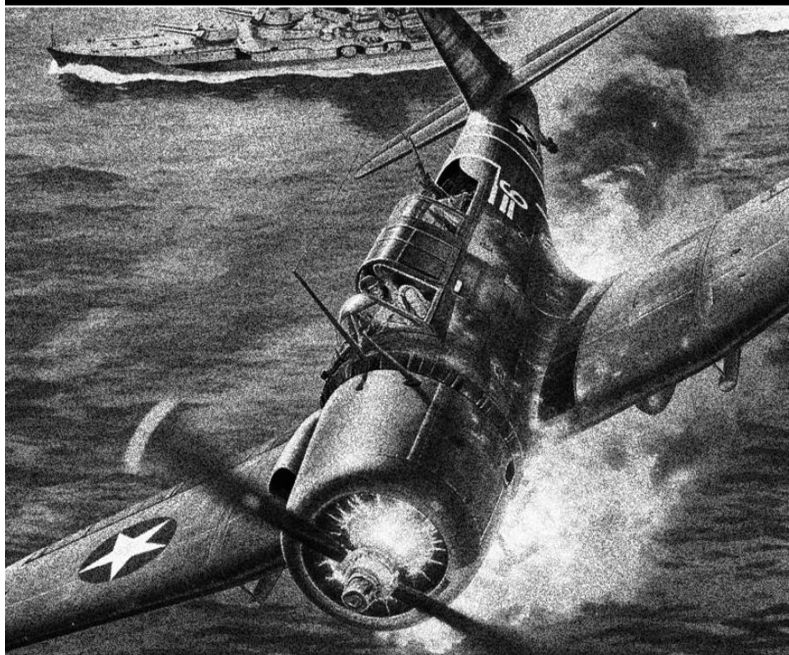


НИКОЛАЙ КОЛЯДКО



ХРОНИКА НЕ ОЧЕНЬ ПИКИРУЮЩЕГО БОМБАРДИРОВЩИКА

★ ЗАГАДКИ ТИХООКЕАНСКОЙ ВОЙНЫ ★

Николай Колядко
**Хроника не очень пикирующего
бомбардировщика**

<https://litres.ru/74567419>

SelfPub; 2026

Аннотация

Мы привыкли к тому, что вражеские корабли таранили только японские «камикадзе». Однако подобные случаи были и с американской стороны, причём о некоторых стало известно лишь со слов самих японцев.

Содержание

Плутания в темноте	4
Остатки былой роскоши	9
Последний бой капитана Флеминга	12
Конец ознакомительного фрагмента.	13

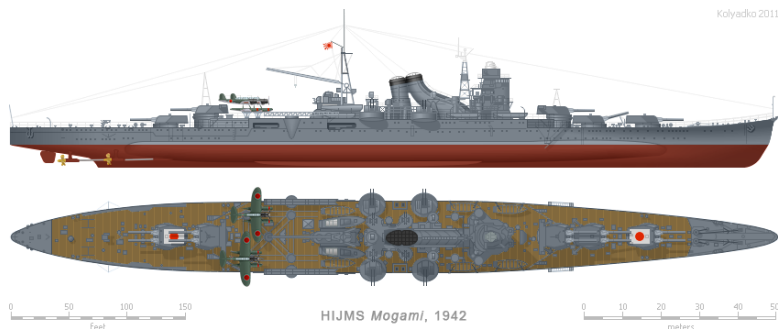
Хроника не очень пикирующего бомбардировщика

Плутания в темноте

В 00:15, 5 июня 1942 года находившиеся в районе атолла Мидуэй японские соединения получили секретную директиву 303 главнокомандующего Объединённым флотом Японии адмирала Исороку Ямамото. Практически всем боеспособным кораблям предписывалось изменить курс и двигаться в точку randevu с основными силами. В 02:55 директива была подкреплена Оперативным приказом Главкома номер 161, начинавшимся со слов «Операция по захвату Мидуэя отменяется». По большому счёту, одно из важнейших сражений Второй мировой на Тихом океане на этом можно было считать закончившимся, однако последние жертвы этого сражения ещё ждали своего часа.

Ближе всего к Мидуэю в этот момент находилось «Соединение непосредственной поддержки», 7-я дивизия крейсеров, состоявшая из всех четырех тяжёлых крейсеров типа «Могами»: флагман «Кумано», а также «Судзюа», «Микума» и «Могами». Они направлялись к атоллу с задачей ог-

нём своих сорока 203-мм орудий до рассвета (пока вражеская авиация не способна им помешать) сделать то, что не удалось японской палубной авиации – уничтожить базировавшиеся на Мидуэй самолёты и подавить береговую оборону атолла. Предназначенный им приказ об отмене операции по ошибке отправили командиру **8-й** дивизии крейсеров, так что корабли продолжали идти к атоллу.



В 02:15 командир американской подлодки SS-198 «Тэмбор» капитан 3-го ранга Джон У. Мёрфи обнаружил это соединение всего в 89 милях от Мидуэя, всё ещё следующее курсом на запад. В темноте подводники потеряли контакт, но в 02:38 подлодка опять обнаружила соединение, но на этот раз идущее уже на север, прямо на неё – к этому моменту японские крейсера видимо получили, наконец, приказ об отмене операции. «Тэмбор» опять не смогла занять позицию для атаки, однако и без этого ухитрилась много чего натво-

ритель.

На шедшем первым в кильватерной колонне флагмане «Кумано» заметили вражескую подлодку и немедленно отдали команду на манёвр уклонения, поворот «все вдруг» влево. Однако из-за ошибки в передаче сигнала, производившийся в темноте манёвр закончился весьма плачевно: если два головных крейсера – «Кумано» и «Судзюя» – были близки к столкновению, но всё же смогли его избежать, то остальным повезло меньше. Замыкающий «Могами» внезапно обнаружил себя идущим прямо в борт «Микума». В последний момент удар удалось превратить в скользящий, но и этого хватило, чтобы смять и почти оторвать нос «Могами» чуть не по первую башню главного калибра. «Микума» отделался помятыми плитами броневых пояса и 20-метровой «царапиной» ниже ватерлинии, вызвавшей течь одного из топливных танков левого борта.

Повреждённый «Могами» был неспособен выдерживать даже экономическую скорость, поэтому командующий соединением вице-адмирал Такео Курита принял решение оставить ему в качестве эскорта также повреждённый «Микума», а самому с двумя оставшимися крейсерами продолжить выполнение нового приказа – двигаться в назначенную точку randevu. На «Могами» между тем пытались насколько можно исправить положение. Смятая носовая оконечность, свороченная почти на 90° влево, была отделена, переборки носовых отсеков герметизированы. В результате крейсер

оказался способен развивать скорость 12 узлов.

Тем временем, ничего не знавший о вызванном им хаосе командир SS-198 «Тэмбор» не оставлял надежды найти замеченные им корабли. В 02:51 он обнаружил их вновь, но вскоре опять потерял. Лишь в 03:00 капитан 3-го ранга Мёрфи отправил своё первое сообщение «много неопознанных кораблей», где указал район обнаружения, но не смог указать скорость и курс, так как цели их постоянно меняли. Кроме того, командир подлодки всё ещё не был уверен, что это вражеские корабли.

«Тэмбор» то обнаруживал цели, то опять их терял, пока в 04:37 не смог уверенно опознать, что имеет дело с двумя крейсерами типа «Могами», ведущими активные переговоры с помощью сигнальных прожекторов. В 05:04 командир «Тэмбор» смог даже заметить, что у одного из крейсеров отсутствует «около 40 футов носовой части», а акустик доложил о подводном взрыве. В 06:02 он обнаружил их в последний раз на большом удалении, а затем потерял контакт окончательно. После чего, наконец, отправил подробный доклад: «Два повреждённых крейсера типа «Могами», курс вост, скорость 17 узлов, обнаружены в 115 милях от Мидуэя по пеленгу 272°».

К тому времени, ещё в 05:30, с аэродрома Мидуэя взлетели десять самолётов-амфибий РВУ-5А «Каталина» из состава 44-й патрульной эскадрильи с задачей прочесать сектор в 130° на дальность 250 миль. Вскоре после получения по-

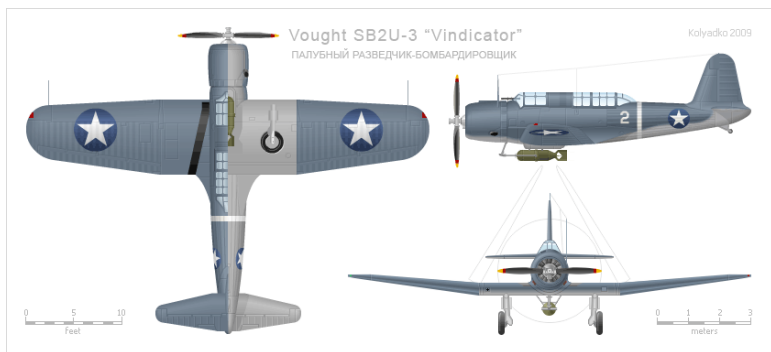
дробного сообщения с подлодки «Тэмбор», летающие лодки подтвердили эту информацию. В журнале боевых действий авиабазы ВМС на Мидуэе это выглядело следующим образом:

06:30 - 2V55 докладывает: 2 линкора, пеленг 264, дистанция 125, курс 268, скорость 15. 06:32 - 2V55 докладывает: корабли повреждены, течь из топливных танков. 07:00 - 4V58 докладывает: 2 вражеских крейсера, пеленг 286, дистанция 174, курс 210, скорость 20.

Последнее сообщение явно относилось к ушедшим вперёд «Кумано» и «Судзую», в то время как первые два в целом совпадали с данными по «Могами» и «Микума», переданными подлодкой. Авианосное соединение контр-адмирала Рэймонда Спрюэнса в тот момент было занято поиском повреждённых в предыдущий день авианосцев противника, поэтому командир авиабазы ВМС на Мидуэе капитан 1-го ранга Сирил Симард принял решение атаковать обнаруженные «линкоры» силами собственной ударной авиации. Верней тем, что от этих сил осталось.

Остатки былой роскоши

На начало сражения при Мидуэе базировавшаяся на атолле 241-я разведывательно-бомбардировочная эскадрилья морской пехоты (VMSB-241) имела достаточно внушительную на первый взгляд численность – 40 пикирующих бомбардировщиков SBD-2 «Донтлесс» и SBU2-3 «Виндикейтор». Однако поскольку авиация корпуса морской пехоты комплектовалась тогда исключительно «по остаточному принципу», то боеготовыми было лишь 35 из них – даже сравнительно современные «Донтлессы», переброшенные на Мидуэй незадолго до сражения, были «бэушными», списанными с авианосцев после поступления новых машин типов SBD-3 и 3A.



С пикировщиками SBU2-3 дело обстояло ещё хуже. Мало того, что эти машины принадлежали к предыдущему поколению, уже ушедшему с палуб авианосцев, они вдобавок были донельзя изношены. За поведение в воздухе пилоты давно «перекрестили» их из внушительного «Vindicator» (защитник) в более похожие на правду «Wind indicator» (флюгер) или вообще «Vibrator». А когда вскоре после доставки этих самолётов на Мидуэй в начале 1942 года на них впервые попытались пикировать, то выяснилось, что тканевая обшивка плоскостей и фюзеляжа уже не выдерживает нагрузок и начинает расползаться. Обшивку залатали, но полноценно пикировать на них больше не рисковали – только пологое пикирование на малой скорости.

Под стать самолётам были и пилоты – в эскадрилье имелось лишь три кадровых офицера. Из тех пилотов, кого назначили на «Донтлессы», только трое имели опыт пилотирования этого самолёта, а недостаток бензина на Мидуэе вынудил ограничить их ознакомление с новой для них машиной лишь одним тренировочным полётом продолжительностью в целый час.

Во время взлёта первого боевого вылета утром 4 июня у двух SBD-2 вышли из строя двигатели, а один из SBU2-3 был вынужден вскоре вернуться – в полёте у него развалился капот. По результатам двух боевых вылетов 4-го июня эскадрилья безвозвратно потеряла тринадцать машин, ещё семь

были списаны как не подлежащие ремонту, а все оставшиеся самолёты тоже имели повреждения. Потери личного состава составили десять пилотов (включая последовательно двух командиров эскадрильи) и одиннадцать стрелков-радистов убитыми и пропавшими без вести, а также семь пилотов и семь стрелков ранеными.

Таким образом, на момент получения приказа об атаке обнаруженных японских «линкоров» в составе 241-й эскадрильи морской пехоты оставалось лишь двенадцать боеспособных самолётов (поровну каждого типа), а в их кокпитах находились экипажи, осилившие в предыдущий день два дальних боевых вылета, «слепой» полёт, ночную посадку и имевшие целых четыре часа на предмет отоспаться. Шестёрку «Донтлессов» возглавлял уже третий за сутки командир эскадрильи, единственный оставшийся кадровый офицер, капитан корпуса морской пехоты Маршалл А. Тайлер. А шестёрку «Виндикейторов» – наш герой, 25-летний не так давно «бакалавр искусств», а ныне капитан резерва КМП Ричард Юджин Флеминг.

Последний бой капитана Флеминга

На этом затянувшееся вступление заканчивается, и начинается собственно наша история, которую мне хотелось бы изложить уже не методом пересказа, а цитатами из документов

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.