морские» планы если и откладывались из-за этого, то на весьма короткое время. Наполовину разгруженные транспорты обычно отходили от побережья мористее, подальше из района бомбардировки, а войска на берегу зарывались в землю кто как умел. В большинстве случаев в моем распоряжении не было крупных надводных кораблей, чтобы сорвать вражеские бомбардировки, так что они могли заниматься бомбардировками в свое удовольствие. В одном случае их отогнали торпедные катера. В другом случае, когда погибли Ден Каллаган и Норм Скотт, небольшое и слабое американское соединение преградило дорогу японским линкорам и крейсерам. В результате яростного боя был подбит и наутро потоплен самолетами японский линейный корабль «Хией». Во время одной из последних попыток японцев бомбардировать наши силы мы хорошо поймали их, скрытно перебросив к острову Сава два наших линкора «Вашингтон» и «Саут Дакота», которыми командовал контр-адмирал, позднее

вице-адмирал, У. А. Ли. В результате последовавшего ночного боя японцы потеряли еще один линейный корабль и несколько эсминцев.

Р. В этом очерке указывается, что в результате данных радиоперехвата Курита пришел к ошибочному выводу о вводе в действие аэродромов на о. Лейте. Этот вывод Куриты был не таким уж ошибочным. Когда адмирал Маккейн выслал свои самолеты с расстояния, не позволяющего им вернуться обратно на авианосцы, они были направлены на аэродромы захваченной части о. Лейте. Самолеты с авианосцев Маккейна совершили там посадку и несколько дней оперировали с этих аэродромов, пока я не приказал им вернуться на Улити. Я не помню, видел я или нет рапорт о повреждениях самолетов Маккейна, которым пришлось садиться на взлетные полосы Лейте. По-видимому, раз я не помню, они не были значительными.

С. Я не совсем понимаю, что автор имеет в виду, говоря, что я был сбит с толку. Возможно, он считает, что слишком положился на донесение пилотов. Но я повторяю, что оценка докладов пилотов проводилась очень тщательно, и риск, на который я шел, был вполне рассчитан. Мое предположение о том, что Кинкейд вполне может оказать противодействие Курите, подтвердилось по старому принципу, что «пудинг познается во время еды».

Т. Я согласен с тем, что совершил ошибку, поддавшись давлению и повернув на юг. Я считаю, что это была самая серьезная ошибка, которую я совершил во время боя в заливе Лейте.

У. Насколько я помню, я никогда не говорил, что Кинкейд обязан был прикрыть залив Сан-Бернадино. Я говорил, что, по моему мнению, сил Кинкейда было достаточно, чтобы противостоять потрепанным силам Куриты. Кроме того, я считал и считаю, что Курита, если бы даже он и достиг залива Лейте, мог бы только совершить акцию типа «кусай и беги». А акции такого типа, как показывает мой опыт, приобретенный в период боев в южной части Тихого океана, оказывают ничтожный эффект на высадившиеся войска и только слегка изменяют общую картину обстановки.

Ф. Я не передавал никаких предварительных приказов, а передал свой «боевой план», адресованный только 3-му флоту. Чтобы обеспечить полное понимание моего замысла, я направил своим командующим еще одно сообщение, где говорилось, что указанный план может быть выполнен исключительно после моего прямого приказа. Вице-адмирал Марк Митчер, как командующий 38-м Оперативным соединением, должен был получить оба эти сообщения.

Ц. Заявление о том, что если бы я направил Кинкейду радиограмму: «Следую на север со всеми находящимися в моем распоряжении силами» вместо «Следую на север с тремя группами», то ничего бы из того, что произошло, не случилось бы,

звучит чисто академически. Я не знал, что КинКейд перехватил сообщение о моем боевом плане, и считал, что мы обязательно будем действовать именно по этому варианту плана. Каждый командующий в районе знал точный состав авианосной оперативной группы, поэтому мое сообщение было совершенно правильным. Всем было известно, что группа Маккейна отходит на Улити, и я был уверен, что все правильно поймут мое сообщение.

Ч. Я уже говорил здесь, что приказы, требующие «координации», были пустыми словами и ничем более. Я уже писал и продолжаю твердо придерживаться мнения, что «бой в заливе Лейте проиллюстрировал необходимость единого в боевом районе командования, которому бы подчинялись все участвующие в бою соединения».

Х. Я ничего не знал о том, как был вооружен 7-й флот. У меня хватало своих забот, чтобы думать еще об этом.

III. Я еще могу поспорить с адмиралом Кинкейдом, когда он говорит, что все совершенные в этом бою ошибки были ошибками неправильного понимания собственных задач. Но я совершенно согласен с его заявлением, что «сошедшиеся в операции силы двух различных боевых районов — центральной и юго-западной части Тихого океана — породили проблему командования настолько неожиданно, что ничего предпринять для изменения положения уже не было возможности». Я уже говорил раньше, что «будь надо мной и Кинкейдом Верховный командующий, весь бой прошел бы иначе».

Э. Я хочу кратко коснуться проблем связи, с которыми мы столкнулись в этом бою. Связь была просто отвратительной. Все процедуры связи требуют коренных изменений. Насколько я помню, наши боевые каналы связи были забиты длинными сообщениями различных командующих, подробно передающих свою интерпретацию картины боя, бесконечными разведсводками и выводами, чаще всего не имеющими к флоту никакого отношения. Все это нетерпимо задерживало передачу крайне срочных и важных радиограмм. Подобных вещей в будущем ни в коем случае допускать нельзя.

Свои комментарии я составил исключительно по памяти, не пользуясь никакими записями или документами. Я надеюсь, что не очень переоценил свою память — все-таки десять с половиной лет — солидный срок.

Часть 2

Из книги Тамеиче Хара

«Командир японского эсминца»

пер. с японского

20 декабря 1944 года я получил приказ вступить в командование легким крейсером «Яхаги». В этом несчастливом году для меня это был самый счастливый день.

Мне трудно передать свое ликование, когда 22 декабря 1944 года я поднялся по трапу крейсера «Яхаги», стоявшего в гавани Сасеб. Я рассматривал свое новое назначение как огромную честь для себя, но дело было не только в этом. Я возвращался в родную стихию, получая шанс снова сражаться с врагом, забыв все разочарования и интриги береговой службы.

Старшие офицеры корабля собрались в салоне, чтобы представиться мне. Старший помощник — капитан 2-го ранга Шиничи Учино взволнованным голосом сказал: «Экипаж «Яхаги» просто ликует от счастья иметь вас своим новым командиром. Даже самые молодые новобранцы, и те с гордостью говорят о нашем «Чудо-командире».

Я ответил, что очень благодарен своей счастливой судьбе, вручившей мне командование над «Яхаги» и добавил: «Я еще никогда не командовал таким большим кораблем и мне еще от каждого из вас придется многому научиться».

Мое замечание было принято с вежливым молчанием, и я чувствовал, что все действительно взбодрены моим прибытием на борт. Если сам по себе факт моего прибытия на корабль смог поднять настроение экипажа, это было великолепно, поскольку команда «Яхаги» очень в этом нуждалась. Крейсер только что вернулся из катастрофического по своим последствиям боя в заливе Лейте, где был флагманским кораблем группы поддержки 2-го флота вице-адмирала Такео Куриты. Подробности этого боя были пока что неиз-

вестны даже его участникам. Но многие уже знали, что японский флот был разбит и Соединенные Штаты снова захватили Филиппинский архипелаг.

Когда 25 октября адмирал Курита, нанеся тяжелые повреждения соединению эскортных авианосцев противника, неожиданно начал свое знаменитое отступление, не сумев сорвать высадку американцев в заливе Лейте, «Яхаги» с тремя эсминцами были примерно в 10 милях от места боя. С этой предельной дистанции «Яхаги» и эсминцы выпустили торпеды, ни одна из которых не попала в цель. Одного этого было достаточно, чтобы на корабле воцарились уныние и разочарование.

Контр-адмирал Сусуму Кимура, командир 10-й эскадры эсминцев, в которую входил «Яхаги» и 6 эскдренных миноносцев, после боя был смещен со своего поста. Он был прекрасным моряком, но не бойцом. Нежелание Кимуры сражаться было ясно продемонстрировано еще в ноябре 1942 года у Гуадалканала, когда его легкий крейсер «Нагара», хитро маневрируя, никак не мог сблизиться с противником, в то время как остальные корабли сражались с американцами на дистанции прямой наводки. Использование Кимуры после этого в таком важном сражении, как Лейте, прекрасно иллюстрирует, хотя и не объясняет, таинственные процессы мышления нашего высшего командования.

Но еще более серьезной ошибкой было оставление на командных постах адмиралов Куриты и Одзавы. Оба адмирала пережили войну и живы до сих пор. Мне бы не хотелось критиковать этих безусловно честных и мужественных людей, но я убежден, что назначение на высокие командные посты этих двух пожилых и уставших адмиралов явилось главным фактором нашего катастрофического поражения в заливе Лейте. Курита честно сказал мне: «Я совершил эту ошибку (отступление) из-за невероятной физической утомленности». А Одзава, говоря об этом сражении, признался мне: «Мне стыдно, что я уцелел в этом бою».

Сражение в заливе Лейте — величайшее морское сражение в истории — стало темой многочисленных трудов и исследований. Со многими я не согласен, но

полностью согласен с выводом Ван Вудварда в его работе «Сражение в заливе Лейте»: «Нужно было, чтобы утром 25 октября на флагманском мостике «Ямато» находился бы не Гамлет, а Готспур — японский Хелси вместо Куриты».

Курита показал свою вопиющую некомпетентность еще тогда, когда повел свой 2-й флот в Рабаул, чтобы подставить его там под удар американской авиации. Но несмотря на это, он, подобно Олзаве, удержался на своей должности. В результате оба адмирала командовали силами нашего флота в сражении у Марианских островов 19 июня 1944 года, еще раз продемонстрировав свою бездарность. Но по причинам, которые я так и не понял до сих пор, оба остались на своих должностях и после поражения у Мариан. Измученные и деморализованные неудачами, они тем не менее были посланы и в Лейте, что само по себе было равносильно катастрофе, особенно если учесть, что их соединения не имели воздушного прикрытия.

Огромная ответственность лежит и на Главнокомандующем Объединенным флотом адмирале Соэми Тойоде. Прибыв 18 октября в Японию с Формозы, он управлял боем сначала из Йокосуки, а затем пересел на 30 миль от побережья в курортное местечко Хиенни, откуда продолжал выполнять свои обязанности главкома. Таким образом, эта фантастическая операция была запланирована и управлялась с суши адмиралом, который никогда в жизни не участвовал ни в одном морском бою.

Имеется много причин столь жестокого поражения японцев в сражении у Лейте. Можно отметить нехватку самолетов, радиолокационного оборудования, ненадежность средств связи. Японские корабли нашего умирающего флота сражались с присущей им доблестью, но, не имея компетентного руководства и надежной связи, были практически и слепыми, и глухими. С потерей острова Сайпан Япония фактически уже проиграла войну. После этого наши линкоры и тяжелые крейсера были просто отданы на закание в заливе Лейте.

В тот день, когда я прибыл на «Яхаги», Курита был наконец снят со своего поста и заменен вице-адмира-

лом Сейичи Ито. Подобно многим другим решениям, принимаемым в то время на высшем уровне, это также ошеломило меня. С самого начала войны Ито постоянно служил в Морском Генеральном штабе, ни одного дня не проведя в море и не имея никакого боевого опыта.

Мне казалось, что все спятили в Управлении кадров. Курита, несмотря ни на что, был назначен начальником Военно-морской Академии, а Одзава был произведен в адмиралы и в мае 1945 года занял должность Главнокомандующего Объединенным флотом. Вообще, это очень показательно, что большинство старших офицеров, участвовавших в сражении у Лейте, были повышены в чине.

Между тем остатки 2-го флота ковыляли по одному, по два или по три корабля в родные порты. В середине января к нам на рейд Хасирадзима вблизи Хиросимы прибыл «Ямато» в сопровождении пяти эсминцев. Вспоминая, как на этом же самом рейде всего четыре года назад едва можно было охватить взглядом величественные колонны из сотен боевых кораблей, я печально смотрел на жалкие остатки 2-го флота, которого и флотом то уже нельзя было назвать. Отряд, в лучшем случае.

Занятый по горло своими новыми обязанностями на «Яхаги», я с болью в сердце наблюдал, какие из эсминцев моего старого дивизиона, уцелев в Филиппинской мясорубке, прибывают на базу. «Сигуре» входил в соединение адмирала Нисимуры, когда тот с двумя линкорами, крейсером и четырьмя эсминцами пробирался 25 октября к заливу Лейте через пролив Суригайо. Все корабли, исключая «Сигуре», были потоплены противником. Уцелевший эсминец стал объектом суровой критики и злобных слухов, в которые я никак не мог поверить. Мне очень хотелось лично поговорить с экипажем эсминца и выяснить правду. Я долго ждал возвращения эсминца, пока не пришло сообщение, что «Сигуре» был торпедирован и потоплен 24 января подводной лодкой противника севернее Сингапура. Просто позор, что такой прекрасный корабль мог стать жертвой подводной лодки! Немного позднее пришло сообщение, что «Амуцукадзе» останет-

ся в китайских водах и также не сможет присоединиться к остаткам 2-го флота.

Но не все новости были плохими. Почти ежедневно на «Яхаги» прибывало новое вооружение и оборудование. Это были радиовзрыватели, самонаводящиеся торпеды и, что наиболее важно, эффективные радиолокационные станции. Комендоры начали обучаться вести огонь из орудий с радиолокационным наведением. Конечно, многие образцы новой техники были еще в экспериментальной стадии, но само их появление говорило о том, что японская наука и техника продвинулась далеко вперед. И хотя все понимали, что уже поздно, что в этом отношении нам еще далеко до противника, образцы нового оружия внесли огромный вклад в подъем боевого духа личного состава в эти дни бесконечных бедствий.

Все наши учения, однако, были ограничены тесной акваторией Внутреннего моря. На мой вопрос, почему нас не выпускают в открытое море, чтобы провести учения в условиях, приближенных к реальной боевой обстановке, мне было сказано, что это не позволяют наши ограниченные запасы топлива. Я знал, что у нас вечная нехватка топлива, но был потрясен, узнав, что мазута даже не хватает для проведения полного цикла учений для повышения боевой подготовки экипажа.

19 февраля 1945 года, после мощной предварительной бомбардировки, американцы начали вторжение на остров Иводзима. Ни один японский корабль не был послан, чтобы отразить десант противника всего в 70 милях от островов метрополии.

А между тем увеличивалась интенсивность налетов на японские города стратегических бомбардировщиков Б-29, взлетающих с Марианских островов. И тут высшее командование снова вернулось к старой формуле консервации сил, хотя на этот раз речь шла о самолетах-истребителях. Их скрывали под камуфляжными сетями или прятали в капониры, спасая от ударов с воздуха, дав возможность американским бомбардировщикам уничтожать наши города почти без всякого противодействия.

В ставке Императора в течение многих дней шли яростные споры о том, что делать с остатками Объ-

единенного флота. 1 марта адмирал Ито доложил в Ставку, что учения завершены и его соединение в составе одного линкора, одного крейсера и десяти эсминцев готово к бою. Но высшее командование еще не приняло решения о том, использовать ли остатки флота прямо сейчас для сдерживания наступления противника или сохранить его для обороны островов метрополии от предстоящего вторжения.

Пока в Токио продолжались жаркие споры, 2-й флот перешел в Куре, поближе к последним запасам мазута. Командование флотом предлагало сохранить остатки военно-морских сил для будущего. Армейское командование, напротив, ссылаясь на печальный опыт в заливе Лейте, доказывало, что было бы большой глупостью сохранять корабли до тех пор, пока они не станут легкой добычей для авиации противника. 19 марта подтвердило опасение армейского командования. В этот день мощное соединение американских авианосцев приблизилось к берегам Японии и выпустило сотни самолетов для удара по остаткам японского флота в Куре и Кобе. Ни одного корабля потоплено не было, но 17 боевых кораблей получили повреждения. В их число вошли 6 авианосцев и три линкора, включая «Изе» и «Хьюга», которые уцелели в Лейте только для того, чтобы получить бомбовые попадания в доках военно-морской базы Куре.

Армейские генералы, отстаивая свою точку зрения, указывали на эти повреждения кораблей, которых стало еще больше после повторного удара авианосцев по нашим базам 20 марта.

Созданный в феврале 1945 года 5-й воздушный флот ВМС обрушился на американские соединения сотнями самолетов камикадзе. Командующий 5-м воздушным флотом вице-адмирал Матоме Угаки, бывший когда-то начальником штаба у Ямамото, представил доклад, в котором говорилось: «Наши самолеты особого назначения утопили или тяжело повредили 7 авианосцев, 2 линкора и один крейсер противника». Этот, мягко говоря, сильно преувеличенный рапорт помог восстановить сильно пошатнувшиеся позиции флота в Императорской ставке, но имел и обратные результаты. Высшие стратеги в Токио, наивно поверившие в

доклад Угаки, внушили себе, что после такого удара авианосное соединение противника должно отойти на Улити для продолжительного ремонта, так что скоро ожидать каких-то новых активных действий противника не приходится.

Но через три дня, 23 марта, сотни американских палубных самолетов начали наносить ежедневные удары по Окинаве. Затем остров подвергся массивной бомбардировке с американских кораблей с последующей, как обычно, высадкой десанта вторжения. Ставка Императора была потрясена, но ничего не предпринимала. Ведь штабные аналитики предсказывали, что американцы не в состоянии осуществить в настоящее время крупной десантной операции. Но на этот раз американский флот не просто совершил рейд в воды острова Окинава. Он пришел, чтобы остаться.

26 марта Императорская ставка, опомнившись от шока, отдала приказ о массивном воздушном налете на корабли противника. Американские орды высадились на берег Окинавы, фактически не встретив сопротивления. Командующий обороной Окинавы (32-ая армия) генерал-лейтенант Мицуру Усидзима, мудро решил, что оборона в глубине острова, вне досягаемости огня тяжелых орудий американских кораблей, будет более эффективной. По этому поводу Флот немедленно поднял крик: «Почему армия не оказывает сопротивления?» На что Армия отвечала: «А почему флот не перетопил корабли противника на подходе к острову?» Конечно, подобного рода ругань ни к чему положительному привести не могла, но адмирал Тойода, терпевший в течение пяти месяцев пинки армейских генералов, наконец 5 апреля сдался и через четверо суток после начала американской высадки на Окинаву решил ввести в дело 2-й флот. Этот день, 5 апреля, был памятен еще двумя важными событиями в истории Японии: премьер-министр страны генерал Куниаки Койсо ушел со своего поста и был заменен отставным адмиралом Кантаро Судзуки. В тот же день Советский Союз уведомил Японию, что не собирается продлевать договор о ненападении.

Я не знал ничего обо всех этих закулисных делах. В это хмурое утро 2-й флот находился вблизи Токуя-

мы во Внутреннем море. С мостика «Яхаги» я мрачно наблюдал за стоявшими на якоре гигантом «Ямато» и нашими 8 эсминцами (два эсминец закопались в Куре из-за аварий в машине). Наши немногочисленные корабли были организованы следующий образом:

Второй флот
вице-адмирала Сейичи Ито*.

Линейный корабль «Ямато»*, контр-адмирал Косаку Арига*.

2-я эскадра эсминцев, контр-адмирал Кейцо Комура на «Яхаги»*.

17-й дивизион эскадренных миноносцев, капитан 1-го ранга Киичи Синтани.

«Исокадзе»*, капитан 2-го ранга Санео Маэда.

«Хамакадзе»*, капитан 2-го ранга Исами Мукой.

«Юкикадзе», капитан 2-го ранга Масамичи Тераучи.

11-й дивизион эскадренных миноносцев, капитан 1-го ранга Хисао Кодаки*.

«Асасимо»*, капитан 2-го ранга Йоширо Сугихара.

«Касуми»*, капитан 2-го ранга Хироо Ямана.

«Хапусимо», капитан 2-го ранга Масао Сако.

41-й дивизион эскадренных миноносцев, капитан 1-го ранга Масаеси Иосида.

«Фуютсуки», капитан 2-го ранга Хидечика Сакума.

«Суцутсуки», капитан 2-го ранга Сигетака Аmano.

Это все, что осталось от некогда огромного 2-го флота. Мои невеселые мысли о былой славе и нынешнем жалком состоянии 2-го флота были прерваны появлением с юго-восточного направления гидросамолета. Гидросамолет лихо совершил посадку в бухте и подрулил к самому борту «Ямато». С мостика «Яхаги» я видел, как несколько человек поднялись по трапу на палубу гигантского линкора. Пока я размышлял, кто бы это мог быть, поднятый на «Ямато» флажной сигнал объявил: «Начать операцию «Тен-ичи-го»!»

На всех кораблях зазвучали сирены и горны боевой тревоги, ибо операция «Тен-ичи-го» означала, что

*Звездочкой отмечены потопленные корабли и погибшие люди.

флот всеми силами нанесет удар по противнику у Окинавы. Контр-адмирал Кейцо Комура, который заменил Кимуру и держал свой флаг на «Яхаги», делея со мной мостик, был вызван на «Ямато». Он поспешил на ожидавший его катер и отправился на линкор. Я понял, что гидросамолет доставил к нам какое-то большое начальство с весьма важной информацией.

Я не отрывал глаз от линкора и уже начал терять терпение, когда в 11:30 с «Ямато» просигналили: «От адмирала Комуры всем командирам дивизионов и командирам кораблей. Прибыть в полдень на «Яхаги» на совещание».

Комура вернулся на «Яхаги» очень взволнованным и возбужденным, но ничего мне не сказал. Когда же я сам заинтересовался, почему он так взволнован, адмирал прошипел: «Подождите, Хара, не сейчас. Подождем, пока все соберутся».

Это удивило меня, поскольку адмирал всегда был очень спокойным и уравновешенным человеком, редко проявлявшим свое настроение. Я оставил его в покое и стал наблюдать, как восемь шлюпок с эсминцев приближаются к «Яхаги».

Совещание началось ровно в полдень. Адмирал Комура обратился к группе командиров кораблей: «Господа, вы все видели сигнал о начале операции Тен-ичи-го. Начальник штаба Объединенного флота вице-адмирал Руиносуке Кусака только что прибыл из Канойи на совещание с флагманами нашего флота».

Слушая адмирала, мы — четыре капитана 1-го ранга и восемь капитанов 2-го ранга — хранили мертвое молчание. После короткой паузы Комура продолжал: «Оперативная формула, предложенная адмиралом Кусакой, настолько экстраординарна, что я даже не знаю, что сказать. Высшее командование хочет, чтобы 2-й флот вышел к Окинаве без прикрытия с воздуха, с запасом топлива, достаточным только для похода к Окинаве, т. е. на один конец. Другими словами, командование хочет использовать нас как камикадзе. Даже не как камикадзе, а хуже, поскольку у летчиков-камикадзе все-таки есть хороший шанс поразить стоящую цель».

Я сказал адмиралу Кусаке, что наш маленький флот не имеет вообще никаких шансов против мощных со-

единений противника, так что предложенная им операция просто является самоубийственной. Арига и Моришита согласились со мной. Адмирал Ито не сказал ничего, так что я не знаю его мнения. Как вам известно, я был начальником штаба у Одзавы, когда мы выполняли роль приманки у Филиппин и потеряли четыре авианосца. Я достаточно в этой войне водил наших моряков фактически на верную смерть. Но до сих пор это было все-таки во имя чего-то. А тут мне предлагают просто со всей эскадрой совершить самоубийство. Я не очень боюсь смерти, но вести на совершенно бессмысленную гибель своих моряков не хочу. В итоге я попросил адмирала Кусаку отсрочить приказ, пока я не узнаю мнение моих командиров». С этими словами Комура замолчал, сжав зубы и прикрыв наполненные слезами глаза. Наступило напряженное молчание, которое я хотел уже было прервать, как поднялся капитан 1-го ранга Киичи Синтани, который за год до этого сменил моего друга Миязаки на посту командира 17-го дивизиона эсминцев. Он спросил: «Кусака хочет навязать нам этот приказ?»

Комура покачал головой: «Никто не может приказывать другому убить себя. Кусака вообще ни о каком приказе не говорил. Даже если у него и есть приказ, он о нем не упоминал. Он только изложил свое мнение и попросил высказать наши идеи и замечания».

Синтани побагровел, сделал глубокий вдох и заявил: «Я отправился вместе с Куритой к Лейте на другой день после высадки американцев. Все это выглядит так, словно высшее командование снова собирается прибегнуть к этой фатальной схеме действий, предусматривающей прорыв с боем к захваченным противником плацдармом. Курита еще мог надеяться на успех, поскольку он имел Одзаву в качестве приманки. А мы без эскадры-приманки, которая бы отвлекла на себя основные силы противника, вообще не имеем ни единого шанса на успех. То, что предлагает Кусака, просто смешно. Если мы попытаемся осуществить его план, то просто погибнем без всякой причины, а кто тогда будет защищать родные острова? Я против».

«Я согласен с Синтани», — высказал свое мнение капитан 1-го ранга Хисао Кодаки, командир 21-го

дивизиона эскадренных миноносцев. — Высшее командование уже много месяцев ничем другим не занимается, как плодит и нагромождает ошибку за ошибкой. Почему мы, прошедшие через столько сражений, должны слепо следовать, как стадо баранов, за некомпетентным и неопытным руководством?»

Командиры подчиненных Синтани и Кодаки кораблей одобрительным гулом и репликами дали понять, что они полностью солидарны с мнением своих командиров дивизионов. Но адмирал Комура, не произнося ни слова, продолжал сидеть с закрытыми глазами.

Я считал своим долгом тоже высказать мнение по этому вопросу: «Учитывая наши нынешние боевые возможности, единственной реальной вещью для нас остается нападение на чрезвычайно растянутые линии обеспечения американского флота. Я был бы рад, если бы получил разрешение действовать в океане в качестве одинокого волка. «Яхаги» теперь оборудован радаром и сонаром, так что вполне способен действовать в качестве одинокого рейдера, и мне кажется, что мы смогли бы пустить на дно минимум с полдюжины кораблей и судов противника, прежде чем нас бы накрыли». Я перевел дух и продолжал: «Выполнение подобной задачи мне представляется очень стоящим делом, а предложенный поход всем флотом к Окинаве мне кажется походом на бомбардировку скалы куриными яйцами».

Следующим взял слово командир 41-го дивизиона эсминцев капитан 1-го ранга Масаеси Иосида. «Хара точно высказал и мое мнение, — заявил он, — мои эсминцы «Фуютсуки» и «Суцутсуки» являются новейшими кораблями с мощной зенитной артиллерией. Эти эсминцы были созданы кровью, слезами и последними грошами нашего нищего народа, и они должны быть использованы с толком. Я считаю, что перед моими кораблями должна быть поставлена независимая задача вроде той, что предложил Хара».

Капитан 2-го ранга Йоширо Сугихара, бывший командиром потопленного в августе эсминца «Самидаре», а ныне командовавший «Асасимо», страстно поддержал слова Иосиды: «Я живу так, — сказал он, — что готов умереть в любой момент, но не так бессмыс-

ленно, как предлагает адмирал Кусака. Мой «Асасимо» — корабль в 2520 тонн водоизмещения, и если ему суждено погибнуть, то мне бы очень хотелось, чтобы это принесло какую-нибудь пользу стране».

Совещание было прервано появлением вестовых с обедом, который мы съели без всякого энтузиазма. Во время обеда командиры эсминцев продолжали убеждать адмирала в нашей точке зрения. В 13:00 Комура отправился обратно на «Ямато». Мы остались ждать его в салоне «Яхаги», мрачно поглядывая на еле ползущие стрелки часов. В 16:00 адмирал наконец вернулся. Когда он вошел в салон, его лицо было измученным и осунувшимся. Адмирал медленно подошел к своему креслу, сел и сказал усталым, хриплым голосом: «Я получил приказ, который вошел в силу в 15:30». Казалось, что, сказав это, Комура сбросил гору со своих плеч. Затем, оглядев всех нас одного за другим, адмирал рассказал подробности этого рокового совещания: «Я целый час докладывал вам и мое мнение. Кусака и все остальные слушали меня внимательно, не перебивая. Когда я закончил, Кусака разъяснил, что наш поход не является просто самоубийством, а как раз и является приманкой для противника. Он подчеркнул, что это не его план. План был разработан, когда он находился в Кане. И весь план построен на том, что когда авианосцы противника выпустят свои самолеты для удара по нашему флоту, на них обрушатся сотни самолетов-камикадзе, вылетевших с южных аэродромов острова Кюсю. Кусака заверил меня, что эта операция-приманка не закончится так же безрезультатно, как та, в которой я недавно принимал участие. Затем Кусака обратился к Моришите и рассказал, что высшее командование, особенно армейское, очень разочаровано действиями «Ямато» в Лейте, когда линкор так неожиданно прервал бой. Кусака понимает, что это не вина Моришита. К нему как раз никаких претензий нет. Напротив, всех восхитило мастерство, с которым Моришита управлял кораблем, уклонившись от такого количества торпед, чего «Мусаси» сделать не удалось. Однако, продолжал адмирал Кусака, в Токио очень недовольны, что линкор вернулся домой, не сделав ни выстрела из своих восемнадцатидюймовок по

врагу. Моришита очень тяжело воспринял эти замечания.

Кусака затем обратился к Ариге, сказав, что вся нация, весь наш народ буквально возненавидит флот, если такой линкор, как «Ямато» останется в стороне и уцелеет в этой войне. Это, конечно, не вина Ариге, но можно вспомнить, что три года до боя в заливе Лейте «Ямато» фактически в войне не участвовал, и о нем уже стали говорить как «о плавучем отеле для больных и придурковатых адмиралов». Тут адмирал Ито прервал свое долгое молчание и сказал: «Я думаю, что нам предоставляется прекрасный шанс прилично умереть. А самурай должен жить так, чтобы всегда быть готовым умереть». Это заявление Ито закончило все споры. Когда Моришита, а затем Аруга согласились с Кусакой, я поступил так же.»

При последних словах Комура виновато покачал головой, как бы извиняясь перед нами. Мы продолжали сидеть в напряженном молчании, ошеломленные рассказом адмирала Комуры: Когда первое впечатление от слов Комуры прошло, я решил в этой совершенно нереальной ситуации вернуться к реальности.

«Мы ценим ту стойкость, которую вы проявили от нашего имени, адмирал Комура, — сказал я. — Но приказ — есть приказ. Теперь нам нужно наилучшим образом его выполнить».

Адмирал Комура с благодарностью посмотрел на меня и сказал: «Спасибо, Хара».

Три командира дивизионов — Кодаки, Синтани и Иосида — объявили о том, что они принимают приказ, и обратились к командирам своих эсминцев. Те хором заявили о своем полном согласии с приказом.

Такое резкое изменение мнений, возможно, будет не очень понятно европейскому читателю. Кусака сам старался побудить адмиралов узнать точку зрения своих офицеров. Но поскольку приказ был беспрецедентным, он мог быть выполнен, только если бы был принят. Но независимо от всего, все мы отлично знали, что приказ в Императорском флоте является безоговорочным и не подлежит обсуждению.

После войны Кусака признался мне, что это был самый страшный день в его жизни. Он объяснил все

дальнейшее следующим образом: «Когда Ито принимал командование над остатками 2-го флота, он понимал, что идет на верную смерть и был готов к этому. Это произошло потому, что Ито, будучи долгое время заместителем начальника Главного морского штаба, остро чувствовал свою личную ответственность за наши бесконечные поражения. В те дни мало кто сохранял здравый смысл. Дух камикадзе пронитал весь флот».

После принятия приказа все командиры подразделений и кораблей прошли короткий инструктаж на «Ямато». Отпуская нас, адмирал Ито сказал: «Принимая во внимание экстраординарность поставленной перед нами задачи, я прошу командиров убрать с кораблей всех курсантов училищ, больных и... э—э...ну, в общем, всех прочих, кто, как бы это сказать, не готов, что ли, к тому, что нам предстоит. Действуйте по собственному усмотрению».

Вернувшись на «Яхаги», я собрал на баке всех офицеров и старшин. Я объяснил им суть полученного приказа, внимательно вглядываясь в лица каждого из них. В воздухе, конечно, чувствовалась напряженность, но, к моему удивлению и облегчению, ни на одном лице я не заметил признаков страха или отчаяния.

В заключение я сказал: «Как вы понимаете, полученный нами приказ, мягко говоря, не совсем обычен. Поэтому я хочу вам разъяснить следующее. Если кто-нибудь из вас считает, что для него будет лучше пропустить этот поход, вы можете покинуть корабль вместе с курсантами, больными и прочими, кого мы считаем негодными для выполнения предстоящей задачи. Поэтому немедленно представьте мне в каюту списки всех, кого предстоит списать с корабля».

Конечно, я слишком широко интерпретировал указание адмирала Ито, но в душе я был уверен, что именно это адмирал и имел в виду. В каюте я со вздохом взглянул на фотографию моей семьи и, вспомнив, что большинство моряков «Яхаги» являются людьми семейными, подумал, сколько же из них воспользуются случаем, чтобы списаться с корабля. Мне не доставляла ни малейшего удовольствия перспектива вести на верную смерть почти 1000 человек. Я искренне ждал списка списанных и хотел, чтобы он был побольше, а

потому был удивлен, когда, войдя ко мне в каюту, мой старпом капитан 2-го ранга Учино доложил:

«Командир, вот список. Здесь 22 курсанта и 15 больных».

«И это все, Учино? — спросил я. — И никто из экипажа не захотел оставить корабль?»

«Нет, командир. Все хотят остаться и разделить судьбу корабля и друг друга». Я поднялся на палубу, где были построены 27 человек, списанных с корабля.

«Вам приказано, — объявил я, — оставить корабль немедленно. Я уверен, что все вы еще получите шанс сражаться за дело нашей страны. Прощайте!»

Когда я повернулся, чтобы уйти, какой-то юный курсант выскочил из строя с криком: «Господин капитан 1-го ранга, пожалуйста, разрешите мне остаться. Я не буду для вас обузой. Я сделаю все, что мне прикажут». Другой курсант плакал навзрыд: «Вы нас гоните, потому что думаете, что курсанты не умеют ничего. Оставьте меня хотя бы чистить галюны». И тут же весь строй взорвался аналогичными просьбами. Чтобы прекратить это, я железным голосом объявил: «Есть приказ сохранить ваши жизни, жизни командиров будущего флота. Марш на берег!»

Я обошел корабль, наблюдая, как во всех боевых частях, на всех постах кипит работа. Матросы проверяли орудия, готовили и настраивали аппаратуру. Внизу, в кубрике, около 100 человек точили штыки, надеясь использовать их на Окинаве, когда, израсходовав боезапасы, мы выбросимся на берег.

Огромный (72 400 т) «Ямато» подошел ближе к берегу, подсоединив шланги к топливным цистернам базы Токуяма. И скоро цистерны этого огромного топливного центра были опустошены до дна.

К борту «Яхаги» подошли три баржи, подавая нам пресную воду. Я спросил у Учино, в каком состоянии наши запасы продовольствия.

«Мы полностью загрузились в Куре, — ответил старпом, — и имеем на борту двадцатидневный запас продовольствия для экипажа в 1000 человек». «Почему бы нам не слать излишки продовольствия на берег, оставив себе лишь пятидневный запас? Это было бы неплохо, учитывая нехватку продуктов в стране. Зачем

нам столько продовольствия в нашей одноразовой операции?» — предложил я.

«Согласен, — сказал Учино, — надо заказать баржу и сгрузить на нее все излишки».

Но шкипер баржи, придя в страшное удивление, отказался принять наши излишки продовольствия, требуя соответствующего распоряжения, тем более, что ни Учино, ни я не могли ему объяснить причину, почему мы вдруг так решили. Нам пришлось долго его уламывать, пока он согласился. Освободившись от ставших ненужными запасов провизии, мы подошли к борту «Ямато», чтобы последний раз заправиться топливом. Сделав это, мы снова встали на якорь на своем прежнем месте, пригласив вечером на борт крейсера трех командиров дивизионов и восемь командиров эсминцев на прощальную пирушку.

Адмирал Комура, став в данном случае гостеприимным хозяином, забыв печали и волнения, выставил из казенных запасов огромное количество саке. Он лично наполнял всем бокалы, и наша пирушка быстро превратилась в пьянку, где каждый старался расслабиться и от души повеселиться. Мы громко хохотали над старыми, заезженными анекдотами, пели песни, показывали фокусы, демонстрируя незаурядную ловкость рук. Все это сопровождалось криками восторга и аплодисментами. Между тем запасы саке истощались, а пьяным никто не был. Алкоголь не брал никого. Веселье было какое-то неестественное. В итоге, уже где-то к 22:00, стали расходиться, оставив на столе 30 больших пустых бутылок из-под саке. Все были до противного трезвы, когда спускались по трапу на ожидавшие их шлюпки, чтобы разъехаться по своим кораблям.

Когда гости уехали, капитан 2-го ранга Учино пригласил адмирала Комуру и меня в кают-компанию, где на свою пирушку собрались старшие офицеры корабля, которых было примерно 20 человек. Мы взаимно поднимали тосты друг за друга, поглотив еще несколько литров саке. Мы пели флотские песни и весело смеялись с корабельными офицерами, которые были более подвержены алкоголю, чем старые морские волки — командиры эсминцев. Затем адмирал, Учино и

я отправились в кают-компанию к младшим офицерам, где тоже шумела прощальная пирушка. Мы спели с ними несколько песен и обменялись тостами. К 23:30 все закончилось и офицеры разошлись по каютам. Когда Комура, Учино и я наконец остались одни, я узнал, что они разделяют мое беспокойство по поводу того, как экипаж «Яхаги» поведет себя в том кровавом кошмаре, который ожидал нас впереди. Офицеры, казалось, были готовы ко всему. А матросы? Мы решили пройти по кубрикам. Тесные помещения, освещенные тусклым светом синих ночных ламп, были заполнены сотнями подвесных коек. Не было слышно ни звука, кроме похрапывания мирно спящих моряков.

Буквально на цыпочках, чтобы никого не потревожить, мы поднялись обратно на верхнюю палубу. Учино сказал мне: «С матросами все в порядке. Они спят как дети с полной надеждой и уверенностью в вас. Они знают, что, как бы ни страшна была наша миссия, вы сделаете все возможное, чтобы позаботиться о них.»

Какое-то непонятное чувство счастья и восторга охватило меня. Огромное количество выпитого алкоголя начало действовать, я почувствовал головокружение, покачнулся и внезапно стал совершенно пьяным. Слезы потекли по моим щекам, я прильнул к надстройке и закричал: Ниппон — банзай! Яхаги — банзай! Ниппон — банзай! Яхаги — банзай!..» Это было последнее, что я запомнил из этой незабываемой ночи. Учино дотащил меня до каюты, где я рухнул на койку.

На следующий день, в пятницу 6 апреля, я проснулся в 06:00. Погода была прекрасной, когда я вышел на палубу и глубоко вдохнул освежающий морской воздух. К моему удивлению, никаких следов похмелья не было. Голова была чистая и ясная.

Мягкий бриз гнал небольшие волны спокойного Внутреннего моря. Деревья на берегу оделись в бело-розовый праздничный наряд цветов вишни, а на горизонте снежные вершины далеких гор сверкали на фоне кобальтового неба. Это была наша прекрасная родина, которая вполне стоила той жертвы, которую нам предстояло принести ради нее!

На всех кораблях кипела работа. С «Яхаги» еще необходимо было снять много совсем не нужного нам

в последнем походе груза. К борту постоянно подходили баржи и лихтеры.

«Доброе утро, командир», — приветствовал меня подошедший Учино.

«Доброе утро, Учино. Прекрасный день, не правда ли?»

«Даже слишком прекрасный, командир. В 01:00 над базой пролетал Б-29, а в 04:00 — еще два. Противник внимательно следит за нашим соединением». Я молча кивнул. Это было как раз то, чего я и ожидал. Постояв на палубе несколько минут, глядя на берег, я спустился в каюту. Корабль жил по обычному распорядку. После утренней уборки экипаж выстроился на палубе, приветствуя флаг Восходящего Солнца, поднятый на гафеле крейсера. После церемонии подъема флага я вернулся в свою каюту, чтобы разобраться с накопившимися бумагами на рабочем столе. В основном это были сводки с грифом «Только для сведения командиров кораблей», а также несколько документов, требующих моей подписи. В 10:00 пришел мой вестовой и доложил: «Господин капитан 1-го ранга Хара, через 15 минут на берег уходит последняя шлюпка. Не хотите ли вы что-нибудь отправить с ней?»

«Мне нечего отправлять сынок», — ответил я. — «Совсем нечего».

Когда вестовой вышел, я неожиданно подумал, что надо бы отправить прощальное письмо своей семье. Мне так много хотелось им сказать, а время летело так быстро, что я поспешно написал несколько строк, которые моя жена сохранила до сегодняшнего дня: «За прошедшие два года Объединенный флот уменьшился до невероятных размеров. Я готовлюсь выйти в бой в качестве командира единственного оставшегося в строю крейсера «Яхаги» водоизмещением 8500 тонн.

Со мной мой старый добрый друг контр-адмирал Кейцо Комура, вместе с которым мы будем сражаться в отряде надводных кораблей особого назначения. Это налагает большую ответственность и является огромной честью для меня — быть командиром корабля в этом походе к Окинаве.

Я счастлив и горд этой возможностью. Гордись мною. Прощай».

Я запечатал письмо и бегом бросился по трапу к отходящей уже шлюпке. Вернувшись в каюту, я понял,

что все волнения и страхи куда-то улетучились. Я уже не думал о нашем походе как о самоубийственной акции, а был полон решимости сражаться до последнего. В иллюминатор моей каюты были видны стоящие неподалеку эсминцы нашего отряда. Я глядел на них, вспоминая, через какой огонь и ад прошли эти еще уцелевшие корабли.

«Юкикадзе» (Снежный ветер) выходил невредимым из многих ожесточенных боев.

Он соперничал с моим «Сигуре» за прозвище «неповреждаемого и непо-топляемого». Я вспомнил песню, которая была так популярна на Трубе и в Рабауле:

Из Сасебе «Сигуре»
«Юкикадзе» из Куре,
Два бессмертных эсминца у нас,
Под военной грозой
Возвращались из боя
Без потерь-повреждений не раз!

Эта песня в свое время очень повышала боевое настроение моих матросов. Теперь «Сигуре» уже погиб, так что совершать чудеса останется одному «Юкикадзе».

Я взглянул на «Суцутсуки» (Холодная луна) — эсминец в 3470 тонн водоизмещения — и думал о поразительной судьбе этого корабля. Вступив в строй в конце 1942 г., «Суцутсуки» 16 января 1944 г. вблизи Сикоку у пролива Бунго получил попадание двумя торпедами с подводной лодки противника. Нос и корма эсминца были оторваны, но «Холодная луна» отказалась тонуть и как-то доковыляла до Куре. Через девять месяцев в этот эсминец снова угодила торпеда с подводной лодки, и снова вблизи Сикоку. На этот раз кораблю оторвало только носовую часть. Ему опять удалось добраться до Куре, где его в очередной раз отремонтировали. «Наверное, это должно произойти и в третий раз», — подумал я, усмехнувшись, не зная еще, насколько оказался прав.

В этот дивизион должен был еще войти эсминец «Хибики», но утром 5 апреля он напоролся на плавающую мину и с трудом вернулся в Куре. Я испытывал особое расположение к этому маленькому, водоизме-

щением всего 1980 тонн, эсминцу и очень сожалел, что он выбыл из строя. Когда доложили о том, что «Хибики» подорвался на мине, это разозлило всех нас. Какой позор, что японский эсминец подрывается на мине во Внутреннем море! Даже родные воды перестали быть безопасными после того, как Б-29 стали ставить мины в прибрежных и внутренних водах Японии. Возможно, этот факт повлиял на решение бросить наши оставшиеся корабли к Окинаве.

Глядя на «Хацусимо», я никак не мог подумать, что он уцелеет в нашей самоубийственной миссии. Но он уцелел и только для того, чтобы подорваться 30 июня на мине в Японском море и стать 129-м и последним японским эсминцем, потопленным во второй мировой войне.

В 16.00 был дан сигнал сниматься с якоря, и 10 кораблей Второго флота начали свой знаменитый поход «в одном направлении». Впереди отряда шел «Яхаги», за ним — три эсминца типа «Ветер»: «Исикадзе», «Хамакадзе», «Юкикадзе». За «ветрами» следовал «Ямато» между двух «лун» — «Фуютсуки» и «Сущутсуки». Арьергард составляли «Асасимо», «Касуми» и «Хацусимо».

Когда мы медленно следовали по проливу со скоростью 12 узлов, чтобы избежать мин, я оглядел с мостика «Яхаги» нашу маленькую колонну кораблей и вдруг понял, что это последний выход в море кораблей Императорского флота. И меня охватила гордость, что я следую впереди всех.

Через 2 часа, пройдя пролив Бунго между островами Кюсю и Сикоку, я бросил прощальный взгляд на видневшийся вдали по левому борту остров Сикоку, где я родился.

Пройдя узкий пролив, мы увеличили скорость. Минная опасность миновала, но тут же появилась новая. Два бомбардировщика Б-29, идя на большой высоте вне дальности огня наших зениток, сбросили на наш отряд несколько бомб. Попаланий они не добились, но эта бомбежка служила зловещим предостережением того, что нас ждет впереди. Я с тревогой вспомнил, что из наших десяти кораблей только «Ямато» и два эсминца имеют радиолокаторы обнаружения воздуш-

ных целей. Аппаратура, установленная на «Яхаги», могла обнаруживать только надводные корабли.

Но уже не было времени беспокоиться о наших недостатках. На всех кораблях экипажи были вызваны на верхнюю палубу. Более 1000 человек построились на просторной палубе «Яхаги», чтобы выслушать полученный по радио приказ адмирала Тойоды:

«Императорский флот начинает генеральное наступление на противника у Окинавы, чтобы, взаимодействуя со всеми воздушными, морскими и сухопутными силами Японии, превратить эту операцию в поворотный пункт войны. Ожидается, что каждое подразделение и каждый воин, мужественно сражаясь, уничтожат врага и обеспечат дальнейшее славное существование нашей Вечной Империи. Судьба нашей нации зависит от этой операции».

Стояла мертвая тишина, нарушаемая лишь рокотом корабельных машин, плеском волн и хлопанием на ветру нашего боевого флага Восходящего Солнца. Зачитав приказ, я обратился к экипажу: «Вы знаете, что сотни наших товарищей уже отдали свои жизни, вылетая на противника на нагруженных взрывчаткой самолетах с горючим на один конец. Тысячи других находятся сейчас в готовности на аэродромах, чтобы последовать за ними. Сотни наших товарищей занимают места на подводных лодках в человеко-торпедах. Тысячи других ведут в бой взрывающиеся катера или сидят в колоколах на дне моря, готовые взорваться, когда над ними пройдет корабль противника. В этом походе нам предстоит то же самое. Возложенная на нас задача выглядит самоубийственной, да не буду от вас скрывать, такой и является. Но я хочу подчеркнуть самое главное, целью является не наше самоубийство. Целью является победа. Вы не бараны, которых волокут на жертвенный алтарь. Мы львы, которых выпустили на арену, чтобы разорвать гладиаторов противника. Вас не ведут на бойню, а просят у вас жертвы во имя нации. А потому ничего постыдного не будет, если вы вернетесь обратно живыми. Если наш корабль погибнет, постарайтесь спасти себя для грядущих боев. Их еще будет много. И помните — ваша цель не самоубийство, а разгром врага!»

Бледная весенняя луна, пробиваясь между туч, бросала призрачный свет на стоявший без движения и в молчании строй моряков, делая их похожими на статуи. Почти видимое напряжение витало над строем и было неожиданно прервано троекратным «Банзай за Императора и «Яхаги»!..»

Идя на смерть, мы продолжали, тем не менее, наши ежедневные учения. Условным противником был «Ямато», и все корабли его эскорта выходили в «торпедную» атаку против него, репетируя то, что мы собирались делать с американскими кораблями на следующий день. Я впервые получил возможность испытать «Яхаги» в режиме полного боевого хода, разогнав крейсер, правда на короткое время, до 35 узлов.

Вскоре наши радисты перехватили работу вражеской радиостанции, находящейся, судя по четкости приема, где-то вблизи от нас. Не было сомнения, что за нами следует подводная лодка противника, а может быть, и не одна. С «Ямато» поступил приказ построиться в противолодочный ордер и держаться ближе к острову Кюсю под защитой его восточного побережья. Заход луны погрузил океан в кромешную темноту. На глазах портилась погода. Сигнальщики напряженно всматривались в темноту, но не видели ничего. Все находились в готовности на боевых постах, но атаки подводной лодки так и не последовало.

В ту ночь я еще не знал, что в Восточно-Китайском море американские самолеты утопили мой старый славный эсминец «Амацукадзе», как бы в прелюдии той катастрофы, которая ожидала нас. Но даже если бы я и знал об этом, скорее всего, гибель «Амацукадзе» не послужила бы для меня зловещим предзнаменованием. Все мои мысли были направлены на обеспечение успеха в предстоящей операции...

Прижимаясь к юго-восточному берегу острова Кюсю, мы шли кильватерной колонной на зигзаге со скоростью 20 узлов. 7 апреля в 07:00 мы изменили курс на 210 град., как будто направлялись в Сасебо на северо-западной оконечности Кюсю. При изменении курса все корабли перестроились в круговой ордер вокруг «Ямато» радиусом в 2000 метров.

«Яхаги» шел непосредственно впереди линкора. Считая от нас по часовой стрелке на циферблате часов, эсминцы располагались следующим образом: «Асимо» — 7,5 минуты, «Касуми» — 15 минут, «Фуютсуки» — 21 минута, «Хацусимо» — 27 минут, «Юкикадзе» — 33 минуты, «Суцутсуки» — 39 минут, «Хамакадзе» — 45 минут и «Исокадзе» — 52,5 минуты.

Сформировав круговой ордер, корабли увеличили скорость до 24 узлов и перешли на зигзаг. Первый «зиг» предусматривал поворот 45 град. вправо и выводил «Асасимо» в ведущую позицию. Последующий «заг» при повороте на 90 град. выводил в лидеры «Исокадзе». Движение круговым порядком требовало исключительной точности при маневрировании, но обеспечивало хорошую защиту от атак подводных лодок. Но движение круговым порядком на зигзаге не являлось очень эффективным при ударах авиации, т. к. самолеты могли быстро изменять угол сближения с целью, используя свое большое превосходство в скорости.

Идти круговым порядком на зигзаге было решено в ходе совещания у адмирала Ито сразу же после принятия приказа. Вскоре нам предстояло убедиться, что это решение было неверным.

Прекрасная погода, провожающая нас при выходе с базы, за ночь совершенно переменилась. Стало не по сезону холодно. Небо покрылось свинцовыми облаками, низко плывущими над морем. Ни одного луча солнца не пробивалось через тучи. В любой момент грозил начаться дождь.

После поворота на юг в Восточно-Китайское море за кормой быстро растаяли берега острова Кюсю. Первый раз с момента нашего выхода с базы меня охватило чувство тревоги. Устанавливалась наихудшая погода для боя надводных кораблей, который мы планировали. Видимость в 20 000 метров давала большое преимущество противнику с его превосходными радарными. Конечно, ливневый шквал мог бы и нам очень помочь, но я знал, что вряд ли его можно ожидать на этой широте. В этот момент сигнальщики «Яхаги» радостно объявили о появлении в небе двадцати наших истребителей «Зеро». Летя с северного направления, они прошли низко над нашими кораб-

лями и начали кружиться над нами, то исчезая в облаках, то появляясь из них. Учино поинтересовался, не расщедрилось ли командование, прислав нам воздушное прикрытие. «Нет, Учино, — вздохнул адмирал Комура, — они не для нас. Мы не должны иметь прикрытия с воздуха. Это обычный учебный полет. Кусака, видимо, специально приказал этим молодым летчикам пролететь над нами и попрощаться».

После слов адмирала на мостике установилось мрачное молчание. В этот момент с «Ямато» просигналили, что они отправили один из двух своих катапультных самолетов на ближайшую авиабазу Ибусуке. «Яхаги» было приказано также отправить на базу один из своих самолетов. «Ямато» обычно нес семь таких самолетов, но пять из них линкор оставил в Куре, шестой выпустил сейчас и приказал то же самое сделать и «Яхаги», поскольку адмирал Ито не хотел понапрасну погубить эти машины в нашей самоубийственной акции.

Один из летчиков крейсера перед вылетом явился ко мне с докладом. Став по стойке «смирно», он доложил: «Я получил приказ лететь в Ибусуке. Но там я сразу вступлю в камикадзе и мы все вскоре снова встретимся, командир!»

Когда его самолет был катапультирован, он совершил три круга над кораблем, а затем направился в Ибусуке. С палубы ему махали руками и фуражками.

Следующее сообщение с «Ямато» говорило о том, что с линкора запустили последний самолет и приказывали то же самое сделать на «Яхаги», с тем чтобы гидроплан вернулся на Кюсю. Приказ этот вскоре был приостановлен, когда в северном направлении были обнаружены два неопознанных самолета. В бою с истребителями противника наши маленькие гидропланы не имели никаких шансов.

Учино сердито буркнул: «Почему наши «Зеро» не отгонят самолеты противника?»

«Успокойтесь, Учино, — спокойно ответил адмирал Комура. — Умерьте свой пыл. Вы не хуже меня знаете, какие шансы есть у наших юных пилотов против опытных американских летчиков».

Тучи сгущались, погода продолжала портиться, и около 08:00 начал моросить дождь. Наш круговой ор-

дер продолжал упорно продвигаться навстречу судьбе под постоянным наблюдением самолетов-разведчиков противника. А невядалеке от них наши истребители спокойно завершали свои учебные полеты. Никогда за всю войну я не видел ничего подобного. Это уже было что-то совершенно сверхъестественное.

В 09:00 эсминец «Асасимо», идущий справа от «Яхаги», неожиданно стал отставать. Мне казалось, что в бинокль я отчетливо вижу волнение и гнев на лице своего старого друга Сугихары на мостике эсминца. «Асасимо» поднял сигнал: «Поломка в машине». Эсминец все более отставал, произведя брешь в нашем круговом ордере.

Я просигналил требование о более подробной информации. «Асасимо» ответил: «Произвожу ремонт. Надеюсь догнать вас». Он оставался все дальше за кормой, пока в 10:00 совершенно не исчез из виду. Коммура приказал «Касуми» занять его место и все остальные эсминцы соответственно откорректировали свой курс. Ничего особенного не случилось, но для меня было очень важно знать, что мой правый фланг поддерживает мой старый друг Сугихара. Неприятно было осознавать также, что на это место сейчас поставлен почти самый маленький корабль нашего соединения.

Наше радио неожиданно начало принимать сообщения противника, на этот раз переданные с находящихся где-то поблизости самолетов. Стало ясно, что все уловки с ложными курсами не сработали. Американцы прекрасно знали, где нас искать.

Приятной неожиданностью было появление с левого борта трех пароходов водоизмещением примерно в 2000 тонн. Они радостно нас приветствовали. Кто-то на мостике недоуменно заметил, что понятия не имел о том, что мы тащим за собой транспорты с десантом.

В 11:30 на дистанции 20 000 метров была обнаружена в восточном направлении летающая лодка. Держась на безопасной дистанции, лодка лениво кружилась над нашими кораблями, давая подробную информацию о всех наших маневрах. Вот что значит

не иметь истребителей прикрытия! Нам оставалось только в бессильной злости наблюдать, как американская летающая лодка кружится над нами за пределами дальности огня нашей зенитной артиллерии.

Внезапно радио объявило: «Сигнальная станция Амами Осима сообщает о 250 самолетах противника, следующих в северном направлении». «Они идут!» — сказал адмирал Комура со зловещей улыбкой.

Амами Осима — это остров, лежащий на полпути между Кюсю и Окинавой. Не глядя на карту, каждый офицер на мостике — знал, что эти самолеты будут над нами примерно через час.

«Ямато» приказал увеличить расстояние между кораблями до 5000 метров.

Стандартная процедура при угрозе нападения с воздуха. «Яхаги» и семь эсминцев разошлись всером, готовясь к бою.

Шесть 150-миллиметровых, четыре 80-миллиметровых орудия «Яхаги» и 40 зенитных автоматов уставились стволами в небо. К орудиям был подан боезапас, комендоры находились в полной готовности открыть огонь. Наступил полдень, но никаких признаков появления американских самолетов еще не было, и я приказал вестовым доставить команде обед на боевые посты. Все быстро поели, запив обед горячим зеленым чаем. С большим удовлетворением я следил с мостика за действиями моего экипажа. Все тревоги и сомнения исчезли. Я знал, что «Яхаги» не опозорит себя в предстоящем бою.

В 12:20 с «Ямато» сообщили, что его радар обнаружил «большую группу самолетов на дистанции 30 000 метров по пеленгу 35 град. с левого борта». Последовал приказ всем кораблям дать полный ход и приготовиться к отражению воздушного налета.

В подобных приказах уже не было никакой необходимости. Все корабли уже шли со скоростью 30 узлов. Вместе с адмиралом Комурой и другими офицерами мы находились на командном пункте ПВО позади мостика.

«Ямато», неся на носу огромный бурун, также шел на своей максимальной скорости. Сколько раз мы его видели, но снова замерли от какого-то мистического

ужаса, глядя, как несется по морю это 72000-тонное бронированное чудовище. Наша вера в «Ямато» была почти религиозной. Это чувство еще более укрепилось, когда линкор вернулся целым и невредимым из залива Лейте, хотя его однотипный близнец «Мусаси» и погиб в этом сражении. Сейчас на борту «Ямато» находился контр-адмирал Нобуеи Моришита в качестве начальника штаба вице-адмирала Ито. Именно он командовал «Ямато» во время боя в заливе Лейте, и я надеялся, что удача будет сопутствовать всем нам и на этот раз. Кто же мог подумать, что этот величайший из всех когда-либо построенных боевых кораблей может быть потоплен всего за два часа?

Даже с высоты командного пункта ПВО мы все еще не могли видеть приближения каких-либо самолетов. Нижняя кромка туч опустилась до 1500 метров, а неожиданно хлынувший ливень непроницаемым занавесом закрыл все вокруг нас. Хуже ситуации трудно было придумать. Самолеты должны были уже быть прямо над нами выше облаков. Радар нашего крейсера, как я уже говорил, годился только против надводных целей. Использовать его против самолетов было совершенно невозможно. Я с ужасом подумал, что, если самолеты сейчас ринутся на нас из облаков, наши вручную управляемые орудия не успеют даже на них как следует навести.

Эти скорбные мысли вылетели у меня из головы от крика сигнальщика: «Слева по носу два самолета!»

Я взглянул в указанном направлении, но увидел не два, а двадцать, тридцать, сорок и более самолетов, сыпавшихся из облаков, как осы из гнезда. Было 12:32, когда я отдал приказ: «Открыть огонь!»

Я ожидал, что самолеты немедленно ринутся на нас. Вместо этого они начали кружиться по часовой стрелке, держась ниже кромки облаков. Затем я увидел, что одна из трех групп самолетов начала кружиться против часовой стрелки. Эти страшные действия американцев были совершенно непонятными. Изумленные расчеты орудий прекратили огонь, наблюдая за противником и пытаясь точнее определить расстояние до самолетов.

Самолеты продолжали кружиться над нами. Видимо, противник, вполне уверенный в себе, методично

выбирал и распределял между собой потенциальные жертвы, разделяя цели между разными эскадрильями.

Наши корабли вели пока спорадический огонь по лениво кружащимся американцам. Заревели девять 18-дюймовых орудий главного калибра «Ямато», выпустив по самолетам несколько специальных снарядов типа 3, которые огромными шапками разорвались в воздухе, но с большим недолетом.

Внезапно самолеты развернулись и с ревом пошли вниз прямо на выбранные цели, в то время как многие корабельные орудия еще не имели четких данных стрельбы.

Первыми на «Яхаги» набросились четыре торпедоносца «Авенджер». Наш крейсер гремел и скрежетал, ведя огонь из всех орудий, почти не целясь, ставя огневую завесу приближающимся с левого борта бомбардировщикам. Я резко положил руль вправо, с удовольствием отметив, как прекрасно «Яхаги» слушается руля. Бомбы упали метрах в 500 от нас, подняв вокруг огромные столбы воды. Ни одного попадания не было. В следующей группе несколько истребителей «Хеллкет» зашли на крейсер в крутом пике, выходя из него всего в 10 метрах над нашими мачтами. В этот момент я ясно разглядел одного из американских пилотов, когда он попытался прошить наш мостик крупнокалиберной пулеметной очередью. Другой истребитель прошелся очередью по всей длине корабля, но, к счастью, никого не задел. Мы яростно отстреливались, но тоже ни в кого не попали.

Я быстро огляделся по сторонам. Все корабли, отчаянно маневрируя в режиме полного боевого хода, подняв тучи брызг, зарываясь в волны и вылетая из них, вели яростный огонь из всех орудий. Мой взгляд отметил и идущие с разных направлений бело-пенные зловещие следы авиационных торпед.

«Право руля! Полный вперед!» — скомандовал я, наблюдая, как еще дюжина самолетов начала почти вертикально падать на крейсер. Первые бомбы, подняв огромные гейзеры воды, упали в сотне метров от нас. За бомбардировщиками снова пошли истребители, поливая нас пушечно-пулеметным огнем и обдавая воздушной струей от пренселлеров, когда они проле-

тали на высоте наших мачт. Орудия «Яхаги» ставили вокруг крейсера занавес из огня и стали. Но ни одна из сторон еще не добила попаданиями.

Четвертая группа атакующих самолетов появилась как раз в тот момент, когда пришла радиограмма от отставшего эсминца «Асасимо», что он также находится под атакой. У меня не было времени подумать об этом одиноком искалеченном корабле, когда я командовал рулем, всеми силами пытаясь избежать попаданий. Нам снова удалось прорваться через ливень бомб и пуль, не получив никаких повреждений, и тут я снова вспомнил об «Асасимо». Что с ним? При поломке в машине у Сугихары было мало шансов отбиться от самолетов противника. Казалось просто фантастикой, что противник, бросив на нас такое количество самолетов, имеет еще и свободный резерв, чтобы заниматься поврежденным одиноким эсминцем в 10 милях от места основного боя.

Впереди «Яхаги» вспахивал форштевнем море на полном ходу. Справа и слева от него отчаянно кружились эсминцы, появляясь и пропадая в волнах, закрываемые столбами воды от близких разрывов авиабомб и зловеющими черными дымовыми грибами прямых попаданий.

Еще одна волна самолетов, держась низко над водой, устремилась на нас. Я едва успел дать команду на руль, как близкий разрыв бомбы подбросил корабль, но мы еще были целы. Я почувствовал какое-то облегчение от того, что наши крутые циркуляции и немыслимые зигзаги пока эффективно позволяют уклоняться от атак американцев. Сквозь грохот орудий я услышал отчаянный крик сигнальщиков: «Торпеды с левого борта!»

Я дал команду на руль, с остановившимся дыханием следя, как всего в сотне ярдов от нас три торпедных следа идут прямо на крейсер. Сбросившие их «Авенджеры» пронеслись над самой палубой, вызывая триумфально ревя моторами. Не отрывая глаз, я следил за этими сверхъестественными змеями из приближающейся пены. «Яхаги» снова заскрежетал и завибрировал от резкой переключки руля, а затем подпрыгнул в воде как раненый конь, когда торпеда

врезалась ему в левый борт прямо на миделе, чуть ниже ватерлинии.

Я до сих пор не могу поверить в то, что произошло потом. «Яхаги», как слепой безумец, еще в течение нескольких минут куда-то шел, виляя то вправо, то влево, и вдруг, задрожав, резко и страшно остановился!

Это было немыслимо, что несущийся на полной скорости корабль такого размера может так внезапно лишиться хода от попадания всего одной торпеды. Я еще больше остолбенел, когда, не веря своим глазам, взглянул на часы. Было 12:46. Мы сражались всего 12 минут!

Я пытался докричаться до машинного отделения по переговорной трубе, требуя доклада о повреждениях. Никто не ответил. Я позвонил в машину по телефону, но результат был тот же. Поняв, что торпеда угодила в машинное отделение, я буквально завыл от злости. Но противник не собирался давать мне время для проявления своих чувств. Еще шесть бомбардировщиков заходили в крутом пике на корабль. Я видел, как одна из бомб угодила в полубак и, взорвавшись, уничтожила всех находящихся там людей. Силою взрыва около полдюжины тел взметнуло в воздух и выбросило за борт. От взрыва на корме «Яхаги» страшно дернулся, с ужасающим скрежетом задрожав всем корпусом.

Кусая в бессильной ярости губы, я вспомнил гибель «Токио-Мару» от одной торпеды, попавшей в машинное отделение. Я вспомнил также, что могучие английские корабли «Риналс» и «Принц Уэльский» были быстро потоплены гораздо меньшими силами авиации, чем те, что сейчас напали на нас.

Тяжело дыша, на мостик вбежал рассыльный: «Торпеда взорвалась прямо в середине машинного отделения, командир! Отделение затоплено, все находившиеся в нем погибли!»

«Переборки держат?»

«Дивизион живучести попытается остановить воду, командир».

Крейсер заметно накренился на правый борт.

Я услышал голос адмирала Комуры, крикнувшего: ««Хамакадзе» погиб!»

Взглянув влево, я успел поймать взглядом покрашенное красным суриком днище уходящего под воду эсминца.

Мы не успели даже оказать раненым первую помощь, как началась новая атака. Учино бросился вниз по трапу, отдавая приказы расчетам зенитных орудий. Это был последний раз, когда я видел моего славного старпома. Все оставшиеся неповрежденными орудия открыли шквальный огонь. И наконец, впервые в этом бою, я увидел, как два самолета противника, объятые пламенем, рухнули в воду.

Одна за другой группы американских бомбардировщиков и торпедоносцев делали заходы на наш лежащий без движения, подбитый крейсер. Не сворачивая с боевого курса, самолеты шли прямо через завесу шквального зенитного огня. Вражеские пилоты, конечно, были настоящими воинами.

Смертельно раненный «Яхаги» снова содрогнулся, как в конвульсиях, от страшного взрыва на корме. Я оглянулся и увидел растерзанные тела моряков, сброшенные взрывом на высоту 6 футов. В этот момент еще одна торпеда взорвалась в носовой части крейсера с правого борта «Яхаги» изгибался, скрежетал и, казалось, кричал от боли. Вцепившись в поручни вибрирующего и просевшего мостика командного пункта, я видел, как взрыв торпеды образовал огромную пробоину в носовой части крейсера, и крен корабля начал увеличиваться. Еще одна группа бомбардировщиков и штурмовиков начала заход с носовых курсовых углов «Яхаги».

Оглушающий треск крупнокалиберных пулеметов, которому, казалось, не было конца, завершился грохотом взрыва бомбы, уничтожившей прямым попаданием башню № 1 главного калибра со всем личным составом вместе с матросами, находящимися на баке. Странно, но у нас на мостике и на КП никто еще не был даже ранен. Но из стальных листов надстройки вылетело столько заклепок, что все конструкции расшатались, мостик трясся, как эпилептик, и готов был в любой момент обрушиться.

Стокилограммовая бомба, попавшая в полубак, пробила тонкую палубную броню, вызвала пожар в

боевых погребах носовых башен главного калибра. Из-под расколотой палубы повалил едкий желтый дым. Среди всего этого ужаса я с удивлением услышал спокойный голос артиллерийского офицера лейтенанта Хатта, приказывающего затонить носовые погреба. Интересно, что после всех попаданий еще действовала система затопления погребов. И она действовала, потому что пожар был потушен и дым перестал валить из-под палубы. Если бы погреба взорвались, ни у кого бы не было никаких шансов на спасение, однако затопление погребов увеличило крен корабля. Самолеты продолжали налетать со всех сторон. Рвались новые бомбы, которые я уже не успевал считать. Когда очередной налет кончился, я с содроганием увидел, что несколько зенитно-артиллерийских постов просто исчезли, словно испарились вместе с расчетами. Люди буквально были разорваны на куски. А в мостик и командный пункт все еще не было ни одного попадания.

Я очнулся от ужаса, услышав свою фамилию, прозвучавшую в переговорной трубе. Мостик вызывал минный офицер капитан-лейтенант Такеси Камеяма, просивший разрешения разрядить торпедные аппараты. «Если они взорвутся, — пояснил он, — то разнесут весь корабль».

«Хорошо, — прокричал я в ответ, — выпускай всех рыб!»

Почти тотчас же шестнадцать мощных самонаводящихся торпед соскользнули в воду, не поставленные на боевой взвод и с заблокированными движками. Они сразу затонули, а я с досадой подумал, какие бы повреждения могло нанести противнику это мощное оружие, которое нам пришлось выбросить без всякой пользы.

Камеяма успел вовремя. Едва последняя торпеда ушла в воду, как бомба угодила прямо в торпедный аппарат. От взрыва рухнула кормовая мачта. Взглянув с еще чудом уцелевшего мостика, я увидел, что наша катапульта разбита и превращена в груды искореженного металлолома. Самолет, который еще мгновение назад стоял на катапульте, превратился в бесформенную массу дымящихся обломков. Несколько орудий с

обожженными и истекающими кровью комендорами еще вели редкий огонь по самолетам.

Я видел, как целая эскадрилья «Авенджеров», стелась низко над водой, шла на крейсер, сбрасывая торпеды и с ревом проносясь над погибающим кораблем. Сколько из этих торпед попало в крейсер, я уже не мог точно сказать: три, четыре, может быть, больше. Наш умирающий корабль содрогался от взрывов, кренясь все сильнее. Волны уже захлестывали верхнюю палубу, смывая лужи крови. Несколько изуродованных тел скатились с палубы прямо в море.

Вдруг наступила тишина. Вторая волна примерно из сотни американских самолетов, сделав свое дело, построилась прямо над нашими головами и взяла курс обратно на свои авианосцы. А мой гордый крейсер, превращенный в груды развалин, едва держался на плаву. Все орудийные посты были уничтожены. Удивительно, промелькнуло у меня в голове, что нет пожаров. Как видение в моем воспаленном мозгу неожиданно возник американский крейсер «Сан-Франциско», изувеченный полупризраком, с которым мой эсминец «Амукадзе» чуть не столкнулся в кромешной темноте ночного боя у Санта-Круз. Теперь и мой «Яхаги» превратился в зомби. На верхней палубе были видны только изуродованные тела. Все как будто вымерло.

На мостике ни один человек не был даже ранен. «Хара, — обратился ко мне адмирал Комура. — Я думаю, что нам лучше было бы выбраться отсюда. Похоже, что если мы этого не сделаем сейчас, то уже не сделаем никогда. Мне кажется, что 250 американских самолетов, о которых сообщали с Амами Осима, уже сделали свою работу».

Мне нечего было на это ответить. Я поклонился и пробормотал:

«Простите, адмирал».

«Не лучше ли, — продолжал Комура, — перенести мой флаг на один из эсминцев и продолжать пробиваться к нашей цели у Окинавы? Что вы об этом думаете?»

Что я мог ответить, придавленный страшной ответственностью за гибель своего корабля?

«Смотрите, Хара, — крикнул адмирал, — «Исокадзе» еще цел!»

Я был изумлен, увидев эсминец слева от нас, примерно в 3000 метрах, прямо в его первоначальной позиции нашего рассеянного кругового ордера. Эсминец, судя по всему, был еще в хорошей форме и шел в нашем направлении. Вид «Исокадзе», идущего на полном ходу к нам, был одним из немногих ободряющих моментов этого боя.

«Сигнальщики, — приказал я, — поднять сигнал: «Исокадзе» подойти к борту, принять адмирала! Всем приготовиться оставить корабль!»

Сигнал был передан прожектором с мостика и дублирован флажным семафором. Приказ «Оставить корабль» был передан по всем помещениям, и уцелевшие члены экипажа стали готовиться к эвакуации.

Приняв сигнал, «Исокадзе» стал быстро приближаться к искалеченному корпусу нашего крейсера. В 1000 метрах от «Яхаги» «Исокадзе» сбавил ход и осторожно стал подходить все ближе и ближе.

Я отдал приказ: «Оставить корабль!»

Но в эту минуту раздался пронзительный крик сигнальщика: «Самолеты противника!» — и через мгновение мы увидели подход третьей волны: около сотни истребителей и бомбардировщиков. «Исокадзе» находился всего в 200 метрах от нас. Основная масса самолетов набросилась на «Ямато», но десятка два, выйдя из строя, устремились на нас и на стоящий рядом беспомощный в своей неподвижности эсминец. Набирая ход, «Исокадзе» стал отходить от нас, заложив резкую циркуляцию. Но самолеты неслись со всех направлений, засыпая его ливнем бомб, обстреливая из пушек и пулеметов. «Исокадзе» исчез в огне разрывов и клубах густого, черного дыма.

Можно сказать, что «Яхаги» погубил собственный эсминец. Так почти случилось и с моим «Сигуре», когда крейсер «Сендай» оказался под убийственной атакой в бухте Императрицы Августы. Но я тогда отказался бросить свой эсминец на закланье и ныне надеялся, что «Исокадзе» игнорирует мой сигнал, чтобы спастись. Считая, видимо, что с эминцем покончено, самолеты решили заняться тем, что оста-

лось от «Яхаги». Наша еще державшаяся на плаву гряда металлолома снова начала скрежетать и корчиться под убийственными очередями авиационных пушек. Вылетали заклепки, рвались и коржились листы обшивки, летели щепки палубного настила, стонали разрушенные надстройки. Не в силах ничего предпринять, я стоял, в отчаянии вцепившись в поручни мостика.

Предсмертные конвульсии «Яхаги» утихали. Я поднял голову и, к великому своему удивлению, увидел «Исокадзе», появившегося из непроницаемой стены опавших водяных столбов и рассеявшегося дыма. Он был ранен, но еще жив, удаляясь от нас на полном ходу. Но снова над ним появились самолеты, и эсминец опять исчез в клубах дыма и пара. Сбросив бомбы на «Исокадзе» и выходя из атаки, каждый самолет противника пронесся над тонущим «Яхаги», обстреливая его из пушек и пулеметов. Сделать с ними мы уже ничего не могли. Нам оставалось только посылать им проклятия и держаться. В этой заключительной фазе нашей агонии ничто уже не могло изменить нашей судьбы.

Штурманский офицер лейтенант Юкио Мацуда руководил снятием раненых на шлюпку. Это заметили с истребителей противника, которые не успокоились до тех пор, пока не разбили шлюпку на куски, утопив в собственной крови тринадцать лежащих там несчастных раненых моряков.

Люди прыгали за борт, но противник не давал им ни минуты передышки. Появилась четвертая волна из ста самолетов, начавшая уничтожать вообще все, что шевелится и движется!

Адмирал Комура, несколько офицеров и я продолжали стоять на мостике, который каким-то чудом оставался неповрежденным, все еще возвышаясь над жалкими развалинами того, что еще недавно называлось легким крейсером «Яхаги».

Взглянув в море, я понял, что «Исокадзе» сильно покалечен. Скорость эсминца упала, и, хотя пожара не было, корабль шел как пьяный. Дальше был виден «Суцутсуки», весь объятый пламенем и клубами черного дыма. «Касуми» беспомощно крутился на месте, подняв сигнал: «Не могу управляться».

«Ямато», казалось бы, был еще в хорошей форме. На расстоянии трех миль я, конечно, не мог разглядеть его повреждений и не знал, что гордость нашего флота находится в таком же примерно состоянии, как и «Яхаги». Эсминцы «Юкикадзе» и «Фуютсуки» крутились рядом в тщетных попытках прикрыть огромный линкор.

Пятая волна, состоящая более чем из сотни самолетов, также не пожалела «Яхаги» в его агонии. Пули свистели вокруг меня. Не заботясь ни о чем, почти полностью потеряв соображение, я цедил сквозь сжатые зубы: «Ладно, гады янки! Приканчивайте нас!»

В себя меня вернул свист пули и внезапная боль в руке. Я очнулся, осмотрел легкую рану на левой руке и тут заметил, что вода уже плещется на палубе командного поста, где мы с Комурой остались вдвоем.

«Ну что, Хара? Нужно уходить,» — спокойно сказал адмирал.

«Понили», — ответил я.

Когда мы снимали сапоги, я отметил время. Было 14:06. Над головой продолжали реветь самолеты. Волны уже доходили нам до колен, когда мы прыгнули за борт. Я успел отплыть всего на несколько метров, когда какая-то гигантская, невидимая сила стала тащить меня под воду. Я сопротивлялся и боролся изо всех сил, но засасывающий водоворот от уходящего на дно корабля был неумолимым. Я понял, что спасения нет, перестал сопротивляться и страшная сила затянула меня под воду.

Следующим, что я отчетливо ощутил, было то, что та же чудовищная сила, которая тянула меня в бездну, неожиданно отпустила меня из своих объятий. Меня кидало и крутило, вокруг была кромешная темнота, но уже ничто не тянуло меня вниз. Неожиданно я увидел массу голубых шариков около своего лица, которые шли вверх. Задыхаясь, я вынужден был хлебнуть огромный глоток морской воды, а затем моя голова вынырнула-таки на поверхность. Я глубоко вдыхал воздух, чувствуя себя находящимся в вакууме, где не было ни звука, ни света, ни ощущений — не было ничего. Машинально, не отдавая себе отчета в своих действиях, я все-таки умудрился остаться на поверхности.

Постепенно мои глаза стали что-то различать, прежде всего дневной свет. Какой-то жужжащий звук вдруг превратился в человеческие голоса и, оглядевшись вокруг, я увидел на поверхности несколько голов. Все они были черными. Своим помутившимся рассудком я подумал, что, видимо, негры пришли «купаться» на тот же самый «пляж», что и я. Мой мозг приходил в себя, но очень медленно.

Я находился еще в какой-то прострации. Усталость и напряжение от двухчасового боя, последовавшая затем катастрофа повергли, наверное, меня в шок, из которого быстро было не выйти. Затем я услышал чей-то крик: «Хара! Что с вами? Хара! Вы меня слышите?»

Я обернулся в направлении голоса и увидел черное лицо кричавшего мне человека, неожиданно узнав в нем адмирала Комуру. Его обветренное и загорелое лицо было само по себе настолько темным, что было узнаваемо на расстоянии 10 метров, хотя вдобавок и было все покрыто густым слоем мазута.

«Все хорошо, Комура, — ответил я. — А как вы?»

«Все в полном порядке», — сказал адмирал.

Так что «негры» вокруг меня оказались моряками из моего экипажа. Я провел рукой по своему лицу и увидел, что вся ладонь покрылась толстым слоем мазута. Вся поверхность воды была покрыта мазутом из разбитых цистерн погибшего «Яхаги». К моему удивлению, вокруг было очень много моряков с «Яхаги», плывущих, держась за какие-то обломки и куски дерева. А я-то думал, что весь мой экипаж погиб...

Когда ко мне вернулось зрение, я поймал взглядом «Ямато», который выглядел огромным и величественным даже на расстоянии шести миль. Накрывшая меня волна скрыла линкор, но следующая, подняв меня, позволила увидеть целый рой самолетов, которые кружились над «Ямато», как комары.

Плывя, я наткнулся на какое-то бревно, схватился за него, обнял и перевел дух. Теперь, находясь в относительной безопасности, можно было обдумать дальнейшие действия.

«Эй, подвинься, дай и мне место», — раздался голос за моей спиной. Какой-то юноша пытался дотянуться до бревна. Я сдвинулся в сторону, дав ему возможность ухватиться за бревно.

«Кто ты? Как тебя зовут?» — спросил он, отдышавшись.

«Меня зовут Хара. Я с «Яхаги», — ответил я.

Мой новый сосед оцепенел и как будто лишился дара речи, уставившись на меня в каком-то трансе.

«Простите, господин капитан 1-го ранга, — забормотал он. — Извините мою грубость. Я матрос второго класса Дайва... Я поищу лучше другое бревно, господин капитан 1-го ранга. Это может не выдержать нас обоих».

Он тревожно стал оглядываться по сторонам, но я сказал: «Не глупи, сынок. Держись крепче. Попробуем спастись. Ты не ранен?»

«Нет. Мой друг Асамо и я, когда крейсер был подбит, решили быстро умереть и спустились в погреб № 3, надеясь, что он взорвется и разорвет нас на куски. Но тут в погребе появился главстаршина Хамада и приказал нам подниматься наверх, на палубу. Он сказал: «Это мое место». Он был так разъярен, что мы бегом поднялись по трапу. Я споткнулся и растянул связки на ноге. Но это ничего. Я не знаю, что случилось с Хамадой и моим дружкой Асамо».

«Не беспокойся ни о чем, Дайва, — посоветовал я. — Сейчас думай только о том, чтобы спастись. И ты спасешься, если твердо будешь хотеть этого». Мы огляделись по сторонам и увидели «Ямато», еще идущего своим ходом. Какой это был прекрасный вид! Внезапно, где-то из района ватерлинии линкора, вырос столб дыма, окутавший весь корабль и сделавший его похожим на гору Фудзияма с заснеженной вершиной. Мы оба закричали от ужаса. Вслед за белым дымом появился черный, столб которого, окутав корабль, огромным грибом поднялся на высоту около 2000 метров. Когда дым рассеялся, мы увидели, что на поверхности воды нет ничего. «Ямато» исчез. Страшный взрыв, произошедший в 14:23 в седьмой день апреля 1945 г. был сигналом конца «непотопляемого» символа Императорского флота Японии*.

* После войны мой друг контр-адмирал Нобуи Моришита, оказавшийся одним из 269 спасенных с «Ямато», рассказал мне подробности последних минут линкора. В 12:40 «Ямато» получил первое прямое попадание бомбами, а через 10 минут в левый борт корабля попала первая торпеда. Всего в левый борт

Внезапно я почувствовал холод и впервые понял, что идет дождь. Я думал о «Ямато», и мои слезы смешивались с дождем и морской водой. Держась за бревно, я, кажется, снова забылся, скорбя о потере своего корабля и о гибели «Ямато». Очнувшись и оглядевшись, я не обнаружил ни Комуры, ни юного Дайвы, который больше не держался за противоположный конец бревна. Поблизости вообще никого не было... Становилось все холоднее, немели руки, не в силах уже держаться за бревно. Что-то подплыло ко мне, и я увидел лист черной бумаги. Зачем-то я взял и сунул его себе в карман. Что-то еще стукнулось об меня, я отстранился и увидел примерно полтора метра отличного тонкого троса. Откуда он взялся, я не знаю, но я очень обрадовался, т. к. получил возможность привязать себя к бревну. Теперь, если даже я умру, бревно удержит меня на поверхности и, может быть, волны выкинут мое тело на берег Японии. В небе снова появились самолеты. Вероятно, это была последняя атакующая волна, но, в моем все увеличивающемся оцепенении и безразличии, этот факт меня мало заинтересовал. Оцепенение продолжалось до тех пор, пока американские истребители не начали обстреливать плавающих в воде японских моряков. Несколько пуль просвистело и в моем направлении, выведя меня из забытья благодаря той, поистине звериной, ненависти, которую я испытывал в этот миг к американским летчикам. Это привело меня в себя, и даже онемевшие руки стали снова действовать.

Истребители противника исчезли, но, к моему великому удивлению, неожиданно появилась вражеская летающая лодка типа «Мартин», совершившая посад-

линкора попали еще 8 торпед и две — в правый борт. Капитан 1-го ранга Джиро Номура, старший помощник командира «Ямато», в 14:05 убедился, что крен корабля выровнять невозможно, о чем доложил командиру. После этого вице-адмирал Ито, который весь бой находился на мостике, объявил операцию законченной и приказал покинуть корабль. Эсминцу «Фуютсуки» было приказано подойти к борту и помочь в эвакуации экипажа. Но погибающий мастодонт тонул быстрее, чем эсминец подходил к борту. Командир «Фуютсуки» капитан 2-го ранга Хидечика Сакума держался на дистанции, опасаясь, что его

ку буквально в 300 метрах от меня. Я нырнул, но никто на ней не обратил на меня внимания. «Мартин», оставляя за собой дорожку изумрудной воды, подрулила к спасательному плоту, где находился сбитый американский пилот, приняла его на борт и снова взлетела. Я наблюдал за всем этим с чувством зависти. (Спасенным был лейтенант В. И. Дилани с авианосца «Белло Вуд». Гидросамолетом управлял лейтенант Джеймс Р. Янг.)

Как позднее выяснилось, еще ближе к летающей лодке находился один из моих офицеров, лейтенант Сигео Ямада. Он родился на Гавайях, превосходно знал английский и служил на «Яхаги» офицером связи. Позднее он признался мне: «Я боялся попасть в плен, поскольку номинально считался гражданином США и мог быть расстрелян. Я лихорадочно сорвал с формы все знаки различия и выбросил их в море. Но летающая лодка, чуть не наехав на меня, прорулила мимо». Ямада уцелел в войне и в 1958 году уже работал в отделении японской авиакомпании в Чикаго, что он вряд ли мог предвидеть в тот апрельский день 1945 года...

После того как «Мартин» улетел, я неожиданно полностью успокоился и стал вспоминать события дня. Я подумал, что, должно быть, очень неуклюже, можно сказать топорно, маневрировал крейсером, уклоняясь от бомб и торпед. На эсминце я бы, без сомнения, вышел из этого боя без каких-либо повреждений. Видимо, по своему рангу я был командиром эсминца, но не более того. Что же я сделал неверно? Отчего я забыл тактику маневрирования, которую так успешно применил у Кавиенга, когда «Сигуре» подвергся налету

корабль затянет в водоворот. Адмирал Ито обменялся рукопожатиями с офицерами на мостике и ушел в свою каюту, чтобы умереть вместе с кораблём. Командир «Ямато» контр-адмирал Косаку Арига привязал себя к пактоузу на мостике, чтобы тоже разделить судьбу корабля. Моришита яростно спорил с другими офицерами, которые хотели последовать примеру своего командира. Ему удалось их убедить, и они вместе ушли с мостика. Корабль уже валился на левый борт, когда в 14:17 в него попала последняя торпеда. Через три минуты последовал взрыв, отправивший линкор на дно. Этот взрыв и спас Моришиту, сбросив его в море.

авиации противника? А ведь «Яхаги» был гораздо быстрее и маневреннее, чем «Сигуре». Почему я повел крейсер таким устаревшим способом уклонения, как зигзаг, который и позволил торпеде прикончить нас? Наверное, я очень дисквалифицировался после года службы на берегу. Заржавел. Почему высшему командованию в свое время пришло в голову снять меня с корабля и назначить на бесполезный и неэффективный береговой пост?

Вся наша практика и боевая подготовка — наводящиеся торпеды, фугасы замедленного действия, радиолокационная наводка орудий — оказались бесполезными в этом последнем бою с сотнями самолетов противника. Все, что мы делали, все делали неверно, да и сама эта операция без прикрытия с воздуха была гротескной ошибкой.

Я уже не имел понятия, сколько часов прошло после гибели «Яхаги».

Темнело, усиливался ветер. Я окоченел от холода и боролся с дремотой, зная, что если я засну, то уже не проснусь. Вокруг я не видел ничего, кроме бегущих волн и не слышал ничего, кроме плеска воды о мое бревно. В конце концов, глаза мои закрылись, голова упала на мокрую древесину бревна и я заснул. Во сне я видел, как еду с Сикоку на Хонсю первый раз в жизни сдавать экзамены в военно-морское училище. Еду я на моторной лодке и звук ее двигателя явно отдается в моих ушах. Настолько явно, что это не похоже на сон. С трудом я открыл глаза, но звук работающего мотора продолжал отчетливо звучать в моих ушах. Примерно в миле от себя я увидел эсминец, который, как мне показалось, все еще отбивается от самолетов. Моя голова снова упала на бревно, но звук мотора не дал мне снова уснуть. Звук мотора был таким отчетливым, что не мог исходить от далекого эсминца. Я снова поднял голову... и увидел катер! Обычный небольшой моторный катер с эсминца, ясно видимый между верхушек волн всего метрах в двухстах от меня. Затем он исчез. Я задрал голову, ища его взглядом. После нескольких минут катер появился снова, на этот раз всего в пятидесяти метрах от меня. Катер ходил кругами, разыскивая уцелевших в боине.

Меня охватил ужас. Внезапно мне очень захотелось жить, и я страшно испугался, что катер не обнаружит меня. Я стал кричать во всю силу своих легких, но катер завершил круг, так и не увидев меня.

В отчаянии я отвязался от бревна и стал бить по воде руками и ногами. Это сработало. С катера заметили всплески и повернули в моем направлении. Но мне показалось, что прошла вечность, прежде чем катер подошел ко мне. У меня уже не было сил даже поймать спасательный конец или ухватиться за борт катера, но четыре сильных руки быстро втащили меня на борт. Как ни странно, но, оказавшись на катере, я почувствовал живительный прилив новых сил. Моя смертельная усталость куда-то исчезла. Я поблагодарил моих спасителей и был очень удивлен, обнаружив, что кроме меня на борту больше не было спасенных. Командовавший катером старшина объяснил мне, что они уже спасли и доставили на эсминец многих, и это был их последний заход.

Катер продолжал поиск еще минут 15 и, никого больше не обнаружив, направился обратно к эсминцу «Хацусимо». Я видимо, очень переоценил свои силы, потому что, пытаясь взобраться по трапу, обнаружил, что ноги мои не действуют. Два здоровенных матроса втащили меня на палубу «Хацусимо».

Командир эсминца капитан 2-го ранга Масао Сако приветствовал меня: «Добро пожаловать домой, капитан 1-го ранга Хара. Мы уже почти отчаялись найти вас. Адмирал Комура отдыхает в моей каюте».

Я пробормотал в ответ слова благодарности, радуясь, что темнота скрывает мое лицо, которое, видимо, отражало, насколько я себя плохо чувствую. Сако отправил меня в лазарет, где меня переодели в сухое. Опытный санитар оказал мне первую помощь и сделал массаж, который быстро восстановил мои силы. Я поблагодарил его и попросил стакан водки. Доктор засмеялся и сказал: «В другое бы время я бы возразил, но сейчас, капитан Хара, я уверен, что стакан sake это все, что вам нужно». Спиртное вернуло меня к жизни полностью. Затем мне дали чашку горячего бульона. Пока я его пил, врач кратко рассказал мне о событиях на их корабле:

«Боюсь, что «Хацусимо» не внес большого вклада в этот бой. Американцы пролетали над нами, чтобы нанести удар по «Ямато», обращая на наш эсминец мало внимания, так что мы избежали прямых попаданий. Два наших матроса были легко ранены, но убитых не было. «Хацусимо», видимо, оказался единственным кораблем соединения, не получившим никаких повреждений. Поэтому мы и остались здесь подбирать уцелевших. (Мой спаситель не мог предвидеть, что не пройдет и трех месяцев, как погибнет, подорвавшись на mine, и чудом уцелевший «Хацусимо».)

Затонул, приняв на себя несколько попаданий, наш могучий «Ямато». «Исокадзе» не имел прямых попаданий, но близкие разрывы бомб причинили ему такие подводные повреждения, что на эсминце затопило машинное отделение, и погибло около 100 человек экипажа. В итоге «Исокадзе» затонул, а его уцелевший экипаж перешел на «Юкикадзе». Смертельные повреждения получил и «Касуми», 17 человек его экипажа были убиты, остальных принял на борт «Фуютсуки», которому пришлось добивать «Касуми» артогнем.

Что касается остальных эсминцев соединения — «Фуютсуки», «Суцутсуки» и «Юкикадзе» — они, несмотря на повреждения, ушли своим ходом в Сасебо 2 часа назад. «Фуютсуки» получил попадание двух бомб, ни одна из которых не взорвалась, но дюжина его матросов была убита пулеметным огнем истребителей. «Юкикадзе» тоже был легко поврежден и потерял троих моряков при обстреле с воздуха. «Суцутсуки» получил попадание бомбы и ему, в который раз, оторвало нос, так что он пошел в Сасебо кормой вперед». (Самоубийственная акция Второго флота, отвлекшая на себя внимание противника, позволила 114 японским самолетам — 60 истребителям, 40 бомбардировщикам и 14 камикадзе — повредить американские авианосец «Хенкок», линкор «Мэриленд» и эсминец «Беннетт». Потери же японской стороны были несоразмерны: 100 самолетов погибли.)

Я поблагодарил доктора за информацию и напоследок спросил: «Есть ли среди спасенных матрос по имени Дайва?»

Врач сверился со списком и ответил: «Да, он в списке. Мы подобрали его два часа назад, и он все

время спрашивал о вас». Вызвав рассыльного, медик приказал: «Передайте Дайве, что капитан 1-го ранга Хара спасен».

Эсминец «Хакусимо», имея на борту сотни спасенных с «Ямато» и «Яхаги», вернулся в Сасебо около полудня 8 апреля. Как только мы встали на якорь, на эсминец прибыл курьер из штаба ВМС и передал пакет адмиралу Комуре. Тот прочел его, поморщился и протянул бумагу мне. Это был приказ главкома Объединенного флота, в котором отмечалась «мужественная жертвенность Второго флота, обеспечившая самолетам-камикадзе возможность достижения величайших боевых результатов»...

Часть 3

Из книги Ержи Петрска

«Море в огне»

пер. с польского

История трех бронированных чудовищ

*Суперлинкоры, окутанные покровом
непроницаемой секретности*

Когда в предвоенные десятилетия с особой силой развернулась гонка военно-морских вооружений, стимулированная соперничеством между основными морскими державами, то на первый взгляд казалось, что Япония, вообще не принимает в этой гонке участия. Создавалось впечатление, что Япония как одна из стран, подписавших Вашингтонское (1922 г.) и Лондонское (1930 г.) соглашения об ограничении военно-морских вооружений, полностью выполняет по меньшей мере те статьи этих Соглашений, которые ограничивают количество и водоизмещение основных классов боевых кораблей.

Упомянутое военно-морское соперничество началось с постройки немцами сначала «карманного» линкора «Дойчлянд», а затем еще двух кораблей этого типа. Оправдывая строительство «Дойчлянда», немцы заявили, что этот корабль создан исключительно для обороны Восточной Пруссии от поляков, однако появление в составе немецкого флота «карманных» линкоров более всего встревожило французов. «Дойчлянд», хотя и имел водоизмещение крупного крейсера, был значительно сильнее любого из французских (и не только французских) крейсеров, а также быстроходнее любого французского линкора. Чтобы нейтрализовать эту угрозу, французы начали строительство линейных крейсеров «Страсбург» и «Дюнкерк», которые были и сильнее, и быстроходнее немецких «карманных» линкоров. В ответ на это немцы построили два своих

линейных крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау», которые по своим оперативно-тактическим данным превосходили французские корабли. Тогда французы заложили два мощных линкора, на которые немцы ответили «Тирпицем» и «Бисмарком». Немецко-французское морское соперничество захватило и другие страны. Италия была очень обеспокоена ростом французского флота, а Англия не могла спокойно смотреть на столь стремительное возрождение немецкой военно-морской мощи.

Что же касается Японии, то, как уже говорилось, создавалось впечатление, что она полностью выполняет навязанные ей ограничения в рамках подписанных договоров. Однако еще в 1934 году японцы начали изучать возможность строительства новых линейных кораблей, которые как по вооружению, так и по водоизмещению должны были превышать все построенные до сих пор корабли этого класса. В 1935 году был закончен проект нового линкора водоизмещением в 69 500 тонн, что почти в два раза превышало ограничения, установленные Вашингтонским договором для водоизмещения линейных кораблей. Новый корабль в броню такой же толщины. По замыслу японских инженеров, на этот суперлинкор устанавливались турбины общей мощностью 200 000 л. с., что должно было сообщить кораблю скорость в 31 узел. (В процессе корректировок и доработок проекта до того вида, в котором он был воплощен в жизнь, мощность турбин была уменьшена до 150 000 л. с., а скорость — до 27 узлов.)

В конце 1936 года Япония отказалась заключить новый морской договор с Соединенными Штатами и Англией, а также объявила о денонсировании всех прежних морских договоров, заключенных в Вашингтоне и в Лондоне. После этого Япония перестала предоставлять какую-либо информацию о своих программах строительства новых боевых кораблей. Новая программа военного кораблестроения, которая должна была заработать в Японии с 1937 года, была известна лишь в общих чертах. По оценке военно-морских специалистов, в рамках этой программы могли быть построены четыре линкора, 3-4 авианосца и

5 крейсеров. Количество строящихся в Японии эсминцев и подводных лодок не было определено даже приблизительно.

27 марта 1937 года японское правительство официально уведомило правительство Великобритании, что не согласно с ограничением калибров орудий линейных кораблей 14 дюймами (356 мм). Через полгода после этого уведомления, 4 ноября 1937 года, в сухом доке военно-морской верфи в Куре началась постройка первого из задуманных с перлинкоров, названного позднее «Ямато». Строительство второго корабля этого типа было решено вести на верфи могучего промышленного концерна Мицубиси в Нагасаки. Этот суперлинкор, который 29 марта 1938 года был заложен на наклонном стапеле, позднее был назван «Мусаши». Третий корабль этого класса — линкор «Синано» — был начат постройкой в мае 1940 года на военно-морской верфи в Йокосуке.

Строительство этих кораблей японцы вели в обстановке такой секретности, что даже столь заинтересованные страны, как Соединенные Штаты и Великобритания, совершенно ничего не знали о том, где эти корабли строятся, когда началось их строительство и какие у них будут тактико-технические данные. Равным образом ничего не знали об этом и будущие союзники Японии — Германия и Италия. В весьма авторитетном и информированном немецком военно-морском ежегодном «Вейерс Ташенбух дер Кригфлеттен» в выпусках за 1939, 1940 и 1941/42 гг. очень скупо говорилось о двух линкорах, постройка которых началась в 1937 году на верфях Нагасаки и Йокосуки. По данным немецкого справочника, эти корабли имели водоизмещение 42 500 тонн, скорость 30 узлов и были вооружены восемью-девятью 406-миллиметровыми орудиями. Конечно, весьма вероятно, что этими данными немцев снабдили сами японцы, испугавшись, что немцы при своей скрупулезности, начни они действовать самостоятельно, наверняка что-либо пронюхают. Этим способом японцы не только скрыли факт постройки третьего линкора, но и снабдили немцев откровенной дезинформацией, наполовину уменьшив водоизмещение строящихся кораблей и дав совершенно неверные

сведения об их скорости и вооружении. По-видимому, именно благодаря данным столь авторитетного военно-морского справочника, как немецкий «Ташенбух», американцы даже в 1944 году еще ничего не знали о существовании третьего корабля этого типа, не говоря уже о том, что японцы приняли решение достроить третий суперлинкор как авианосец.

А какая же информация об этих японских монстрах была в распоряжении американцев и их союзников? Как уже говорилось, американцы и ведать не ведали о строительстве японцами третьего линкора типа «Ямато». В фундаментальном американском военно-морском справочнике «Warships of the World» даже в послевоенном выпуске за 1946 г. об этом корабле нет упоминания ни в разделе линкоров, ни в разделе авианосцев. (Интересно, что перед самым началом войны, в конце 1940 года, Начальник Штаба ВМС США адмирал Старк, основываясь на данных военно-морской разведки, заявил, что «в настоящее время» у японцев в стадии постройки находятся 8 линейных кораблей.)

То же самое число — 8-9 линейных кораблей водоизмещением примерно 40 000-43 000 тонн приводит и французский военно-морской справочник «Les Flottes de Combat» в выпусках за 1940, 1941 и 1942 гг. По французским данным, эти корабли имели скорость 27 узлов и делились на три группы по срокам постройки и вооружению. Два первых линкора, якобы названных «Ниссин» и «Такамату», были, по утверждению французского справочника, заложены в марте и сентябре 1937 года в Куре и Йокосуке (или в Сасебо), спущены на воду 30 ноября 1939 года и в апреле 1940 года соответственно и вступили в строй в октябре 1941 года. Вооружение этих линкоров составляло восемь 406-миллиметровых орудий. Три следующие линкора, вооруженные девятью 406-миллиметровыми орудиями, якобы строились в Нагасаки, Сасебо (или в Йокосуке) и в Куре. При этом первый из них был спущен на воду 5 ноября 1940 года, а два других в 1940 и 1941 году. По французским данным, первый линкор этой группы был назван «Касино».

Каждый из четырех линкоров третьей группы, считали французы, был вооружен девятью 406-миллимет-

ровыми орудиями. Начало строительства двух первых кораблей относилось на 1940 год. Больше данных не было.

Как видно, вся приведенная информация, насыщенная совершенно ложными данными, не имела ничего общего с действительностью. Абсолютно неверно было определено и количество кораблей, и их водоизмещение и вооружение, уже не говоря о совершенно фантастических сведениях относительно различных фаз их постройки. А то, что скорость этих линкоров была указана правильно, вполне можно считать случайным совпадением.

Впрочем, в этом нет ничего удивительного, поскольку постройку своих трех колоссов японцы проводили в обстановке строжайшей, абсолютной секретности. Эта секретность была в немалой степени обеспечена традиционной изоляцией японцев от других народов, а также и специально принятыми мерами. Небольшое число иностранцев, главным образом дипломатов и представителей прессы, находилось под неусыпным надзором и эффективно изолировалось от всего того, что им не нужно было видеть. Кроме того, для лучшего укрытия строящихся гигантов от нескромным взглядом японцы накрыли сухой док военно-морской верфи в Куре, где строился линкор «Ямато», деревянной крышей, стилизованной под крышу храма. Такая же крыша была построена над сухим доком военно-морской базы в Йокосуке, где строился линкор «Синано». Корпус линкора «Мусаси», стоявший на стапеле в Нагасаки, был закрыт от посторонних взглядов гигантским занавесом из сизалевых тросов общей длиной 2710 метров и весом 408 тонн.

Строительство двух первых линкоров шло в почти одинаковом темпе. От дня их закладки до дня спуска на воду прошло 2 года и 8-10 месяцев. «Ямато» был спущен на воду 8 августа, а «Мусаси» — 5 ноября 1940 года. Когда «Ямато» и «Мусаси» уже были на воде, строительство третьего линкора только начиналось. В Европе и в Атлантике уже полыхала война, и японцы очень ясно отдавали себе отчет в том, что вскоре война распространится на Азию, а также на Индийский и Тихий океаны. Поэтому они очень старались еще бо-

лее засекретить строительство своего флота. Для сохранения в тайне строительства третьего линкора были приняты дополнительные меры безопасности. Еще до начала строительства из района, прилегающего к доку и верфи в Йокосуке, было выселено все население, а сама верфь изолирована от остального порта и от города. Рабочие, занятые на строительстве линкора, были размещены в очищенном от населения районе и, кроме верфи и места жительства, не имели права под страхом смертной казни никуда отлучаться. Таким образом, строительство «Синано» было сохранено японцами в тайне даже от миллионов своих соотечественников.

Через несколько дней после палета японцев на Перл-Харбор был закончен постройкой линкор «Ямато». Достройка «Мусаси» шла несколько медленнее и была закончена в августе 1942 года, т. е. через 7 месяцев после намеченного срока. К этому времени «Ямато» уже вступил в строй, в то время как «Мусаси» смог это сделать только в первую годовщину начала войны на Тихом океане — 7 декабря 1942 года.

Война в шапке-невидимке

Ввод в строй сначала первого, а затем и второго из гигантских линкоров значительно усилил линейные силы японского флота, в то время как таковые в американском флоте были очень ослаблены из-за внезапного удара японской морской авиации на Перл-Харбор.

Добившись паритета с американцами в главных боевых кораблях, которыми еще считались линкоры, японцы значительно превзошли противника по боевому потенциалу, поскольку новые гиганты были не только крупнее, но и значительно сильнее самых мощных американских кораблей этого класса.

Водоизмещение линейных кораблей «Ямато» и «Мусаси» достигало почти 65 000 т, а по некоторым данным, даже 68 000 т, а полное боевое водоизмещение — 72 800 т! Их главное артиллерийское вооружение состояло из девяти 460-миллиметровых (18-дюймовых) орудий в трех трехорудийных башнях, две из которых

были расположены в носовой части корабля, а одна — на корме. (Согласно другим данным, главный калибр линкоров типа «Ямато» составлял «только» 457 мм.) Артиллерия вспомогательного калибра была представлена двенадцатью 152-миллиметровыми орудиями в трехорудийных башнях, а зенитная артиллерия — двенадцатью 127-миллиметровыми автоматами и двадцатью шестью одноствольными установками того же калибра. Кроме того, линкоры имели по 10 торпедных аппаратов калибра 630 мм, а также по 2 катапульты и 6 самолетов. Столь же мощной, как и артиллерия, была броня линкоров. Толщина бортового бронирования достигала 410 мм, палубы — 200 мм, боевой рубки — 500 мм, а башен главного калибра — даже 600 мм! Четыре паровых турбины мощностью 153 500 лошадиных сил, работая на четыре вала, давали линкорам возможность достичь максимальной скорости 27,5 узла. Планируемый первоначально экипаж в 2000 человек позднее значительно увеличился в связи с установкой на линкорах радиолокационного оборудования и дополнительных зенитных установок, число которых к концу войны было доведено до 150, и составил 2767 человек. Чтобы представить себе гигантские размеры и мощь новых японских линкоров, можно сказать, что каждая из их башен главного калибра весила 2774 тонны, т. е. столько, сколько весит большой эсминец. Орудие калибром 460 мм стреляло снарядом весом 1451 кг (артиллерийский снаряд крупнейший из до этого известных 406-миллиметровых корабельных орудий весил 1228 кг) на максимальную дистанцию 22,5 морских миль, т. е. почти на 42 000 метров.

Японские линкоры «Ямато» и «Мусаси» были самыми крупными из когда-либо построенных в мире боевых кораблей. Однако вплоть до 1944 года американцы не знали их названий, не представляли себе их внешнего вида, не говоря уже о точных тактико-технических данных. Уже во время войны, когда оба линкора появились наконец в зоне боевых действий, о них практически еще ничего не было известно. Да и после войны о них пришлось долго собирать данные, и даже официальная американская историография говорила об этих кораблях туманно, применяя такие

определения, как «гигантские линкоры», «мамонты», «чудовища», «чудовишные близнецы» и, наконец, — «бегемоты». В некоторых случаях для их обозначения применялись даже названия библейских чудовищ.

Хотя после окончания строительства первого линкора — «Ямато» — до его полной боеготовности должен был пройти примерно год, этот корабль значительно раньше — уже в мае 1942 года, т. е. через полгода, был включен в состав Объединенного флота, готовящегося тогда к генеральному сражению с американским флотом. В великом сражении у Мидуэя «Ямато» являлся флагманским кораблем командующего главными силами японцев и одновременно — флагманом Главного командующего Объединенным флотом адмирала Ямамото. Как известно, сражение у Мидуэя велось самолетами с авианосцев обеих сторон, и сражающиеся флоты так и не сблизилась на расстояние артиллерийского боя. В этом сражении, закончившемся крупной победой американцев, роль «Ямато», которого умудрились не заметить американские самолеты, свелась к тому, что он стал командным центром разбросанных по океану соединений японского флота. И именно в боевой рубке «Ямато» адмиралу Ямамото пришлось пережить горечь понесенного поражения.

Осенью того же года «Ямато», продолжая быть флагманом адмирала Ямамото, принял участие в кампании у Соломоновых островов, не принимая, однако, непосредственного участия ни в одном из разыгравшихся там сражений. Когда же в середине апреля 1943 года адмирал Ямамото, названный в Японии «человеком, который хотел продиктовать мир в Белом Доме», погиб в авиационной засаде, подготовленной для него американской разведкой, его преемник на посту Главного командующего Объединенным флотом адмирал Кога выбрал своим флагманским кораблем линкор «Мусаши». Этот однотипный с «Ямато» корабль преимущественно находился на о. Трук — крупнейшей японской военно-морской базе в юго-западной части Тихого океана. С этой базы японский флот совершал частые рейды в направлении Новой Гвинеи, а также Соломоновых островов и островов архипелага Бисмарка, за которые в то время шли ожесточенные бои.

Японцы перебрасывали подкрепления на эти острова на эсминцах или на других быстроходных боевых кораблях, названных американцами «Токийским экспресом». В середине декабря 1943 года, во время жестких сражений в районе архипелага Бисмарка, японцы решили усилить свои гарнизоны на островах Адмиралтейства и в Кавиенге на острове Новая Ирландия. На этот раз они решили перебросить войска не практиковавшимся до этого способом, а именно — на линкоре «Ямато». 25 декабря 1943 года линкор «Ямато», вскоре после выхода с Трука, совершенно неожиданно был торпедирован американской подводной лодкой «Скат».

Командир подводной лодки «Скат», капитан 2-го ранга И. Б. Маккинни, стал, судя по всему, первым иностранцем, увидевшим этот японский линейный корабль, окутанный до сих пор непроницаемой завесой тайны. Командир «Ската» успел заметить, что атакованный им корабль получил попадание двух торпед, но не смог опознать противника, что вполне понятно, поскольку до этого никто из американцев не видел ни «Ямато», ни «Мусаси». Не ведая, какую чрезвычайно ценную добычу ему удалось обнаружить, атаковать и торпедировать, капитан 2-го ранга Маккинни доложил, что он повредил большой японский линейный корабль. Несмотря на попадание двух торпед, «Ямато» своим ходом вернулся на Трук, а затем направился в Японию, где на военно-морской базе в Куре его повреждения были довольно быстро ликвидированы. После неудачного похода «Ямато» к архипелагу Бисмарка японцы отказались от перевозки десантов на борту линейных кораблей.

В конце марта 1944 года получил торпедное попадание второй японский суперлинкор. С середины февраля удары по Труку американских самолетов с авианосцев адмирала Митчера, и особенно сильные налеты 17 и 18 февраля, привели к тому, что адмирал Кога принял решение перенести базу флота дальше на запад, в район острова Палау. Однако и там японские корабли не чувствовали себя в безопасности: отступив под бомбами американских самолетов, они столкнулись с новой опасностью: торпедами американских подвод-

ных лодок, патрулирующих воды острова Палау. После полудня 29 марта американская подводная лодка «Тунни» обнаружила японский конвой, шедший под охраной четырех боевых кораблей. Это были, как позднее выяснилось, «Мусаси» с адмиралом Кога на борту, легкий крейсер «Ойодо» и два эсминца. «Тунни» прошла под одним эсминцем и дала торпедный залп по линкору. Одна из торпед попала в самый нос линкора, повредив форштевень и убив нескольких человек. Для такого колосса повреждение, конечно, оказалось незначительным, но «Мусаси» вынужден был удалиться в Куре на тридцатидневный ремонт. Лишившись своего флагманского корабля, адмирал Кога решил перенести свой штаб и Давао на филиппинском острове Минданао. Однако самолет, на котором летел адмирал, пропал без следа и таким образом японский флот лишился своего второго Главнокомандующего.

Как до этого, при торпедировании «Ямато», так и теперь, командир американской подводной лодки доложил только о торпедировании японского линкора, не отождествляя его ни с одним из двух японских мастодонтов, о существовании которых американская военно-морская разведка в то время уже знала. Чтобы быть справедливыми к обоим командирам подводных лодок — «Скат» и «Тунни», необходимо добавить, что в годы, предшествующие войне, японцы несколько раз модернизировали все свои старые линкоры, постоянно меняя их надстройки, а также форму и количество дымовых труб. Поэтому американцы имели много трудностей в опознавании даже тех кораблей, которые были им до этого известны, настолько коренным образом изменились их силуэты.

10 июня 1944 года оба японских гиганта снова вышли в море для участия в операциях в западной части Тихого океана, охраняя транспорты с подкреплениями, направляющимися к острову Биак и на северо-западное побережье Новой Гвинеи. «Ямато» с вице-адмиралом Угаки на борту, «Мусаси», два тяжелых и один легкий крейсер, а также три эсминца составляли прикрытия транспортов, крейсеров, эсминцев и минных заградителей, имевших на борту армейские десантные подразделения. На следующий

день американские самолеты, поднявшись с авианосцев, нанесли удар по японским гарнизонам на Марианских островах — Гуаму и Сайпану. Адмирал Угаки, опасаясь подобного налета на свои корабли и транспорты, отказался от проведения задуманной операции. В крупном сражении в Филиппинском море, разыгравшемся 19 и 20 июня, «Ямато» и «Мусаси» входили в состав японского флота, но снова не приняли в сражении непосредственного участия. Сражение это было вызвано высадкой 15 июня 1944 года американского десанта в составе трех пехотных дивизий на остров Сайпан. В сражении принял участие флот под командованием вице-адмирала Митчера — т. н. 58-е Оперативное соединение и Пятый флот адмирала Спрюэнса. Японцы потеряли 3 авианосца, 3 танкера и 5 эсминцев, а также более 400 самолетов, однако линкоры «Ямато» и «Мусаси», как и в предыдущих сражениях, остались не обнаруженными и не были атакованы.

Казалось, будто эти огромные корабли скрывает какая-то волшебная шапка-невидимка... Эта шапка-невидимка была сорвана с них только в следующем сражении — втором сражении в Филиппинском море, начавшемся в октябре того же года.

«Мусаси» гибнет от 17 бомб и 19 торпед

После высадки американцев в заливе Лейте началось второе сражение в Филиппинском море, известное еще под названием сражения в заливе Лейте, в котором приняли участие оба японских гиганта — «Ямато» и «Мусаси» вместе с практически всеми остальными линкорами японского флота. Но даже и это не склонило чашу победы на сторону японцев, поскольку эра господства на морях линейных кораблей, какими бы мощными они ни были, ушла уже в прошлое.

Узнав о появлении в заливе Лейте огромной американской армады вторжения, прибывшей с юго-запада, с Новой Гвинеи, японское главное командование отдало приказ реализовать план операции «Sho», предусматривавший использование всего флота для отражения американской атаки. На этой фазе войны Япония уже не обладала каким-либо превосходством

на море, поскольку исход морских сражений стали решать самолеты, базирующиеся на авианосцах. Поэтому упомянутый план не предусматривал решительного сражения с американским флотом, а предполагал только уничтожение армады вторжения. Чтобы достичь этого, японцы решили использовать в качестве приманки вышедший с баз метрополии 3-ий флот адмирала Одзавы, состоящий из одного большого и трех вспомогательных авианосцев, а также из двух линкоров-гибридов, т. е. линкоров, имеющих полетные палубы для взлета и посадки самолетов. Концепция использования этого флота заключалась в отвлечении далеко на север от Филиппинских островов главных американских сил прикрытия десанта, что должно было позволить остальным японским соединениям, состоящим из 7 линкоров и 16 крейсеров, прорваться к армаде вторжения и уничтожить ее. Главная роль в выполнении этой задачи была возложена на подходящую с запада с базы в Лингге центральную группу вице-адмирала Куриты, состоящую из 5 линейных кораблей, 10 тяжелых и 2 легких крейсеров и 15 эсминцев. Ядро этой группы составляли «Ямато» и «Мусаси». Задачей адмирала Курита было пройти внутренними водами Филиппин через море Сибуйан, а затем через пролив Сан-Бернардино, чтобы атаковать армаду вторжения с севера. Более слабая эскадра вице-адмирала Нисимурэ с двумя линейными кораблями и одним тяжелым крейсером должна была пройти через море Сулу и пролив Суригайо, чтобы атаковать американские десантные корабли и транспорты с юга. Также через пролив Суригайо должна была прорваться к Лейте идущая с севера диверсионная эскадра вице-адмирала Симы с двумя тяжелыми и одним легким крейсерами.

Однако американцы не дали захватить себя врасплох. 23 октября патрулирующие около острова Палаван американские подводные лодки обнаружили соединение Куриты и утопили два тяжелых крейсера, тяжело повредив третий. На следующий день японские корабли стали объектом атак американских самолетов с авианосцев Третьего флота — того самого флота, который должна была отвлечь на север эскадра авианосцев адмирала Одзавы.

Удары с воздуха по соединению вице-адмирала Куриты продолжались весь день 24 октября. Идущие на восток японские корабли вместе с флагманом Куриты — суперлинкором «Ямато» и его «близнецом» были обнаружены в 08:12 американским самолетом с авианосца «Интрепид», а незадолго до половины одиннадцатого утра начались атаки с воздуха, продолжавшиеся почти четыре часа. В первом налете приняли участие 12 пикирующих бомбардировщиков, 12 торпедоносцев и 21 истребитель, а в последнем — 21 бомбардировщик, 18 торпедоносцев и 26 истребителей. Несмотря на мощный зенитный огонь японского флота (только линкоры имели около шестисот зенитных орудий разного калибра), удалось уничтожить лишь восемнадцать американских самолетов из нескольких сот, принимавших участие в этих налетах.

Главной целью американских атак стал «Мусаси», который в 10:27 во время первого налета уже получил попадание одной бомбы и одной торпеды. В ходе дальнейших налетов между 11:36 и 12:27 японский колосс получил попадания еще четырьмя торпедами, которые причинили ему достаточно серьезные повреждения, ощутимо снизив скорость корабля. Последовавший через несколько минут следующий налет имел еще более печальные последствия: четыре торпеды и четыре бомбы поразили исполина, и «Мусаси», совсем снизив скорость, начал отставать от остальных сил адмирала Куриты. Идущий под эскортом тяжелого крейсера «Тоне», линкор был на три часа оставлен в покое, и за это время его экипаж почти полностью взял ситуацию под контроль. Если бы «Мусаси» повернул на обратный курс и не был больше атакован, то весьма вероятно, что он добрался бы до базы, несмотря на повреждения от 10 торпед и 5 бомб. Однако в 15:20 начался самый тяжелый налет, в котором приняли участие самолеты с пяти американских авианосцев.

В последующих налетах, облегченных малой скоростью линкора и уже довольно слабой обороной, самолеты поразили его еще десятью торпедами и двенадцатью бомбами. Всего «Мусаси» получил попадания 19 торпед и 17 бомб, но, несмотря на это, не тонул, хотя и превратился уже в потерявшую ход плавающую

развалину. Попытка выкинуть линкор на мель ни к чему не привела. Около 18:30 тяжелый крейсер «Тоне» был заменен двумя эсминцами, которые, однако, не могли ничем помочь умирающему гиганту. Часом позже, когда «Мусаси» уже имел крен в 30 градусов, его командир — контр-адмирал Иногути дал приказ оставить корабль. Однако почти половина людей не успела выполнить этот приказ, и более 1000 моряков из экипажа в 2400 человек пошли на дно вместе с кораблем, когда он перевернулся кверху килем и затонул. Соединение адмирала Куриты продолжало следовать в пролив Сан-Бернардино, но затем вынуждено было повернуть на запад, чтобы избежать дальнейших потерь. Три линкора Куриты: «Нагато», «Харуна» и «Ямато», получивший попадание двух бомб, имели повреждения, а тяжелый крейсер «Миоко», будучи торпедированным, потерял боеспособность и вынужден был вернуться в Бруней. Всего Курита уже потерял один суперлинкор и два тяжелых крейсера, а два его тяжелых крейсера были настолько повреждены, что, потеряв боеспособность, вынуждены были вернуться на базу.

Узнав о повороте Куриты на обратный курс, Главнокомандующий Объединенным флотом адмирал Тойода приказал продолжать прорыв к заливу Лейте, что Курита и исполнил.

А между тем американский Третий флот, зная о серьезных потерях соединения Куриты и о его повороте на обратный курс, пошел на север, получив сведения о появлении соединения японской авиации. Еще до этого, в ночь с 24 на 25 октября, в пролив Суригайо вошла японская эскадра адмирала Нисимуры, которая была атакована в проливе американскими линкорами, тяжелой корабельной артиллерией. Яростные торпедные атаки эсминцев и катеров стали непреодолимым барьером для японцев. В вихре огня Нисимура потерял оба линкора и три эсминец. Только один его крейсер избежал уничтожения в ночном бою, но был потоплен американской авиацией на следующий день. Через несколько часов после разгрома соединения Нисимуры в пролив вошла эскадра адмирала Симы. Но и она, потеряв крейсер и эсминец, вынуждена была лечь на обратный курс.

Таким образом, все четыре японские соединения, стремящиеся прорваться в залив Лейте, понесли тяжелые потери, однако американцам было еще рано торжествовать победу. Напротив, японцы едва не достигли крупного успеха, имея полную возможность уничтожить все десантные силы вторжения, сгрудившиеся в заливе Лейте. Такому резкому изменению обстановки способствовал новый поворот на боевой курс соединения Куриты, корабли которого под покровом ночи отходили на юг через пролив Сан-Бернардиню.

Третий флот адмирала Хелси, взбудораженный появлением авианосцев Одзавы, гнался за ними, уйдя далеко на север. Так что между еще очень мощным соединением Куриты и транспортами с американским десантом оказалось всего лишь одно относительно слабое соединение американских эскортных авианосцев. Линкоры и крейсера Седьмого флота также не могли оказать помощи беззащитным транспортам, поскольку, громя ночью соединения Нисимурэ и Симы, ушли далеко на юг по проливу Суригайо, оставшись к утру без горючего и боеприпасов.

Силы адмирала Куриты состояли из 4 линкоров, 8 тяжелых и легких крейсеров и 11 эсминцев. Дорогу же в залив Лейте им преграждали 6 американских эскортных авианосцев, переоборудованных из торговых судов, и 7 эсминцев. Искусное маневрирование американских кораблей, умелое использование дымовых завес и точность прицеливания торпед, выпущенных с американских эсминцев, — все это дезориентировало Куриту, который, не имея разведывательной авиации, не знал ни общей обстановки, ни состава сил противника, находящегося перед ним. И все это привело к тому, что примерно после часа боя и хаотического маневрирования при уклонении от американских торпед, Курита приказал снова лечь на обратный курс как раз в тот момент, когда дорога в залив Лейте была перед ним практически открыта. В оправдание Куриты следует сказать, что его корабли, не имея прикрытия с воздуха, подвергались постоянным атакам американских самолетов, повредивших четыре его крейсера, что топливо и боезапас на япон-

ских кораблях подходили к концу и что японский адмирал все время боялся, что какое-нибудь сильное американское соединение отрезет ему путь отхода.

Героическое сражение, которое вели американские эскадренные авианосцы и эсминцы их прикрытия с флотом адмирала Куриты, названное позднее боем у острова Самар, стоило американцам потери авианосца «ГамбиерБей» и трех эсминцев, в то время как еще три авианосца получили повреждения.

Один из погибших американских эсминцев — «Хол», прежде чем быть потопленным, успел сблизиться с японским флотом на столь малое расстояние, что американские моряки смогли увидеть огромный линкор «Ямато» во всем его великолении. В сражении у острова Самар «Ямато» получил попадания тремя 127-миллиметровыми снарядами, выпущенными с американских эсминцев, которые не причинили, конечно, особых повреждений закованному в полуметровую броню японскому гиганту. Таким образом, в течение трех дней битвы флагманский корабль Куриты получил относительно легкие повреждения, в то время как его «близнец» пошел на дно, пораженный 19 торпедами и 17 бомбами.

Другие линкоры также отделались разного рода повреждениями; из крейсеров же — два были потоплены, два — тяжело повреждены торпедами, а четыре — авиационными бомбами. Результаты четырех боев (в море Сибуян, в проливе Суригайо, у мыса Энгано и у острова Самар), обобщенных названием сражения в заливе Лейте, были для японцев катастрофическими. Они потеряли: 3 линкора, включая суперлинкор «Мусаси», 4 авианосца, 13 тяжелых и легких крейсеров и несколько эсминцев. Многие корабли получили повреждения. Американцы же потеряли всего три малых авианосца и 4 эсминца.

«Ваш «остров» движется со скоростью 20 узлов!»

Результаты второго сражения в Филиппинском море ясно показали, что японский флот намного уступает американскому и что Военно-морские силы Империи не в состоянии предотвратить стратегические

десантные операции противника. И хотя в составе японского флота оставалось еще 7 линейных кораблей, весь ход войны уже наглядно продемонстрировал, что корабли этого класса перестали играть решающую роль в войне на море, уступив ее авианосцам.

Помимо гибели в сражении у мыса Энгано четырех авианосцев, японцы вскоре после этого — в октябре и ноябре 1944 года — потеряли еще три корабля этого класса. Но в любом случае они не имели возможности соперничать с американцами ни по количеству, ни по качеству авианосцев, не говоря уже об уровне боевой подготовки, которая у японцев была чрезвычайно низкой из-за катастрофической нехватки опытных пилотов.

Одним из трех авианосцев, погибших в конце 1944 года, был гигантский «Синано», строившийся как третий линкор типа «Ямато» и перестроенный после сражения у Мидуэя в авианосец, чтобы компенсировать потерю сразу четырех кораблей этого класса. Экономленный вес трех чудовищных артиллерийских башен с тремя 460-миллиметровыми орудиями каждая, снятие надстроек и перепланирование внутренних помещений огромного корабля дали возможность создать гигантские ангары для самолетов, огромные погреба для бомб, торпед и снарядов, а также не менее огромные емкости для топлива, благодаря чему новый авианосец мог в реальных боевых условиях снабжать самолеты боезапасом, а другие японские авианосцы — топливом. Его огромная полетная палуба длиной 255 метров и шириной 40 метров была прикрыта 80 мм брони для защиты от авиабомб. Под ангарами располагался еще один броневой пояс толщиной 100 мм. Бортовую броню «Синано» имел такую же, что и «Ямато» с «Мусаси».

Несмотря на то, что решение о переоборудовании линкора в авианосец потребовало составления фактически нового проекта и комплекта рабочих чертежей, а также огромного объема работ, связанных со снятием броневых плит и переоборудованием всех внутренних помещений корабля, строительство нового суперавианосца заняло столько же времени, что и постройка его предшественников «Ямато» и «Мусаси».

Заложенный в мае 1940 года на стапеле военно-морской верфи в Йокосуке, «Синано» был закончен постройкой в ноябре 1944 года. 18 ноября 1944 года имела место торжественная церемония ввода нового авианосца в строй. Командование кораблем принял контр-адмирал Абэ, а на мостике авианосца был вывешен огромный портрет Императора в роскошной золоченой раме.

В это же самое время японская разведка установила, что американцы планируют массивный воздушный налет на весь район Токио. Данные разведки подтвердились 24 ноября — всего через 6 дней после окончания строительства «Синано», когда американские стратегические бомбардировщики Б-29, вылетевшие с острова Сайпан, совершили первый большой налет на Токио. Стало ясно, что новому авианосцу грозит большая опасность, а ведь до сих пор американцы не имели даже понятия об его существовании. Можно только удивляться, что в то время, когда американская разведка имела уже много данных о линейных кораблях «Ямато» и «Мусаси», которые даже были сфотографированы с воздуха во время боя в заливе Лейте, из Японии не просочилось никакой информации о существовании суперавианосца «Синано», в строительстве которого были заняты тысячи людей.

Японское высшее командование приняло решение о переводе столь ценного боевого корабля из опасного района во Внутреннее Японское море, расположенное между островами Кюсю, Сикоку и юго-западными полуостровами острова Хонсю. Для этой цели корабль должен был выйти из залива Сагами в Тихий океан и, пройдя примерно 300 миль вдоль южного побережья Хонсю, войти во Внутреннее Японское море через пролив Кии, а возможно, и через пролив Бунго, лежащий в 120 милях далее на запад. Местом назначения являлась японская военно-морская база в Куре, где на местном заводе предполагалось окончательно завершить достроечные работы. Для этого на борту «Синано» из Йокосуки в Куре перебрасывалось около ста рабочих военно-морской верфи.

Большая часть экипажа авианосца, составлявшего по штату 1900 человек, имела уже опыт службы на

флоте, хотя, естественно, не имела большого опыта плавания именно на «Синано». Некоторые же были новобранцами последнего призыва, вообще не имеющими опыта. И, конечно, никакой сработанности у такого экипажа не было.

Что касается самого корабля, то, хотя его постройка была окончена, машины и механизмы работали исправно, авианосец еще не был готов к боевым действиям. Еще не удалось завершить целой серии швартовых и ходовых испытаний, включая испытания на водонепроницаемость целых отсеков и дверей в переборках, проверку работы в разных режимах главных машин и вспомогательных механизмов, насосов, осушительных систем, электросети и т. д. Необходимо было также провести весь цикл боевой подготовки с экипажем, который находился на борту всего лишь месяц. Так что авианосец был введен в строй только формально. И наиболее видимым показателем этого было дальнейшее пребывание на борту сотни рабочих из Йокосуки.

Хотя главной причиной перевода авианосца из Йокосуки в Куре была опасность уничтожения корабля у стенки завода ударом с воздуха, все понимали, что то же самое с ним может произойти и в открытом море. Поэтому предполагалось, что корабль, развивая самый полный ход, должен как можно быстрее пройти расстояние от залива Сагами до пролива Кию. Это означало, что, выйдя в полдень из Йокосуки, авианосец должен был под утро уже войти во Внутреннее Японское море, пройдя большую часть пути в темноте, господствующей в это время года в этом регионе от послеполуденных часов до рассвета. Сопровождать авианосец должны были четыре эсминца.

При этом никто, конечно, не знал, что на предполагаемом пути «Синано» подстерегает одна из американских подводных лодок, патрулирующих у побережья Японии. Это была подводная лодка «Арчерфиш», находящаяся в своем пятом боевом походе. Новым командиром лодки был капитан 3-го ранга Джозеф Инрайт, а его помощником — капитан-лейтенант Сигмунд Бобшинский, которого друзья называли «Бобо».

В 17:18 «Арчерфиш» всплыла на поверхность. Хотя небо было затянуто низкими облаками, видимость

была приличной, достигая 15 000 метров. Море было совершенно пустынно, а поскольку то же самое происходило и все предыдущие дни, у моряков сложилось мнение, что поход этот так и закончится безрезультатно. Один за другим пролетали часы. Неожиданно, в 20:48, оператор радиолокационной станции доложил вахтенному офицеру, что поймал импульс на курсе 028 град. и что примерное расстояние до обнаруженного объекта 25 000 метров.

Вахтенный офицер с рубки лодки осмотрел данное направление в бинокль. Однако видимость, как уже упоминалось, составляла всего 15 000 м, и он, естественно, ничего не увидел. На карте по курсу 028 град. находился маленький островок Ямба Сима, и вахтенный офицер предположил, что радар по какой-то причине разрегулировался и обнаруженным объектом является именно этот островок. Он обратил на это внимание операторов, приказав проверить радар и привести его в исправное состояние. С радиолокационного поста ответили: «Ваш «остров» все-таки находится по курсу 028 град. и движется со скоростью 20 узлов!»

Немедленно была сыграна боевая тревога и начались многочасовые усилия в поисках возможности захода в торпедную атаку. Это была очень трудная задача, поскольку наибольшая скорость «Арчерфиш» составляла в надводном положении 17-18 узлов, что было на два узла меньше маршевой скорости перехваченного объекта, который был вскоре опознан как огромный авианосец. Кроме того, находясь в надводном положении, подводная лодка рисковала быть легко обнаруженной и с самого авианосца, и с эсминцев охранения. Однако в погруженном положении «Арчерфиш» не только не мог преследовать японские корабли, но вообще рисковал их упустить, поскольку полагаться со стопроцентной уверенностью на радар было нельзя.

В последующие два часа авианосец продолжал идти курсом на юго-запад, обгоняя «Арчерфиш», которая тщетно пыталась выйти в позицию, удобную для торпедной атаки. Вскоре после 23:00 японский корабль повернул на запад. В 23:30 Инраит дал радиограмму в Перл-Харбор:

«Арчерфиш». Командующему Подводными силами Тихоокеанского флота и всем подводным лодкам в районе Империи. Преследую большой авианосец с четырьмя эсминцами в точке 32-30 СШ, 137-45 ЗД. Курс 240, скорость 20". Вскоре после этого авианосец снова изменил курс, идя точно на запад курсом 270 град.. «Арчерфиш» шла теперь параллельным курсом с авианосцем, и капитан 3-го ранга Инрайт понял, что может представиться шанс для атаки, если авианосец снова перейдет на зигзаг, что сблизит его с подводной лодкой. Но пока все зависело от поддержания темпа гонки с японскими кораблями. «Арчерфиш» шла с предельной скоростью, которую могла выжать из своих дизелей. Но долго, и это понимали все, подобный режим машин было поддерживать невозможно.

Однако счастье и удача оказались на стороне американцев. По прошествии шести часов от момента обнаружения «плывущего острова» авианосец изменил свой курс на 210 град. и пошел прямо на «Арчерфиш». В 03,16 Инрайт отдал приказ дать торпедный залп в борт японского авианосца.

Через 47 секунд первая торпеда достигла цели и взорвалась в районе кормы «Синано», еще через 10 секунд вторая торпеда угодила в борт авианосца примерно в 50 футах от первой. Дальнейшие события Инрайт не имел возможности наблюдать, так как пришлось срочно погружаться, спасаясь от атаки эсминцев, сбросивших на лодку, хотя и безрезультатно, 14 глубинных бомб. Хотя атака эсминцев продолжалась около 20 минут, Инрайт не хотел рисковать и только через три часа после атаки всплыл на перископную глубину, чтобы убедиться в том, какие повреждения он нанес авианосцу шеститорпедным залпом, (четыре взрыва торпед подводники слышали уже после погружения лодки).

Поверхность океана была пуста, и Инрайт доложил своему командованию, что атакованный им «эсортный авианосец» пошел на дно.

Однако в донесении Инрайта было две ошибки. О том, что потопленный авианосец был гигантом «Синано», а не «эсортным авианосцем, американцы

узнали много месяцев спустя, когда война с Японией уже приближалась к своему концу. Ошибкой было также и предположение Инрайта, что торпедированный им корабль затонул после торпедирования. В действительности это произошло спустя несколько часов — около 11 часов утра следующего дня.

Когда четыре торпеды (а не все шесть, как считали американцы) ударили в борт «Синано», большая часть его экипажа крепко спала. После взрыва торпед «Синано» получил крен в 10 град. на правый борт — такой огромный корабль мог выдержать и гораздо больше попаданий — двадцати и более торпед. Вспомним, что потребовалось попадания 36 бомб и торпед, чтобы утопить «Мусаси», а «Синано» был такой же конструкции. Однако оказалось, что многие средства, необходимые для борьбы за живучесть корабля, либо вообще отсутствовали на борту, либо не находились в готовности. Экипаж плохо знал корабль, был недостаточно обучен в борьбе за живучесть вообще, а на таком корабле как, «Синано» — в особенности. Кроме того, среди находящихся на борту рабочих сразу же началась паника, которая перекинулась и на экипаж.

Полученный в результате попадания торпед крен можно было легко выровнять путем затопления соответствующих отсеков левого борта. Это была теория, а на практике неожиданно выяснилось, что многие водонепроницаемые переборки являются таковыми только теоретически. Вода свободно проникала через недостаточно подогнанные двери переборок и через сальники многочисленных трубопроводов и кабелей, идущих по всей длине корабля. Попутно выяснилось, что большинство насосов и помп водоотливных и осушительных систем неисправно или не может работать с полной нагрузкой.

Почти три часа после торпедирования «Синано» продолжал свой путь, хотя и с очень уменьшившейся скоростью. Около 06:00 вода стала заливать машинное отделение, а дисциплина упала до такой степени, что большинство людей думало уже больше не о спасении корабля, а о спасении собственных жизней. Командир адмирал Абэ долго не давал приказа оставить корабль. И только когда стало ясно, что «Синано» долго уже

не продержится на плаву, Абэ прежде всего приказал передать на эсминец тщательно упакованный портрет Микадо, а затем приступил к эвакуации экипажа.

Эскадренные миноносцы один за другим подошли к борту авианосца, чья уже сильно накренившаяся палуба горой нависала над относительно маленькими кораблями эскорта. Около трех четвертей экипажа удалось снять с корабля. Незадолго до 11:00 крен «Синано» стал быстро увеличиваться, и стоявшие у борта эсминцы поспешно отошли, чтобы не быть раздавленными погибающим гигантом. «Синано» лег на борт и через минуту перевернулся кверху килем. В течение нескольких минут он оставался в таком положении, а затем со страшным шумом и свистом погрузился в пучину, унося с собой 400 человек экипажа вместе с контр-адмиралом Абэ.

Отчаянный рейд последнего гиганта

Через несколько месяцев после потопления «Синано» настал час и третьего японского гиганта — линкора «Ямато». Произошло это во время боев на о. Окинава, захват которого давал американцам возможность получить плацдарм для вторжения на острова японской метрополии. К этому времени в начале весны 1945 года мало уже что осталось от былой мощи японского флота, остатки которого уже в течение нескольких месяцев проявляли полную пассивность, совершенно устранившись от какого-либо участия в боевых действиях. Несомненно, что главной причиной подобного поведения флота было почти полное отсутствие морской авиации, без которой любые операции крупных кораблей не имели ни малейшего шанса на успех. Поэтому вся честь нанесения ударов по американскому флоту, который уже действовал в непосредственной близости от островов японской метрополии, была оставлена летчикам-самоубийцам, прозванным «камикадзе».

От подобной практики, которая стала почти регулярной, высшее японское командование решило отступить после сообщения о высадке американцев на остров Окинава. Результатом изменения взглядов вы-

шего командования на использование крупных надводных кораблей стал приказ Главнокомандующего Объединенным флотом адмирала Одзавы. 5 апреля 1945 года этот приказ был вручен командующему 1-го ударного соединения вице-адмиралу Ито на борту его флагманского линкора «Ямато», стоявшего на базе Токуяма. Содержание приказа было следующим:

«Операция «Тен-ичи-го»

Первому ударному соединению выйти 5 апреля из Внутреннего моря для нанесения удара по американским силам у острова Окинава. Планируйте нанесение удара на рассвете 8 апреля».

Адмирал Ито немедленно приказал готовиться к операции, в которой должны были участвовать: линкор «Ямато», легкий крейсер «Яхаги» и восемь эсминцев. Это были, конечно, не все корабли, входящие в состав сил адмирала Ито, однако чрезвычайно критическая ситуация с материально-техническим обеспечением японского флота, особенно с топливом, исключила возможность участия в операции других кораблей. 2500 тонн мазута, сохраненных благодаря самым решительным мерам по экономии горючего, удалось собрать в Токуяме, и это были почти все запасы топлива, которым к этому времени обладал японский флот в метрополии. Когда соединение адмирала Ито еще готовилось к выходу в море, утром 6 апреля произошла первая массированная атака самолетов камикадзе на американский флот у Окинавы. В атаке приняли участие 355 машин, управляемых смертниками. Однако жертвами атаки стали лишь маленькие корабли и транспорты (2 эсминец и 2 транспорта затонули, 12 эсминцев и 10 транспортов получили повреждения), поскольку американская авиация выставила столь сильный заслон вокруг крупных кораблей, что ни одному камикадзе не удалось к ним прорваться, особенно к авианосцам.

Во второй половине того же дня американская подводная лодка «ТриДФин», патрулирующая перед проливом Бунго, обнаружила силуэты восьми кораблей, выходящих из Внутреннего Японского моря и направляющихся на юго-запад. Лодка немедленно дала радиограмму командованию: «Обнаружил девять кораб-

лей. По меньшей мере один линкор и отряд эсминцев. Курс один-девять-ноль».

Несколько часов позднее те же самые корабли были обнаружены другой американской подводной лодкой «Хаклбек», которая также немедленно сообщила об этом командующему американским флотом вторжения на Окинаву адмиралу Спрюэнсу. Это сообщение было также получено и командованием 58-го ударного соединения авианосцев. Таким образом, американцы получили предупреждение о выходе японских кораблей, направляющихся, как им и было предписано, для нанесения удара по флоту вторжения на Окинаву.

Выход суперлинкора «Ямато» совместно с крейсером «Яхаги» и восемью эсминцами в столь далекий рейд почти без воздушного прикрытия (несколько истребителей сопровождали соединение лишь до 10:00 7 августа) был отчаянной попыткой хоть как-то изменить уже predetermined судьбу защитников Окинавы. Адмирал Одзава даже дал на соединение радиограмму следующего содержания: «Сделайте эту операцию поворотным пунктом войны».

Однако в действительности ни Одзава, ни тем более адмирал Ито не верили в успех этой операции, самоубийственный характер которой был слишком очевиден: в цистерны всех кораблей был залит запас топлива только на один конец — до Окинавы.

Радиограмма Одзавы была зачитана экипажам кораблей в 18:00 6 апреля. Моряки пропели национальный гимн и трижды прокричали «банзай» в честь Императора. После этого свободные от вахты удалились на ужин. Настроение у закаленного в боях экипажа «Ямато» было отличное, и мало кто на его борту отдавал себе отчет в том, что линкор идет в бой, из которого уже нет возврата, хотя бы из-за отсутствия топлива. Ночью японское соединение обогнуло южную часть острова Кюсю, прошло пролив Ван Димьена и шло далее западным курсом с тем, чтобы около полудня повернуть на юго-запад и пройти как можно дальше от сосредоточенного восточнее Окинавы американского 58-го авианосного соединения. События, однако, показали, что японские корабли напрасно удлиняли свой путь, поскольку уже в 08:20 следующего утра над ними появился американский раз-

ведывательный самолет, а через несколько часов его сменили две летающие лодки, которые, держась на большом расстоянии, уже не теряли контакта с соединением адмирала Ито.

Получив сообщение о приближении японского соединения, американцы начали подготовку к его уничтожению прежде, чем корабли адмирала Ито могли бы подойти к Окинаве. Мнения разделились. Командующий 58-м авианосным соединением адмирал Митчер предлагал нанести удар по японским кораблям с воздуха. А командующий 5-м флотом адмирал Спрюэнс предлагал преградить японцам путь к Окинаве мощным соединением из 6 линкоров, 7 крейсеров и 21 эсминца. Спрюэнс, страстно желавший уничтожить японцев в артиллерийском бою, все-таки разрешил нанести по ним предварительный удар с воздуха самолетами с авианосцев Митчера.

Соединение быстроходных авианосцев Тихоокеанского флота США под командованием вице-адмирала Митчера, известное как 58-е Оперативное соединение, состояло из четырех групп. Первая группа (ОГ 58.1), состоявшая из авианосцев «Хорнет», «Уосп», «Беннингтон», «Беллау Вуд» и «Сант-Джансито», находилась под командованием контр-адмирала Кларка. Второй группой (ОГ 58.2), в которую входили авианосцы «Энтерпрайз», «Франклин» и «Рэндолф», командовал контр-адмирал Девисон. Третья группа (ОГ 58.3) контр-адмирала Шермана имела в своем составе пять авианосцев: «Эссекс», «Банкер Хилл», «Хэнкок», «Кабот» и «Батаан». И наконец, авианосцы «Интрепид», «Ленгли» и «Индепенденс» входили в состав четвертой группы (ОГ 58.4) контр-адмирала Редфорда.

Когда адмирал Митчер принял решение атаковать японское соединение, в его распоряжении оставалось только шесть авианосцев, в то время как остальные самолеты вели ожесточенные бои над Окинавой. Тем не менее всего в атаке на соединение адмирала Ито могли участвовать 455 самолетов. Первыми в 09:15 с палуб авианосцев поднялись 16 истребителей, которые должны были обеспечить прикрытие торпедоносцам и пикирующим бомбардировщикам, стартовавшим в 10:00. Всего Оперативные группы 58.1 и 58.2 выпустили в воздух 280 машин. Группа адмирала Девисона была представлена 53 самолетами с авианосца «Хэнкок», которые, однако, за-

мешкались со взлетом и не сумели обнаружить противника. 106 же самолетов четвертой группы прибыли на место боя уже в конечной его фазе.

Первые американские самолеты обнаружили японское соединение около 12:30, начав атаку спустя пару минут. Самолеты были встречены ураганным артиллерийским огнем орудий всех калибров, включая и чудовищные восемнадцатидюймовые орудия главного калибра «Ямато». Японские корабли, сломав походный строй, рассыпались по морю, надеясь этим самым затруднить задачу налетевшим самолетам противника. Если японцы и имели какие-либо надежды, то уже первая волна самолетов противника показала им, насколько безнадежно предстоящее сражение, из которого кораблям уже не выйти живыми.

Первыми в атаку ринулись истребители, нанося штурмовые удары по зенитным установкам кораблей. За ними стремительно неслись с разных курсовых углов торпедоносцы и пикировщики. Одновременная атака бомбами и торпедами не давала японцам никаких шансов с помощью отчаянного маневрирования уклониться от летящих со всех сторон смертоносных средств уничтожения кораблей. Не давая противнику передышки, американские самолеты шли в атаку один за другим.

В 12:41 «Ямато», ставший, естественно, главной целью налета, получил первое попадание бомбой между мачтой и кормовой башней главного калибра. Сколько бомб угодило в линкор в первой атаке, очень трудно точно определить. Основываясь на одинаково эмоциональных воспоминаниях американских летчиков и уцелевших японских офицеров, наиболее правдоподобным выглядит предположение, что в этот момент в линкор попали две бомбы с самолетов авианосца «Беннингтон» (ОГ 58.1).

В то же самое время попадание одной бомбы и одной торпеды получил и эсминец «Хамакадзе», который вскоре затонул. Уничтожение этого корабля приписали себе летчики с авианосца «Сант-Джансито» (ОГ 58.1). Бомбу и торпеду получил также легкий крейсер «Яхаги», его скорость упала, что облегчило американцам дальнейшие атаки.

Первая торпеда попала в левый борт «Ямато» в 12:45, не оказав, конечно, особо большого влияния на целос-

тность стального гиганта. С началом атаки японские корабли изменили курс с юго-восточного на юго-западный, которым шли в течение нескольких минут. После короткого перерыва сражение возобновилось с новой силой. Между 13:37 и 13:44 японский линкор получил попадание пяти торпед. Все пять взорвались в районе мидельшпангоута с левого борта. «Ямато» получил крен в 15 град. на левый борт, который командир линкора контр-адмирал Арига приказал выровнять путем затопления машинного и котельного отделений правого борта. Находившийся на мостике лейтенант Иосида схватил трубку телефона, чтобы предупредить людей, находившихся в этих помещениях. Но было уже поздно. Каскады воды ворвались в помещения правого борта с такой силой и быстротой, что весь находившийся там личный состав погиб до единого человека. Но хуже всего то, что эта жертва не привела к желаемым результатам: крен выровнять не удалось, а скорость линкора упала почти наполовину.

В это же время крейсер «Яхаги» и эсминцы получили новые повреждения. «Яхаги» продемонстрировал удивительную для корабля его размеров живучесть, хотя казалось, что он должен пойти на дно после попадания первой же бомбы и торпеды.

А на «Ямато» царили бедствие и отчаяние. По словам лейтенанта Иосиды, «опустевшая палуба превратилась в какие-то руины с торчащими во все стороны рваными стальными листами плитами». Крен корабля стал уже таким сильным, что было невозможно действовать орудиями главного калибра. Впрочем, кормовая башня главного калибра была выведена из строя попаданием авиабомбы.

Примерно в 14:00, когда линкор, последовательно повернув на юг, юго-восток, а затем на юго-запад, начал выполнение второй петли в противоположном направлении, он был сильно поврежден тремя бомбами, которые попали в среднюю часть правого борта. Взрывом торпеды были уничтожены все средства связи с мостиком, затоплены еще несколько отсеков, что увеличило крен корабля до 35 град.

В это же самое время, в 14:05, пошел наконец ко дну легкий крейсер «Яхаги», выдержав невероятное для корабля в 6500 тонн количество попаданий: 12 бомб и почти столько же торпед.

А линкору «Ямато» оставалось еще несколько минут жизни. Ситуация была безнадежной, однако командир корабля контр-адмирал Арига продолжал призывать своих подчиненных: «Держитесь! Оставайтесь на местах!» Но уже не на чем было оставаться. Почти все боевые посты были уничтожены. Наилучшим образом это объяснил командиру его помощник, доложивший тихим голосом, что все попытки выровнять крен оказались безнадежными. Ни у кого уже не вызвало сомнения, что конец «Ямато» близок. И хотя командир еще не давал команды оставить корабль, дисциплина на «Ямато» упала до такой степени, что многие из экипажа стали кидаться за борт без всякой команды.

Среди мечущихся в поисках спасения людей неожиданно из адмиральского помещения появилась группа старших офицеров. В хаосе охватившей всех паники офицеры штаба своим спокойствием и мужественным достоинством настолько отличались от обезумевших в смертельном ужасе остальных моряков линкора, что казались уже людьми, явившимися с того света. Адмирал Ито приказал всем собраться вокруг него, торжественно произнес несколько прощальных слов и кому мог пожал руку. Это был знак, означающий, что боевая миссия всех членов экипажа закончена.

В то же время и командир корабля понял, что ему не остается ничего другого, как заняться портретом Императора, который необходимо было, по традиции японского флота, непременно спасти, упаковав и передав на эсминец. Для всех остальных снятие с мостика императорского портрета послужило сигналом к оставлению корабля.

А между тем атаки на «Ямато» продолжались. В 14:12 «Ямато» получил попадание еще двумя торпедами в корму и в район миделя, а еще через пять минут в погибающий линкор попала еще одна торпеда — все в левый борт. Последняя торпеда детонировала погреба боезапаса главного калибра, где начали рваться огромные снаряды 18-дюймовых орудий, сотрясая корпус погибающего гиганта. Наконец, боевые погреба детонировали полностью и «Ямато» исчез из виду, закрытый огромным столбом воды, дыма и пара. Когда гигантский столб воды осел, а пар и дым отнесло в сторону, поверхность воды зазияла

пустотой. Было 14:23 7 апреля 1945 года. Четыре оставшихся на плаву эсминца начали спасать барахтавшихся в огромном водовороте людей. Дальнейший ход событий лучше всего иллюстрируют записи в журнале боевых действий 2-го дивизиона японских эскадренных миноносцев:

«14:17 — «Ямато» взорвался и затонул.

14:30 — Пожар на эсминце «Суцутсуки».

14:40 — Американские самолеты обстреляли в воде спасающихся моряков с «Яхаги» и «Хамакадзе».

15:01 — Две летающих лодки противника начали поиск и спасение сбитых американских летчиков.

15:24 — «Фуютсуки» открыл огонь по летающей лодке.

16:57 — «Касуми» затонул.

22:40 — «Исокадзе» открыл кингстоны и затонул (из-за повреждений).

08:45 — «Фуютсуки» прибыл в Сасебо.

10:00 — «Хацушимо» и «Юкикадзе» прибыли в Сасебо.

14:30 — «Суцутсуки» прибыл в Сасебо и из-за тяжелых повреждений поставлен в сухой док № 7.

Результаты боя: сбито 19 американских самолетов. «Ямато», «Яхаги», «Исокадзе», «Касуми» и «Хамакадзе» погибли. Об «Асасимо» нет сведений, видимо, затонул».

Информация о потерях противника была не совсем точной. В действительности американцы потеряли только 10 самолетов: 4 бомбардировщика, 3 торпедоносца и 3 истребителя. Большинство летчиков было спасено. Погибли 4 пилота и 8 членов экипажей.

Японские потери в людях составили 3675 офицеров и матросов. Из них 2488 погибли на «Ямато» (из экипажа в 2767 человек), 446 на «Яхаги», 330 на «Асасимо» и 391 на остальных эсминцах. 209 человек были ранены.

Так завершился последний крупный бой, который пришлось вести японскому флоту. Для японцев этот бой стал большой трагедией не только потому, что они потеряли несколько боевых кораблей и несколько тысяч человек, а главным образом потому, что погиб линкор, имя которого было священным как

древнее название японского народа, ведь, согласно старым легендам, когда Боги отделяли сушу от вод, первый созданный ими клочек земли был древней провинцией Ямато, от которой и пошло название поселившихся там людей. Гибель «Ямато» осталась для японцев символом последнего боя...

Часть 4

Из книги Януша Скульского Линкор

«Ямато»

Пер. с польского

«ЯМАТО» — древнее поэтическое название Японии. Это название Земли, на которую были брошены первые семена будущего государства. Впоследствии это название сохранилось за одной из провинций на полуострове Кии в юго-западной части острова Хонсю, чьей столицей является город Нара.

Это же мистическое и особо почитаемое название было дано самому большому и наиболее мощному линейному кораблю из всех когда-либо построенных на земле. В начале 1942 года этот линкор вступил в строй и принял участие в боевых действиях на Тихом океане.

«Ямато» и однотипный с ним «Мусаси» были потоплены самолетами с американских авианосцев. В результате революционных изменений в тактике морской войны авианосный флот превратился в главную ударную силу, предоставив линкорам решение вспомогательных задач. Однако когда Кораблестроительное бюро ВМС Японии начало проектирование будущего линкора в 1934 году, оно еще не могло предвидеть столь быстрого усиления воздушной мощи и более основывалось в своей работе на опыте и традициях Цусимы и морских сражений первой мировой войны.

Эти японские суперлинкоры, построенные благодаря невероятным усилиям конструкторов, инженеров и рабочих Японии, тем не менее к моменту их ввода в строй оказались чрезвычайно дорогостоящими и почти устаревшими, поскольку со времени разработки первого проекта до ввода кораблей в строй прошло семь лет. Семь лет необычайно активных исследований и поиска новых технологий в военном кораблестроении.

16 декабря 1941 года, когда «Ямато», первый из четырех намеченных к постройке кораблей этого типа,

вошел в строй («Мусаси» вошел в строй 5 августа 1942 года, «Синано» был перестроен в авианосец и завершен постройкой 19 ноября 1944 года, а четвертый корабль этой серии, известный под названием «корпус № 111», был прекращен постройкой, будучи готовым в стапельном периоде примерно на 30%), наиболее мощными линейными кораблями мира являлись:

Англия: линкоры типа «Кинг Джордж У» (227,1 м длины, 38000-44460 тонн водоизмещения).

США: линкоры типа «Норт Каролина» (222,1 м, 38000-46770).

Франция: линкоры типа «Жан Бар» (247,8 м, 42806-49850).

Италия: линкоры типа «Литторио» (237,8 м, 41377-45963).

Германия: линкоры типа «Тирпитц» (251,0 м, 42900-52600).

«Ямато» превосходил их всех не только по водоизмещению (69000 — 72809 тонн) и калибру орудий главного калибра, но также и по конструкции и форме корпуса, броневой защите, по системам управления огнем и оптике. По всем международным стандартам «Ямато» следует считать выдающимся достижением японских кораблестроителей.

460-миллиметровые (18-дюймовые) орудия главного калибра «Ямато» имели дальность огня 42-44 километра и были оснащены превосходнейшим оптическим оборудованием. Эти чудовищные орудия были самыми крупными и наиболее современными стволами морской артиллерии, значительно превосходящими по конструкции и качеству орудия других стран. Артиллерийская оптика в виде 15-метровых дальномеров обеспечивала высочайшую точность при стрельбе главным калибром.

Броневая защита «Ямато» имела толщину 650 мм (башни) и 410 мм (борта).

Форма корпуса линкора до минимума понижала сопротивление воды.

Постройка подобного корабля являлась не только очень дорогим, но и чрезвычайно трудоемким мероприятием при строительстве серийных dreadnoughtов.

«Ямато» и однотипные с ним «Мусаси» и «Синано» рассматривались как стратегическое оружие японского

Императорского флота. Их проектирование и постройка проводились в обстановке абсолютной секретности. Все, что касалось этих кораблей, охранялось самым тщательным образом. К великому сожалению, незадолго до капитуляции Японии, когда все эти корабли покоились на дне океана, был отдан приказ об уничтожении всей документации по ним — всех чертежей, эскизов и даже фотографий кораблей типа «Ямато», которые находились в архивах японского флота. Этот приказ очень старательно и педантично был выполнен службой безопасности, так что в течение многих послевоенных лет единственными реальными следами существования этих кораблей оставались аэрофотоснимки, сделанные американскими морскими летчиками во время атак на эти бронированные гиганты. Только в 1948 году были опубликованы первые, притом случайно обнаруженные, фотографии «Ямато» и «Мусаси», показывающие вид этих линкоров с боку. Последние из найденных фотографий были опубликованы в 1981 году. Чудом уцелели только фрагменты всей имеющейся документации. Все свои секреты корабли унесли на дно моря.

1 августа 1985 года, через 40 лет после гибели «Ямато», первая японская экспедиция на небольшой исследовательской подлодке «Рисирч Субмерсайбл-2», одолженной у Англии, обнаружила останки суперлинкора и тщательнейшим образом их обследовала. Исследователи объяснили загадку последних моментов жизни корабля: гигантский, всеуничтожающий взрыв разорвал корабль на части и его останки медленно погрузились в песок морского дна. Тенерешнее состояние останков делает невозможным какие-либо поисковые работы на них. Более того, японцы не планируют каких-либо дальнейших экспедиций, желая оставить в мире и покое место последнего успокоения корабля и 2498 моряков его экипажа.

Так что с высокой степенью уверенности можно предположить, что большинство секретов конструкции корабля так и останутся неразгаданными — особенно те, что касаются особенностей внутреннего устройства и энергетической установки.

Сейчас же примерно треть корпуса корабля, начиная от носа, лежит на правом борту, причем носовая

часть до первого волнореза зависла над дном и сравнительно мало повреждена, ориентирована на северо-запад под углом 310°.

Сохранилась носовая оконечность, якорь; слегка повреждена носовая бульба. На баке сохранились шпигли и якорь-цепи.

Далее корпус частично утопает в песке, не доходящем нигде даже до диаметральной плоскости (ДП), но приближаясь к ней в районе второго волнореза и барбета башни № 1 главного калибра (ГК). Сама башня отброшена и лежит примерно в 100 метрах от барбета по длине и метрах в 40 от кормы. Башня перевернута, стволы трех орудий ГК частично засыпаны песком.

Башня №2 ГК — на своем месте, развернута на правый борт в корму под углом 45°, стволы орудий частично ушли в песок. Над ней видна 6-дюймовая башня, развернутая так же, как и башня №2 ГК; все три орудия сохранились. Обшивка правого борта от носа до второго волнореза сохранилась неповрежденной, далее борт как будто вскрыт от верхней палубы до боковых килей.

За шестидюймовой башней все разрушено взрывом. Примерно 60м корпуса вырвано и отброшено взрывом через левый борт на расстояние 70м, частично засыпано песком. Надстройка, труба и сложные конструкции разрушены взрывом и лежат в виде бесформенной массы обломков между стволами башни № 2 ГК и перевернутой кормовой частью корпуса, разбросанные метров на 50 по длине и ширине. Можно опознать только шестидюймовую кормовую башню, которая перевернута с сохранившимися тремя орудийными стволами и лежит почти на траверзе башни № 2 ГК примерно в 60м от нее.

Кормовая оконечность линкора перевернута вверх килем и смотрит прямо на восток (угол с ДП ровно 90°), утонув в песке более чем по ватерлинию, если смотреть с верхней палубы. Сохранились гребные валы и винты левого борта. На правом борту оба гребных вала также целы, но внешний винт сорван. Сохранились главный и вспомогательный рули.

Примерно на 60м от кормовой оконечности листы обшивки сохранились без повреждений, загибаясь рва-

ными краями к месту отрыва кормы и переходя в груды искореженного металлолома средней части, напоминающей вывалившиеся внутренности из развороченного брюха фантастического металлического монстра.

Проектирование

Вашингтонский договор 1922 года, запрещающий строительство новых линейных кораблей, остановил японскую программу развития флота, известную как «8-8» и предусматривающую строительство восьми современных линейных крейсеров и восьми больших линкоров. Договор стал тяжелым ударом для японских кораблестроителей. Это было время, когда произошедшие серьезные изменения в концепции строительства боевых кораблей предоставили проектировщикам и инженерам возможность резко повысить боевые характеристики вновь проектируемых кораблей. Главной целью было создание более могучих и лучше вооруженных кораблей, чем это могли сделать в США.

Несмотря на запреты договора, Кораблестроительное бюро ВМС Японии продолжало исследования и разработки, выйдя в 1930 году на этап создания нового линкора, хотя до 1934 года все работы были ограничены предварительными разработками и аванпроектами. В октябре 1934 года Бюро получило от Морского Генерального штаба задание на разработку проекта нового линейного корабля с 460 мм орудиями главного калибра и скоростью 30 узлов. (Линкоры американского флота имели скорость 4-25 узлов и 406-миллиметровую артиллерию.)

Первый окончательный проект был завершён 10 марта 1935 года под шифром А-140. Планируемый корабль был даже больше настоящего «Ямато»: длина 294 м, ширина 41 м, 69500 тонн водоизмещения, турбинная главная энергетическая установка общей мощностью 200000 л.с., скорость 31 узел. Корабль показался слишком большим даже японским стратегам, которые уменьшили требования по скорости до 27 узлов. Это было очень трудное решение, поскольку до сих пор постоянно подчеркивалась огромная важность высокой скорости.

Три группы Бюро военного кораблестроения, возглавляемые выдающимися японскими конструкторами боевых кораблей — Фудзимото, Хирага и Фукада, до марта 1937 года представили на обсуждение целых 23 аванпроекта нового корабля.

После 1 апреля 1935 года предпоследняя проектная стадия была завершена, проектировщики предлагали смешанную энергетическую установку из турбинных и дизельных двигателей. Турбины общей мощностью 75000 л. с. должны были работать на два винта. Два других винта должны были приводиться в движение дизельными двигателями общей мощностью 60000 л.с.

На второй стадии проектирования во всех предлагаемых вариантах стало нормой устанавливать в качестве главной энергетической установки дизельные двигатели. К этому времени японский флот имел в своем распоряжении мощный двухцикловый дизель двойного действия мощностью более 10 000 л.с. Эти двигатели уже успешно использовались в качестве ГЭУ для плавбаз подводных лодок — «Таигеи» (переоборудованной в авианосец «Рюхо»), «Такасаки» (переоборудованной в авианосец «Дзуйхо») и «Цуругицаги» (переоборудованной в авианосец «Сехо»). Однако дизеля мощностью 30 000 л.с., который можно было бы установить на «Ямато», у японцев в то время еще не было.

Для главных машин заданной мощности дизель имел перед турбиной преимущество благодаря относительно малому потреблению горючего, хотя и весил несколько больше, чем турбина.

Тем не менее в июле 1936 года, через два месяца после завершения аванпроекта, проектировщики столкнулись с неожиданной проблемой, которая вынудила их резко переменить точку зрения. Машинные помещения «Ямато» должны были прикрываться броневыми плитами толщиной в 200 мм, которые являлись не только защитой, но и несъемными слитными частями корабельной конструкции, так что после установки дизелей было бы просто невозможно вытащить их для замены, коль в этом возникла бы необходимость. Поэтому проектировщики решили вернуться к своему первоначальному плану использования в качестве ГЭУ

турбин общей мощностью 150000 л.с. В марте 1937 года ведущий конструктор японских ВМС доктор Хирага представил окончательный проект линейного корабля: стандартное водоизмещение 68200 тонн, длина по ватерлинии 256м, наибольшая — 263м, ширина — 38,9м, осадка — 10,4м.

Общая мощность механизмов 150000 л.с., скорость 27 узлов. Дальность плавания 7200 морских миль на 16 узлах. Вооружение 9-460 мм (3хIII), 12-155 мм (4хIII), 12-127 мм (6хII), 24-25 мм (12хII), 8 пулеметов (2хV). И 4 ноября 1937 года началось строительство «Ямато»...

Работа над серийным «Ямато» началась с модернизации четырех выбранных судостроительных заводов в Куре, Нагасаки, Йокосуке и Сасебо, где должны были строиться будущие корабли, поскольку к этому времени ни одна японская верфь не могла собирать столь гигантские корпуса.

«Ямато» строился в сухом доке военно-морской верфи Кайгун Кошо в Куре. Док был предварительно углублен примерно на метр и прикрыт в одной стороны специальной крышей, чтобы скрыть корабль от наблюдения с близлежащих холмов. Для подъема конструкции весом более 100 тонн над доком был смонтирован порталый кран.

Для «Синано» в Йокосуке был построен новый док. «Мусаси» строился на военно-морской верфи в Нагасаки. Стапель, на котором собирался корпус, был закрыт специальным занавесом сизалевых канатов. Общая длина канатов составляла 2710 км, а вес — 408 тонн. Спусковой вес «Мусаси» (35737 т) уступал такому только английского лайнера «Куин Мэри» — 37287 тонн.

Четвертый линкор (№ 111, который так и не был построен) был заложен в новом сухом доке верфи ВМС в Сасебо.

Гигантские 460-миллиметровые орудия и их башни, выполненные в Куре, были перевезены на специально построенном для этого судне «Кашино» водоизмещением 11 000 тонн.

История кораблей

4 ноября 1937 г.: закладка.

8 августа 1940 г.: спуск на воду.

Сентябрь-ноябрь 1939 г.: монтаж главных механизмов.

Май-октябрь 1939 г.: установка котлов.

Май-июль 1941 г.: ввод в строй и вступление в Первую дивизию линкоров, состоящую тогда из линкоров «Нагато» и «Муцу». Начало интенсивного цикла боевой подготовки.

12 февраля 1942 г.: подъем на «Ямато» флага Главного командующего Объединенным флотом адмирала Исороку Ямамото.

3-6 июня 1942 г.: сражение у атолла Мидуэй. «Ямато» — флагманский корабль адмирала Ямамото и командный центр управления боем. Намечалось использовать главный калибр линкора для обстрела Мидуэя.

После потери четырех авианосцев и поражения «Ямато» вернулся в Японию, встав на якорь во Внутреннем море. Сражение еще раз подтвердило превосходство авианосцев перед линкорами, а потому было принято решение перестроить третий линкор «Синано», находящийся в постройке, в тяжелый авианосец.

Август 1942 г.: во время операций у Соломоновых островов «Ямато» перешел на остров Трук для поддержки соединений, пытавшихся отбить у американцев о. Гуадалканал, но участия в боевых действиях не принял.

5 августа 1942 г.: «Мусаси» — близнец «Ямато» — вступил в строй и вошел в Первую дивизию линкоров.

2 января 1934 г.: «Мусаси» прибыл на Трук и соединился с «Ямато».

1 февраля 1934 г.: «Мусаси» стал флагманским кораблем адмирала Ямамото.

Между тем обстановка в районе Соломоновых островов резко ухудшилась: японцам пришлось оставить Гуадалканал.

8 апреля 1934 г.: адмирал Исороку Ямамото погиб, когда его самолет был сбит над островом Бугенвиль. «Мусаси» стал флагманским кораблем адмирала Минэичи Кога, ставшим преемником погибшего адмирала Ямамото.

Май 1934 г.: «Мусаси» с прахом адмирала Ямамото, «Ямато» и другие корабли вернулись в Японию и встали на якорь в Токийском заливе.

Император Хирохита посетил «Мусаси» в военноморской базе Йокосука. Это был первый и последний раз, когда император видел суперлинкор.

Оба линкора прошли докование в Куре, проведя планово-профилактический ремонт. В ходе ремонта на линкорах были установлены радары типа 21. «Мусаси» отправился обратно на Трук, а через две недели за ним последовал и «Ямато».

5 декабря 1934 г.: «Ямато» получил попадание торпедой с американской подводной лодки «Скейт» вблизи о.Трук. Торпеда попала в правый борт ниже ватерлинии в районе башни ГК № 3 (около 165 шпангоута). Через небольшую пробоину в креплении бортовой брони «Ямато» принял 3000 тонн воды, затопившей верхний боевой погреб. Линкор получил приказ вернуться в Японию.

5 декабря 1944 г.: «Ямато» прибыл в Японию и вошел в сухой док в Куре, чтобы произвести необходимый ремонт и модификацию. Вместе с тем модернизировалась и зенитная артиллерия корабля. На месте двух бортовых — дюймовых башен, которые были сняты, были установлены шесть спаренных 27-миллиметровых установок. Кроме того, на линкор были поставлены 12 строенных и 26 одноствольных зенитных автоматов (на верхней палубе).

А также были установлены радары типа 22 и типа 13 и изменена конструкция главной мачты. Ремонт и модернизация продолжались до апреля.

Апрель 1944 г.: «Мусаси», стоявший с начала февраля на Труке, был вынужден отойти на атолл Палау.

29 марта 1944 г.: «Мусаси» получил попадание торпедой с американской подводной лодки «Тунни». Одна из трех выпущенных торпед попала в носовую часть линкора, убив 7 и ранив 11 человек. Повреждение было легким.

3 апреля 1944 г.: «Мусаси» вернулся в Куре для ремонта повреждения. В ходе ремонта была модернизирована зенитная артиллерия линкора (как на «Ямато»). Однако поскольку не оказалось в наличии шес-

ти спаренных 127-миллиметровых артустановок, их заменили строчными 25-миллиметровыми автоматами.

31 марта 1944 г.: Погиб адмирал Соэтаке Тоиода.

1 мая 1944 г.: «Ямато» перешел на якорную стоянку Линга южнее Сингапура, присоединившись к другим кораблям Объединенного флота.

10 мая 1944 г.: «Ямато» направился в Тавитави, готовясь к отражению американского вторжения в юго-западную часть Тихого океана.

16 мая 1944 г.: «Мусаси» присоединился к «Ямато» и оба линкора начали вести интенсивный цикл боевой подготовки, готовясь к бою. К этому времени Объединенный флот был реорганизован. Главной ударной силой флота стало соединение авианосцев, а группа линкоров, включая «Ямато» и «Мусаси», была реорганизована в соединение поддержки авианосцев.

Главнокомандующий Объединенным флотом поднял свой флаг на легком крейсере «Ойодо». Когда в конце мая 1944 г. американцы высадились на о. Биак у западного побережья Новой Гвинеи, японцы решили использовать оба суперлинкора для удара по десантным силам противника. План этот не был реализован, «Ямато» и «Мусаси» отозваны с полпути, поскольку стала очевидной неизбежность американской высадки на о. Сайпан.

Июнь 1944 г.: после сражения у Марианских островов, где оба линкора входили в состав авангардных сил адмирала Куриты, они прибыли в Японию для подготовки к следующей операции — обороне Филиппин.

На «Ямато» были установлены еще пять строчных 25-миллиметровых зенитных автоматов, увеличивая общее число 25-миллиметровых стволов до 113 (29хIII и 26хI).

9 июля 1944 г.: оба линкора покинули берега Японии и полным ходом направились на юг — на якорную стоянку Линга.

16 июля 1944 г.: линкоры прибыли в Лингу и оставались там в состоянии немедленной готовности, проводя усиленный курс боевой подготовки.

18 октября 1944 г.: линкоры ушли с якорной стоянки Линга.

22 октября 1944 г.: соединение прибыло в Бурней. Приняв топливо, «Ямато» и «Мусаси» начали смелый бросок к Филиппинам для удара по американским десантным силам в заливе Лейте.

23 октября 1944 г.: рано утром, когда соединение проходило вдоль северо-восточного побережья острова Палаван, два тяжелых крейсера — «Атаго», флагманский корабль адмирала Куриты, и «Майя» — были потоплены торпедами с американских подводных лодок «Дартер» и «Дейс». Адмирал Курита перенес флаг на «Ямато».

24 октября 1944 г.: карьера «Мусаси» закончилась в море Сибуян. В результате воздушных атак линкор получил попадание 20 торпедами и 17 бомбами (еще 15 бомб взорвались у бортов). Через четыре с половиной часа после последней атаки суперлинкор пошел на дно, унося с собой 1039 офицеров и матросов. «Ямато» получил попадание трех бомб в бак и в район башни № 1 ГК. Повреждения были незначительны и легко устранены.

25 октября 1944 г.: «Ямато» прорвался через пролив Сан-Бернардино к восточной цепи островов. Произошло сражение у о. Самар, в ходе которого 460-миллиметровые орудия «Ямато» открыли огонь по американским эскортным авианосцам и эсминцам. Это был первый и последний бой «Ямато» с американскими кораблями. «Ямато» выпустил в общей сложности 104 восемнадцатидюймовых снаряда, в результате чего один американский эскортный авианосец и один эсминец были потоплены. В сражении за Филиппины Императорский флот Японии не только не смог сорвать высадку американцев на архипелаг, но и понес невосполнимые потери. После боя «Ямато» вернулся в бухту Бурней на о. Борнео, но оставался там недолго из-за опасности воздушных налетов противника. Корабли получили приказ вернуться в Японию.

16 ноября 1944 г.: «Ямато» оставил Бурней и под эскортом эсминцев направился во Внутреннее море Японии.

23 ноября 1944 г.: зенитная артиллерия «Ямато» была снова усилена установкой дополнительных 25 - миллиметровых автоматов (строенных стало 50, однос-

твольных осталось две), при этом общее количество 25-миллиметровых стволов увеличилось до 152.

28 ноября 1944 г.: не до конца достроенный «Синано» вышел из Йокосуки, направляясь в Куре.

29 ноября 1944 г.: «Синано» получил четыре торпедных попадания с американской подводной лодки «Арчерфиш» и затонул из-за дефектов водонепроницаемых переборок.

После высадки американских сил на Окинаве «Ямато» получил весьма необычное и трагическое задание. Эта самоубийственная миссия получила название операции «Тен-ичи-го» (Тен — Небеса, ичи — один, го — против). Мицуру Эшида, автор «Реквиема по линкору «Ямато»», пишет, что линкор, подобно самолету камикадзе, получил горючего только на один конец пути.

Теоретически задача «Ямато» заключалась в уничтожении американского флота вторжения своей артиллерией с тем, чтобы после этого выброситься на берег и оказать поддержку японской армии, обороняющей остров.

Однако задача достижения Окинавы без собственного воздушного прикрытия и при огромном преимуществе противника в воздухе и на море могла считаться совершенно безнадежной. Командующий соединением адмирал Сейичи Ито был против подобной операции, идея которой исходила от адмирала Соемы Тойоди, главкома Объединенным флотом. Но приказ, который был получен «Ямато» и кораблями его сопровождения, необходимо было выполнить в любом случае. Со специально отобранным экипажем, воспитанным на самурайских традициях, с Самурайским флагом на мачте и Хризантемой «Кикусуи», нарисованной на дымовой трубе (Масашиге Кусуноки-герой и мученик XIV века имел герб «Кикусуи» — «парящую хризантему»), «Ямато» вышел в свой последний поход.

Часть 5

Из книги Мицуру Ешида

«Конец «ЯМАТО»»

1 апреля 1945 года мы стояли в «отстойнике» № 26 военно-морской базы в Куре, ожидая своей очереди входа в док для производства быстрого планово-профилактического ремонта. Я был младшим офицером радиолокационной службы на борту суперлинкора «Ямато».

Внезапно громкоговорители корабельной трансляции, нарушив тишину раннего весеннего утра, передали приказ: «Начать подготовку к походу в 08:15. Подъем якоря в 10:00!»

Войска Соединенных Штатов высадились на Окинаве!

О предстоящем походе никто ничего толком не знал. Пойдем ли мы Симоносекским проливом, чтобы, приняв топливо в Сасебо, ринуться прямо на юг? Или пойдем проливом Бунго? Где произойдет сражение? Какие корабли будут сопровождать и прикрывать «Ямато»? Станет ли это сражение решительным за обеспечение господства в южных морях? Громкоговорители снова пролаяли очередной приказ: «Всем командирам боевых частей! Поднять наверх все воспламеняющиеся материалы и предметы! Собрать и сгрузить на берег все вещи личного состава! Все водонепроницаемые двери и люки задраить по-боевому! Всем командирам боевых частей проверить водонепроницаемые отсеки!.. Последняя шлюпка на берег в 08:31!»

Я командовал последней шлюпкой на берег, которая вскоре направилась к пирсу № 1. Серые облака закрывали небо, над сонной военно-морской базой и рейдом стелился небольшой туман. Прибыв к пирсу и закончив все дела с берегом, мы провели перекличку, чтобы никто не опоздал на последнюю шлюпку. Любому, кто бы не явился на корабль к боевому походу, угрожал расстрел.)

Возвращаясь на «Ямато», мы подготовили тали для немедленного подъема нашей шлюпки на борт линкора. Покрашенный в серебристо-серый цвет, «Ямато» возвышался над гладью рейда, как гигантская скала, подавляя своими огромными размерами все вокруг. Стоявший невдалеке на якоре крейсер «Яхаги», когда мы поднимались на борт линкора, просигналил проектором: «Подготовка к походу закончена...»

В 10:00, снявшись с якоря, «Ямато» начал выходить в море. В этот день линкор шел один. Наши сердца были наполнены радостью и гордостью. Со стоящих в гавани кораблей тысячи глаз следили за медленно идущим по каналу гигантом. Это было молчаливое, торжественное и очень трогательное прощание. Поистине, наше отплытие получилось торжественно-величественным.

Пока мы шли по направлению к морю Суа-надо, командир и старшие офицеры, собравшись на мостике, обсуждали оперативный план. На штурманском столе была развернута подробнейшая карта окружающих Окинаву вод. Вокруг острова была вычерчена дуга, центр которой находился на плацдармах высадки противника, а радиус составлял 40 километров - дальность стрельбы орудий главного калибра нашего огромного линкора.

С наступлением темноты «Ямато» встал на якорь у побережья Митадзири. Несколько эсминцев пришли туда раньше нас, проскочив проливом Кии, непроходимым для нашего корабля. Наша нынешняя стоянка была местом сбора всего отряда. Корабли покидали Куре поодиночке, чтобы обеспечить наивысшую секретность. Связь с берегом отсутствовала, все были на своих местах и ждали только сигнала начать движение.

Между тем всему экипажу было приказано построиться на верхней палубе. 3000 человек, одетые в боевую форму цвета хаки, молча стояли по стойке «смирно», когда капитан 1-го ранга Арига зачитывал нам боевой приказ и объяснял поставленную перед нами задачу, выразив глубокую надежду, что каждый из нас окажется достойным славного имени нашего корабля. В завершение старший помощник командира капитан 1-го ранга Номура провозгласил: «Пусть «Ямато» ста-

нет Священным Ветром и уничтожит флот американских варваров! Пусть этим он прославит свое героическое имя!»

Сообщение о том, что в районе находится американское оперативное соединение, которое в любой момент может обрушить на нас удар с воздуха, держало нас в постоянном состоянии готовности. На рассвете следующего дня мы были на боевых постах, но заместили только один бомбардировщик Б-29. Американец вслепую сбросил бомбу, которая никаких повреждений не причинила, но нас беспокоило другое. Американец наверняка вел аэрофотосъемку района, а это очень уменьшало наши надежды на сохранение секретности и достижение внезапности в предстоящем походе. После полудня стали потоком идти сообщения, что многие районы Японии подверглись тяжелым воздушным налетам. Наши сердца горели жаждой мщения, и все с нетерпением ждали выхода в море, чтобы отомстить врагу.

К заходу солнца мы вернулись на якорную стоянку. К нашему борту подошел рейдовый катер, с которого по трапу резво вбежали на палубу примерно 50 курсантов военно-морского училища. Их всех распирало от гордости, что проходить предвыпускную практику им предстоит на «Ямато». А между тем снова было передано предупреждение, что завтра весь наш район подвергнется удару авиации противника.

На рассвете 4 апреля было объявлено предупреждение о приближении американских самолетов. Не теряя ни минуты, все корабли стали выходить из гавани, чтобы рассредоточиться в открытом море. Только после того, как угроза воздушного налета миновала, мы вернулись на якорную стоянку.

На следующий день из Императорской ставки пришло сообщение о резком увеличении интенсивности и жесточенности боев на Окинаве. Наши сердца и души просто горели желанием немедленно сразиться с врагом.

В кают-компании для младших офицеров разгорелся жаркий спор по теории боя линкора против авиации. Мало у кого в этом споре нашлись хорошие слова в адрес линкоров, которые всегда проигрывали в схватке с самолетами.

Примерно в 17:30 громкоговорители боевой трансляции передали следующую серию приказов: «Всем курсантам приготовиться оставить корабль! Всем боевым частям приготовиться получить положенное количество саке. Открыть корабельную лавку!»

Мы чувствовали, что каждый приказ все более приближает нас к столь желанному рейду на Окинаву. Курсанты собрались, чтобы немедленно оставить корабль, но мы пригласили их к себе в кают-компанию для прощального тоста. Когда штурманский офицер поднимал свою чашку саке, она выскользнула из его дрожащих пальцев, упала на палубу и разбилась. Вспыхнув от стыда, штурман опустил голову. Все с печальным укором смотрели на него. Каждый из присутствующих понимал, что в ближайшем будущем его ждет неизбежная смерть, возможно даже скорее, чем предполагалось... Все надеялись встретить неизбежное с легким сердцем и тихой радостью, но не все могли скрыть своих чувств.

По всем боевым частям в печальной торжественности шли прощальные пирушки. В 23:00 старший офицер дружелюбно, но решительно отдал приказ: «Я был рад наблюдать за вашим сегодняшним весельем. Теперь — все. Время кончилось. Свободные от вахт — по каютам, остальным — по местам!»

С обоих бортов «Ямато» встали эсминцы и баржи. Шла разгрузка ненужных в походе грузов и личных вещей экипажа, принималось топливо. На корабле был объявлен аврал. Стояла прекрасная лунная ночь. Напряженная атмосфера предстоящего рейда чувствовалась в каждом уголке корабля.

В час ночи 6 апреля была объявлена воздушная тревога. Самолеты, однако, прошли где-то на большой высоте, и зенитная артиллерия огня над нашей базой говорила о многом, заставляя нас сжимать зубы в бесильной ярости.

Около 02:00 курсанты сошли на ожидавший их эсинец и отправились на берег. Все они были очень молоды и преисполнены энтузиазма, их самой заветной мечтой было бы служить на «Ямато». Было жалко смотреть, как они спускались по трапу, когда все их мечты разбились подобно чашке саке, упавшей на палубу. Многие плакали, как дети.

На этом же эсминце линкор покинули и те члены экипажа, которых по разным причинам списали с корабля. В основном это были серьезно больные, которые не в состоянии были выполнять свои обязанности по боевому расписанию. Мы, молодые офицеры, упрасивали командира отпустить с корабля всех, кому перевалило за 40 лет. Старшие офицеры посоветались, но отпустили очень немногих.

Подготовка к бою закончилась быстро. Передав нам свое топливо, эсминцы отошли от борта. Но их запасов явно не хватало, чтобы заполнить огромные цистерны «Ямато». За всем этим, за каждым нашим движением, за каждым шагом, кружась высоко в небе, наблюдали американские самолеты.

С рассветом предутреннюю тишину вновь нарушили громкоговорители боевой трансляции: «Съемка с якоря в 16:00. В 18:00 всем построиться на баке!»

Снова и снова проверялись водонепроницаемые переборки. Во всех отсеках, на палубах, всех боевых постах росло напряжение, несколько спавшее благодаря объявлению по трансляции: «Последняя почта на берег в 10:00!»

Последняя почта? Ну и что? Что я могу написать в последнем письме? Мне совершенно не хотелось этого делать. Но все вокруг стали убеждать друг друга, что следует послать родным последнюю весточку, отлично понимая, что это будет не письмо, а нечто вроде последней воли или завещания. Я написал: «Пожалуйста, раздайте все мои вещи. Позаботьтесь о себе и будьте счастливы до последних дней. Я буду молиться за вас!» Бросив это письмо в почтовый ящик, я оборвал последнюю связь с домом... Это было начало конца всему.

В какт-компании нам объявили, что Его Величество дарит нам сигареты и другие вещи из корабельной лавки. Мы стали расходиться, хотя и делали это нарочито медленно. Первыми стали уходить заступающие на вахту. С мечом на поясе, держа в руке белый узелок с чистым обмундированием, уходящий становился «смирно» у дверей, кланялся и произносил прощальные слова своим товарищам. Как боевые товарищи, мы уже были настолько тесно связаны, что в

каждом взгляде было гораздо больше, чем можно было выразить потоком слов.

К полудню вся подготовка к походу была закончена. Высоко вверху на гигантской надстройке взвился боевой флаг «Ямато». Все — люди, оружие, механизмы — находилось в немедленной готовности к бою.

В 16:00 последние корабли когда-то могучего японского флота вышли в свой последний поход. Гигантский «Ямато», неся флаг командующего 2-м флотом, шел под эскортом легкого крейсера «Яхаги» и эсминцев: «Фуютсуки», «Суцутсуки», «Юкикадзе», «Касуми», «Исокадзе», «Хамакадзе», «Хацусимо» и «Асасимо». Имея ход 12 узлов, мы быстро проскочили пролив Бунго и вышли в открытое море, взяв курс на юг. Зазвенела тетива, выпуская из Императорского лука последнюю стрелу!

В мои обязанности на мостике входило инструктировать сигнальщиков, принимать их доклады и в свою очередь передавать эти доклады командиру или его помощникам. Слева от меня находился вице-адмирал Сейичи Ито, командующий соединением, а справа — контр-адмирал Нобуей Моришита — начальник его штаба. Я очень гордился своей службой и был искренне счастлив.

В 18:00 всем в последний раз было приказано построиться на баке, но поскольку командир не мог покинуть свой пост, старший офицер зачитал в торжественной тишине приказ Главнокомандующего Объединенным флотом, который заканчивался словами: «Превратим эту операцию в поворотный пункт всей войны!» Затем все хором исполнили национальный гимн «Кимигаё», завершённый воинственными криками и троекратным «банзай» в честь Его Императорского Величества.

Разрезая волны, «Ямато» тяжело подминал под себя пену от кильватерных следов идущих впереди кораблей эскорта. С левого и правого борта, неся по носу большие буруны, шли эсминцы непосредственного охранения.

Находясь на мостике, я невольно подслушал разговор наших адмиралов. Наш удар по кораблям противника в районе Окинавы был скоординирован с ударом самолетов камикадзе. Поэтому было необходимо

«что-то», что могло бы отвлечь на себя максимальные силы американской авиации. «Ямато» более всего подходил на роль подобной «приманки», а девять кораблей его эскорта нужны были только для того, чтобы несколько продлить жизнь флагманского суперлинкора, распыляя силы противника. Таким образом, отвлекая на себя как можно большие силы американской авиации, мы открывали дорогу летчикам-самоубийцам, предоставляя им возможность нанести по противнику максимальный по силе удар. Далее план предусматривал, что если мы уцелеем в этой диверсионной фазе операции, то затем быстро сближаемся с кораблями противника у Окинавы и стараемся своей чудовищной артиллерией нанести ему максимальный урон. Для этого «Ямато» принял на борт полный груз боезапаса для всех видов оружия, которое он имел. Груз боезапаса был полным, но в цистерны линкора было залито топлива только на один конец пути. Только, чтобы дойти до Окинавы! Это, конечно, была чисто самоубийственная операция. Риск, даже большой, пробуждает мужество, а приказ покончить самоубийством порождает отчаяние.

Какой потрясающей и беспрецедентной должна стать наша операция в истории морских сражений! И как оно все обернется?

Офицеры, в большинстве своем, все понимали. Я помню разговоры и споры в кают-компаниях:

«Вы знаете, в каком состоянии сейчас находится наша авиация? Ее силы уже фактически сведены к нулю!»... «Вы видели рапорты о том, сколько американских кораблей собралось у Окинавы? Наше соединение вообще ничего из себя не представляет по сравнению с ними»... «Мы ничего не знаем о планах противника и бредем на ощупь, как в темную ночь без фонаря»... «Нас еще могут атаковать американские лодки на выходе из пролива Бунго» ... «На полшута к цели мы можем стать добычей для авиаторпед противника». Это последнее предсказание имело много сторонников среди молодых офицеров и насколько точным оно оказалось!

Между тем, как я уже говорил, мы вышли из пролива Бунго, где проходил условный водораздел между «дружескими» и «вражескими» водами.

Внезапно с гидроакустического поста пришло сообщение, что гидролокатор обнаружил шумы, напоминающие подводную лодку. Мы стали вглядываться в тьму, используя нашу прекрасную оптику, подготовившись к неминуемой торпедной атаке. Полагаться полностью на гидролокатор было нельзя, и в темноте ночи мы чувствовали себя совершенно беспомощными.

Перехваченное радиосообщение противника давало точно наш курс и скорость. Противник отслеживал наш путь буквально поминутно.

Было 23:45. Через 15 минут я должен был заступить на вахту как командир группы сигнальщиков. Выйдя из радиолокаторной рубки, я стал подниматься по трапу на мостик. Ветер прижал мое тело к стальным поручням, как листок бумаги. Я был совершенно один и понял, что это вряд ли еще повторится. Зная курс корабля, я повернулся в том направлении, где осталась Япония и мой родной дом. Вцепившись в поручни трапа, я склонил голову в краткой молитве...

На затемненном мостике, казалось, не было никого. Разглядеть можно было только неясные в темноте силуэты примерно двадцати офицеров и матросов, молча и сосредоточенно делавших свое дело. Чтобы в темноте можно было отличить друг от друга представителей высшего командного состава, на задней стороне их фуражек фосфорическим светящимся составом были написаны звания и фамилии. Эти светящиеся в темноте иероглифы придавали всей обстановке на мостике какой-то совершенно фантастический и сверхъестественный вид.

На рассвете 7 апреля отряд прошел через пролив Осуми и повернул на юго-запад. С катапульты «Ямато» был запущен один из бортовых разведывательных гидропланов. Видимо, кто-то решил, что нет никакого смысла отправлять самолет на дно вместе с линкором, и он был направлен на базу морской авиации в Кагосиме.

В небе не было видно ни одного нашего самолета. Мы были в буквальном смысле слова брошены на произвол судьбы. Но сколько бы самолетов высшее командование ни выделило бы для нашего прикрытия с воздуха, они все равно были бы каплей в море в срав-

нении с тем количеством боевых машин, которые противник имел возможность бросить против нас. Наше прикрытие, даже если бы оно и было, мгновенно оказалось бы смято и уничтожено.

С приближением рассвета подводная лодка прекратила слежение за нами, но ее тут же сменили две американские летающие лодки типа «Мартин». Они кружились над нами, держась за пределами дальности огня наших зениток, которые время от времени вели по ним огонь, пытаясь отогнать. Американцы умело маневрировали, искусно держась на пределе дальности нашего огня. Наша радиолокационная станция практически бездействовала из-за плохой погоды. Нижняя кромка туч была очень низкой, а видимость — плохой. А американцы были просто ловкачи! Они то скрывались в облаках, то появлялись из них, продолжая тенью следовать за нами.

Шедший с нашего правого борта эсминец «Хацусимо» неожиданно начал отставать, подняв сигнал: «Авария в машине!» По радио с него сообщили, что постараются произвести ремонт своими силами и нас догнать.

Несмотря на то, что на мостике «Ямато» шла кипучая деятельность, там господствовала абсолютная тишина, очень напоминающая затишье перед бурей.

За горизонтом уже растаяли берега южной оконечности острова Кюсю. С каждой секундой увеличивалось расстояние между нами и нашей любимой родиной.

Держась на курсе 250°, мы прошли мимо нескольких небольших пароходов. Они просигналили: «Счастливого плавания! Желаем удачи!»

«Хацусимо» оставался все дальше и дальше за кормой. Опасаясь, что самолеты противника нападут на одинокий корабль, мы повернули обратно, чтобы позволить эсминцу соединиться с нами, а затем вернулись на прежний курс.

Около 09:00 я поднялся в радиолокационную рубку на самом верхнем ярусе надстройки. В это время была не очередь «Ямато» вести радиолокационное наблюдение (корабли были разделены на две группы, ведущие радиолокационное наблюдение попеременно).

Пользуясь этим, личный состав радиолокационной службы бездельничал, наслаждаясь недавно выданными подарками Его Императорского Величества в виде сигарет и ликера, который разливали по стаканчикам из пущенной по кругу фляжки. В разгар веселья появился вестовой из нашей кают-компании и радостно объявил мне: «Господин лейтенант Ешида! Сегодня будет подан праздничный завтрак с шируко (суп из красных бобов, заправленный сахаром и подаваемый вместе с рисовым тортом)!» Широкая улыбка вестового показывала, какую радость ему доставляет сообщать столь приятные новости.

Тучи продолжали сгущаться и неожиданно хлынул ливень, сведя видимость практически к нулю и приводя в ярость всех сигнальщиков на мостике.

Полуденный обед был простым и скудным, хотя белый рис на пару оказался довольно вкусным. Затем был подан черный чай, который мы пили до тех пор, пока не вздулись животы. Но с каждым глотком чая ощутимо спадала напряженность, и я отправился на мостик, мало думая о том, что вахта, на которую я заступаю, станет моей последней вахтой на линкоре «Ямато».

К 12:00 отряд прошел половину пути до Окинавы. Широко улыбнувшись, адмирал Ито сказал: «Две утренние вахты прошли, и все в порядке. Не так ли?»

Через 20 минут радиолокатор обнаружил приближение большого количества самолетов. По переговорному устройству было слышно, как с кормового радиолокационного поста хриплый голос докладывал расстояние до приближающихся самолетов и их курс. Это было так похоже на наши обычные учения, что с трудом верилось в приближение настоящего боя. Но сомневаться уже не приходилось. Прожекторным сигналом было сообщено на другие корабли о приближении противника, а на линкоре завывли сирены воздушной тревоги. Росло напряжение, все сигнальщики впились глазами в бинокли, следя за указанным радаром направлением приближения самолетов.

Напряженную атмосферу прорвал резкий крик сигнальщика № 2: «Два торпедоносца типа «Грумман», 25° с левого борта, высота 4000 метров, пересекают наш

курс». Самолеты противника уже были видны невооруженным глазом.

«Пять самолетов, десять, более 30!» — продолжал выкрикивать сигнальщик с растущей тревогой в голосе, когда огромный строй самолетов противника, с ревом пробив низкую облачность, стал описывать над нами широкие круги по часовой стрелке.

«Более 100 самолетов противника направляются к нам!» — крикнул штурман. «Открыть огонь», — приказал командир, и его команда потонула в грохоте наших 24 зенитных орудий и 150 скорострельных автоматов и в громе орудий эсминцев сопровождения.

Во время оглушительных взрывов стоящий недалеко от меня матрос был убит осколком снаряда. Истекая кровью, с глухим шлепком он ударился головой о броню рубки.

Идущий с нашего левого борта эсминец «Хамакадзе» получил попадание и стал тонуть. Его корма задралась высоко в воздух, и буквально секунд через 30 на месте эсминца видна была только взметающаяся пена бурлящего водоворота. Со всех сторон к нам молча и зловеще направлялись серебристые пенящиеся змеи торпедных следов. Расстояния и углы приближения были быстро определены, и «Ямато» резко положил руль, чтобы встать параллельно этим страшным змеям и избежать их смертельного удара. Наиболее важным теперь становилось наблюдение и мгновенное принятие правильных решений на основе возможно более быстрого расчета.

На режиме полного боевого хода в 26 узлов мы отчаянно маневрировали, крутыми зигзагами закладывая невероятные циркуляции. Вибрация и тряска были просто ужасными! Закладывал уши свист падающих градом бомб, по мостику хлестали пушечно-пулеметные очереди американских истребителей. Некоторое время каким-то чудом нам удавалось уклоняться от торпед, проходящих порой буквально на волосок от корабля, но в 12:45 первая торпеда угодила в носовую часть левого борта. Затем две бомбы взорвались на корме, но линкор оставался на ровном киле. К этому моменту закончила атаку первая волна самолетов противника. Это были, главным образом, пикирующие

бомбардировщики «Хеллдейвер» и торпедоносцы «Авенджер», сопровождаемые истребителями «Хеллкет».

«Судя по мастерству и мужеству, — заметил начальник штаба, — это, должно, быть самые прекрасные летчики, которые есть у американцев!»

«Да, но в нас попала всего одна торпеда», — с самодовольной улыбкой ответил штурман. Однако никто на мостике не разделял его радости и самодовольства. Скрестив руки на груди, адмирал Ито молча смотрел, как санитары на носилках уносили с мостика тела трех убитых пулеметными очередями американских истребителей.

Командир связи боевой части (БЧ) подошел ко мне и сказал: «Кормовой радиолокационный пост поврежден бомбами. Там никто не отвечает. Проверьте, что там случилось, и доложите мне. Только быстро!»

Кормовой пост поврежден бомбами! Перед моими глазами сразу встали лица лейтенанта Омори, старшины Хасегавы и других моих товарищей по службе. Если бы не моя вахта на мостике, я тоже должен был бы находиться на кормовом посту.

Задыхаясь в клубах стелющегося над палубой дыма, я стал пробиваться на корму. Трап, ведущий в радиолокационную рубку, был уничтожен взрывом. Я нашел какой-то конец, привязал его к поручням и соскользнул вниз. Несмотря на массивные стальные переборки, рубка была расколота пополам, как ореховая скорлупа, а само помещение поста почти полностью уничтожено. Не осталось даже следа от наших станций, приборов и другого электронного оборудования — бомба уничтожила все. Находящиеся на посту люди были разорваны на куски. Останки человеческих тел были разбросаны во все стороны. Это все, что осталось от восьми человек!

Рев авиационных моторов возвестил о подходе новой атакующей волны американских самолетов. Линкор, видимо, заложил крутую циркуляцию, палуба задрожала и стала уходить у меня из-под ног. Схватившись за какой-то поручень, я взглянул вверх и увидел около 20 американских самолетов, приближающихся к нам на огромной скорости. Почему-то в голове

мелькнула мысль: «Здесь не то место, где мне хотелось бы умереть. Мое место на мостике!» Вжав голову в плечи, я побежал обратно. В тот момент, когда я добрался до трапа, яркая вспышка на мгновение ослепила меня, а ударная волна сбила с ног. Вскочив на ноги, я увидел клубы белого дыма, валящие с того места, где только что находился пост управления зенитным огнем.

Крупнокалиберные очереди с вражеских самолетов били о стальные плиты вокруг меня. Не знаю уж как я добрался до мостика и доложил о том, что увидел, командиру БЧ...

Немного придя в себя, я огляделся. На корме бушевал пожар. Белый дым поднимался над полетной палубой, катанульты были разбиты. Близкие разрывы авиабомб поднимали огромные белые столбы воды, через которые наш корабль продирался, как через чащу какого-то сказочного леса. Водяные столбы обрушивались на мостик, где мы все промокли до нитки. Я помню, что машинально вытирал штурманский столик какой-то тряпкой досуха. Следующее, что я помню, так это как я был взрывом сбит с ног и больно ударился головой о переборку, потеряв на какое-то мгновение сознание. Вскочив, я увидел, что в штурманской рубке вперемешку с разбитыми приборами лежат убитые и раненые. Один из офицеров сидел на палубе, уставившись взглядом в одну точку. Он был в шоке. Я ударил его по щеке, чтобы привести в чувство. Он пришел в себя, его лицо и взгляд приняли какое-то трогательное, детское выражение.

Вторая волна самолетов противника, всадив еще несколько торпед в наш левый борт, развернувшись, взяла курс на свои авианосцы. Контрзатоплением отсеков мы пытались выровнять крен, но большие людские потери среди участвующих в борьбе за живучесть и разрушения водоотливных систем постоянно усложняли эту работу. Распоряжение о затоплении отсеков правого борта привело к тому, что вода, врывающаяся в отсеки из открытых кингстонов, как и вода, которая врывалась через торпедные пробоины левого борта, приводила к гибели людей, несущих вахту в котельных и машинных отделениях правого борта.

Машинные и котельные вахты гибли на месте под струями раскаленного пара, вырывавшегося из разбитых котельных систем, и под потоками холодной воды, хлынувшей из пробоин и кингстонов.

На эти жертвы шли сознательно, но они мало к чему привели. Крен «Ямато» продолжал увеличиваться.

Не успела закончить свои действия вторая волна американских самолетов, как появилась третья.

Количество жертв на мостике увеличилось до опасного предела.

Из строя уже выбыла примерно половина личного состава ходовой вахты. Хотя стало не так тесно.

Спустившись в радиолокационную рубку, я увидел, что по всему помещению разбросаны обломки приборов и оборудования, разбитых попаданием осколков авиабомб и в меньшей степени страшной тряской от отдачи наших собственных орудий главного калибра, которые вели огонь по самолетам противника специальными 18-дюймовыми снарядами. Весь личный состав радиолокационного поста, покинув свои места, где-то укрылся. Позднее я узнал, что они все пошли на дно вместе с кораблем, так и не выбравшись из своего укрытия. Это часто случается с людьми, которые во время боя в панике покидают свой боевой пост.

Пришло также сообщение, что радиорубка, находящаяся в водонепроницаемом отсеке, оказалась полностью затопленной. Погибли все радисты во главе с командиром группы, а также и все оборудование радиосвязи. Отныне «Ямато» мог полагаться только на флажные и световые сигналы. Что мог теперь предпринять такой современный гигант, как «Ямато», решившись речи и слуха, вынужденный в разгар боя объясняться исключительно жестами.

Примерно в 3000 метрах впереди «Ямато», без хода, мертвой глыбой лежал на воде крейсер «Яхаги», сигналом подзывая к себе эсминец «Исокадзе». Заметив это, одна группа самолетов, нацелившаяся было на «Ямато», изменила курс, начав пикирование на эти два корабля. «Яхаги» был изрешечен более чем десятью торпедами и пошел на дно, оставив только взметнувшуюся серую пену огромного водоворота. «Исокадзе» тоже остановился, потеряв ход, окутавшись клубами черного дыма.

Однако следовавшие с правого и с левого борта линкора эсминцы «Фуютсуки» и «Юкикадзе» просигналили, что у них все в порядке. Это все, что осталось целым из девяти кораблей нашего эскорта. Остальные семь либо стояли баз хода с опасным креном, либо уже затонули.

Третья волна самолетов противника прекратила атаки, и неожиданно наступила тишина. В небе больше не было американских самолетов. Впервые после начала боя мы получили передышку. Но было уже поздно. Торпеды, бомбы и снаряды противника привели состояние дел на борту линкора к полному хаосу. Никакой связи с разными частями корабля не было и восстановить ее не представлялось возможным. Вся цепь командования была полностью нарушена. Это привело к хаосу, когда отданные приказание не выполнялись или выполнялись совершенно не так, как было задумано. С высоты мостика я видел, как на корме матросы отчаянно пытались погасить бушующий пожар, который разгорался все сильнее. Палуба линкора была превращена в грудю обломков из причудливо изогнутых, рваных и смятых стальных листов. Все орудия главного и вспомогательного калибра уже не могли действовать из-за неумолимо увеличивающегося крена. Вести огонь еще могли лишь несколько зенитных автоматов.

Никто уже не докладывал ни об убитых, ни о раненых. Их никто не считал, да и считать было некому. Взрывом бомбы был уничтожен пункт первой помощи, убив врачей и санитаров, а также и тех, кому они оказывали помощь. К этому времени погибших было уже столько, что у меня в голове все перепуталось и я не мог уже четко сказать, кто еще жив, а кто уже погиб.

Мое оцепенение прошло, и я почувствовал голод. Оба кармана моего дождевика были набиты галетами, и я начал их жевать, не спуская настороженного взгляда с кренометра. Галеты были просто восхитительными на вкус. В этот момент, ревя моторами, появились новые волны атакующих самолетов. Пользуясь нашей уменьшившейся скоростью, самолеты противника пытались торпедами заклинить или уничтожить наш руль,

нацеливая смертоносные рыбины в корму. Мы уже не могли уклоняться от торпед и нам ничего не оставалось, как, сжав в бессильной ярости зубы, ждать неизбежного взрыва в корме.

У нас еще была телефонная связь с рулевым отделением, и командир групп рулевых принимал команды на руль и докладывал на мостик о постепенном затоплении смежных с румпельным отделением отсеков. Когда сильный взрыв на корме потрянул весь корабль, мы услышали его слова: «Нас затопляет! Нас затопляет!» — и связь прервалась.

Мы подняли флажной сигнал, дублированный прожектором: «Не могу управляться!» Это был фактически сигнал бедствия и последний флаг, поднятый над «Ямато».

Над кормой поднималась стена пламени, и мне на мгновение показалось, что сама корма поднялась в воздух вслед за огромными столбами огня. Когда румпельное помещение и помещение рулевых машин оказались затопленными, главный руль был заклинен в положении «право-на-борт», а вспомогательный пуль — в положении «лево-на-борт». Изменить положение рулей не представлялось возможным. Огромный корабль стал двигаться по кругу против часовой стрелки. Паралич смерти сковывал все наши движения!

Из трубы валили клубы черного дыма. Крен стал внезапно увеличиваться, а скорость уменьшилась до семи узлов! Теперь мы были легкой добычей для самолетов врага.

И как будто всего этого было мало, эсминец «Касуми» вдруг пошел прямо на нас с явным намерением таранить правый борт «Ямато». У него уже, видимо, не действовал руль, поскольку на мачте, как и у нас, был поднят сигнал: «Не могу управляться!» При нашей обоюдной беспомощности, казалось, избежать столкновения было невозможно. В последний момент эсминец все-таки ухитрился проскользнуть мимо нас, содрав краску с нашего борта.

А между тем наш крен уже достиг 35°! И именно в этот момент, как бы ожидая, когда мы очутимся в совершенно безвыходном положении, из облаков вы-

валилась очередная группа атакующих самолетов и ринулась на нас. Эта атака на беспомощный «Ямато» была, как говорится, обречена на успех.

Уклоняться от бомб уже не было никакой возможности. Один за другим взрывы прямых попаданий сотрясали корабль, превращая все надстройки, мостики, переходы, посты управления в груды обломков, калеча и убивая людей. Лежа ничком на палубе, закрыв голову руками, я всем телом ощущал предсмертные конвульсии огромного линкора.

Откуда-то доносился подбадривающий голос командира: «Держитесь, ребята! Держитесь!» Могли ли многие вообще услышать его слова? Электроэнергии на корабле уже не было, боевая трансляция не работала, громкоговорители умолкли.

Гигантский столб воды внезапно поднялся около миделя левого борта. Обрушившись на мостик, этот столб воды чуть было не смыл всех за борт, сбивая с ног тех последних, кто еще осмеливался стоять.

Я не могу точно сказать, сколько бомб и торпед попало в нас на этот раз, но кренометр снова стал показывать быстрое увеличение крена. Я уже не лежал, а фактически сидел на наклонной палубе, удобно опираясь на нее спиной, как в кресле. Я даже умудрялся в таком положении переμεщаться.

Затем неожиданно наступила полная, пугающая тишина. В воздухе над нами больше не было ни одного самолета противника! Неужели мы все-таки уцелеем после того, что случилось с нами? На корабле установилось относительное спокойствие, оставшиеся в живых стали немного приходить в себя. Но проклятая стрелка кренометра продолжала медленно двигаться по шкале.

Я слышал, как старший офицер доложил командиру срывающимся от волнения голосом: «Безнадежно! Крен остановить уже невозможно!» Громким голосом я сообщил эту информацию всем на мостике.

Беспорядочными группами люди стали собираться на верхней палубе. Откуда-то появилась группа штабных офицеров и ползком по палубе добралась до командующего флотом. Произошло какое-то короткое совещание, после которого адмирал с трудом поднял-

ся на ноги, за что-то держась рукой. Начальник штаба тоже поднялся и отдал честь. Наступило довольно продолжительное молчание, в течение которого командующий и начальник штаба с печалью смотрели друг на друга. Затем адмирал огляделся вокруг, с достоинством обменялся рукопожатиями со своими штабными офицерами и, не слушая никаких возражений, решительно направился в свою походную каюту за мостиком. Это был последний раз, когда кто-либо видел командующего 2-м флотом вице-адмирала Сейичи Ито.

К этому времени на мостике уцелело едва ли 10 человек. Мертвая тишина была неожиданно нарушена новой серией разрушительных взрывов, один из которых полностью уничтожил группу матросов, пытавшихся покинуть линкор самостоятельно.

Я услышал, как командир спросил: «Что с портретом Его Императорского Величества? Цел ли он?» Офицер, отвечающий за портрет, ответил, что портрет Императора цел и он отвечает за него своей жизнью.

Мы увидели, как штурманские офицеры во главе со старшим штурманом привязывают себя к поручням, чтобы избежать бесчестия любого моряка, которому удастся пережить свой погибший корабль. Мы начали делать то же самое, когда услышали гроыхающий гневом голос начальника штаба: «Эй! Что вы делаете? А ну-ка, быстро в воду и спасайтесь! Вы еще слишком молоды, чтобы так погибать!»

Адмирал подскочил к нам и уже тоном приказа велел всем отвязываться и бросаться за борт. По привычке беспрекословно выполнять его приказы, мы отвязались и стали готовиться покинуть «Ямато».

На последнем совещании, которое адмирал Ито провел со своим штабом, было решено немедленно прекратить все действия по борьбе за живучесть корабля как безнадежные, без минуты промедления покинуть линкор и попытаться спасти как можно больше личного состава. Мы еще ничего об этом не знали, но корабли эскорта были об этом решении оповещены сигналом. Аварийный световой сигнал на клотике промигал сообщение на эсминцы: «Подойти ближе, подойти ближе!» Эсминцы не осмелились подойти к борту «Ямато» из-за опасения пострадать от взры-

вов и от того водоворота, который образовался бы на месте гибели гигантского линкора и захватил бы их маленькие корабли в смертельную ловушку.

Казалось, что линия горизонта, ставшая почти вертикально, совершенно сошла с ума от всех событий этого безумного дня. Темные волны уже почти захлестывали площадку боевого мостика, находящуюся на высоте почти 20 м над верхней палубой, когда «Ямато» все еще держался на воде с невероятным креном в 80°!

Рассыльный командира бегал по всем помещениям огромной надстройки и передавал приказ: «Всем покинуть корабль!» Одновременно с этим передали приказ: «Всем наверх!» Но было уже слишком поздно, чтобы спасти людей, находившихся внизу, хотя командир делал все возможное, чтобы приказ дошел и до них.

Откуда-то сверху рядом со мной упали две кодовых книги. По привычке, не осознавая толком, что я делаю, я сунул их в ящик штурманского столика. Я не знал, оставаться ли мне на своем боевом посту и погибнуть, как предпочли сделать старшие офицеры, или попытаться спастись.

Почему-то меня упорно преследовала мысль попытаться переползти на другое крыло мостика и убедить штурманов отвязаться и спастись. Кажется, мне удалось добраться до них, но они не слушали меня, а только пристально смотрели на набегающие волны. Я мог видеть гроздь людей, висевших на боковом киле правого борта, который уже вылез из воды. Они что-то кричали, и я неожиданно понял, что это трехкратное «банзай» в честь Его Величества.

Палуба стала совсем вертикально, и огромный боевой флаг «Ямато» коснулся волн, которые бились уже о верхнюю палубу. Люди прыгали в воду с киля правого борта, срывались и отвесно летели через палубу на левый борт, отчаянно пытались отплыть подальше от гибнущего гиганта, чтобы избежать смерти в водовороте. «Ямато» еще лежал на боку, когда вблизи его образовался огромный водоворот глубиной не менее 50 метров. Многие погибли в нем, других разбросало во все стороны.

Этот страшный хоровод из человеческих тел был ужасен в своей сверхъестественной неправдоподобности.

«Ямато» издавал уже свой последний вздох, лежа в воде с креном в 90°! Снаряды огромных 460 мм орудий начали выпадать из своих камор на снарядных стеллажах боевых погребов, ударяясь о стальные плиты бронированных переборок и производя первые взрывы. Это создавало большую вероятность того, что спастись не удастся никому. Когда же «Ямато», наконец, исчез с поверхности моря, унося с собой примерно 2000 бронебойных и фугасных снарядов главного калибра, раздался страшный взрыв, гром и сотрясение от которого смешались со смертельным свистом сжатого воздуха, вырвавшегося из развороченного корпуса, и новыми взрывами в боевых погребах. Страшные подводные качели подхватили меня, то поднимая куда-то ввысь, то кидая в какую-то бездонную пропасть, сплющивая под натиском моря. Задыхаясь и захлебываясь, кружась в бешеном водовороте в неестественно зеленоватых сумерках подводного мира, я инстинктивно отчаянно пытался двигаться в сторону блеклого света, пробивающегося с поверхности. Я ничего не могу сказать толком, но в какой-то момент совершенно неожиданно, каким-то чудом, я вынырнул на поверхность!

На том месте, где перевернувшийся гигант ушел под воду, были языки пламени, от которых, ргущаясь и поднимаясь высоко в небо, шли клубы черно-багрового дыма, принимавшие постепенно форму огромного гриба. (Позднее очевидцы с эсминцев рассказывали, что клубы дыма от взрыва «Ямато» поднялись на высоту 6000 метров и фантастический «гриб» был виден в Кагосиме на острове Кюсю...)

Клокочущая вода снова потянула меня на дно, но через несколько секунд новый взрыв опять выбросил меня на поверхность. Не успев глотнуть воздуха и несколько очухаться, я увидел страшную картину, которую не забуду до конца своих дней. Огромная труба «Ямато», втягивая воду, стала засасывать в себя барахтавшихся в волнах людей. Вереница голых человеческих тел, исчезающих в трубе огромного погибающего чудовища, постоянно стоит у меня перед глаза-

ми. Находишь я метров на 10 ближе, я был бы среди них.

Когда меня снова выбросило на поверхность, я почувствовал, как мазут режет мне глаза. Я пытался вытереть лицо, судорожно глотая воздух. Вокруг меня плавали мертвые тела и большое количество разных обломков, чернели головы еще живых, державшихся небольшими группами.

Это было все, что осталось от самого могучего в мире линкора после двухчасового боя с самолетами.

Пошел дождь, как бы знаменуя окончание одного боя и начало другого — на этот раз боя за жизнь против кровоточащих ран, холодного моря, покрытого мазутом, и акул. Многие раненые кричали от боли, хотя мазут сыграл тут положительную роль, остановив кровотечение.

Самолеты с американских авианосцев продолжали кружиться над нами, но, к счастью, все их внимание привлекали уцелевшие эсминцы, так что мы могли, по крайней мере без помех с их стороны, заниматься спасением своих жизней, получив передышку от бесконечного ливня раскаленной стали.

Я слышал, как младший артиллерийский офицер крикнул: «Всем офицерам! Собрать вокруг себя людей!» Необходимость действовать вывела меня из состояния полузабытья. Я стал собирать матросов, плававших вокруг меня, подбадривая их и призывая беречь силы.

Необходимы были плоты, чтобы погрузить на них тяжелораненых, которые еще держались на воде. Обломков разных было много, но соорудить из них плот было невозможно. А между тем холодная вода стала собирать свою дань с чудом уцелевших в самой страшной из морских катастроф.

Внезапно один из маячивших вдалеке эсминцев пошел прямо на нас. Напрягая последние силы, мы поплыли навстречу ему. Но эсминец, не снижая хода, прошел мимо, накрыв нас волной и отбросив еще дальше и, врезавшись носом в другую группу спасающихся, утопил многих из них. Тут только мы заметили, что его орудия ведут яростный огонь по кружащимся вокруг самолетам противника, а на мачте специально для нас поднят флажной сигнал: «Подождите немного!»

Я успокаивал кричащих в отчаянии людей, убеждая их еще немного потерпеть.

Эсминец развернулся и, еще яростно отбиваясь от наседавших самолетов, направился к нам, остановившись метрах в двухстах. Жаждавшие спастись первыми и возбужденные этим желанием, держась за разные плавающие обломки, поплыли к эсминцу, считая, что легко доберутся до него. Но было очевидно, что такая спешка отнимет у них последние силы и не даст им доплыть до эсминца. Покрытая мазутом вода была тягучей, как варенье, каждый метр давался нам с огромным трудом.

Когда мы приблизились к эсминцу, отчаянные крики и просто вой слышались со всех сторон. С палубы стали кидать спасательные концы, и тут проявился весь ужас человеческого эгоизма, ничем не прикрытого перед лицом смерти. Первые двое матросов, добравшись до конца, яростно вцепились в него, но тут же сорвались со скользкого от мазута каната, ушли под воду и больше не появились на поверхности. Другого матроса уже вытаскивали из воды на борт, когда какой-то его товарищ по несчастью, видимо потеряв от страха здравый смысл, повис у него на ногах. В результате оба сорвались в воду и погибли. Когда еще одного матроса вытаскивали на эсминец, я увидел, как чья-то длинная рука потянулась, чтобы схватиться за него. Я успел ударить по руке, отбросив ее в сторону. Все мы, находящиеся в воде, были в равно отчаянном положении, и я пытался спасти как можно больше людей, по мере сил организовывая их и пытаясь локализовать панику. Поэтому можно представить себе мое потрясение, когда я неожиданно обнаружил, что остался в воде один. Где же все остальные? Сколько же человек удалось спасти? Неужели только четырех? Значит, большинство, как слепые котята, утонули.

В этот момент корабль начал движение, и несколько голосов крикнули мне с палубы: «Давай, быстрее!» Я увидел шторм-трап, сброшенный с палубы и повисший поперек борта в опасной близости от кормы, где вода вспенивалась от работы винтов. Но это был мой последний шанс. Я рванулся вперед и вцепился в трап, который туго натянулся под тяжестью моего тела. Из-

за хода эсминца меня потащило вдоль борта и мне показалось, что меня разорвет пополам, настолько вцепившиеся в меня волны не хотели отпускать свою добычу. Мои руки стали скользить. Отчаянье и жажда жизни придали мне какую-то невероятную силу, я мертвой хваткой вцепился в трап и продолжал висеть на нем, как беспомощная кукла, вываленная в крови и мазуте. Наконец, трап подтянули к палубе и двое матросов, схватив меня за руки, вытащили на борт эсминца. Я лежал ничком на палубе в полузабытьи, не в силах даже поднять голову. Я чувствовал, как чьи-то руки раздевают меня, а кто-то сунул мне пальцы в рот, чтобы я выbleвал из себя мазут, которого вдоволь наглотался. Матрос наклонился надо мной и спросил: имеются ли в моем кителе и брюках какие-нибудь ценные вещи? Я даже не понял сначала о чем речь: неужели в такой обстановке можно еще думать о каких-то ценных вещах? Затем меня завернули в одеяло, после чего один из матросов сказал: «Вы ранены в голову, господин лейтенант. Надо быстрее сделать перевязку». Я и понятия не имел, что был ранен, и, хотя мне пояснили, что на голове довольно глубокая рана, я не чувствовал никакой боли. Спотыкаясь и держась за переборки, я доковылял до лазарета, который в этот день на эсминце «Фуютсуки» больше походил на морг. Врачи эсминца, одетые в забрызганные кровью белые халаты, едва успевали оказывать первую помощь вытасненным из воды.

С меня смыли мазут и наложили несколько швов на голову. Я так и не чувствовал боли. Корабль был наполнен страшным запахом крови и смерти — мучительно тошнотворным и совершенно непереносимым.

Последний поход «Ямато» закончился. Мы возвращались домой.

По словам спасшегося старшины сигнальщика, командир «Ямато» контр-адмирал Косаку Арига доблестно погиб вместе с кораблем. Позднее я узнал, что наш старпом, капитан 1-го ранга Джиро Номура, было подобран эсминцем «Юкикадзе». Это меня очень удивило, так как большую часть боя старпом находился в нижних помещениях «Ямато». Только после того, как

уже все орудия линкора вышли из строя, старпом выбрался на верхнюю палубу, где руководил распределением среди уцелевших оставшегося со вчерашнего дня продовольствия — печенья, галет и сигарет. Потом он приложил руку к голове, как бы что-то вспоминая. Внезапно вспомнил, что это был «зов физиологической потребности», и приказал матросам встать в строй и помочиться, если кто желает. Затем раздался взрыв, которым старпома сбросило в море, и он был спасен.

Я проснулся утром 8 апреля. Сон полностью восстановил мои силы. Умывшись, я вышел на верхнюю палубу, и яркое весеннее солнце ударило мне в глаза. Глаза еще резало временами от мазута, как бы напоминая мне, что я оказался одним из немногих уцелевших во вчерашнем бою. Вскоре на горизонте возникли контуры гористого берега. От красоты прибрежных гор у меня перехватило дыхание и я радостно вздохнул, несмотря на все пережитое.

Как чудесно все-таки быть живым!

Часть 6

Гибель «Ямато»

Как это видели американцы.

(Сборный материал из американских источников.)

Перевод с английского

Второе Оперативно-ударное соединение, как назывался возглавляемый «Ямато» отряд кораблей, был сформирован в бухте Токуяма во Внутреннем Японском море. Командиром «Ямато» был контр-адмирал Косаку Арига.

Вице-адмирал Сейичи Ито непосредственно командовал соединением, подняв свой флаг на «Ямато» и расположив там свой штаб. Остальные корабли (легкий крейсер «Яхаги» под командованием капитана 2-го ранга Тамсичи Хари и Вторая эскадра эсминцев под командованием контр-адмирала Кейцо Комуры с флагом на «Яхаги»), составлявшие эскорт «Ямато», были представлены легким крейсером и восемью эсминцами: «Асасимо», «Фуютсуки», «Хамакадзе», «Хациусимо», «Исокадзе», «Касуми», «Суцутсуки», «Юкикадзе». 6 апреля 1945 г «Ямато» принял топливо и взял на борт полный боевой груз боезапаса, включая зенитные снаряды «Сан-Шики» калибром 460мм. В 15:00 «Ямато» покинул свою базу в бухте Токуяма, в темноте прошел пролив Бунго со скоростью 20 узлов. В 18:00 линкор находился в таком состоянии готовности, когда треть его экипажа занимала боевые посты, а остальные спали вблизи своих постов, поскольку были сообщения о наличии американских подводных лодок на выходе из пролива Бунго.

7 апреля в 07:00 экипажу «Ямато» был подан церемониальный завтрак, а в 10:00 радары корабля установили первый контакт с американскими самолетами. Была пробита боевая тревога, все люки, двери, аварийные лазы и вентиляторные шахты были задрены по-боевому.

Это заняло всего 5-7 минут, и после этого линкор был полностью готов к бою.

Хотя американские самолеты вели постоянное наблюдение за отрядом, в течение следующих двух часов все было спокойно. Американцы не начинали атаку.

Через несколько минут после 12:00 большая группа американских самолетов, пробив низкую облачность, начала готовиться к атаке. «Ямато» увеличил скорость до 24 узлов, а корабли охранения, построившись в круговой ордер, начали противосамолетное маневрирование.

В 12:00 началась первая атака, в ходе которой линкор получил попадание двух торпед в районе 150 и 125 шпангоутов левого борта и, видимо, третьей торпеды в район 190 шпангоута также левого борта. Одновременно в «Ямато» попали четыре бомбы — все в район башни № 3 ГК. После этих попаданий линкор получил крен 5-6° на левый борт, который контрзаполнением отсеков был уменьшен до 1°. Две бомбы попали в верхнюю палубу в районе 150 шпангоута правого борта, уничтожив 128-миллиметровую зенитную артиллерию. Взрывом этих бомб в полетной палубе образовалась пробоина диаметром 5,5-6,6 м. Взрывом были сметены несколько 25-миллиметровых автоматов.

Спустя пять минут в «Ямато» попали еще две бомбы. Одна из них попала в пост управления огнем кормовой шестидюймовой башни, уничтожив ее дальномер и пробив палубу позади башни, чуть влево от диаметральной плоскости. Обе бомбы пробиты полетную и верхнюю палубы, разорвавшись о броневую палубу (толщина брони 200 мм). Кормовая шестидюймовая башня была полностью уничтожена (уцелел только один комендор), начался пожар, который так и не удалось потушить, поскольку борьба с огнем шла неорганизованно и неэффективно. Этот пожар мог стать причиной взрыва погребов, который произошел на «Ямато» через два часа, когда корабль опрокидывался.

Вторая серия атак началась примерно через 45 минут после первой (около 13:00). В ходе этой атаки «Ямато» получил попадание еще трех торпед в левый борт в районы 143, 124 и 131 шпангоутов и одной торпеды в правый борт в район 124 шпангоута. Веро-

ятно попадание и еще одной торпеды в левый борт в район 148 шпангоута. Попадания бомб существенных повреждений не нанесли. Возникший крен на левый борт 15-16° был уменьшен контрзатоплением отсеков до 5°. К этому моменту все возможные отсеки правого борта уже были затоплены. Торпеды, попавшие в левый борт, привели к немедленному затоплению котельных помещений № 8 и 12, левого борта. Скорость «Ямато» упала до 18 узлов.

Третья серия атак началась примерно через 30 минут после второй, около 13:45. Линкор получил еще несколько торпедных попаданий. Две торпеды попали в район 135, 154 и, вероятно, 164 шпангоутов левого борта, а одна — в район 150 шпангоута правого борта. Попадания бомб снова не причинили существенных повреждений. Сильный первоначальный крен 16-18° стал быстро увеличиваться. Старший офицер приказал затопить котельные отделения № 3 и 11 правого борта и помещение гидравлических машин правого борта. Это имело некоторый эффект и временно остановило крен корабля.

От попадания в правый борт вода стала поступать во внешнее машинное отделение правого борта, а два попадания в левый борт привели в затоплению внутреннего котельного отделения № 10 с поступлением воды во внутреннее машинное отделение левого борта. Только немногие из экипажа сумели выскочить из затопляемого машинного отделения. Крен «Ямато» на левый борт достиг 22-23°.

Скорость линкора упала до 10 узлов. Попадание двух торпед в правый борт, хотя и уменьшило плавучесть корабля, решило проблему контрзатопления и отсрочило гибель «Ямато». Корабль еще шел, описывая большую циркуляцию, но вскоре после 14:00 вся энергетика корабля вышла из строя. «Ямато» потерял ход. Командир «Ямато» отдал приказ приготовиться оставить корабль. Крен быстро и угрожающе увеличивался. Вскоре после отдачи приказа «Ямато» лег на левый борт (крен 90°) и начал опрокидываться. Когда крен достиг 120°, страшный взрыв кормовых боевых погребов и взрыв меньшей силы разорвали корабль на части. Гигантское грибообразное облако

дыма достигло высоты 6000м, а взметнувшееся в небо пламя было видно часовым в Кагосиме на расстоянии более 200 км.

В 14:23 минуты «Ямато» затонул, унося с собой 2498 офицеров и матросов своего экипажа. 280 человек были спасены — все с боевых постов верхней палубы. При этом взрыв «Ямато» уничтожил несколько американских самолетов.

Имеются две теории о причине этого буквально фантастического взрыва. Первая предполагает, что, когда «Ямато» опрокидывался, снаряды главного калибра типа «Сан-шики» или просто фугасные, вывалившись из гнезда, ударились взрывателями о броневую палубу. Но изучение этих взрывателей американцами, произведенное после войны, привело к выводу, что детонация взрывателей в подобных условиях невозможна.

Вторая теория кажется более вероятной: пожар, возникший на корме после уничтожения шестидюймовой башни попаданием авиабомб, проник в погреба шестидюймовых снарядов. Оттуда пожар мог распространиться через элеваторы, которые могли открыться под тяжестью падающих снарядов, когда корабль....