

Сакаи Сабуро

**Самурай
Легендарный летчик
Императорского ВМФ
Японии**

ББК 63.3(0)62
С15

Охраняется Законом РФ об авторском праве.
Воспроизведение всей книги или любой ее части
воспрещается без письменного разрешения издателя.
Любые попытки нарушения закона
будут преследоваться в судебном порядке.

Серия «За линией фронта. Мемуары»
выпускается с 2002 года

*Разработка серийного оформления
художника И.А. Озерова*

Сакаи Сабуро
С15 Самурай. Легендарный летчик Императорского
военно-морского флота Японии. 1938—1945 гг. /
Пер. с англ О.А. Федяева. — М.: ЗАО Центрполи-
граф, 2005. — 335 с. — (За линией фронта. Ме-
муары).

ISBN 978-5-521-85606-0

Продолжатель древнего, но обедневшего самурайского рода Сабуро Сакаи во Вторую мировую стал лучшим летчиком Японии. Он участвовал более чем в двухстах воздушных боях и был единственным японским асом, который ни разу не потерял в бою своего ведомого. О легком мастерстве Сакаи ходили легенды. После тяжелейшего ранения, полученного в 1943-м, летчик снова вернулся в бой и прошел всю войну вплоть до капитуляции Японии.

ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-521-85606-0

© Перевод, ЗАО «Центрполиграф», 2005
© Художественное оформление серии, ЗАО «Центрполиграф», 2005

ПРЕДИСЛОВИЕ

Во время Второй мировой войны Сабуро Сакаи стал в Японии живой легендой. Совершенные им в воздухе беспрецедентные подвиги повсюду были на устах у летчиков.

Среди летчиков-истребителей Сакаи заслуженно пользовался исключительно высокой репутацией и уважением. Сабуро Сакаи был единственным японским асом, который ни разу не потерял в бою своего ведомого. Это выдающееся достижение для летчика, участвовавшего более чем в двухстах воздушных боях, и этим объясняется порой доходившее чуть ли не до драки жестокое соперничество среди других пилотов, стремившихся стать его ведомыми.

Обслуживающие его самолеты техники относились к нему с огромным уважением. Стать механиком истребителя Сакаи считалось величайшей честью. Ходили легенды о мастерстве Сакаи, который за двести боевых вылетов ни разу при посадке не допустил промахов, не перевернулся и не разбил поврежденный в бою самолет, хотя сам он был ранен и садиться приходилось в тяжелых ночных условиях.

Во время воздушных боев за остров Гуадалканал в августе 1942 года Сабуро Сакаи получил тяжелейшие ранения. К числу выдающихся подвигов следует отнести его отчаянную борьбу за возвращение в поврежденном истребителе на базу в Рабауле. В том полете ему,

ослепшему на правый глаз, с парализованными левой рукой и левой ногой приходилось вести самолет, испытывая нечеловеческие мучения от нестерпимой боли, причиняемой зазубренными кусками металла в груди и спине и двумя осколками пуль 50-го калибра в черепе.

Подобных ранений оказалось бы вполне достаточно, чтобы положить конец участию в боях любого летчика. Спросите кого угодно из летавших на истребителях ветеранов, какие страшные трудности ожидают боевого летчика с одним глазом. В особенности если он должен вернуться в район воздушных боев и сразаться на устаревшем истребителе Зеро против новейших и превосходящих его по всем параметрам американских самолетов «хеллкэт».

После долгих месяцев физических и душевных мук, за время которых Сакаи почти потерял надежду вернуться в ставшее его первой любовью небо, он снова принял участие в боях. Он не только вновь доказал свое умение летать, но и сбил еще четыре вражеских самолета, доведя общее количество своих подтвержденных побед до шестидесяти четырех.

Читатель, несомненно, удивится, узнав, что Сабуро Сакаи никогда не был отмечен наградами правительства своей страны. Вручать награды или объявлять благодарности в Японии не принято. Признания можно добиться лишь посмертно. Когда асам других стран в торжественной обстановке вручали многочисленные награды за их подвиги, Сабуро Сакаи и его соратники продолжали участвовать в боях, так и не познав удовлетворения от подобного признания.

История Сабуро Сакаи впервые дает возможность пристально взглянуть на «противоположную сторону». Перед нами предстают переживания человека, нашего бывшего врага. Сакаи является представителем той части японского общества, о которой мы в Америке знаем очень немного и еще меньше понимаем этих людей. Это знаменитые самураи — профессиональные воины, чья жизнь посвящена служению своей стране. Их особый мир отличал их даже от народа их собственной страны. Теперь, впервые, вы сможете услышать сужде-

ния, разделить чувства и переживания людей, возглавлявших борьбу Японии в воздухе.

В ходе работы над этой книгой мне представилась возможность побеседовать со многими из моих друзей, летавшими на истребителях на Тихоокеанском театре военных действий во время Второй мировой войны. Любой из них всегда видел в противостоящих им японских летчиках-истребителях лишь каких-то непонятных существ. Им и в голову не могло прийти, что японский летчик является точно таким же, как они, человеком. Он всегда казался далеким и чужим.

Подобным же было отношение к нашим летчикам таких людей, как Сакаи.

Эта книга поможет увидеть войну в воздухе на Тихом океане в новом свете. Усилиями нашей пропаганды времен войны японский летчик превратился в карикатуру, представ человеком, «ковыляющим» по небу в своем самолете, не замечающим ничего вокруг, держащимся в воздухе лишь по милости Божьей.

Подобное отношение в очень многих случаях приводило к фатальному исходу. Летным талантом Сабуро Сакаи не уступал лучшим пилотам других стран, он принадлежит к числу самых великих пилотов всех времен. Огнем своих пушек он сбил шестьдесят четыре самолета противника, и не окажись его ранения столь тяжелыми, число это могло бы быть намного больше.

Никто не ставит под сомнение доблесть наших солдат в выпавших на их долю испытаниях во время Второй мировой войны. Были у нас как великие, так и вполне заурядные достижения. Но многие из наших «документально зафиксированных» побед в воздухе были лишь победами на бумаге.

В данном случае речь идет о знаменитой истории капитана Колина П. Келли. Читателя, несомненно, заинтересует представленная на страницах этой книги версия гибели Келли 10 декабря 1941 года в изложении Сакаи. Возникшие вокруг его гибели домыслы — якобы он, прорвавшись сквозь строй вражеских истребителей, атаковал и потопил линкор «Харуна», направив на него свой самолет, за что был удостоен меда-

ли «За доблесть» конгресса США, — являются заблуждением, вызванным неточностями в отчете о бое и страстным желанием американцев найти «героя» после Пёрл-Харбора.

Во время сражения, о котором идет речь, линкор «Харуна» находился в противоположной части Южно-Китайского моря, оказывая поддержку войскам, участвовавшим в Малайской кампании. В то время на Филиппинах вообще не было линейных кораблей. Военный корабль, который Келли действительно атаковал, но не потопил, по словам Сакаи и других осуществлявших прикрытие судна летчиков, был небольшим крейсером класса «Нагара» водоизмещением 4000 тонн. Атака Келли завершилась, и он покинул район прежде, чем противник обнаружил его присутствие. Он не совершал самоубийственного тарана судна, а осуществлял бомбардировку с высоты 22 000 футов и затем был сбит — сбит Сабуро Сакаи — неподалеку от Кларк-Филд на Филиппинах. Келли был удостоен награды, но не медали «За доблесть», а Креста за военные заслуги.

Горькая ирония, отнюдь не делающая чести памяти этого молодого офицера, состоит в том, что Колина Келли не помнят за тот подвиг, который он действительно совершил. Келли и его второй пилот оставались за штурвалом объятых пламенем бомбардировщика, давая возможность покинуть подбитый самолет остальным членам экипажа. Именно на такую жертву он вынужден был пойти.

С тем чтобы получить полное представление и написать историю Сабуро Сакаи Фред Сайто в течение почти целого года проводил выходные дни с Сабуро, собирая сведения о боевом прошлом ныне живущего знаменитого японского аса. Вскоре после войны, как только представилась возможность, Сакаи подготовил подробные записки о выпавших на его долю испытаниях. Эти записки вместе с ответами на тысячи заданных Сайто — опытным и знающим корреспондентом агент-

ства Ассошиэйтед Пресс — вопросов воссоздают личную историю Сакаи.

Сайто просмотрел тысячи страниц официальных отчетов бывшего Императорского военно-морского флота Японии. Он побывал на всех крупных японских островах, где взял десятки интервью у оставшихся в живых летчиков и офицеров, перепроверя изложенные этими людьми факты. С целью создания подлинной картины им были опрошены военные различных званий начиная от простых механиков самолетов до генералов и адмиралов. Следует отметить, что часть рассказов Сакаи о боевых действиях не вошла в книгу, ибо в официальных материалах японских и американских архивов им не нашлось документальных подтверждений.

Особо ценным документом стал личный боевой журнал бывшего капитана морской авиации Масахисы Сайто. Капитан Сайто, командовавший базировавшимся в Лаэ истребительным полком, в котором служил Сакаи, вел подробный журнал во время боевых действий в этом регионе. Поскольку он представлял собой личный дневник, не попавший в Штаб Императорского военно-морского флота, мы с Фредом Сайто считаем его одним из наиболее ценных документов о войне в воздухе на Тихом океане.

К числу непростительных упущений следует отнести то, что офицеры порой не сообщают находящимся в тылу штабам обо всех трудностях командования своими подразделениями во время ведения боевых действий. Подобная практика была особенно широко распространена в военно-морском флоте Японии. В личном дневнике капитана Сайто, например, имеются подробные списки точного числа японских самолетов, которым удалось или не удалось вернуться после практически ежедневных вылетов на задания в район театра военных действий в Новой Гвинее. В ряде случаев записи в журнале прямо противоречат несметному количеству победных реляций многих наших летчиков. Капитан Сайто пережил войну, и долгие беседы с ним оказались неоценимым подспорьем в написании этой книги.

Бывший капитан морской авиации Тадаси Накадзима, с которым вам предстоит встретиться на страницах этой книги, в настоящее время служит в звании полковника в новых военно-воздушных силах Японии. Многочасовые беседы с полковником Накадзимой дали весьма ценный материал для самых интересных разделов этой книги. Большую помощь оказал и генерал-майор (в прошлом капитан морской авиации) Минору Гэнда, командовавший подразделением, где служил Сакаи в последние дни войны. Среди упомянутых в этом повествовании Гэнда единственный, кто имеет звание генерала и является пилотом реактивных истребителей, налетавшим большое количество часов на самолетах типа «F-86».

Мы также глубоко признательны полковнику Масатаке Окумия, занимающему в настоящее время пост главы разведки объединенного комитета начальников штабов Японии. Полковник (в прошлом капитан) Окумия, один из моих соавторов в создании книг «Зеро» и «Истребитель Зеро», провел воздушных боев больше, чем любой другой японский офицер, а в последний год войны командовал силами противовоздушной обороны Японии. Благодаря его помощи мы смогли получить необходимые материалы из архивов ныне не существующего Императорского министерства военно-морского флота.

Я думаю, что здесь важно рассказать об отношении Сакаи к своему теперешнему положению выдающегося аса, пережившего войну. По мнению Сакаи, ему просто повезло, что он выжил в проигранной его страной войне, когда начиная с 1943 года ему приходилось участвовать в непрекращающихся кровопролитных воздушных боях. Многие знаменитые японские асы — Нисидзава, Ота, Такацука, Сугита и другие — отдали жизнь, сражаясь в нескончаемых воздушных боях с превосходящими силами противника.

Вот что рассказывает Сакаи о послевоенном периоде:

«В Императорском военно-морском флоте я овладел лишь одной профессией: быть пилотом истребителя и

уничтожать врагов моей страны. Этим я занимался почти пять лет в Китае и на Тихом океане. Другой жизни я не знал. Я был воздушным бойцом.

После капитуляции меня вышвырнули из военноморского флота. Несмотря на полученные ранения и долгую службу, рассчитывать на пенсию мне не приходилось. Мы потерпели поражение, а пенсии или пособия по инвалидности выплачивают лишь ветеранам победившей страны.

По постановлениям оккупационных властей мне было запрещено управлять самолетами любых типов. В течение долгих семи лет оккупации с 1945-го по 1952 год я был лишен возможности занимать должности в государственных учреждениях. Все просто. Я был военным летчиком. Точка.

С окончанием войны на Тихом океане для меня начался новый, длительный период труднейшей борьбы — борьбы более жестокой, чем та, что я познал в сражениях. У меня появились новые и куда более опасные враги: бедность, голод, болезни и безысходность. Возводимые на каждом шагу оккупационными властями барьеры не давали мне возможности занимать должности в государственных учреждениях. Существовала лишь одна возможность, и я с жаром ухватился за нее. Два года непосильного ручного труда, жизнь в трущобах, постоянная нехватка еды и лохмотья вместо одежды.

Последним сокрушительным ударом стала смерть от тяжелой болезни моей дорогой жены. Хацуо удалось пережить бомбардировки и прочие тяготы войны, но она не смогла спастись от нового врага.

Наконец, после долгих лет лишений мне удалось накопить денег, чтобы открыть небольшую типографию. Работая сутками, я кое-как сводил концы с концами и даже отложил кое-что на будущее.

Вскоре мне посчастливилось найти вдову вице-адмирала Такидзиро Ониси, на поиски которой я потратил много месяцев. Адмирал Ониси, сделав харакири, покончил жизнь самоубийством сразу после капитуляции в 1945 году. Он решил, что лучше умереть, чем оставать-

ся в живых, когда стольким его солдатам — солдатам, которым он приказывал умирать, — не суждено было вернуться. Ведь именно Ониси стал организатором нанесения сокрушительных ударов камикадзе.

Госпожа Ониси была для меня не просто вдовой адмирала, она была теткой моего лучшего друга лейтенанта Сасаи. Сасаи погиб в сражении за Новую Гвинею, когда я находился в госпитале в Японии.

Госпожа Ониси в течение нескольких лет добывала себе средства к существованию торговлей вразнос на улице. Я пришел в ярость, увидев, как она в лохмотьях, еле передвигая ноги, шла по улице, но помочь ей ничем не мог.

Теперь, имея небольшую типографию, я уговорил ее занять должность управляющего. Вскоре наш бизнес стал расширяться. Я старательно искал и привлек к делу еще нескольких вдов и братьев своих близких друзей, которые летали вместе со мной во время войн и погибли в сражениях.

К счастью, многое изменилось. Прошло более десяти лет после окончания войны. Наш бизнес продолжает расширяться, работающие вместе со мной в типографии люди снова встали на ноги.

В последние годы действительно происходило нечто необычное. Меня в качестве почетного гостя несколько раз приглашали на американские военные корабли, а потрясающие изменения, отличающие современные реактивные истребители от старых самолетов Зеро и «хеллкэт», просто поразительны. Я познакомился с людьми, с которыми мне приходилось сражаться в воздушных боях. Я сидел и беседовал с ними, и нашел в них друзей. Меня это и впрямь изумляет больше всего: те самые люди, против которых в далеком прошлом были направлены мои пушки, теперь искренне предлагали мне свою дружбу.

Несколько раз ко мне обращались с предложением поступить на службу в новые военно-воздушные силы Японии. Я отклонил эти предложения. У меня нет желания становиться военным, чтобы снова пережить то, что прошло.