РАССКАЗЫВАЕТ УЧАСТНИК СРАЖЕНИЯ У АТОЛЛА МИДУЭЙ НОРМАН «ДАСТИ» КЛИСС (NORMAN 'DUSTY' KLEISS)

Капитан Норман Клисс (1916-2016) был одним из тех американских летчиков, которые отправили на океанское дно японские авианосцы в сражении у атолла Мидуэй.

Норман Клисс

Пикирующие бомбардировщики *Донтлесс/Dauntless* нашей 6-й Эскадрильи *(буквально – разведывательной - Scout Squadron Six)* обычно были припаркованы в головной части строя. Наша дистанция пробега для взлета была 300 футов в длину, такой же длины, как и футбольное поле. Обычно самолеты проваливались ниже носовой оконечности корабля при взлете, используя 65-футов, отделяющие взлетную палубу от воды, чтобы разогнаться для набора высоты. Нам был необходим встречный ветер скоростью в 30 узлов над палубой, обычный ветер или максимальная скорость авианосца, чтобы безопасно осуществлять посадку и взлет.

Во время войны на авианосце *Enterprise* в нашей 6-й Эскадрилье всегда поддерживалось радиомолчание. Самолеты летали достаточно близко друг к другу и в дневное и в ночное время, чтобы летчики могли видеть подаваемые рукой сигналы. Мы летали группой из 18 машин в ночное время безо всяких осветительных устройств. Исключениями были ситуации, в которых ты присоединялся к какой-либо группе или садился на палубу ночью.

До сражения при Мидуэе в наших разведывательных вылетах типа «200 миль туда – 200 обратно» мы полагались на счисление, пользуясь информацией о направлении и скорости ветра и отслеживая изменения путем наблюдений за океанскими волнами и применяя шкалу Бофорта. Непосредственно перед сражением мы получили электронную навигационную систему *YE-ZB*. Теперь, на высоте от 4-х миль и выше мы могли найти направление на авианосец, находясь от него на расстоянии более чем в 100 миль.

После переброски некоторых самолетов Корпуса Морской Пехоты на остров Уэйк в начале сентября 1941 г., мы попали в жесточайший шторм на обратном пути в Пёрл-Харбор. У одного эсминца открылась течь в обшивке корпуса, и мы опоздали с прибытием на базу на день. Если бы мы подошли к нашему причалу *Fox Nine* вовремя, 6 декабря 1941 г., история ВМВ могла бы быть другой. *Enterprize* ушел бы на дно вместе с линкорами. Японцы осуществили бы большее число запланированных атак, разбомбили бы склады с боеприпасами и горючим и все технические сооружения, необходимые для ремонта кораблей. Не было бы ранних налетов [на Японию], не было бы рейда Джимми Дулитла (Jimmy Doolittle), не было бы победы при Мидуэе.

Фундамент победы в сражение у атолла Мидуэй был заложен в шифровальной комнате штаба адмирала Нимица (Nimitz) в Гонолулу. Его эксперты взломали наиновейший японский код и узнали о том, что гигантская армада кораблей формируется в обстановке секретности, но не могли установить, какова ее цель. Взломавшие код догадывались, что речь идет об острове Мидуэй, но полной уверенности не было. Нимиц дал добро на отправку в эфир дезинформирующего незакодированного послания, посланного с острова Мидуэй. В нем говорилось о том, что опресняющая установка вышла из строя и запасы питьевой воды подходят к концу.

Японцы клюнули на это и отправили, с использованием нового кода, сообщение о том, что *Цель X / Target X* испытывает трудности с пресной водой. Остров Мидуэй, таким образом, определенно был целью [японцев]. В тот момент авианосец *Enterprize* «сгружал» самолеты и авиаторов на острове Эфате/Efate. Морское сражение в Коралловом море продолжалось, и мы прибыли туда, когда оно подходило к концу. Америка победила в этом сражении, но старый авианосец *Lexington* был потерян, а *Yorktown* еле держался на плаву на пути в Пёрл-Харбор. Ремонтники заявили, что его возвращение в строй займет несколько месяцев, но адмирал Нимитц заявил, что *Yorktown* необходимо отремонтировать настолько быстро, насколько это возможно, в течение нескольких дней.

Как и с авианосцем *Enterprize*, предполагалось, что *Yorktown* будет находиться в тактическом резерве для атаки в ходе сражения. В фильме *Battle of Midway* есть сцена, в которой летчики с авианосца *Yorktown* поют и играют на гитарах, чтобы поднять боевой дух перед боем. На самом деле, они пытались найти время, чтобы выспаться, а команда [авианосца] старалась добиться того, чтобы [на корабле] все нормально работало. Наш капитан Маррей (Murray) обрисовал нам нашу стратегию нанесения удара из засады, и сказал, что японцы произведут отвлекающую атаку на Датч Харбор/Dutch Harbor на Аляске, чтобы вынудить на отвлечь силы на ее отражение. Одного не сказал, того, что японцы отрядили против нас 189 кораблей, и их-то и придется атаковать из засады. У них было 8 авианосцев, а у нас *Hornet*, *Enterprize* и поврежденный *Yorktown*. Вице-Адмирал *Bull* [буквально – бык – ВК] Холзи не мог принять участие в сражении, поскольку попал в госпиталь с крапивницей. Наши товарищи-моряки боготворили его. Энсин Том Эверсоул (Tom Eversole) и его торпедоносец-бомбардировщик пропал без вести в тумане в плохую погоду на пути к острову Уэйк, собираясь принять участие в атаке на японцев. Холзи повернул весь флот, нашел надувной плот Эверсоула и его команды и атаковал Уэйк/Wake на день позже запланированного.

Холзи выбрал адмирала Спрюэнса (Spruance) себе на замену. Спрюэнс не был авиатором, но он в точности соответствовал пониманию Холзи философии риска. Он знал боевые возможности авианосцев и их ограничения, понимал возможности других кораблей. Напротив, адмирал Киммел (Kimmel) не понимал ни того, ни другого.

Холзи знал, что наши тяжёлые крейсера вооружены всего лишь 8-дюймовыми орудиями, а японские линейные корабли – 18-тидюймовыми. И японцы, и американцы подписали Вашингтонский Договор/Washington Conference Treaty. Мы списали наши 18-тидюймовые орудия, а японцы произвели на свет свои. Как сказал Уилл Роджерс [Will Rogers, 1879-1935, - американский ковбой, комик, актёр и журналист]*:* «Америка ни разу не проиграла войну и ни разу не победила на мирной конференции.»

3 июня 1942 г.. Мы ждали в засаде. Все летчики находились в одноминутной готовности подняться в воздух. Позднее, в тот день, нам сказали, что один летчик из ВВС доложил следующее: «Противник в поле зрения. Основные силы» и не более того. В итоге, нам, летчикам, отвели несколько часов для сна и дали время быстро позавтракать. На следующий день через корабельную трансляцию мы узнали, что пилот самолета *Каталина/Catalina*, летевший в условиях облачности, обнаружил непосредственно под собой группу авианосцев. Он спокойно доложил широту, долготу и скорость перемещения противника. Позднее некоторые летчики спорили о том, передал ли он следующую фразу: «Please notify next of kin / Передайте извещение [вероятно, «о моей гибели»] ближайшим родственникам.» Каким-то образом, японцы его не заметили…

Мы незамедлительно, в 9.45, подняли в воздух наши пикирующие бомбардировщики. Лейтенант-коммандер Маккласки (McClusky) возглавил авиагруппу, непосредственно за ним последовал лейтенант Эрл Галлахер (Earl Gallaher). Я повел следующую небольшую группу справа от Эрла. У нас было 16 самолетов *Донтлесс*. Непосредственно за нами и ниже нас шли еще 15 *Донтлессов*, ведомых лейтенантом Диком Бестом (Dick Best). Всего 31 машина с *Enterprize*. Сходное число самолетов было поднято в воздух с авианосцев *Yorktown* и *Hornet*. Вскоре после того, как мы поднялись в воздух, разведчик с Мидуэя сообщил, что японские авианосцы легли на обратный курс. Теперь они начали сближение с авианосцем *Enterprize*.

К этому моменту торпедоносцы *Devastator/Девастейтор* уже находились на расстоянии возможной атаки. Они были незамедлительно подняты в воздух с наших трех авианосцев. Мы надеялись, что эти более медленные машины с более коротким радиусом действия сблизятся с противником сразу после атаки пикирующих бомбардировщиков. Полное радиомолчание лишило летчиков пикирующих бомбардировщиков возможности узнавать об изменениях в местоположении и направлении движения противника.

Теперь давайте подумаем о том, как смотрел на происходящее адмирал Ямамото (Yamamoto), командующий японской армадой: Нанести удар по острову Мидуэй будет проще простого. Захват японцами этой важнейшей базы вынудит американцев начать переговоры и мире. Его план прекрасно срабатывал, при этом он соблюдал все предосторожности. Его армада выдвинулась севернее любых из существующих морских путей. Подводные лодки его не обнаружили. На Мидуэе понятия не имели о предстоящей атаке и были к ней плохо подготовлены. Отвлекающая атака на Датч Харбор наверняка вынудит американцев начать переброску туда своих сил, а он тем временем атакует их из засады и уничтожит.

Он ожидал, что разведчики с Мидуэя, в конечном итоге, обнаружат его корабли. Американцы бросят против него все свои силы. Пока не обнаруженные противником его лучшие четыре авианосца, находясь на безопасном расстоянии от противника, разнесут Мидуэй вдребезги. Затем его линкоры уничтожат то, что осталось, а 5 000 десантников высадятся на берег. Адмирал Нагумо (Nagumo) – командующий авианосной группой – действовал максимально осторожно. Он не считал, что в зоне боевых действий находятся какие-либо американские авианосцы, но, чтобы удостовериться в этом, бросил во всех направлениях свои самолеты-разведчики. В одном из секторов самолет-разведчик задержался на пару часов. Проблемы с двигателем. Остальные разведчики вернулись и убедили Нагумо в том, что американских кораблей в поле зрения нет. Поспешно поднявшийся в воздух с опозданием разгоряченный последний разведчик пролетел прямо над облаком, закрывшим от него наши авианосцы, и доложил Нагумо об отсутствии американских кораблей в своем секторе. Но Нагумо не стал бы волноваться, даже если бы американские корабли там и были. У него были самые лучшие авианосцы и самые лучшие летчики. Торпеды, которые несли его самолеты, были на порядок лучше наших. Наши торпеды отказывали, если их сбрасывали с высоты, большей чем 200 футов, и на скорости, большей чем 100 узлов. У наших торпед была маломощная боеголовка. Японские торпеды срабатывали, когда их сбрасывали с высоты в 200 футов и на скоростях до 200 узлов, и у них была мощная, несущая смерть боеголовка.

Его летчики отбомбились по Мидуэю точно в соответствии с планом. Они доложили ему о том, что находившиеся на острове объекты сильно повреждены и что они встретили лишь небольшое сопротивление. Но Нагумо все еще, своим шестым чувством, ощущал, что не все идет гладко. Какие-то бомбардировщики и торпедоносцы были замечены в воздухе. Прилетали они с Мидуэя или еще откуда-то? Он приказал установить на свои самолеты торпеды и бомбы. Еще до того, как это было сделано, ему доложили, что американцы бомбят его транспортные суда. Ему нужна была экстренная помощь в дальнейшей бомбардировке Мидуэя, чтобы лишить американцев возможности использовать *B-17* с аэродромов острова. Торпеды и [предназначенные для уничтожения кораблей] бомбы были сняты с его самолетов и заменены на специальные бомбы, нацеленные на разрушение взлетных полос. Японцы еще не успели закончить смену вооружения на самолетах, когда разведчик доложил об обнаружении авианосцев *Enterprize* и *Yorktown*. И снова на японские самолеты установили торпеды и бомбы другого типа. Всюду и везде на палубах оставались неубранными бомбы и боеприпасы. В момент этой неразберихи с японцами сблизились все три эскадрильи торпедоносцев. Японские истребители разнесли их в пух и прах. Все торпедоносцы попытались сбросить свои торпеды, но ни одна из них не попала в цель. Только горстка этих машин сумела избежать гибели…

В ходе сражения в Коралловом море японцы усвоили, что наши торпеды могут двигаться со скоростью, не превышающей 31 узел. Японские авианосцы перемещались со скоростью 30 узлов, то есть, они могли уклоняться от торпед. Скорость наших торпедоносцев не превышала 100 узлов, и японские истребители легко расправлялись с ними…

Давайте вернемся к нашим бомбардировщикам. Маккласки нашел только пустые океанские воды там, где предполагалось обнаружить вражеские авианосцы. Он сделал вывод о том, что японцы легли на обратный курс. Вскоре он увидел эсминец, перемещавшийся куда-то на большой скорости. Должно быть, это был корабль дальней разведки, стремившийся воссоединиться с основными силами. Неожиданно мы увидели авианосцы *Kaga, Akagi* и *Sōryū* почти под нами в разрыве между облаками. Мы услышали по радио: «Эрл и я возьмутся за тот, который справа. Дик, ты атакуй тот, который слева.»

Мы выстроились в эшелон. Маккласки и двое его ведомых первыми ушли в пике, затем Галлахер и двое его ведомых. Потом начал пикировать я и остальные парни из эскадрильи Scouting Six, все нацеливаясь на *Kaga*. Дик Бест и его 6-я Бомбардировочная Эскадрилья (Bombing Six) атаковали *Akagi*. Пикировщики с авианосца *Yorktown* атаковали *Sōryū*. Вся ситуация была ничем иным как мечтой морского летчика. Никакого зенитного огня, все три [вражеских] авианосца идут навстречу ветру. Над нами болтались два вражеских истребителя, но они не пытались нас атаковать… Маккласки и двое его ведомых промахнулись. 500-фунтовая бомба Эрла Галлахера угодила точно в самолет, пытавшийся подняться в воздух. Две его зажигательные 100-фунтовые бомбы попали в цель прямо рядом с этой машиной. И сразу же все находившиеся на палубе самолеты были охвачены огнем, поднявшимся футов на 50 вверх. Я не мог видеть, куда попали бомбы, сброшенные с двух следующих самолетов, но видел, как огонь распространился на среднюю часть корабля. Мои бомбы попали точно в красный круг, расположенный впереди капитанского мостика. Через несколько секунд огонь уже поднялся на 100 футов вверх. Уолтер Лорд (Walter Lord) позднее узнал от японцев, что моя бомба разорвала автоцистерну с горючим, и огонь от нее захлестнул командирский мостик *Kaga*.

Американский пикирующий бомбардировщик в атаке на японский авианосец

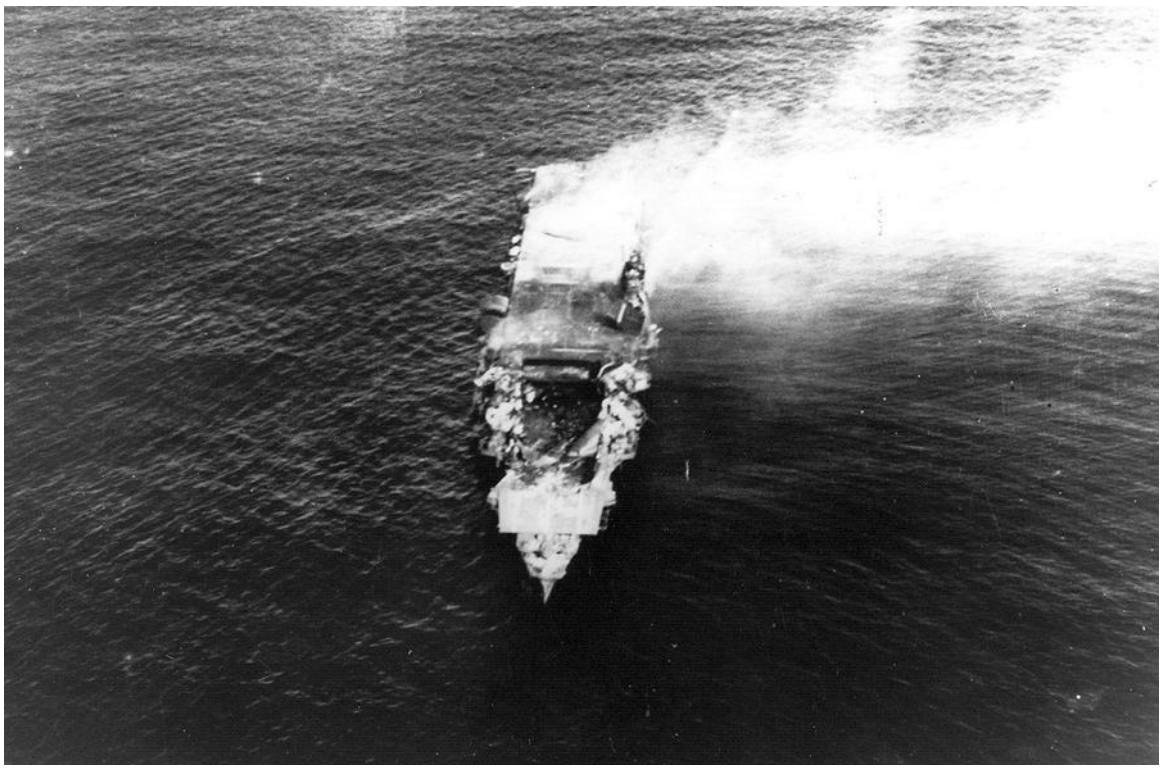
Нас атаковал истребитель, когда я выходил из пике. Джон Сноуден (John Snowden), мой бортстрелок, сбил его в течение пяти секунд. Затем второй пошел в атаку на нас, и Джон сбил и его. Затем пошла игра на выживание под огнем зениток, когда мы пролетали рядом с десятком вражеских кораблей, пока я не оказался где-то в десяти милях от Мидуэя.

Минут через 10 после атаки я увидел сильный взрыв в средней части *Kaga*. Языки пламени и обломки металла взметнулись вверх до высоты в три-четыре тысячи футов… Эскадрилья Дика Беста отбомбилась по *Akagi*, а парни с авианосца *Yorktown* нанесли удар по *Sōryū*. Оба авианосца были охвачены огнем. Затем *Kaga* выбросил огромное коричневое облако дыма. Я больше не мог разглядеть сам корабль и предположил, что он затонул. Два остальных пожара были видны с расстояния в 30 миль. Согласно приказу, я пролетел 40 миль в сторону Мидуэя до того, как направиться к нашему авианосцу. Медленно набирая высоту и продвигаясь к нижней кромке облаков, я увидел несущийся в мою сторону японский истребитель. Я повернул прямо навстречу ему, и он нырнул в облако.

Затем я увидел самолет из числа *Bombing Six*, который спустился на поверхность воды и то, как его экипаж выбрался на надувной плот. Я нанес на карту их местоположение. И тут слева от себя я разглядел несколько десятков самолетов с *Hiryū*, несущихся на большой скорости в направлении наших авианосцев. Когда я пикировал, я видел этот четвертый авианосец где-то в 20 милях от нас… Я делал все возможное, чтобы выжать побольше миль из каждой капли остававшегося в баках горючего. На авианосце *Enterprize* видели, как я приближаюсь к нему, и повернули в сторону ветра. Я сел на палубу, не сделав ни одного круга. Итак, в воздух поднялись 16 пикирующих бомбардировщиков. 8 вернулись…

Как только наши машины были заправлены и приняли бомбовый груз, мы вылетели в сторону авианосца *Hiryū*. До того, как я вернулся на Big E, японцы с *Hiryū* влепили свои торпеды в борт авианосцу *Yorktown*. Взрывы вызвали пожар и заставили команду покинуть корабль. Его самолеты приземлились на *Enterprize* и *Hornet*. Эти машины влились в нашу группу, которая достигала численности в 24 машины для второй атаки, и мы устремились к *Hiryū*.

Вторая атака пошла по-другому. Повсюду были вражеские истребители. Их четверка атаковала нашу головную машину. Эдкинс (Adkins), стрелок-радист, открыл огонь по ним. Каким-то образом его спаренный пулемет сорвался с турели. Он сбил один истребитель, удерживая пулемет в руках, остальные три убрались восвояси… Галлахер был первым, кто пошел в атаку. Он и последовавший за ним летчик промахнулись, потому что *Hiryū* резко повернул, описав полукруг малого радиуса. Третий пикировщик уложил бомбу прямо посреди взлетной палубы, моя бомба попала туда же. Были еще попадания. Были взрывы и пожар, но не такие интенсивные как на *Kaga* и на других авианосцах. 24 самолета пошли в атаку, мы вернулись без потерь.



Тяжело поврежденный, горящий авианосец Hiryū утром 5 июня 1942 г. Через несколько часов он затонет. Обратите внимание на обрушившуюся палубу над ангаром

Посреди ночи Нагумо радировал приказ о необходимости взять Мидуэй любой ценой. Тем временем наша подводная лодка сообщила о том, что замечен силуэт японского авианосца. Это мог быть поврежденный *Hiryū* или, возможно, 5-й авианосец. Адмирал Спрюэнс не собирался соревноваться с 18-дюймовками противника со своими 8-дюймовками. Была вероятность и того, что в бой вступит неизвестный японский авианосец. К рассвету стало ясно, что вся армада повернула домой…

Почему Нагумо изменил свои планы, остается неизвестным. Это мог быть результат доклада, который он получил от переводчика, вытянувшего информацию от О'Флаэрти (Ensign O'Flaherty) и Питера Гайдо (Peter Gaido) из нашей эскадрильи. Их бомбардировщик был сбит. Японцы подняли их на борт. Парни знали, что их будут допрашивать и заблаговременно подготовили свои истории. На самом деле, никто из никогда не бывал на Мидуэе. Независимо друг от друга, под угрозой встретить смерть, они описали мидуэйские укрепления. Каждый рассказал о сотнях пятидюймовых орудий, установленных кольцом по всему побережью, десятках летающих лодок, базировавшихся на острове, тысячах морских пехотинцев и обо всех «остальных» укреплениях. Японцы передали полученную информацию Нагумо, убили обоих летчиков и выбросили их тела в океан…

На рассвете перед нами был только пустой океан. Японцы ушли домой. 5-го июня мы сумели настигнуть небольшой одинокий крейсер. Однако, эти японцы сделали все, как положено. Нам не удалось добиться и одного попадания, а они сбили один из наших самолетов. 6-го июня мы настигли тяжелый крейсер *Mikuma* и потопили его. Его фотография есть в моем бортовом журнале, на ней можно разглядеть группу выживших моряков, столпившихся на корме непосредственно перед тем, как крейсер затонул. Некоторые наши эсминцы получили тяжелые повреждения. Самолеты с авианосца *Hornet* наткнулись еще на несколько крупных крейсеров и потопили, по меньшей мере, один из них. Однако. Мы больше не могли преследовать японцев. У наших эсминцев почти иссякли запасы топлива. Мы уже собирались направиться в сторону Датч Харбор, чтобы помочь нашим, но нам сообщили, что японцы ушли, и помощь не требуется. Итак, мы отправились обратно в Пёрл-Харбор за пивом.

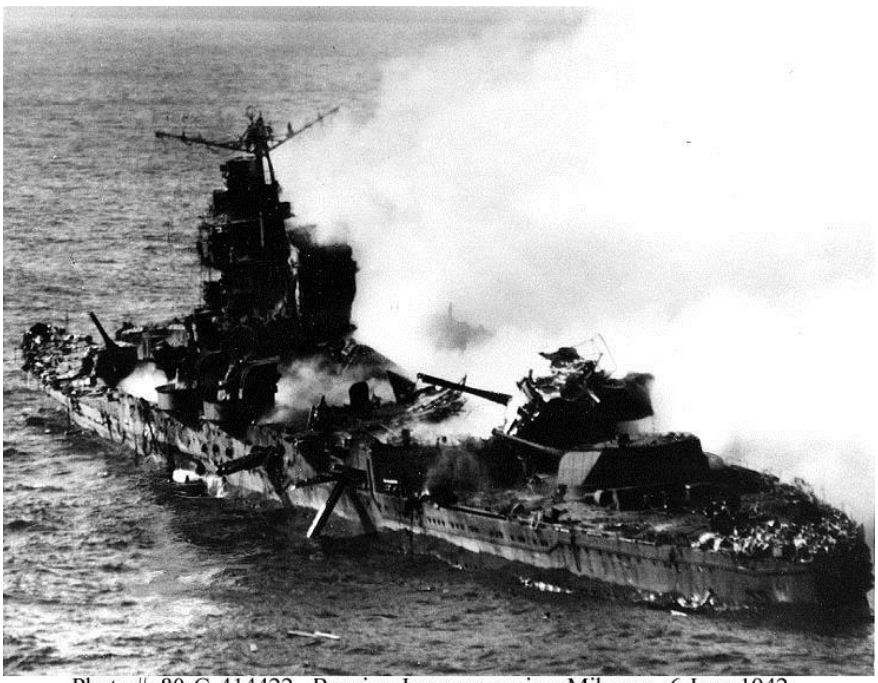


Photo # 80-G-414422 Burning Japanese cruiser Mikuma, 6 June 1942

Подпись к фотографии сделана автором рассказа –

Самолеты ВВС бомбили этот корабль, но промахнулись. Наши военно-морские летчики на пикирующих бомбардировщиках не промахнулись. Моя бомба упала непосредственно за главной надстройкой, немного ближе к правому борту, туда откуда идет белый дым. Фото было сделано младшим лейтенантом Добсоном (C.J. Dobson, Lt. (j.g. – junior grade – ВК)). Около 30 или 40 выживших столпились на корме. Ночью корабль затонул.

О героях

А теперь я упомяну нескольких НАСТОЯЩИХ героев Битвы при Мидуэе.

Это были летчики Корпуса Морской Пехоты, которые летали на поврежденных *Донтлессах* и атаковали японские авианосцы. На всю эскадрилью в живых остался только один летчик. Кроме того, из летавших на самолетах *Avenger/Эвенджер* в тот день тоже выжил только один. Героями были и летчики *B-17* из состава ВВС, такие как Дэйв Хэссимер (Dave Hassimer), которые искали в океане японские корабли, вступали в бой с их самолетами, бомбили транспорты и сделали возможными наши атаки силами пикировщиков. Они дали нам возможность подобраться к противнику с «черного хода» и сделать свое дело.

Мы будем помнить экипажи наших торпедоносцев, которые без колебаний отдали свои жизни в попытке атаковать противника. Помолимся за экипажи пикирующих бомбардировщиков, которые знали, что у них нет шансов вернуться на наш авианосец. Вспомним и экипажи авианосцев *Yorktown* и *Enterprize*, которые полностью справились со своей работой.

Специальный поклон корабельным механикам авианосца *Enterprize*, которые полностью поменяли футеровку котлов корабля прямо в походе. Горячая, опасная работа. Работа, о которой я никогда раньше не слышал. Они дали возможность выжать скорость в 30 узлов, а кораблю – уклониться от выпущенной с подводной лодки торпеды. Она прошла в 50 футах за кормой…

У нас, тех, кто выжил, все сложилось хорошо. Тяжело пришлось женам и членам семей тех, кто пожертвовал всем…

Разные случаи

Когда *Enterprize* бросил якорь в Пёрл-Харборе, я получил задание проверить, какие имеются финансовые проблемы и что за история приключилась с новичком-моряком. Он был намного старше других новичков, вероятно, ему было за 30. Он был с Юга и явно не имел опыта в общении с городскими здоровяками. Когда-то он был сварщиком на железной дороге, имел жену и детей, но как-то в городе зашел на почту и увидел плакат, который обещал хороший заработок сварщикам на судоверфях. Одним из мест, где предлагалась работа, был Пёрл-Харбор. Ему посоветовали заглянуть в кабинет на втором этаже, где какой-то человек рассказал ему о потребности в сварщиках и о возможности немедленно отправиться в Пёрл-Харбор. Поскольку сварщик был очень честным человеком, он подписал какие-то документы, даже не прочитав их. Когда он прибыл на железнодорожную станцию, тот самый человек попросил его присматривать за группой собравшихся молодых ребят, направлявшихся на Западное побережье, потому что он был намного старше их. Остальные парни был в форме военных моряков.

Когда сварщик передал эту группу принимающему лицу в Сан-Диего, тот спросил его: «А вы почему не в форме?» Очевидно, что со сварщиком людей прибыло больше, чем полагалось. В итоге сварщик оказался в Пёрл-Харборе. Ему пришлось работать на авианосце *Enterprize* вместе с другими портовыми рабочими, которым платили во много раз больше, чем ему. После окончания восьмичасового рабочего дня гражданские рабочие уходили домой, а наш «моряк» убирал рабочее место, одевал военную форму и потом еще нес свою вахту. Я заметил, что он – отличный сварщик, и написал рапорт начальству. Через день или два наша эскадры вышла в море. Я так и не узнал, помогли ему или нет, и вообще больше его не увидел.

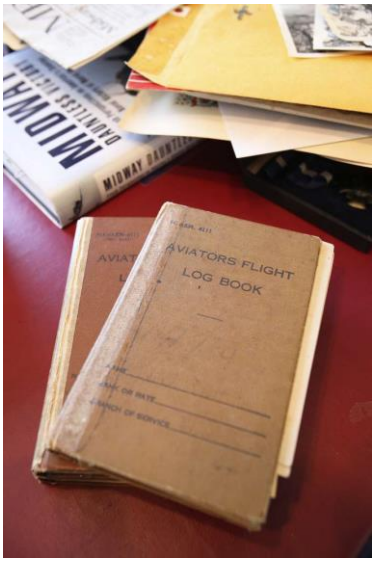
Когда война набрала обороты, в нашу служебную рутину вмешалась необходимость делать трудный выбор и поступать принципиально, что часто ставило офицеров перед дилеммами. Как показывают записи в бортовом журнале, наше «свободное время» было часто занято присутствием на заседаниях военного трибунала и бумажной работой.

Один из наших моряков-добровольцев погиб в сражении. Мне приказали, с двумя другими добровольцами, составить список принадлежавшего ему личного имущества. На верхней полке в его шкафчике оказался конверт с адресом, в котором мы нашли его прошение на получение государственной страховки в размере 10 000 долларов, его жена была указана как бенефициар. Там же было утвержденное [докторами] заключение о состоянии его здоровья. Все, что требовалось, - это вложить 10 долларовую банкноту в качестве страхового взноса и бросить конверт в почтовый ящик. Если бы не было свидетелей, я знаю, что я сделал бы. Я бы вложил десятидолларовую банкноту, запечатал бы конверт и бросил бы его в корабельный почтовый ящик. Поскольку мы были в море, дата на штампе не имела бы значения. Но, так как вокруг были свидетели, мне пришлось отнести конверт нашему шкиперу [skipper - в данном случае, помощнику по административно-хозяйственной части – ВК] лейтенанту Галлахеру. Ничего уже нельзя было сделать. Его вдова так ничего и не получила, и я часто сравниваю эту ситуацию с тем, что случилось с *Nisei* [американскими гражданами японского происхождения], перед которыми извинились за заключение в лагеря и которым выдали по 20 000 долларов каждому.

Была еще группа парней, которые не получили ничего от правительства – добровольцы, направленные из Сан-Диего на авиационный завод в Эль Сегундо *(Douglas Aircraft Factory в городе El Segundo)*. Они и ранее начавшие службу в нашей эскадрилье кадровые летчики вернулись на первых для эскадрильи *Донтлессах*. Летчики доложили о понесенных на проживание и питание расходах, каждый сам по себе, и кадровые парни быстро получили компенсацию. Правила требовали, чтобы все добровольцы подавали подобные заявки совместно в одном документе, который отправлялся в Вашингтон. Каждому человеку должны были заплатить 35 долларов в качестве компенсации – внушительную сумму по тем временам. Прошло время. Трое добровольцев из нашей эскадрильи продолжали посылать повторные запросы на компенсацию. Потом пришел ответ: «Первоначальный запрос был направлен в Вашингтон, но его невозможно найти. Выплата компенсации может быть произведена только на основании оригиналов документов. Повторные запросы на рассматриваются.» Что тут скажешь?

Через пару месяцев после начала войны интендант *(paymaster)* авианосца *Enterprize* попросил совета у старших офицеров. Он заметил, что семеро добровольцев из экипажа корабля посылали своим женам содержание на один и тот же адрес! Выяснилось, что по этому адресу проживает только одна женщина… Говорить парням об этом или нет? Сошлись на том, что это останется в тайне. Получи такую информацию, парни останутся с разбитым сердцем, и это может негативно повлиять на их боевые показатели.

Вообще, иногда пребывание в должности помощника офицера по кадрам (assistant personnel officer) приводит к тому, что ты узнаешь вещи, которые знать не полагается. У меня была еще одна служебная обязанность - *educational officer* [офицер, ответственный за повышение квалификации личного состава]. Я проводил тесты, которые люди должны были пройти для продвижения по службе, и это было более интересным занятием. У меня до сих пор хранится тетрадь, в которую я записывал баллы, набранные во время этих тестов. Джон Сноуден был первым по всем категориям. Совпадение или нет? И просто ли так «случилось», что он стал мои стрелком-радистом☺?



Бортовой журнал Нормана Клисса

Взлеты и посадки

Взлетная палуба авианосца *Enterprize* была 109 футов в ширину, включая островную надстройку, и примерно 800 футов в длину. В распоряжении нашей эскадрильи было меньше половины этого расстояния, поскольку машины из 6-й Эскадрильи Торпедоносцев (Torpedo Six) и 6-й Эскадрильи Бомбардировщиков (Bombing Six) всегда стояли плотным строем за нами.

Мы часто смотрели, как загруженный бомбами *Донтлесс* исчезал из поля зрения сразу после отрыва от палубы и прохождения за носовую оконечность корабля. Затем он вновь появлялся, набирая скорость и получая ускорение от «воздушной подушки», возникающей между крыльями и водой. Как-то раз я наблюдал за взлетами и увидел молодого летчика, который почти коснулся волн, образовавшихся впереди корабля. Позднее он признался, что поднялся в воздух с заклинившими рычагами управления. Каким-то образом он сумел разблокировать управление и избежать падения в море. Не летчик, а просто акробат какой-то…

Только один раз я отказался лететь на самолете с нашего авианосца. Все датчики работали превосходно, но я повернул большой палец вниз. *Chief Dodge*, вероятно, самый лучший моторист на корабле, прибежал, чтобы оценить ситуацию. Я опять дал полный газ, все приборы показали норму, но я все-таки отказался лететь. Летчик помоложе меня сел в кабину и взлетел. Мотор отказал, и он упал в море прямо перед кораблем – его подобрал эсминец. И сегодня я и понятия не имею о том, что было не так. Я не верю в *ESP*

[Extrasensory Perception – Сверхъестественное Восприятие], но верю в чутье, выходящее за пределы обычного.

Британцы называли наши посадки *контролируемыми падениями*, но они не были настолько трудными в выполнении. Летчик начинал снижаться по ветру, находясь на траверзе носовой оконечности корабля. Его скорость при этом была примерно на 5 узлов выше скорости, на которой глохнет двигатель, снижался он до высоты всего в несколько футов выше уровня палубы. Затем он делал полукруг, держа в поле зрения палубного диспетчера. После этого ему оставалось только следить за флажками палубного регулировщика и прибавлять-сбавлять скорость, набирать-сбавлять высоту, и в итоге, осуществить посадку или уйти на повторную попытку. Команды решулировщика были обязательными. Самолет цеплялся за в стальные тросы и останавливался, затем его слегка бросало назад, после чего летчик выруливал на стоянку. Наиболее высокая частота возвращений на корабль в нашей эскадрилье достигала 10 секунд между посадками, но в среднем этот разрыв занимал 30 секунд.

Был случай, когда летчик самолета *F4F* получил приказ прибыть на *Enterprize* при условии успешной посадки на этот авианосец. Первые шесть попыток были полным фиаско. На седьмой раз он получил сигнал на повторную попытку, но, тем не менее, попытался сесть. Его самолет отскочил от палубы и упал в воду за левым бортом. Капитан Маррей был разочарован в парне. Говорили, что он приказал занести в бортовой журнал корабля следующее: «Младший лейтенант Блэнк прибыл на борт / Lt.(j.g.) Blank reported aboard» с указанием до секунды времени аварии. Далее было указано: «Откомандирован. Задание выполнил / Detached. Duty completed». Время было указано на секунду позднее. Летчика, которого поднял из воды эсминец, вернули в Пёрл-Харбор.

Слева Донтлесс после удачной посадки, справа – после неудачной

Летчики, сажавшие на палубу корабля свои машины, вскоре научились бросать взгляды в сторону фотографа, который торчал на верхней палубе островной надстройки. Он зря пленку не тратил и не пропустил ни одной аварии. Если у него был скучающий вид, значит, у летчика было все в порядке. Если он вставал, что-то было не так, и летчику что-то срочно нужно было делать. Как-то раз стоял на мостике вместе с фотографом, наблюдая за тем, как садятся пилоты-новички. Немного ниже борта и ближе к корме от места, где находился палубный регулировщик Берт Харден (Bert Harden), размещалась спасательная сеть. Я видел, как он дал летчику сигнал отвернуть, так скорость самолета была слишком небольшой. Однако самолет направился прямо в сторону Берта. Парень прыгнул за борт, но проявил такую энергию, что перелетел за сетку и шлепнулся в воду с высоты 65 футов. Его подобрал эсминец…

Один раз я был свидетелем того, как самолет загорелся сразу после остановки. Я был уверен, что летчик погибнет, потому что видел, что его охватило пламя. Но в считанные секунды парень в комбинезоне из асбестовой ткани выхватил его из кабины и утащил в госпиталь почти невредимым…

Еще был случай, когда истребитель, вероятно, поврежденный в бою, шлепнулся на палубу так жестко, что и не мог больше сдвинуться с места. В течение минуты под него подлезли

сотни людей и, словно муравьи, подняли его. Они были в голубой форме, насколько я помню. Другие, такие как оружейники, носили форму другого цвета. Тем временем другие поснимали спусковые механизмы с пулеметов, и через пару минут разбитый самолет был сброшен за борт, тем самым освободив место для посадки других истребителей.

Вообще, вышесказанное может создать такое впечатление, что аварии при посадке случались каждый день. Или, например, в ночное время. Это далеко от реальности. В 1941 г., через три года после ввода авианосца *Enterprize* в строй, была произведена 16 000-ная посадка на авианосец. Занятость в боевых операциях не давала возможности летчикам-новичкам практиковаться в ночных посадках. Например, безо всяких тренировок, летчики из *Torpedo Six* были вынуждены садиться ночью с неиспользованными торпедами после безуспешной попытки настичь японцев, уходивших после атаки на Пёрл-Харбор. Подобным образом новички, летавшие на *Донтлессах*, впервые осуществили ночную посадку в ходе сражения у атолла Мидуэй. И все обошлось без аварий. Аварий было бы больше, если бы не наши котельные машинисты, которые делали великолепную работу, чтобы придать максимальную эффект необходимому «ветру над палубой»/ «wind over the deck». Для работы котлов на полную мощность была необходимо своевременное обновление их кирпичной футеровки. Машинисты выполняли эту жаркую, опасную работу прямо в море, даже во время сражения у атолла Мидуэй.

Как-то произошло следующее: прозвучали предупреждающие сигналы, донеслись команды из громкоговорителей, и *Enterprize* резко отклонился вправо. Я своими глазами видел торпеду, которая прошла всего в нескольких футах за кормой. Слава богу, что у нас были парни с такими орлиными глазами и такие парни-машинисты, которые дали кораблю несколько тех самых необходимых дополнительных узлов…

Photo # 80-G-23590 LCdr C.W. McClusky receives the D.F.C.

Адмирал Нимиц вручает боевые награды летчикам и морякам. Крест за Отличие в Летной Службе/Distinguished Flying Cross получает лейтенант-коммандер Маккласки. Клисс – третий справа.

О друзьях

Как-то вечером энсин Вилли Вест (Willie P. West) и я прогуливались вдоль летной палубы и болтали. Никто из нас не услышал предупреждающий сигнал, подаваемый при запуске элеватора, если он вообще прозвучал. Неожиданно он шагнул в пустоту, а я оказался прямо на краю шахты. Я ожидал, что увижу его уже разбившимся на дне 30-футовой ямы, но все обошлось. Он потом сказал, что элеватор опускался почти с такой же скоростью, что и его падающее тело, поэтому он приземлился почти как на пуховую перину.

Моими соседями по комнате были энсин Перри Тифф (Perry Teaff) и энсин Норман Вест (Norman West). Как-то раз трое летчиков, в том числе эти двое, возвращались после налета на Маршалловы острова и увидели два [истребителя] *Зеро*, приближающиеся слева. Перри незамедлительно развернулся в их сторону и устремился им навстречу, рассчитывая, что остальные последуют за ним. Он дал возможность одному из *Зеро* сблизиться с собой на минимальное расстояние и ушел вниз. Пилот *Зеро* попытался последовать за ним, но сорвался в штопор и упал в море. Таким превосходным летчиком был Перри. Второй японец в смятении ушел. Когда он вернулись на корабль, Клео [Cleo – вероятно, имя третьего летчика] спросил: «Зачем ты сделал эту глупость?». Перри ответил: «А ты почему не пошел за мной? Нас же было больше!»

Потом он потерял глаз во время аварии при взлете, взяв направление в сторону левого борта, а не в сторону носа корабля. Это случилось потому, что новый офицер-распорядитель палубы дал ему сбивающий с толку сигнал «на взлет». Полная темнота и туман еще более осложнили ситуацию…

Получив стеклянный глаз, Перри попытался вернуться на летную службу и показать, что он может летать и с одним глазом как Уайли Пост (Wiley Post, 1898-1935, известный американский летчик, потерявший глаз в 1926 г.), но флот не принял этот аргумент. В те времена летчику полагалось иметь идеальное зрение на оба глаза и без очков. На этом морская служба для Перри закончилась, как, впрочем, и военная. Его жена Мэгги была сильно обижена тем, что единственным, что заслужил Перри за годы, проведенные во флоте, были бесплатные стеклянные глаза.

Питер Гайдо… Я впервые встретил его, когда готовился к моей первой посадке на палубу авианосца. Он спросил меня: «Могу я полететь с тобой?» Я ответил: «Это будет моя первая посадка на авианосец, и мне полагается иметь на борту только мешки с песком. Он сказал: «У тебя же есть крылья, не так ли *(имелось в виду офицерское звание)*?», выкинул мешки и сел в кабину. Почувствовав себя гораздо увереннее, я сделал с полдесятка абсолютно правильных посадок.

Позднее Питер продемонстрировал свое незаурядный характер в тот момент, когда японский бомбардировщик пытался таранить *Enterprize*. Он запрыгнул в кабину пустого *Донтлесса* и открыл огонь по приближавшемуся самолету. Он продолжал стрелять до тех пор, пока японец не отвернул в противоположном направлении и не врезался в воду… Он попытался не афишировать этот бой, но вице-адмирал Холзи, в итоге, нашел его и сразу же продвинул по службе. Я уже говорил о том, что он был сбит, попал в плен к японцам и был убит вместе с парнем по фамилии О’Флаэрти после допроса. Он был храбрейшим из тех, кого я знал…

Военно-Морской Крест/Navy Cross Нормана Клисса

Норман Клисс дожил до 100 лет и ушел из жизни последним из тех, кто принимал участие в воздушных атаках на японские авианосцы в сражении у атолла Мидуэй. В последнем интервью он сказал следующее: «Я – все что угодно, но только не герой. Я просто делал то, что полагалось делать в тот момент.»

Источник

http://www.midway42.org/RoundTable/Vets_DustyKleiss1.aspx

Сокращенный перевод и обработка – Владимир Крупник

Автор благодарит Н.Е. Давыдова (Москва) за редакцию статьи

Возврат на главную страницу www.warsstory.org