

Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
 Voennyi Sbornik
 Has been issued since 1858.
 E-ISSN: 2409-1707
 2019, 7(2): 54-66

DOI: 10.13187/vs.2019.2.54

www.ejournal6.com


Articles

U.S. Bombing Souts with Japanese Navy Aircraft

Yuri F. Katorin ^{a, *}

^a State university of the sea and river fleet of the name of the Admiral S.O. Makarov, Russian Federation

Abstract

The article is devoted to describing the raids on the United States in November 1942 year Japanese Kugisho E14Y1 seaplane with a crew consisting of pilot and observer Fudzito Nabuto instructed a petty-officer Shoji Okuda, launched from submarine I-25, detail directly to both plaque and also traces the evolution of Japanese submarine aircraft carriers, steps to improve their aviation equipment, are characteristics of E14Y1, peculiarities of its storage on the submarine and use as a light bomber, analyzed the results of the raid and its political significance, concludes that the raid was more of a political demonstration, than military action.

Keywords: U.S. bombardment by Japanese aircraft, submarine's aircraft, war in the Pacific, raid submarine I-25, aircraft Kugisho E14W1, midshipman Nabuto Fujita.

1. Введение

Своего рода аксиомой является фраза: «За время Второй мировой войны ни одна бомба не упала на Америку». Однако это не совсем соответствует действительности. Чтобы это доказать достаточно упомянуть об интереснейшем этапе судьбы гидросамолета Kugisho E14Y1 с экипажем в составе пилота мичмана (дзюнзикана) Набуто Фудзита (Nobuo Fujita; 1911–1997) и наблюдателя петти-офицера (казикана) Содзи Окуда (Shoji Okuda; 1919–1944), который прославился тем, что стал единственным иностранным самолетом, сбросившим бомбы на территорию США в ходе Второй мировой войны (Каторин, Коршунов, 2001: 138). История этого события такова.

Методично готовясь к войне на океанских просторах, японская разведка интересовалась всеми новинками в области военно-морского флота и морской авиации. И поэтому нельзя считать случайным тот факт, что именно японцы перекупили в 1923 году у Америки немецкий самолет для подводной лодки (СПЛ) V-1. В середине 1920-х годов в Японии началось проектирование огромных океанских лодок серии «I», снабженных самолетом-разведчиком. Поступившие на вооружение в 1931–1932 годах шесть субмарин типа «J-M» имели водоизмещение 2920 т и радиус действия 14 000 миль; вооружение их состояло из двух 150-мм орудий и шести торпедных аппаратов, а экипаж насчитывал 92 человека. Первой японской подлодкой, получившей на вооружение аэроплан, стал подводный крейсер I-5. (Околелов и др., 2007: 16).

* Corresponding author

E-mail addresses: katorin@mail.ru (Yu.F. Katorin)

Помимо мощного артиллерийского вооружения он оснащался поплавковым гидросамолетом Yokosuka E6Y1 (Тип 91). Чтобы избежать снижения остойчивости при установке на палубе громоздкого ангара для разведывательного самолета, субмарину решили оснастить двумя небольшими ангарами, максимально утопленными в палубу. Самолет размещался в них в разобранном состоянии — в правый убирали фюзеляж, а в левый — крылья и поплавки. Узлы самолета извлекались из ангаров специальным краном (он убирался в проем палубы), а затем собирались на верхней палубе. Сборка занимала 30–40 минут. Правда, даже при незначительном волнении низкорасположенные ангары заливало водой, и извлечение из них гидроплана становилось почти невыполнимой задачей. Согласно проекту E6Y1 должен был стартовать с помощью пневматической катапульты, расположенной за ангарами в кормовой части лодки (Околелов и др., 2007: 17).

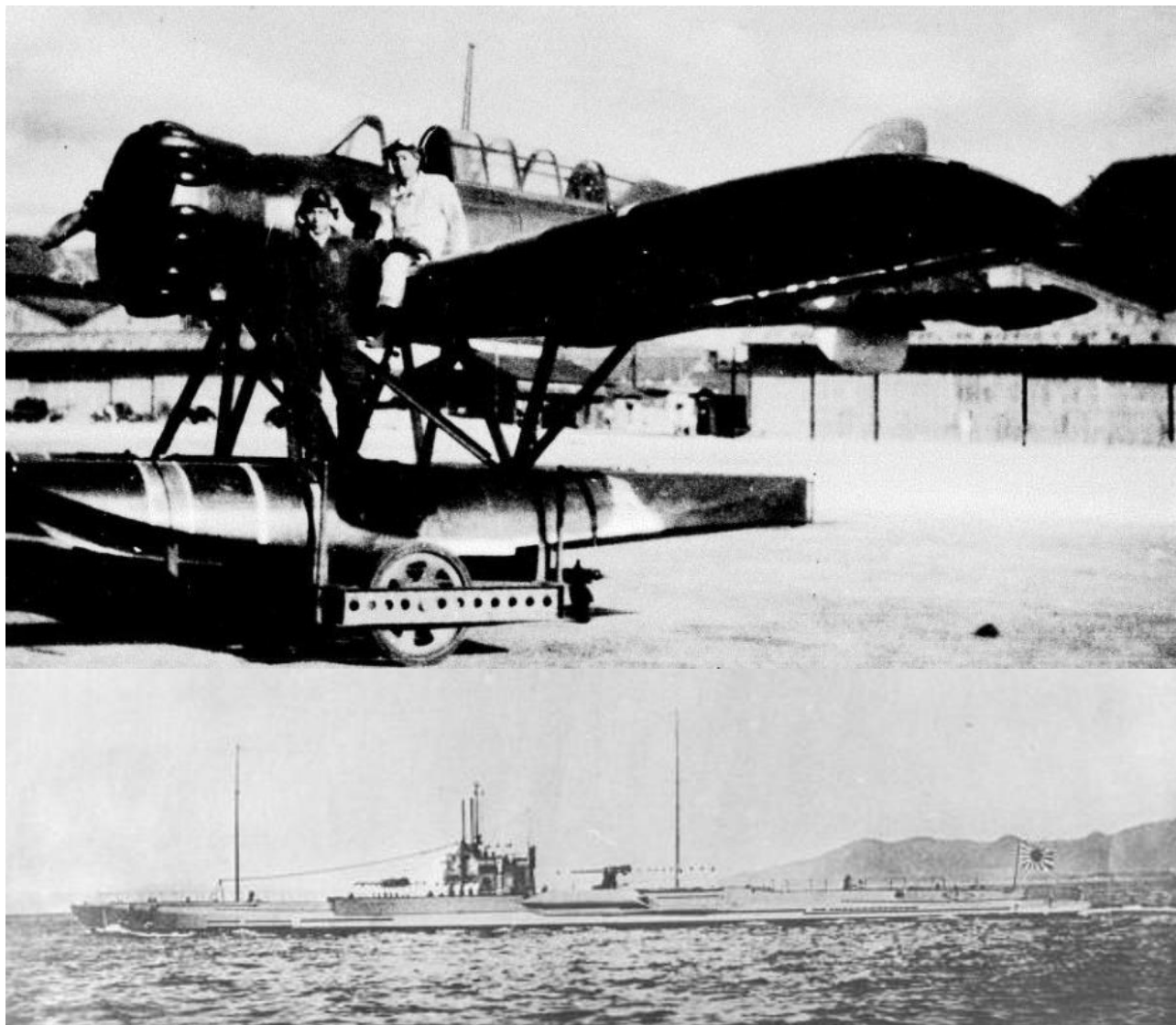


Рис.1. Экипаж гидросамолета Kugisho E14Y1, бомбивший в 1942 г. США (вверху); японский подводный крейсер I-5 (внизу)

2. Материалы и методы

Материалами для исследования послужила российская и зарубежная специализированная историография и справочная литература.

Методологической основой работы послужили основополагающие методы объективности, системности и диалектической взаимосвязи явлений, методы историзма, сравнительного анализа и синтеза, способствующие критически-аналитическому

осмыслению событий и фактов далекого прошлого, критическое отношение к источникам, вынесение суждений в результате анализа совокупности фактов, а также показ явлений в развитии и контексте исторической обстановки.

Обоснованность и достоверность исследования базируется на основе анализа большого количества мемуаров и литературных источников и обеспечивается научной методологией, комплексным характером исследования, системным подходом и подтверждается строгой логикой выводов в соответствии с поставленными целями и задачами.

Результаты исследования могут быть использованы в образовательном процессе, а также в качестве справочно-аналитического материала специалистами.

3. Обсуждение

В 1934 году были заложены подводные крейсера типа J3, которые значительно отличались от своих предшественников. Одновременно к этому времени конструкторы создали двухместный биплан «Ватабане-Е9W1» с мотором «Хитахи Тэмп» мощностью в 350 л.с. и десятиметровыми крыльями, складывающимися назад. Размеры его как раз подошли под ангары новой лодки. Для размещения в ангара самолет разбирался на 12 частей. Вместе с тем, конструкция Е9W1 была разработана таким образом, чтобы максимально облегчить и ускорить сборку и разборку гидросамолета на палубе. В результате, хорошо подготовленный технический персонал собирал Е9W1 за две минуты, а разбирал за полторы, что было весьма внушительным показателем. В команду обслуживания входило всего три человека: два механика и старший расчета (Campbell, 1985: 234).



Рис. 2. Лодочный самолет Е9W1 во время «2-го японо-китайского инцидента»

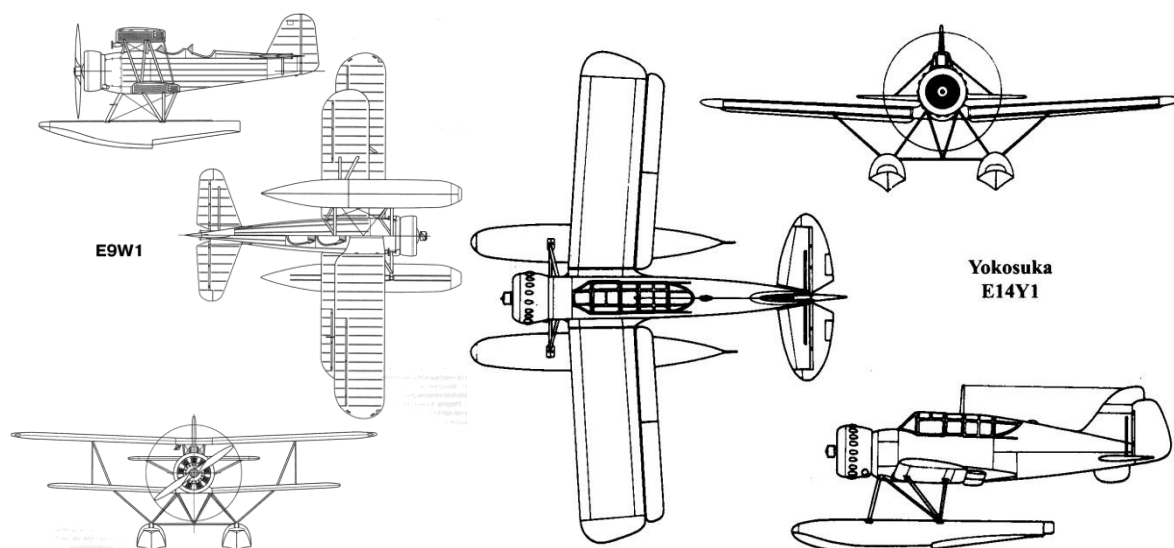


Рис. 3. Схема самолетов E9W1 (слева) и E14W1 (справа)

1250-килограммовый E9W1 имел размах крыльев 9,98 м, длину 7,64 м и обладал неплохими летными данными: максимальной скоростью 233 км/час, потолком 6750 м. Он мог держаться в воздухе более 5 часов. В качестве шасси применялось два однореданных металлических поплавка. Между собой они соединялись продольными балками, а для крепления к нижней части фюзеляжа (в районе соединения с консолями нижнего крыла) использовались М-образные стойки. Из вооружения имелся только 7,7-мм пулемет Тип 92, который находился в кабине наблюдателя и монтировался на шкворневой установке. В качестве обязательного элемента на борту самолета присутствовала радиостанция, с помощью которой поддерживалась связь с подводной лодкой. Единственной войной, в которой довелось участвовать E9W1, стал «2-й японо-китайский инцидент». В августе 1937 года японская армия приступила к активной фазе агрессии против Китая, для чего были привлечены большие силы авиации, включая военно-морскую (Campbell, 1985: 238).

Но служба этого самолета была недолгой: вскоре на смену ему пришел более совершенный моноплан E14W1, созданный фирмой «Йокосука». С 1938 года в состав японского флота стали поступать новые лодки серии «Кайдай I» (Тип KD). Мощные субмарины длиной 102 м, водоизмещением 2440 т, вооруженные помимо одной 140-мм пушки и шести 533-мм торпедных аппаратов разведывательным самолетом. После 1939 года бипланы E9W1 считались устаревшими, поэтому новые лодки оснастили новыми машинами. При этом, авиационное оборудование подверглось кардинальным изменениям. Самолет со сложенными крыльями теперь хранился в едином контейнере-ангаре, а ангар, и стартовую катапульту перенесли на носовую палубу. Ангар располагался теперь перед боевой рубкой и имел с ней единое ограждение. В результате для запуска самолета не требовалось останавливать лодку, напротив, старт гидроплана производился на полном ходу. Правда, садился самолет на воду рядом с лодкой, и на его прием по-прежнему существенное влияние оказывала степень волнения моря (Conway's, 1996: 456).

Боевое крещение E14W1 произошло 7 декабря 1942 года, когда, взлетев с субмарин I-9 и I-15, они отсняли панорамы американской базы Перл-Харбор, только что подвергшейся ударам японской морской авиации. E14Y1, как и его предшественники, был очень компактным двухпоплавковым монопланом со складывающимися консолями крыла и стабилизатором. Двигатель – 9-цилиндровый Hitachi GK2 Tempu 12, воздушного охлаждения, укомплектованный деревянным двухлопастным воздушным винтом постоянного шага. «Глен» (забияка), как прозвали эти машины американцы, весил 1450 кг, имел размах крыльев 11,0 м, длину 8,54 м, мотор «Хитахи Тэмп» позволял ему развивать скорость до 270 км/час и совершать пятичасовые полеты. Вооружение состояло из 7,7-мм турельного пулемета, трех 30-кг бомб и полного комплекта навигационного оборудования.

При отсутствии второго члена экипажа бомбовая нагрузка могла быть доведена до 200 кг. (Соломонов, Кулагин, 2003: 48).

На подводной лодке самолет E14Y1 размещался в сложенном виде в водонепроницаемом ангаре овального сечения высотой 1,4 м шириной 2,4 м и длиной 8,5 м, который располагался на палубе перед боевой рубкой. При этом поплавки отстыковывались от крыла и фюзеляжа, крылья также отстыковывались и укладывались вдоль фюзеляжа, фиксируясь в таком положении струбцинами. Хвостовое оперение складывалось, стабилизатор с рулем высоты разворачивался вверх, а часть киля – вниз. С момента всплытия подводной лодки до старта E14Y1 с пневматической катапульты проходило 15 минут. Позже, после приобретения техническим персоналом опыта, это время сократилось до 6 минут. После завершения полета самолет производил посадку. Около лодки, поднимался на борт специальным краном, разбирался и помещался в ангар. (Соломонов, Кулагин, 2003: 51).

Эти подводные корабли строились для действия на океанских коммуникациях, а самолеты – для разведки и поиска целей, но события развивались так, что использовать эти крошки пришлось для решения совсем других задач (Каторин, Волковский, 2006: 126).

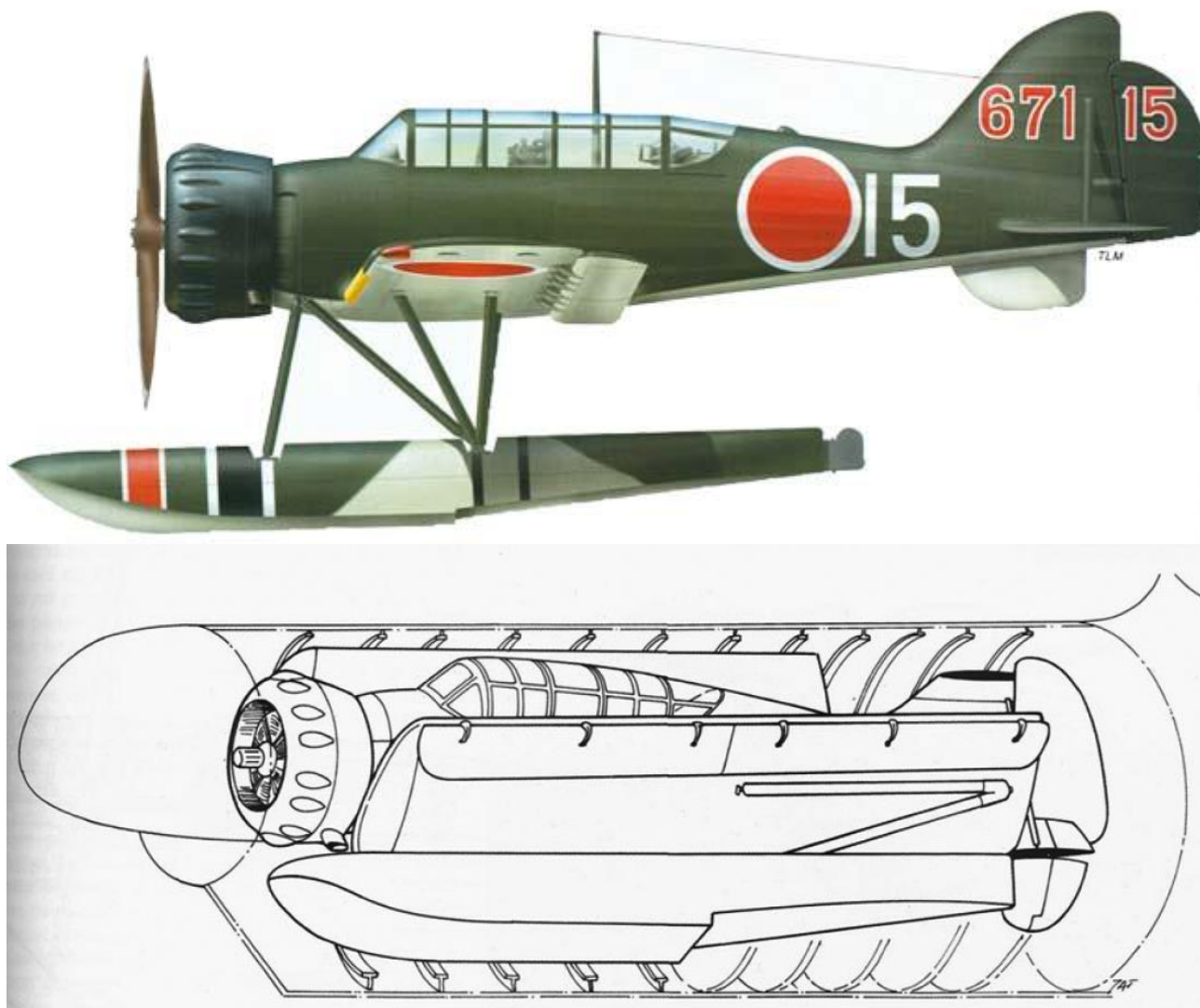


Рис. 4. Японский лодочный самолет E14W1 (вверху) и он же в сложенном состоянии в ангаре (внизу)

4. Результаты

18 апреля 1942 года со стороны Тихого океана к Токио приблизилось несколько двухмоторных самолетов В-25. На город посыпались бомбы, вспыхнули пожары. Столичная служба ПВО даже не успела среагировать на совершенно неожиданное нападение. Бомбардировщики благополучно проследовали на запад и большая часть их экипажей добралась в Китае до территории, контролируемой гоминдановцами, а позднее вернулась в США. Правда, некоторые упали в море после выработки топлива, а восьмерых летчиков, выпрыгнувших с парашютами над Японией, доблестные самураи обезглавили. Японское командование было в растерянности: каким образом американские В-25А смогли достичь Страны Восходящего Солнца, если все аэродромы, откуда они могли бы стартовать, давно заняты, но вскоре все выяснилось. Самолеты стартовали с палубы авианосца «Хорнет» (Каторин, Коршунов, 2001: 438).

Понятно, что этот налет был в большей степени политической демонстрацией, чем военной акцией. Дело в том, что большие расстояния и трудности взлета с авианосцев тяжелых береговых самолетов, не позволяли им брать значительный бомбовый груз. Кроме того, уж очень велик был риск для боевых кораблей. Господство японского флота в этом районе было полным и безоговорочным. Но Япония находилась тогда в зените своего могущества, и налет на столицу империи был воспринят как пощечина. Уязвленное самурайское самолюбие требовало мести, однако технические возможности страны явно отставали от честолюбивых замыслов ее политиков. Авиация берегового базирования не могла преодолеть просторы Тихого океана; авианосцы, появившись они у берегов Нового Света, были бы тотчас уничтожены – японцы знали о качестве американских радаров. Тогда-то и вспомнили о подводных лодках, оснащенных самолетами (Каторин, Волковский, 2006: 132).



Рис. 5. Авианосец «Хорнет» с самолетами В-25 на борту перед налетом на Токио

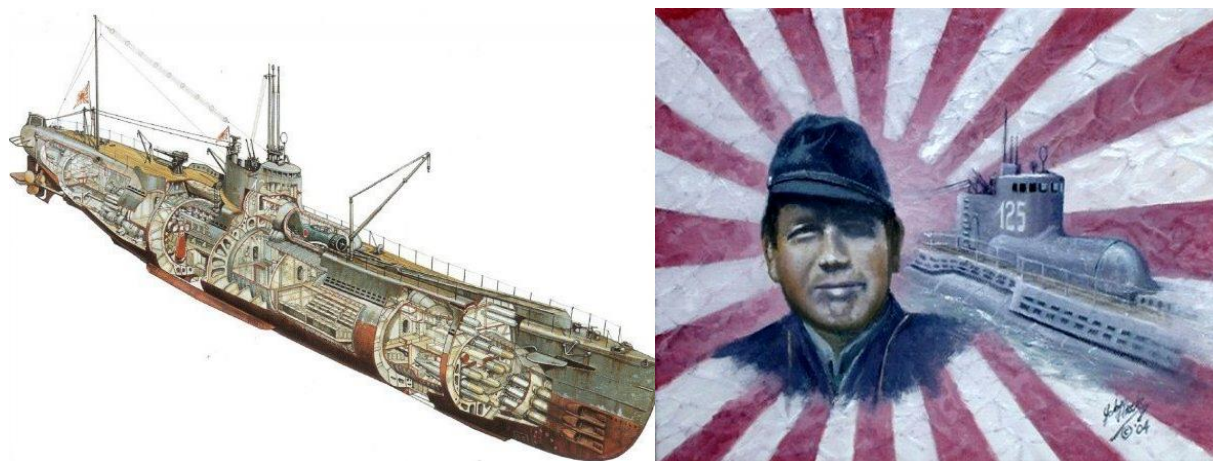


Рис. 6. Устройство подводной лодки I-25 (слева); Меиджи Тагами, командир подводной лодки I-25 (худ. John Meeks) (справа)

15 августа 1942 года из военно-морской базы Йокосука к американским берегам под командованием капитана 3 ранга Меиджи Тагами вышла подводная лодка I-25, на борту которой находился самолет, переоборудованный в сверхлегкий бомбардировщик. Задачей E14Y1 (пилот Фудзита и наблюдатель Окуда) должен был стать сброс 76-кг зажигательных бомб на лесные области штата Орегон. Выбор не был случайным. Именно эта субмарина совершила успешный поход к берегам Австралии и Новой Зеландии, вела разведку на севере – у Алеутских островов, оперировала у берегов США, уничтожая торговые суда. Мичман Нубудо Фудзита считался наиболее опытным среди своих боевых коллег и имел самый большой налет часов на самолетах лодочного базирования, а его хладнокровие и мужество в значительной степени облегчали действия личного состава при запуске самолета с катапульты и подъеме его на палубу (Хасимото, 1956: 186).

Чтобы поднять две 76-кг бомбы пришлось всемерно облегчить самолет, с которого сняли все, что только можно, включая пулемет. По другим сведениям, взять две бомбы на E14Y1 удалось за счет того, что Фудзита летал в одиночку, но его мемуары опровергают эту версию. Зажигательные бомбы были заполнены небольшими пластинами белого фосфора, при взрыве они разлетались на большой площади (до 100 квадратных метров) и самовоспламенялись на воздухе с температурой горения до 1500 градусов Цельсия. Конечно, две 76-килограммовые бомбы, которые мог поднимать самолет, не делали его грозным средством нападения, а практическое отсутствие оборонительного вооружения, примитивность навигационного оборудования и низкие летно-технические качества превращали пилота в близкое подобие камикадзе (Robert, 1975: 168).

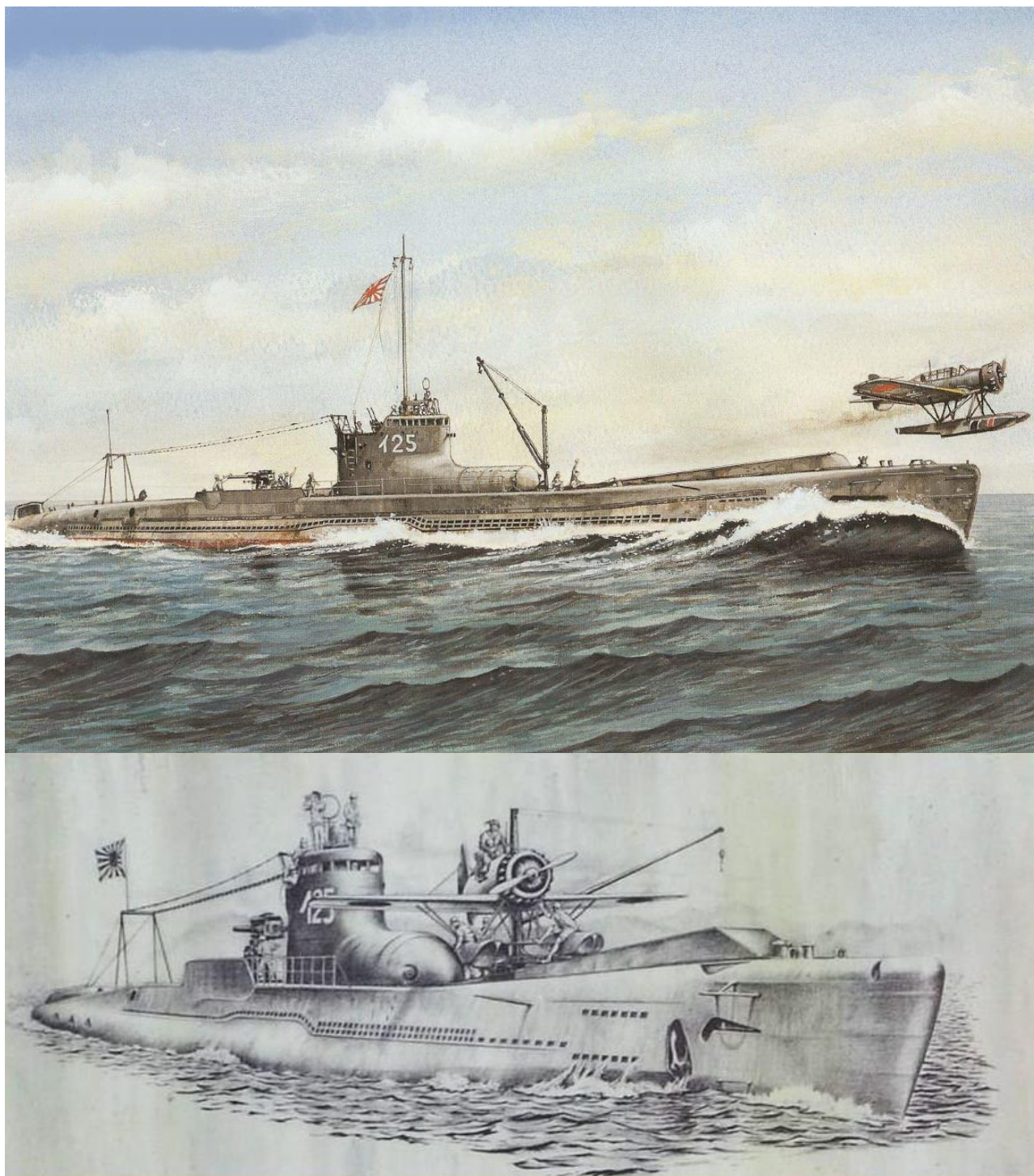


Рис. 7. Старт самолета с подводной лодки I-25 (худ. John Meeks)

Объектом нападения, учитывая полную беззащитность самолета, выбрали безлюдные лесные массивы Америки. Впрочем, сами японцы утверждают, что решение было принято из других соображений – пара 76-кг бомб не нанесет существенного ущерба заводу или кораблю, а вот пожар, возникший в дебрях леса остановить очень трудно, и иногда сгорают целые города. Возникшая при этом паника помогла бы добиться серьезного пропагандистского успеха, показав, что японская авиация способна наносить удары по Америке (Campbell, 1985: 242).

Тот кто хоть раз в своей жизни видел лесной пожар и знает, что это такое, сразу же согласится, что в этой идее есть рациональное зерно. Тем более, что в ходе подготовки

боевой операции разведке Японии удалось добыть в Канаде подробные карты Западного побережья США в районе мыса Бланко и прилегающих территорий (штат Орегон).

В одну из ночей 9 сентября 1942 года, незадолго до рассвета, I-25 всплыла у побережья штата Орегон, стала против ветра, и катапульта подняла в воздух гидросамолет, который взял курс на мыс Бланко. Через час пилот, мичман Фудзита, убедился в том, что достиг цели. Земля грозного противника, который кичился своей неуязвимостью, простиралась под матерчатыми плоскостями его самолета. «Солнце уже золотило облака, когда, пролетев 50 миль (около 90 км.), я приказал Окуде сбросить первую бомбу, а через 5-6 миль вторую — вспоминал Фудзита. — Яркое пламя отметило взрывы наших бомб, а от места падения первой уже струился дымок». Через несколько минут два столба густого дыма поднялись над лесом, а еще через час «Глен» благополучно приводнился у борта подлодки. В воспоминаниях Фудзита 1962 года еще есть трогательная сцена, достойная патриотических кино-агиток 1940-х, с напутствием Тагами: «Сегодня мы творим Историю, Нобуо, — сказал пилоту командир лодки, — Мы им покажем, кому принадлежит Тихий океан — Империи восходящего солнца!» Фудзита, по его словам, пустил слезу (Хасимото, 1956: 188).

Американские лесники сразу обнаружили пожар, а один из них доложил, что слышал звук пролетавшего аэроплана. Вызванные на место сотрудники ФБР сумели обнаружить фрагменты обеих бомб (Tadeusz, 2002: 128).

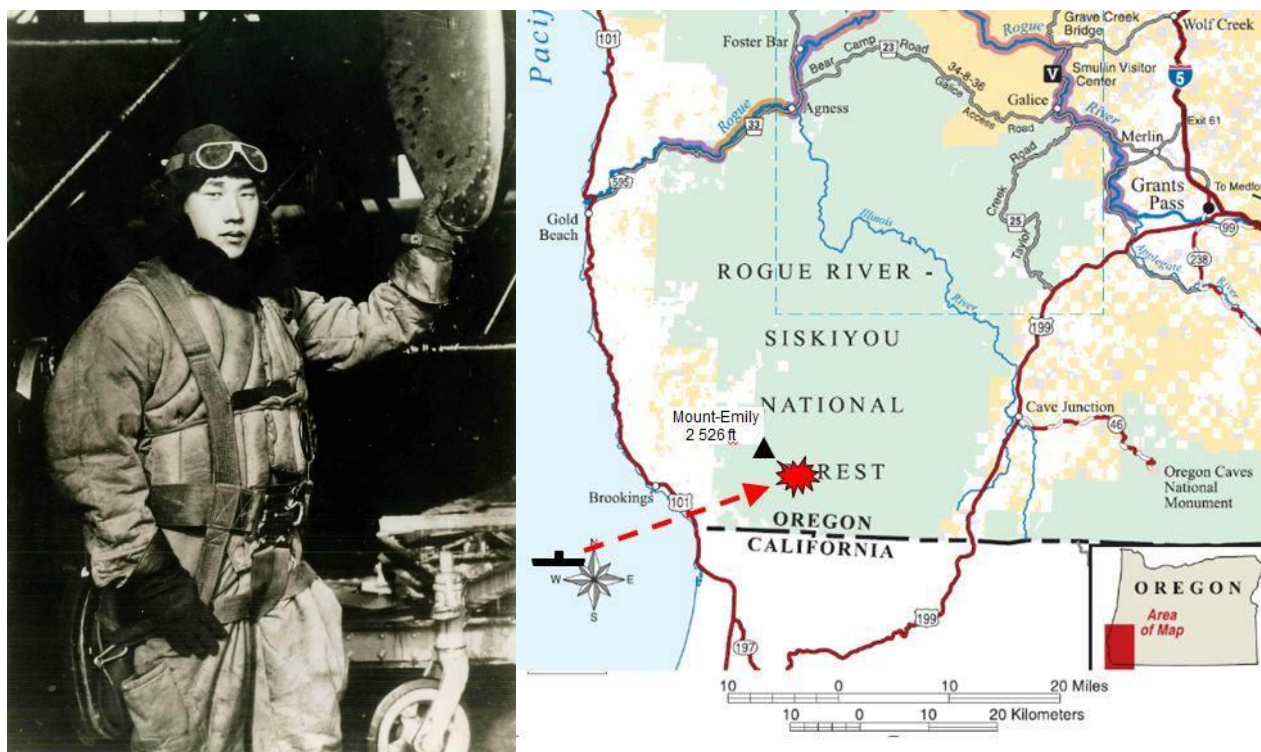


Рис. 8. Мичман Набуто Фудзита у своего самолета (слева); схема налета мичмана Набуто Фудзита на штат Орегон (справа)

После посадки гидросамолет быстро разобрали. Когда технический экипаж уже укладывал его в ангар, над подводной лодкой пролетел патрульный самолет береговой охраны США A-29 Hudson. Тагами скомандовал срочное погружение, и эта расторопность спасла I-25 — лодка успела нырнуть на 70 м. После посадки пилот доложил капитану 3 ранга Мейдзи Тагами об обнаружении двух американских судов. Капитан решил немедленно взять курс на перехват, но тут появились самолеты противника, а затем и эсминцы, которые всю ночь вели поиск в этом районе и сбрасывали глубинные бомбы. «Фортуна вновь оказалась милостива к нам, весь день мы слышали разрывы глубинных бомб и шумы присланных на охоту за нами эсминцев, — продолжал Фудзита, — но все это происходило вдалеке, и взрывы не затронули лодку» (Гусев, 2013).

Только через 20 дней, уже после захода солнца (японцы решили сменить тактику) был совершен второй налет – на этот раз атаке подвергся район к востоку от Порт Ор-форд. На маршруте к цели проблем не возникло. Ориентируясь по компасу и работающему, несмотря на военное время, маяку на мысе Бланко, Фудзита пересек береговую полосу и направился вглубь материка. Вновь предоставим слово японскому летчику: «Пролетев полчаса, мы сбросили вторую пару 76-килограммовых бомб, оставив на земле два очага огня». Однако на обратном пути пилот заблудился. Кружась над водой, Фудзита уже подумывал о том, чтобы вернуться к берегу и обрушить свой самолет на какой-нибудь объект. Но тут, как это ни парадоксально, его спасло плохое техническое состояние I-25: лодка оставляла за собой масляный след, именно по этому следу и нашел ее летчик. Посадку на воду вблизи субмарины пришлось делать буквально на последних каплях горючего. Через несколько минут гидроплан был в ангаре, а Фудзита докладывал командиру о приключениях (Robert, 1975: 136).

Хотя еще оставались 2 бомбы, но командир лодки, потопив торпедами два крупных танкера, решил не искушать судьбу и взял курс домой. 11.10.1942 г. на подходах к Сан-Франциско он обнаружил идущие в надводном положении советские подлодки Л-15 и Л-16. I-25 вышла в торпедную атаку и потопила Л-16 (капитан-лейтенант Д.Ф. Гусаров). С Л-15 заметили перископ и успели обстрелять его, выпустив 5 снарядов из 45-мм орудия. Вряд ли можно говорить о злом умысле. Тагами не знал о переходе советских субмарин, который, понятно, держали в секрете, а наши подводные лодки имели несчастье походить силуэтом на американские, типа «С». Скорее всего, японцы приняли Л-16 за американскую ПЛ – СССР и Япония на тот момент не находились в состоянии войны. В конце октября I-25 отшвартовалась в Йокосуке (Платонов, 1998: 54).



Рис. 9. Капитан-лейтенант Дмитрий Федорович Гусаров (1912–1942) командир ПЛ Л-16

Результаты налетов оказались даже лучше, чем ожидали сами японцы: возникли два сильнейших пожара. Огонь уничтожил целые поселки, погибло несколько человек. Однако от применения лодочных самолетов пришлось отказаться: японцы прекрасно понимали – то, что Фудзита заблудился, вовсе не случайность. Случайность – то, что он сумел найти лодку. Кроме того, американским властям удалось не допустить утечки «ненужной информации», и паники среди населения, на которую в основном и рассчитывали японцы, не возникло. Налет решили повторить на более совершенных машинах. Сам пилот, налетав на разных типах СПЛ более 4000 часов (!), дожил до глубокой старости, и после войны

владел в префектуре Ибараки, близ Токио, небольшой фирмой, разорился, работал клерком в компании по производству электропровода (Каторин, Коршунов, 2001: 142).



Рис. 10. Фудзито со своим самурайским мечем, хранившимся в семье более 400 лет (слева); Меч Фудзито в городском музее Брукингса (справа)

Фудзита в 1962 году посетил пострадавший от пожара городок Брукингс в штате Орегон, ибо к его крайнему удивлению, жители города пригласили его быть главой их ежегодного Фестиваля Азалий. Орегонцы хотели улучшить американско-японские отношения, и люди в Брукингсе собрали \$ 3000 ему на билет. Они приняли Фудзиту в своем городе с распростертыми объятиями, и экс-пилот был так польщен, что извинился перед старожилками за причиненные в 1942 году неприятности, подарил свой самурайский меч, хранившийся в семье более 400 лет, вручил деньги на покупку книг о Японии, и даже посадил несколько деревьев в районе, на который он сбросил свой опасный груз. Этот мелодраматический жест так растрогал сентиментальных орегонцев, что они приглашали дедушку Фу еще трижды в Брукингс. Мало того, городской совет... объявил его послом доброй воли, и присвоили звание почетный гражданин города. Конечно политкорректность вещь хорошая, но всему же есть предел?

5. Заключение

Историческая бомбардировка территории Соединённых Штатов бортовым гидросамолетом «Кугишо» E14Y1 («Глен») с лодки I-25 оказала большой психологический эффект прежде всего на японскую сторону – как ответная мера на бомбардировку Токио. Она оказалась единственной в ходе всей Второй мировой войны. Экипаж японской субмарины под командованием Мейдзи Тагами, пилот Нубудо Фудзита и его наблюдатель Содзи Окуда навсегда вошли в Мировую историю. Справедливости ради нужно отметить, что I-15 была не первой японской субмариной, нанесшей удар по Америке; в январе 1942 года район Сан-Франциско из своей единственной 76-мм пушки обстреляла японская подлодка Ro-64 (Соломонов, Кулагин, 2003).

Американские же источники описывают рейд I-25 весьма своеобразно: упоминая о налетах, как о событиях, заслуживающих внимания, они, как правило, полностью игнорируют их результаты. Хотя американцы считают этот рейд, как «булавочный укол», но некоторые авторы с ними не согласны. Эти налеты вполне можно рассмотреть и как тренировку к доставке на территорию США бактериологического оружия. Больше налеты не повторяли. Лес на Орегонщине после японского рейда тем не менее горел по крайней мере дважды – еще во время Второй мировой (июль 1945-го) и уже во время Холодной (1951-го).

Как ни странно, ни японского, ни советского следа в пожарах обнаружено не было... (Robert, 1990: 230).

Нубудо Фудзита и Меиджи Тагами оказались единственными из участников исторической атаки на США, кому удалось пережить Вторую мировую войну. Капитан 2 ранга Тогами 7 июля 1943 года передал командование лодкой капитану 3 ранга Tsuneo Shichiji, а сам перешел на штабную должность. После войны он многие годы был капитаном торгового судна. Фудзита до начала 1944 года состоял на активной боевой службе, после чего вернулся в метрополию и стал летным инструктором, а в боевых действиях участия больше не принимал. 3 сентября 1943 года история I-25 завершилась на дне океана в районе Соломоновых островов, когда она была потоплена эсминцем USS Patterson (DD-392). Наблюдатель с гидросамолета E14Y1 Содзи Окуда пережил экипаж лодки более чем на год – он погиб в октябре 1944 года в районе Формозы во время атаки на американский авианосец (Хасимото, 1956).

Некоторые отечественные авторы военно-исторической литературы оспаривают участие в налетах второго члена экипажа – наблюдателя Содзи Окуда, указывают и другие даты собственно самой бомбардировки. Между тем в зарубежной литературе изложенная выше трактовка этого исторического события является преобладающей, а самое главное имеются мемуары самого Фудзито.

Литература

Гусев, 2013 – Гусев А.Н. Подводные лодки специального назначения. Построенные корабли и нереализованные проекты. М.: Моркнига, 2013.

Каторин, Волковский, 2006 – Каторин Ю.Ф., Волковский Н.Л. Уникальная и парадоксальная военная техника. Том. Книга 1. СПб.: Полигон, 2006.

Каторин, Коршунов, 2001 – Каторин Ю.Ф., Коршунов Ю.Л. Парадоксы военной истории. СПб.: Полигон, 2001.

Околелов и др., 2007 – Околелов Н.Н., Шумилин С.Э., Чечин А.А. Подводные авианосцы японского флота (история, конструкция, авиационное вооружение) // Морская коллекция. 2007. № 7.

Платонов, 1998 – Платонов А.В. Линейные силы подводного флота. СПб.: Галера Принт, 1998.

Соломонов, Кулагин, 2003 – Соломонов Б., Кулагин К. Подводная авиация страны Ямато // Авиамастер. 2003. №3.

Хасимото, 1956 – Хасимото М. Потопленные. Японский подводный флот в войне 1941–1945 гг. М.: Иностранная литература, 1956. 230 с.

Campbell, 1985 – Campbell J. Naval weapons of World War Two. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 1985. 468 p.

Conway's, 1996 – Conway's All the World's Fighting Ships, 1922–1946. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 1996. 628 p.

Mikesh, 1975 – Mikesh R.C. Aichi M6A1 Seiran, Japan's Submarine-Launched Panama Canal Bomber (Monogram Close-Up 13). Massachusetts: Monogram Aviation Publications Commonwealth Press Worcester, 1975.

Mikesh, Abe, 1990 – Mikesh R.C., Abe Sh. Japanese Aircraft 1910–1941. London: Putnam Aeronautical Books, 1990.

Januszewski, 2002 – Januszewski T. Japanese Submarine Aircraft // Mushroom Model Publications (Red Series), 2002. № 5103.

References

Campbell, 1985 – Campbell, J. (1985). Naval weapons of World War Two. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 468 p.

Conway's, 1996 – Conway's All the World's Fighting Ships, 1922–1946. Annapolis (Maryland): Naval Institute Press, 1996. 628 p.

Gusev, 2013 – Gusev, A.N. (2013). Podvodnye lodki spetsial'nogo naznacheniya. Postroennye korabli i nerealizovannye proekty [Submarines for special purposes. Built ships and unrealized projects.]. М.: Morkniga. [in Russian]

[Januszewski, 2002](#) – *Januszewski, T.* (2002). Japanese Submarine Aircraft // *Mushroom Model Publications (Red Series)*, № 5103.

[Katorin, Korshunov, 2001](#) – *Katorin, Yu.F., Korshunov, Yu.L.* (2001). Paradoксы voennoi istorii [Paradoxes of military history.]. SPb.: Poligon. [in Russian]

[Katorin, Volkovskii, 2006](#) – *Katorin, Yu.F., Volkovskii, N.L.* (2006). Unikal'naya i paradoksal'naya voennaya tekhnika [Unique and paradoxical military equipment]. Tom. Kniga 1. SPb.: Poligon. [in Russian]

[Khasimoto, 1956](#) – *Khasimoto, M.* (1956). Potoplennye. Yaponskii podvodnyi flot v voine 1941–1945 gg. [Japanese submarine fleet in the war of 1941–1945]. M.: Inostrannaya literatura, 230 p. [in Russian]

[Mikesh, 1975](#) – *Mikesh, R.C.* (1975). Aichi M6A1 Seiran, Japan's Submarine-Launched Panama Canal Bomber (Monogram Close-Up 13). Massachusetts: Monogram Aviation Publications Commonwealth Press Worcester.

[Mikesh, Abe, 1990](#) – *Mikesh, R.C., Abe, Sh.* (1990). Japanese Aircraft 1910–1941. London: Putnam Aeronautical Books.

[Okolelov i dr., 2007](#) – *Okolelov, N.N., Shumilin, S.E., Chechin, A.A.* (2007). Podvodnye avianostsy yaponskogo flota (istoriya, konstruktsiya, aviatsionnoe vooruzhenie) [Submarine aircraft carriers of the Japanese fleet (history, design, aviation weapons)]. *Morskaya kolleksiya*. № 7. [in Russian]

[Platonov, 1998](#) – *Platonov, A.V.* (1998). Lineinye sily podvodnogo flota [Linear forces of the submarine fleet]. SPb.: Galeya Print. [in Russian]

[Solomonov, Kulagin, 2003](#) – *Solomonov, B., Kulagin, K.* (2003). Podvodnaya aviatsiya strany Yamato [Underwater aviation of the Yamato country]. *Aviamaster*. №3. [in Russian]

Бомбардировки США самолетами японского флота

Юрий Федорович Каторин ^{а, *}

^а Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Российская Федерация

Аннотация. Статья посвящена описанию налетов на США в ноябре 1942 года японского гидросамолета Kugisho E14Y1 с экипажем в составе пилота мичмана Набуто Фудзито и наблюдателя петти-офицера Содзи Окуда, стартовавшего с подводной лодки I-25, подробно описываются непосредственно оба налета, а также прослеживается эволюция японских авианесущих подводных лодок, этапы совершенствования их авиационного оборудования, приводятся технические характеристики самолета E14Y1, особенности его хранения на субмарине и использования, как легкого бомбардировщика, анализируются итоги налета и его политическое значение, делается вывод, что этот налет был в большей степени политической демонстрацией, чем военной акцией.

Ключевые слова: Бомбардировки США японской авиацией, самолеты на подводных лодках, война на Тихом океане, рейд подводной лодки I-25, самолет Kugisho E14W1, мичман Набуто Фудзита.

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: katorin@mail.ru (Ю.Ф. Каторин)