

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Сабуро Сахэн

САМУРАЙ



ЛЕГЕНДАРНЫЙ ЛЕТЧИК ИМПЕРАТОРСКОГО
ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА ЯПОНИИ

1938–1945

Сабуро Сакаи

**Самурай. Легендарный летчик
Императорского военно-
морского флота Японии. 1938-1945**

«Центрполиграф»

Сакаи С.

Самурай. Легендарный летчик Императорского военно-морского флота Японии. 1938-1945 / С. Сакаи — «Центрполиграф»,

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 летном мастерстве Сакаи ходили легенды. После тяжелейшего ранения, полученного в 1943-м, летчик снова вернулся в бой и прошел всю войну вплоть до капитуляции Японии.

Содержание

Предисловие	5
Глава 1	10
Глава 2	14
Глава 3	16
Глава 4	20
Глава 5	24
Конец ознакомительного фрагмента.	25

Сабуро Сакаи Самурай. Легендарный летчик Императорского военно-морского флота Японии. 1938–1945 гг

Предисловие

Во время Второй мировой войны Сабуро Сакаи стал в Японии живой легендой. Совершенные им в воздухе беспримерные 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 сражаться 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 суждения, 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 медали «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 агентства 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, перепроверяя 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 военно-морского 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 оставаться 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 войны 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 „хелл-кэт“, 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.

Но умение летать сродни умению плавать. Так просто его не забудешь. Я провел на земле более десяти лет. Но, закрывая глаза, я опять чувствую, как сжимаю правой рукой ручку управления, а левой – ручку газа, стараюсь нащупать ногами педали руля высоты. Я ощущаю свободу и чистоту, в памяти всплывает все то, что так знакомо пилоту.

Нет, я не разучился летать. Если я потребуюсь Японии в случае наступления сил коммунизма на нашу страну, я снова стану летать. Но я страстно молю, чтобы мне не пришлось вернуться в воздух по этой причине».

*Сабуро Сакаи, Мартин Кайдин
Токио, 1956 г., Нью-Йорк, 1956 г.*

Глава 1

Находящийся на острове Кюсю – самом южном из крупнейших японских островов – городок Сага расположен на полпути между двумя главными центрами, ставшими хорошо знакомыми в последние годы тысячам американцев. В городе Сасебо военно-морские силы США разместили большую часть флота, участвовавшего в войне в Корее. Со взлетно-посадочных полос аэродрома в городе Асия американские истребители и бомбардировщики отправлялись в полеты через узкий Цусимский пролив для нанесения ударов по войскам китайцев и корейцев на ставшем причиной раздора полуострове.

Городу Сага отнюдь не в новинку военные экспедиции через Цусимский пролив. Мои предки были в составе японских сил, которые в 1592 году осуществили вторжение в Корею из Саги. Да и сам неприятный исход современного конфликта в Корее отнюдь не нов. В средневековой войне между Кореей и Японией воюющие стороны оказались в тупике после того, как китайская династия Мин бросила свои силы на поддержку северных корейцев, точно так же как вмешательство коммунистического Китая привело к возникшему в наше время в Корее тупику.

Итак, моя семья ведет свое происхождение от воинов, многие годы мои предки верой и правдой служили средневековым правителям Саги, пока один из них в XIX веке в соответствии с планом централизации не передал свое родовое поместье во владение императора.

Во времена Средневековья, когда население Японии делилось на четыре касты, моей семье выпала честь принадлежать к правящему классу, известному под названием «самураи», что означает «воины». Находясь в стороне от мирских проблем повседневной жизни, самураи, не знавшие забот о хлебе насущном, с гордостью носили свое звание и посвящали свою жизнь участию в управлении делами провинции, находясь в постоянной готовности к чрезвычайным ситуациям, требовавшим проявления их воинской доблести. Случался ли неурожай или возникали другие неурядицы, все необходимое для жизни было гарантировано самураю его господином.

Отмена кастовой системы в XIX веке нанесла сокрушительный удар по гордым самураям. В один момент они оказались лишены всех своих бывших привилегий и были вынуждены превратиться в торговцев и фермеров. Им пришлось приспособливаться к образу жизни, мало пригодному для их процветания.

Как и следовало ожидать, большинство самураев стали испытывать лишения, кое-как перебиваясь в услужении у богатых или работой от рассвета до заката на своих крошечных фермах. Не легче, чем остальным, пришлось и моему деду: в конце концов и ему пришлось взять в аренду небольшую ферму, где непосильным трудом он добывал себе средства к существованию. Моя семья была тогда, да и остается сейчас, одной из самых бедных в деревне. На этой самой ферме я и родился 26 августа 1916 года, став третьим из четверых сыновей в семье, где кроме братьев было еще три сестры.

Горькая ирония заключается в том, что моя собственная судьба во многом сходна с судьбой моего деда. Когда в августе 1945 года Япония капитулировала перед союзниками, я в то время был одним из оставшихся в живых знаменитых асов своей страны, имевшим на счету шестьдесят четыре сбитых в воздушных боях самолета противника. По окончании войны меня уволили из рядов расформированных Императорских военно-морских сил и лишили возможности занимать должности в правительственных учреждениях. Я остался без гроша, не имея профессии, способной дать мне возможность приспособиться к жизни в мире, который рушился вокруг меня. Как и мой дед, я зарабатывал на жизнь тяжелым ручным трудом. Лишь по прошествии нескольких лет, проведенных в нелегкой борьбе, мне удалось скопить доста-

точно денег, чтобы открыть небольшую типографию, ставшую источником средств для моего существования.

Работа на занимавшей всего один акр семейной ферме неподалеку от города Сага тяжелым бременем лежала на плечах моей матери, которой еще приходилось заботиться и своих семерых детях. Вдобавок ко всем невзгодам она овдовела, когда мне было одиннадцать лет. В воспоминаниях о том времени она предстает передо мной женщиной, занятой лишь работой, когда, согнувшись, с привязанной за спиной моей младшей сестрой она часами трудилась в поле в нечеловеческих условиях. Но я не могу припомнить, чтобы хоть раз слышал, как жалоба сорвалась с ее губ. Она была одной из самых мужественных женщин, которых я знал, настоящей женщиной из рода самураев, гордой и непреклонной, но способной, если требовалось, на душевную теплоту.

Иногда после нанесенных мне старшеклассниками побоев я возвращался домой из школы в слезах. Но мои слезы не находили у нее сочувствия, она лишь хмурилась и журила меня. «Как тебе не стыдно, – обычно упрекала она меня. – Не забывай, ты сын самурая, и тебе не пристало плакать».

В деревенской начальной школе я усердно занимался и все шесть лет учебы был лучшим учеником в классе. Но перспективы моего дальнейшего образования выглядели весьма туманными. Начальные школы финансировались правительством, а для дальнейшего обучения требовались средства из семейного бюджета. Подобное условие являлось, конечно, неприемлемым для нашей семьи, которой едва хватало денег на еду и одежду. Но неожиданно мой живущий в Токио дядюшка, проявив неслыханную щедрость, предложил покрыть все расходы на мое дальнейшее обучение. Он занимал неплохую должность в министерстве связи и предложил мне поселиться у него и полностью оплатить мою учебу. Мы с благодарностью приняли это предложение.

В Японии феодальный клан Сага занимал одну из беднейших провинций. Самураи этого клана веками вели жизнь аскетов и славились своей дисциплиной. Во всей стране лишь в нашей провинции люди свято чтит моральный кодекс самураев «Хагакурэ», одно из главных положений которого гласит: «Жизнь самурая такова, что он всегда должен быть готов умереть». Во время войны кодекс «Хагакурэ» стал учебником в каждой школе страны, но я жил по нему всю свою жизнь, и его суровые заповеди сослужили мне добрую службу как во время учебы в школе, так и в последующие годы сражений.

В Токио все приводило меня в смятение. Мне не доводилось бывать нигде кроме Саги с ее пятьюдесятью тысячами населения. Меня поражали толпы людей на улицах японской столицы, вечная сутолока, шум, огромные здания и все происходящее в этом крупнейшем из городов мира. Мне также довелось узнать, что Токио в 1929 году был ареной жесточайшей конкуренции во всех сферах. Не только выпускники учебных заведений конкурировали между собой в поисках работы, но даже детям приходилось бороться за сравнительно небольшое количество мест в престижных школах.

Моя жизнь на ферме казалась мне трудной, я считал себя исключительно способным, оставаясь в течение шести лет лучшим учеником в классе. Но мне еще никогда не доводилось видеть школьников, корпящих над учебниками буквально днем и ночью и тративших каждую свободную минуту на то, чтобы превзойти в учебе своих товарищей! Престижные школы Токио, к примеру Первая токийская, вели тщательный отбор поступающих из числа наиболее способных учеников начальных школ. Более того, количество претендентов на одно место составляло тридцать пять человек.

Ясно, что такому, как мне, деревенскому мальчишке, выбитому из колеи непривычной обстановкой, не стоило даже питать надежд на зачисление ни в одну из этих прославленных школ. Поэтому я с радостью воспринял известие о предоставлении мне места в школе «Аояма

гакуин», основанной американскими миссионерами. Сравниться с лучшими учебными заведениями эта школа не могла, но, тем не менее, пользовалась неплохой репутацией.

О созданных мне домашних условиях я не мог и мечтать. Мой дядя был человеком весьма суровым и придерживался мнения, что детей в доме не должно быть видно и слышно. Совсем иным оказалось мнение моей тетушки и ее детей, чье отношение ко мне отличали доброта и сердечность. Вот в таких прекрасных условиях я начал учебу в школе, полный энтузиазма и решимости сохранить за собой привычное для меня звание «лучшего ученика класса».

Не прошло и месяца, как все мои мечты рассеялись как дым. Мои надеждам обогнать в учебе остальных учеников не суждено было осуществиться. Не только моим учителям, но и мне самому стало ясно, что многие другие ребята в классе – отнюдь не блиставшие достижениями в начальной школе – учатся лучше меня. Я не мог в это поверить. И тем не менее, они знали много такого, о чем я и понятия не имел. Я занимался ночами, но отставал в учебе от других.

Первый учебный семестр закончился в июле. Весьма посредственные оценки в моем таблице успеваемости стали горьким разочарованием для моего дяди, а меня самого приводили в отчаяние. Я понимал, что дядя оплатил расходы на мое обучение, считая меня подающим надежды и способным стать лучшим среди учеников. Его недовольство моим провалом было слишком явным. По этой причине летние каникулы стали для меня временем усердных занятий дома. Мои одноклассники разъехались на каникулы, я же, полный решимости восполнить пробелы в своих знаниях, все летние месяцы зубрил. Но начало учебного года в сентябре доказало всю тщетность моих усилий – успехов не последовало.

Повторный провал моих попыток добиться успехов в учебе вызвал у меня чувство настоящего отчаяния. Я стал «средняком» не только в учебе, но оказалось, что и в занятиях спортом многие мои одноклассники превосходят меня. Больше не приходилось сомневаться, что многие из ребят в школе были более ловкими и сильными, чем я.

Овладевшее мной уныние было непростительным. Вместо того чтобы вновь попытаться превзойти в учебе тех, кто явно демонстрировал свое превосходство, я выбирал себе друзей среди обладавших средними способностями. Не теряя времени, я утвердил свое лидерство среди младших по возрасту, а затем стал затевать драки с самыми сильными из старшеклассников. Не проходило и дня, чтобы я, тем или иным способом, не провоцировал кого-нибудь из старшеклассников на драку, в которой я нещадно колошматил своего противника. Почти каждый вечер я возвращался в дом дяди в синяках, стараясь, однако, не афишировать своих походов.

Первый удар постиг меня по завершении первого года учебы в методистской школе, когда мой учитель письмом уведомил дядю, что я заслужил репутацию «проблемного ученика». Я по мере возможностей попытался представить дяде свои драки как всего лишь незначительный эпизод, но сам не сделал даже попытки прекратить то, что стало для меня излюбленным средством доказать, во всяком случае себе самому, что я «лучше» старших учеников. Письма от учителя стали приходить чаще, и в конце концов моего дядю вызвали в школу для устного сообщения о моем недостойном поведении.

Я закончил второй год обучения в школе, оказавшись по успеваемости почти в самом конце списка. Это переполнило чашу терпения моего дяди. Он все чаще приходил в ярость, стараясь вразумить меня, и теперь наконец решил, что мое дальнейшее пребывание в Токио не имеет смысла.

– Сабуро, – прозвучали его последние слова, – я устал бранить тебя и больше не стану этого делать. Возможно, я виноват, что был недостаточно строг с тобой, но, как бы там ни было, я, похоже, сделал из ребенка славной семьи Сакаи правонарушителя. Ты должен вернуться в Сагу. Очевидно, – добавил он, криво усмехнувшись, – жизнь в Токио испортила тебя.

Я не смог произнести ни слова в свое оправдание, ведь все сказанное им было чистой правдой. Вина полностью лежала на мне, и мне нестерпимо горько было возвращаться с позо-

ром в Сагу. Но я решил сохранить свой позор в тайне, в особенности от дочери моего дяди Хацуо, которая мне очень нравилась. Я выдал свой отъезд за поездку домой, чтобы навестить свою семью на острове Кюсю.

Но в ту ночь, когда поезд отошел от центрального вокзала, чтобы преодолеть 800 миль, отделяющие Токио от Саги, я не сумел сдержать слез. Я подвел свою семью и боялся возвращения домой.

Глава 2

Мое возвращение стало позором для моей семьи и для всей нашей деревни. Вдобавок ко всему бедственное положение в нашем доме стало еще сильнее. Мать со старшим из братьев трудилась на крошечной ферме от восхода до заката. Все, включая трех моих сестер, были одеты в лохмотья, а домишко, где я вырос, пришел в полную негодность.

Когда я уезжал в Токио, жители деревни провожали меня добрыми напутствиями, им хотелось разделить со мной мой успех. Теперь, пусть я и подвел их, ни один из них не бросал мне в лицо упреков и не говорил грубых слов. Но в их глазах я видел стыд, и при встрече со мной они отворачивались, чтобы не смущать меня. Я не осмеливался ходить по деревне из-за подобного отношения своих односельчан. Я не мог сносить их молчаливых упреков и сгорал от желания покинуть это место.

Тогда-то я и вспомнил об увиденном на железнодорожном вокзале в Саге большом плакате с призывом записываться добровольцами в военно-морской флот. Поступление на службу казалось единственным выходом из моего неприятного положения. Моя мать, настрадавшись от моего долгого отсутствия, слезами встретила мое решение уехать вновь, но ничего иного предложить не смогла.

31 мая 1933 года в возрасте шестнадцати лет я был зачислен на службу в качестве матроса-рекрута на военно-морскую базу в Сасебо, расположенную примерно в 50 милях от моего дома. Это стало началом новой жизни, где мне пришлось столкнуться с чудовищной по строгости дисциплиной и кошмарной жестокостью. Именно тогда строгий кодекс самурая «Хагакурэ», на котором я был воспитан, пришел мне на помощь.

Американцам и другим жителям Запада сложно, если они вообще способны, представить себе суровую дисциплину, существовавшую тогда в военно-морском флоте нашей страны. Старшины, не стесняясь, подвергали новобранцев жестоким избиениям, если те, по их мнению, заслуживали наказания. Стоило мне нарушить дисциплину или допустить ошибку на занятиях, меня безжалостно стаскивал с койки старшина.

– Встать к стене! Нагнуться, курсант Сакаи! – слышался рев старшины. – Я делаю это вовсе не потому, что плохо к тебе отношусь, наоборот, ты мне нравишься, и я хочу, чтобы ты стал хорошим моряком. Нагнуться!

И после этих слов, размахнувшись большой деревянной палкой, он изо всех сил наносил удары по моим поднятым вверх ягодицам. Боль была ужасной, сила ударов не ослабевала. Иного выбора, кроме как стиснуть зубы и стараться не закричать, у меня не было. Иногда я насчитывал до сорока сильнейших ударов. Часто от боли я терял сознание. Но потеря сознания отнюдь не означала избавления от порки. Старшина просто окатывал мое распростертое тело холодной водой из ведра и приказывал мне принять прежнюю позу, после чего возобновлял свое «дисциплинарное» воздействие, пока ему не приходило в голову, что я искупил совершенную ошибку.

С тем чтобы каждый новобранец в дальнейшем изо всех сил старался воспрепятствовать своим товарищам совершать промахи, во время очередной порки каждого из пятидесяти новобранцев нашего подразделения заставляли принять соответствующую позу и «награждали» одним ударом. После такого обращения лежать на спине было невозможно. Более того, непозволительным считался даже слабый стон во время наших мучений. Стоило кому-то застонать от боли и муки, как всех до последнего новобранцев поднимали пинками или стаскивали с коек для получения урока послушания в полном объеме.

Ясно, что подобное обращение не прививало нам любви к старшинам, которых их воинское звание делало настоящими тиранами. Большинству из них было за тридцать, и продвижение по службе, похоже, мало заботило их. Они были одержимы лишь одним – вселять ужас

в новобранцев, то есть в нас. Мы считали этих людей худшими из садистов. За шесть месяцев такого неимоверно строгого обращения мы превратились просто в рабочий скот в человеческом облике. Никто даже не помышлял оспаривать приказы обличенных властью и беспрекословно выполнял все команды начальников. Мы превратились в бездумно подчиняющихся роботов.

Курс обучения новобранцев стал какой-то размытой чередой событий, где смешались муштра, обучение, тренировки, жестокие палочные удары и вечно ноющие ягодицы, покрытая синяками почерневшая кожа и скорченные от боли лица.

После завершения курса обучения новобранцев я уже не был тем честолюбивым и полным энтузиазма юношей, несколько лет назад покинувшим небольшую деревушку ради покорения вершин в системе токийских школ. Я остро ощущал свое униженное положение, чему в немалой степени способствовали мои неудачи в учебе, позор, на который я обрек свою семью, и палочная дисциплина. Я осознал всю тщетность попыток оспаривать решения обличенных властью, мое самомнение выбили из меня ударами палок. Ни во время обучения, ни в последующем моя глубоко укоренившаяся ненависть к старшинам за их жестокое обращение так и не прошла.

По завершении курса обучения на суше я был зачислен в качестве матроса-практиканта на линкор «Кирисима». Корабельная жизнь стала для меня очередным потрясением. Мне казалось, что с завершением начальной подготовки суровое обращение с подчиненными старших по званию прекратится. Но этого не произошло, оно стало даже хуже, чем прежде. Все это время меня не покидало желание двигаться вперед, повышать уровень своих знаний и добиться более высокого, чем простой матрос-доброволец, звания. Ежедневно у меня было менее часа свободного времени, но даже в этот неполный час я усердно корпел над учебниками. У меня появилась цель поступить в специализированную военно-морскую школу. Только там доброволец мог овладеть умениями и навыками, необходимыми для продвижения по службе.

В 1935 году я успешно сдал конкурсные вступительные экзамены в школу флотских артиллеристов. Шесть месяцев спустя я был повышен в звании и опять получил назначение на корабль, на этот раз на линкор «Харуна», где в мои обязанности входило обслуживание одного из 16-дюймовых башенных орудий. Дела пошли на лад, после нескольких месяцев на борту линкора «Харуна» я стал унтер-офицером, получив звание старшины третьей статьи.

Глава 3

По своему составу Императорские вооруженные силы Японии делились на армию и военно-морской флот. Оба этих рода войск имели свои собственные военно-воздушные силы. До начала и в период Второй мировой войны вопрос о создании военно-воздушных сил, как обособленного рода войск, даже не рассматривался. Не существовало и морской пехоты, аналогичной отдельному Корпусу морской пехоты США. Специально отобранные подразделения армии и флота проходили десантную подготовку и выполняли те же задачи, что и подразделения морской пехоты иностранных держав.

В середине тридцатых годов подготовка всех летчиков для военно-морских сил осуществлялась в Школе пилотов морской авиации в местечке Цутиура, в 50 милях к северо-востоку от Токио. Обучались в школе три категории курсантов: младшие офицеры, окончившие Военно-морскую академию в городе Этадзима на западе Японии, находящиеся на действительной службе старшины военно-морского флота и юноши, изъявившие желание стать пилотами военно-морской авиации.

После вступления Японии в крупномасштабную войну с Соединенными Штатами, предпринимая отчаянную попытку поставить подготовку военных летчиков «на поток», командование военно-морских сил значительно увеличило количество школ пилотов морской авиации. Но в 1937 году идеи массовой подготовки летчиков просто не существовало. Обучение летному мастерству являлось уделом для избранных, и только самые достойные могли надеяться всего лишь на рассмотрение своей кандидатуры для поступления. В школу в Цутиуре принимали только небольшую часть подавших заявление о приеме. Когда в 1937 году я подал свои документы, лишь 70 человек из более 1500 кандидатов были отобраны для учебы. Мое ликование не знало границ, когда я обнаружил свое имя в списке 70 военнослужащих, зачисленных на учебу. Поступлением в школу в Цутиуре я смыл с себя позор за провал в токийской школе. Этим я восстанавливал честь своей семьи и деревни и оправдывал возложенные на меня надежды.

Можно представить, с каким удовольствием я возвращался в дом своего дядюшки в Токио, получив свой первый отпуск. Я перестал быть разочарованным своих близких, непослушным подростком, спасовавшим перед постигшим меня провалом в учебе. Я был переполняемым гордостью двадцатилетним юношей в новенькой форме морского летчика со сверкающими пуговицами и горел желанием выслушивать поздравления членов семьи дяди. Увидев свою кузину Хацуо, я опешил. Маленькая школьница исчезла, вместо нее передо мной предстала очень привлекательная пятнадцатилетняя ученица старших классов. Приветствуя меня, Хацуо не ограничилась лишь проявлением родственных чувств.

У меня состоялась долгая беседа с дядей, всегда проявлявшим глубокий интерес к моей жизни, и я не без гордости отметил, как ему приятен мой рассказ об успешном исходе моих злоключений в рядах новобранцев, самостоятельной учебе и повышении в звании. Он снова гордился мной, что было отнюдь немаловажно для меня после того, как я так подвел его в прошлом. Мой приезд в его дом, где я находился в обществе своих близких и Хацуо, стал одним из самых приятных за долгое время моментов. После обеда мы провели вечер в гостиной, где Хацуо, после долгих уговоров, удостоила меня чести своей игрой на фортепиано.

Игра Хацуо отнюдь не отличалась виртуозностью, ибо она начала свои занятия музыкой всего три года назад, но я не был строгим ценителем, и мне ее исполнение показалось очень красивым. Дивные звуки музыки Моцарта, первый за долгие месяцы приезд к родным, сердечное приветствие Хацуо доставили мне невероятное удовольствие. Здесь, пожалуй, впервые за целую вечность вместо грубости и жестокости службы в военно-морском флоте я был окружен

добротой, покоем и красотой. Чувства переполняли меня. Но мой приезд продлился недолго, и вскоре я вернулся в школу.

Учебный комплекс в Цутиуре располагался рядом с большим озером и примыкал к аэродрому с двумя взлетно-посадочными полосами, чья длина составляла 3000 и 2200 ярдов. В огромных ангарах можно было разместить сотни самолетов, и жизнь на базе не замирала ни на секунду.

Видимо, мне было так и не суждено перестать удивляться тому, что готовил мне каждый новый этап обучения. Едва приступив к занятиям в новой школе, я обнаружил, что весь мой прежний опыт знакомства с флотской дисциплиной был всего лишь цветочками. Я с изумлением осознал, что обычаи привития дисциплинарных навыков на базе в Сасебо были всего лишь приятным времяпрепровождением по сравнению с существующими в Цутиуре. Даже школа флотских артиллеристов казалась детским садом в сравнении с летной школой.

– Летчик-истребитель должен быть агрессивным и цепким. Всегда. – Такими словами вместо приветствия встретил нас атлетически сложенный инструктор по борьбе, собравший нас для первого занятия. – Здесь, в Цутиуре, мы собираемся привить вам эти черты, иначе вы никогда не станете летчиками морской авиации.

Не теряя времени, он начал знакомить нас со своими идеями того, как нам следует научиться проявлять постоянную агрессивность. Инструктор наугад выбирал двух человек из группы и приказывал им бороться. Победителю в схватке затем было позволено покинуть борцовский ковер.

Его потерпевшему поражение противнику везло меньше. Он оставался на ковре в ожидании нового противника из числа будущих летчиков. До тех пор пока он проигрывал, он не покидал ковра, теряя силы после каждой схватки, в которых его нещадно колотили и часто наносили повреждения. В случае необходимости его заставляли бороться с каждым из остальных шестидесяти девяти курсантов. Если по окончании следовавших одна за другой шестидесяти девяти схваток он сохранял способность держаться на ногах, то считался годным – но всего лишь еще на один день. На следующий день он снова вступал в схватку с противником и продолжал бороться до тех пор, пока не выходил победителем, в противном случае его исключали из школы.

Решимость курсантов не оказаться отчисленными из летной школы превращала эти борцовские поединки в сцены жестокого противостояния. Частенько курсанты теряли сознание. Это, тем не менее, не избавляло их от того, что считалось обязательной учебной дисциплиной. Их приводили в чувство ведром холодной воды или иным способом и вновь отправляли на ковер.

По окончании месяца базовой подготовки на земле мы приступили к первым учебным полетам. Учебные полеты проводились утром, а днем проходили занятия в классах. После ужина до отбоя у нас было два часа для самостоятельного изучения учебных предметов.

Шли месяцы, и наше число неумолимо сокращалось. Курс обучения требовал от курсантов достижения совершенства, и любого могли отчислить за малейшее нарушение правил. Поскольку летчики морской авиации считались элитой военно-морского флота, права на ошибку у нас не было. До завершения десятимесячного курса обучения сорок пять из первоначально принятых семидесяти курсантов были отчислены из школы. Наши учителя не исповедовали знакомых мне по прежним местам учебы принципов привития знаний путем палочной дисциплины, но наличие у них права исключить любого курсанта за малейший проступок внушало куда больший страх, чем зверское избиение.

Неукоснительное следование принципу избавления от нарушителей существующего порядка было продемонстрировано нам накануне выпуска из школы – за день до окончания был отчислен один из курсантов. Патруль заметил его входящим в один из запрещенных для посещения баров в Цутиуре, куда он направлялся отметить свое «успешное окончание

школы». Но он поспешил. По возвращении в казарму ему было приказано доложить о проступке начальству. Пытаясь вымолить прощение, курсант даже встал на колени перед офицерами, но это ему не помогло.

Совет факультета признал его виновным в двух непростительных грехах. Первый известен каждому летчику: пилот боевого самолета ни в коем случае не должен пить алкогольных напитков вечером накануне полетов. На следующий день нам предстояло пролететь парадным строем над аэродромом, демонстрируя свои навыки выпускников летной школы. Второе преступление было более банальным, но отнюдь не менее серьезным. Военнослужащий не смеет подвергать позору военно-морской флот своим посещением заведений, куда доступ для него закрыт.

Курс физической подготовки в Цутиуре считался самым трудным в Японии. Одним из самых неприятных снарядов в упражнениях по преодолению препятствий был железный шест, на который нам нужно было залезать. Оказавшись наверху, мы должны были повиснуть на одной руке. Удержать вес своего тела было необходимо в течение не менее десяти минут, и курсант, не сумевший сделать этого, получал пинок в зад и отправлялся вновь карабкаться по шесту. В конце обучения те, кому удалось избежать отчисления, могли провисеть на одной руке пятнадцать – двадцать минут.

Каждый военнослужащий Императорского военно-морского флота был обязан уметь плавать. Среди нас было много курсантов родом из горных районов, и плавать им никогда не приходилось. Метод обучения был прост. Курсанта обвязывали за пояс канатом и бросали в океан, где он плыл... или тонул. Сегодня, в свои тридцать девять лет, с оставшимся в моем теле осколком шрапнели я могу проплыть 50 метров за тридцать четыре секунды. В летной школе проплыть эту дистанцию меньше чем за тридцать секунд считалось обычным делом.

От каждого курсанта требовалось уметь проплыть под водой не менее 50 метров и продержаться под водой не менее полутора минут. Обычный человек с трудом способен задержать дыхание на сорок – пятьдесят секунд, но это не отвечало требованиям, предъявляемым к японским летчикам. Мой собственный рекорд нахождения под водой равнялся двум с половиной минутам.

Во время занятий нам сотни раз приходилось нырять, чтобы улучшить координацию движений, что, как считалось, должно было помочь нам впоследствии при выполнении на истребителях сложных фигур высшего пилотажа. Нам приходилось уделять особое внимание этим занятиям, ибо, как только инструктор приходил к заключению, что мы достаточно хорошо научились нырять с трамплина в воду, нам приказывали прыгать с высокой вышки прямо на землю! Во время прыжка мы делали два или три сальто и приземлялись на ноги. Конечно, случались и ошибки, имевшие катастрофические последствия.

Акробатика являлась важной частью нашей атлетической подготовки, и все предъявляемые нашими инструкторами требования должны были выполняться – в противном случае курсанта ждало отчисление. Хожение на руках считалось одним из самых легких упражнений. Мы также должны были стоять на голове, сначала в течение пяти минут, затем время увеличивалось до десяти минут, а к концу обучения многие курсанты могли сохранять такое положение более пятнадцати минут. После упорных тренировок сам я мог простоять на голове более двадцати минут, в течение которых мои однокашники прикуривали сигареты и вставляли их мне в рот.

Естественно, наша подготовка не ограничивалась лишь исполнением подобных цирковых номеров. Но они давали нам возможность добиваться превосходной координации движений и развивали вестибулярный аппарат – качества, способные впоследствии спасти нашу жизнь.

Все курсанты школы в Цутиуре обладали превосходным зрением, это являлось одним из основных требований при приеме. Каждую свободную минуту мы тратили на развитие своего

периферического зрения, учились с одного взгляда опознавать находящиеся на дальнем расстоянии предметы – короче говоря, развивали в себе качества, способные в будущем дать нам превосходство над пилотами противника.

Проделявая один из наших излюбленных трюков, мы старались обнаружить на небе яркие звезды в дневное время. Это требует незаурядного умения, и без острого зрения сделать это практически невозможно. Но наши инструкторы не переставали изумлять нас своими утверждениями, что заметить истребитель с расстояния в несколько тысяч ярдов ничуть не легче, чем звезду в дневное время. А летчик, первым обнаруживший своего противника и, совершив умелый маневр, занявший выгодную позицию для атаки, может добиться решающего превосходства. Постоянно практикуясь, у нас постепенно вошло в привычку отыскивать звезды на небе. После этого мы пошли еще дальше. Отыскав и запомнив положение какой-нибудь звезды, мы отводили глаза в сторону, а затем с одного взгляда старались найти эту звезду. Подобный навык необходим летчику-истребителю.

Лично я не могу переоценить значения этих наших занятий, какими бы бессмысленными они ни казались тем, кто незнаком с особенностями воздушного боя, когда от доли секунды зависит твоя жизнь. Я лишь знаю, что за свои двести воздушных боев с самолетами противника меня ни разу не застала врасплох их атака, и я ни разу не потерял в бою своего ведомого.

В Цутиуре каждую свободную от учебы минуту мы пытались найти способы, призванные помочь нам выработать быстроту реакции и довести наши движения до автоматизма. Одним из наших излюбленных приемов была ловля мух на лету. Мы наверняка выглядели глупо, размахивая руками, но по прошествии нескольких месяцев пролетавшей перед нами мухе непременно было суждено оказаться у кого-нибудь в кулаке. Умение совершить неожиданное и точно рассчитанное движение просто необходимо для находящегося в тесной кабине истребителя пилота.

Выработанная быстрота реакции пришла нам на выручку совершенно неожиданным образом. Как-то вчетвером мы мчались в машине по узкой дороге, наш водитель не справился с управлением, и машину швырнуло к краю насыпи. Все как один, вчетвером, мы успели распахнуть двери и буквально вылетели из машины. Никто не получил серьезных травм, отделавшись лишь царапинами и синяками, хотя сама машина превратилась в грудку железа.

Глава 4

Двадцать пять курсантов из 38-й группы военнослужащих старшинского состава, в том числе и я, закончили школу в конце 1937 года. За достижения в учебе в качестве подарка от императора мне вручили серебряные часы.

Наша группа из двадцати пяти человек – вот и все, что осталось от семидесяти курсантов, тщательно отобранных из 1500 поступавших. Мы прошли серьезную и суровую школу. Но прежде чем принять участие в военных действиях в Китае, где в июле 1937 года началась война, нам предстояло пройти дополнительную подготовку по месту службы.

Несмотря на полученные нелегким трудом превосходные навыки, несколько человек из моей группы были сбиты противником, так и не успев одержать ни одной победы. Даже я, обладая недюжинными летными способностями, мог встретить свою смерть в первом же воздушном бою, оказись мой противник более напористым и агрессивным в своих маневрах. Без сомнения, я слишком нерешительно и неуклюже действовал в своем первом воздушном бою, и лишь поддержка моих товарищей и недостаток мастерства у моего противника спасли мне жизнь.

Для меня воздушный бой всегда являлся трудным и суровым испытанием, где напряжение подчас достигает предела. Даже обладая кое-каким опытом после первых боев и имея на счету несколько сбитых самолетов противника, я всегда возвращался из тяжелых воздушных схваток мокрым от пота. Всегда присутствовал риск совершить один небольшой промах и тем самым обречь себя на смерть в горящем самолете. При выполнении любой фигуры пилотажа – разворота, штопора, бочки, спирали, петли, иммельмана, пикирования, горки – одна небольшая ошибка могла привести к гибели. Из двадцати пяти моих однокашников лишь один остался в живых. Долгая и трудная война в воздухе, в начале которой нам сопутствовал успех, превратилась в настоящий кошмар, когда уже без всякой надежды на успех мы вели борьбу с противником, чьи превосходящие силы, подобно волне прилива, сметали все на своем пути.

В тридцатых годах для японских военно-морских сил ежегодно осуществлялась подготовка примерно ста летчиков. В результате строгого отбора и практики отчисления из многих сотен вполне годных для службы курсантов оставалось смехотворное количество в сто, а то и того меньше, выпускников летных школ. Сумей военно-морской флот получить дополнительные средства для своей программы подготовки и откажись начальство от непомерно завышенных требований при отборе летчиков, я думаю, что свой путь во Второй мировой войне мы прошли бы с меньшими потерями. Исход войны, несомненно, оказался бы таким же, но жестокого «избиения» наших воздушных частей в последние два года войны удалось бы избежать. Лишь после начала войны на Тихом океане, когда гибель опытных пилотов потребовала притока большого количества летчиков им на замену, в военно-морском флоте отказались от неразумной политики подготовки летчиков. Но было уже поздно. Уровень подготовки пилотов, прошедших обучение во время войны, был, мягко выражаясь, сомнительным. Я уверен, что сорок пять летчиков, отчисленных из моей группы в Цутиуре, во многом превосходили тех, кто прошел подготовку во время войны.

По окончании школы мы получили назначения в различные авиационные части для прохождения дальнейшей подготовки по месту службы. Приказом я был откомандирован на базы морской авиации в Оите и Омуре в северной части острова Кюсю. На двух этих объектах упор делался на выработку навыков полетов как с наземных аэродромов, так и с авианосцев. Знакомство с мастерством летчиков, базировавшихся на авианосцах, буквально потрясло меня. Их пилотаж изумлял и выполнялся с доведенным до настоящего совершенства мастерством. Даже имея за плечами несколько лет тренировок, я сомневался, по силам ли мне окажется овладеть их искусством самолетовождения.

Особо трудно давалась мне посадка на авианосец. Но после месяца изнурительного труда, когда я бесчисленное количество раз выполнял маневры по подлету и посадке, мои сомнения рассеялись. Покажется странным, но после столь напряженных тренировок мне во время боевых действий ни разу не пришлось взлетать или садиться на авианосец. Все свои полеты во время войны я выполнял с наземных объектов.

После трех месяцев напряженных тренировочных полетов я получил приказ о переводе на военно-воздушную базу в Гаосюне на острове Тайвань, принадлежавшем в то время Японии. Ритм жизни флота изменился. В Китае уже всюду полыхала война на нескольких фронтах, и требовалось все больше летчиков-истребителей, даже таких «зеленых», как я.

С Тайваня я был переведен в Цзюцзян на юго-востоке Китая, и в мае 1938 года впервые «ощутил вкус» боя... хотя его едва ли можно считать успешным началом. Командир авиационной части в Цзюцзяне не приветствовал участия необстрелянных пилотов в регулярных вылетах на задания, считая, что их неопытность сразу станет очевидной для летчиков-ветеранов, сражавшихся на стороне Китая. Поэтому в течение нескольких дней я выполнял несложные задания по поддержке действий сухопутных сил. Опасности во время полетов практически не было. Японская армия сломала сопротивление противника на суше, а сопротивление в воздухе было крайне слабым. Шли недели, и меня стали тяготить ограниченные рамки моих полетных заданий. Я гордился званием пилота морской авиации 2-го класса и рвался в бой, полный решимости доблестно сражаться с самолетами противника. 21 мая я пришел в восторг, обнаружив свое имя среди пятнадцати летчиков-истребителей, отобранных для следующего полета по патрулированию в районе Ханькоу. Полет в Ханькоу сулил настоящее дело, ведь там в то время находилась главная военно-воздушная база китайских националистов.

В 1938 году истребители Зеро, которые мне впоследствии довелось так хорошо узнать, еще не поступили на вооружение. Мы летали на истребителях «Мицубиси Т-96», позже получившие у союзников кодовое название «Клод». Это были тихоходные машины с небольшой дальностью полета. Шасси у них не убирались, а кабины были открытыми.

Пятнадцать наших истребителей вылетели из Цзюцзяна утром 22 мая и после набора высоты разбились на пять звеньев по три самолета, принявших строй клина. Видимость была великолепной. Полуторачасовой полет от нашей базы на северо-запад к Ханькоу напоминал увеселительную прогулку. Ни один самолет не взлетел на перехват, и ни одна зенитка не потревожила нашего пребывания в воздухе. Не верилось, что внизу полыхает война.

С высоты 10 000 футов аэродром в Ханькоу выглядел обманчиво. Трава ярко зеленела в лучах утреннего солнца, и главная военно-воздушная база противника в этом районе скорее напоминала собой ухоженное поле для игры в гольф. Что это отнюдь не так, мне стало ясно, когда замеченные мной три точки, быстро скользившие по земле и начавшие подниматься навстречу нашим самолетам, оказались истребителями противника.

Внезапно они оказались на одной высоте с нами – огромные, черные и мощные. Без промедления – во всяком случае, мне, изумленному происходящим, так показалось – один из вражеских самолетов вырвался из строя и с пугающей быстротой стал приближаться к моему истребителю. Все мои тщательно разработанные планы действий в первом воздушном бою вылетели из головы. Я ощутил, как судорога свела напряженные до предела мышцы, и, пусть сейчас об этом неприятно вспоминать, меня охватила дрожь, ибо я был потрясен, вдруг оказавшись целью для самолета противника!

Я всегда считал, что вел себя глупо в эти критические мгновения, и у читателя, пожалуй, сложится такое же мнение. Впрочем, должен заметить, что на высоте 10 000 футов после полуторачасового полета при недостатке кислорода быстрота вашей реакции вряд ли окажется такой, как если бы находились на земле. Воздух разрежен, и кислород не питает мозг в достаточном количестве. Грохот мотора в открытой кабине оглушительный, а порывы ледяного ветра, минув ветровое стекло, врываются внутрь. При этом вам нельзя ни на секунду отвлечься.

каться от управления самолетом. Я в неистовстве крутил головой во все стороны, стараясь не оказаться застигнутым врасплох, дергал рычаг управления, нажимал на педали руля высоты, вращал ручку газа и другие рычаги. Короче говоря, я был в полном замешательстве!

Привитые во время учебы привычки пришли мне на помощь. Главное правило, четко соблюдать которое, забыв обо всех остальных, необходимо неопытному пилоту в воздушном бою, гласит: «Всегда держись в хвосте своего ведущего при построении клином». Судорожным движением руки я затянул ремешки кислородной маски (с запасом кислорода на два часа мы пользовались масками только во время боя или в полете на высоте более 10 000 футов) и дал полный газ. Двигатель ответил оглушительным ревом, и крохотный истребитель ринулся вперед. Повсюду вокруг меня падали топливные баки, сброшенные другими нашими самолетами. Я совсем забыл о необходимости сбросить взрывоопасный топливный бак из-под фюзеляжа и дрожащей рукой дернул рычаг. Мой бак упал последним.

К этому моменту я окончательно расстроился. Я действовал крайне неумело, напрочь забыв о выполнении основных правил воздушного боя. Я не видел ничего из происходящего слева, справа и позади меня. Не видел ни одного самолета противника и совершенно не представлял, обстреляли меня или нет. Я видел лишь хвост самолета своего ведущего и отчаянно цеплялся за него, мой самолет выглядел привязанным к другому самолету.

Когда наконец я занял правильную для ведомого позицию – позади и немного в стороне от ведущего, – то пришел в себя и перестал дергать рычаги управления. Сделав глубокий вдох, я бросил взгляд налево. Как раз вовремя! Два вражеских истребителя неслись в сторону моего самолета. Это были самолеты «И-16» русского производства с убирающимися шасси. Более мощные, чем наши истребители, они превосходили нас в скорости и маневренности.

Я снова дрогнул... и этот момент стал моим вторым рождением. Руки мои застыли в воздухе, я просто не знал, что мне делать. Вместо того чтобы повернуть в сторону или набрать высоту, я продолжал лететь, как и раньше. По всем законам воздушного боя я должен был встретить свою смерть в этот момент. Но неожиданно, когда мой самолет находился точно в их прицелах, два русских истребителя сделали переворот и ушли в сторону! Хоть убей, я не мог поверить в столь чудесное избавление.

А все обстояло просто. Предвидя, что я начну делать ошибки – что и произошло, – наш командир дал указание одному из опытных пилотов прикрывать меня сзади. Именно его самолет, войдя в крутой вираж, ринулся на самолеты противника, заставив их прервать свою атаку.

Я же по-прежнему был не способен на самостоятельные действия. Я вырвался из смертельной ловушки и летел вслепую, не замечая, что резкое изменение позиции вывело мой истребитель на расстояние 450 ярдов от пытающегося уйти русского самолета. Я просто сидел в кабине и пытался собраться с мыслями, понимая, что что-то должен предпринять. Наконец я вышел из ступора и устремился вперед.

Я поймал русский самолет в прицел и нажал гашетку. Ничего не последовало. Я продолжал, проклиная два одновременно заклинивших пулемета, нажимать на гашетку до тех пор, пока вдруг, к своему стыду, не заметил, что забыл поставить оружие на боевой взвод перед атакой самолета противника.

Летевшему слева от меня старшине в конце концов надоело наблюдать за моей возней в кабине, и он устремился вперед, открыв огонь по вражескому истребителю. Очередь прошла мимо «И-16», который все время отклонялся вправо и вскоре, к моей несказанной радости, оказался всего в 200 ярдах от моих пулеметов. На этот раз я был готов и нажал на гашетку. Пули прошли веером, но были потрачены впустую. Я упустил еще одну прекрасную возможность.

На этот раз я поклялся, что собою русский самолет, даже если мне придется пойти на таран. Дав полный газ, я сократил расстояние между нашими истребителями, пилот противника, маневрируя, успешно уклонялся от очередей моих пулеметов. Он удивительно неуклюже совершал резкие повороты и пытался поймать меня в прицел, но трассирующие очереди не

причиняли мне ни малейшего вреда. По правде говоря, у него не было ни малейшего шанса. Я не знал, но несколько наших истребителей кружили над нами, наблюдая за схваткой, и были готовы в любой момент стремительным броском атаковать русский самолет, окажись я в опасном положении.

Об этом знал вражеский пилот и в первую очередь прилагал усилия к тому, чтобы спастись, а не сбить мой самолет. Это стало его ошибкой. Я вышел из затяжной петли и, оказавшись всего в 150 ярдах от «И-16», выпустил очередь по двигателю истребителя. В следующую секунду нос самолета противника окутали клубы густого черного дыма, и он стал стремительно падать на землю. До тех пор пока грибовидное облако от взорвавшегося на земле вражеского истребителя не взметнулось вверх, я не догадывался, что истратил весь боезапас, нарушив еще одно из неписаных правил. Каждый летчик-истребитель во что бы то ни стало старался сохранить часть боезапаса для обратного полета на случай столкновения с ведущими патрулирование истребителями противника.

Я стал озираться по сторонам, пытаясь найти кого-нибудь из своих, и душа у меня ушла в пятки, когда я понял, что нахожусь в воздухе совершенно один. Я отстал от своей группы. Моя победа выглядела просто насмешкой, ибо ее преподнесли мне на блюдечке мои товарищи, которых я потерял во время преследования русского самолета. Я не знал, куда деваться от стыда за свои действия, и был готов разрыдаться. Именно это я и сделал, когда, вновь оглядевшись по сторонам, заметил четырнадцать наших истребителей, которые, построившись в боевой порядок, медленно кружили, терпеливо ожидая, пока я возьму себя в руки и присоединюсь к ним. Помню, что целых пять минут я плакал от стыда.

Вернувшись в Цзюцзян, я, изнемогая от усталости, вылез из кабины. Командир нашей эскадрильи подбежал к моему самолету, лицо его пылало от ярости.

– Сакаи! Какого черта... – захлебываясь от злости, заорал он. – Ты просто дурак, Сакаи, черт тебя побери. Чудо, что ты вообще остался жив. В жизни своей не видел, чтобы кто-то так неуклюже летал! Ты... – Он не стал продолжать.

Горько раскаиваясь и сожалея, я устался в землю. Я надеялся, даже молил, чтобы он вышел из себя и поколотил меня. Но от злости у него даже не было сил заниматься рукоприкладством.

Капитан сделал самое худшее из того, что мог сделать. Он повернулся ко мне спиной и зашагал прочь.

Глава 5

До сих пор у нас нет четких представлений о национальной принадлежности воевавших на стороне Китая летчиков, пилотировавших истребители русского производства. Есть веские основания полагать, что русские добровольцы перегоняли самолеты через границу, но нам ни разу не удалось извлечь из обломков вражеских самолетов тела русских летчиков.

В архивах нашего военно-морского флота есть неоспоримые доказательства того, что военно-воздушные силы Китая были укомплектованы пилотами иностранного легиона. Люди различных национальностей летали на представлявших собой пеструю смесь самолетов различных типов, ибо нам приходилось встречать в воздухе самолеты не только русского, но также американского, британского и немецкого производства. Иногда, конечно, эти самолеты пилотировали китайцы.

Доказательство того, что американский летчик пилотировал самолет американского производства, удалось получить, когда неподалеку от Шанхая разбился самолет. Наши военные быстро прибыли к месту катастрофы и вернулись с телом пилота, по документам которого удалось установить, что он американец.

Одержанная победа над советским истребителем вскоре заставила меня забыть об унижении, вызванном моими неумелыми действиями в бою. На следующий день после полета я поспешил нарисовать голубой краской звезду на фюзеляже истребителя, доведя их общее количество до шести. Японские летчики, в особенности добровольцы, каким являлся я, не летали на задания на одних и тех же самолетах. Самолетов не хватало, и мы занимали первую попавшуюся свободную машину, когда приходило время лететь. Заведенный порядок не раз помогал неопытным пилотам. Летчики противника, заметив десяток или более голубых звезд на фюзеляже, предпочитали не связываться с находящимся за штурвалом асом – так, во всяком случае, они думали!

Конфликт в Китае был странной войной. Наши военные предпочитали называть его не войной, а китайско-японским инцидентом. Мне кажется, что такое же положение сложилось тогда, когда Америка бросила крупные военные силы в Корею. Поскольку конгресс США формально не объявил войны, это была «полицейская акция». За много лет до этого наше правительство действовало точно так же. Мы не объявляли войны, следовательно, это считалось «инцидентом».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.