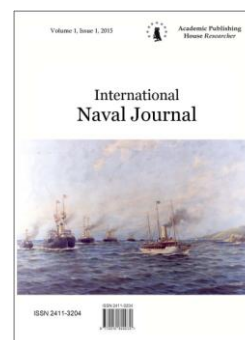


Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 6, Is. 2, pp. 75-95, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.6.75  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 94(520).033.53/.54: 94(73).091.7

### Air battles over Endau on January 26, 1942

<sup>1</sup>Christopher Shores  
<sup>1</sup>Brian Cull  
<sup>2</sup>Yasuho Izawa

<sup>1</sup> Independent investigator, USA  
<sup>2</sup> Independent investigator, Japan

#### Abstract

The article is a translation of chapters Christopher Shores, Brian Cull, Yasuho Izawa *Bloody Shambles*, Vol. 1: The Drift to War to the fall of Singapore, dedicated to the attacks of the 36th and the 100th Squadron at Endau. Translated by Vladimir Petrov. Prepared material Eduard Zhuravlev.

**Keywords:** World War II, the Pacific Ocean, aviation, navy, operations.

Начав войну, японцы паровым катком прошли по всей Юго Восточной Азии. Продвигались японские войска рекордными темпами, не встречая почти никакого сопротивления. Великобритания с Австралией и Новозеландией, Голландия, США и всякие там Индокитаи с Таиландами рушились как карточные домики и теряли свои колонии ударными темпами. Все попытки оказать организованное сопротивление, японцами даже не замечались, настолько явным был перевес в силах, и самое главное - вера в победу. Но и в рядах союзников воевали не одни Персивали, отдельные подразделения, эскадрильи и корабли, хоть немножко, но тормозили победное шествие японцев. Почти всегда, борьба велась без шансов на успех, но лётчики, моряки и пехотинцы, шли в бой снова и снова.

В 1940-е годы, от Сингапурского пролива на северо-восток до города Endau, проходила автомобильная дорога, обслуживавшая также город Mersing (расположенный на берегу в нескольких милях к югу) и аэродромы в Kluang и Khagang в провинции Центральный Джохор. Британцы, стоявшие по берегу реки Mersing, надеялись удержать линию Mersing-Kluang-Batu Pahat. Силы японцев впервые вошли в контакт с обороной Mersing 22 января 1942 г.

Сам город Endau находится в устье реки Endau, которое представляет собой удобную бухту. Британскому командованию было очевидно, что здесь следует ожидать скорых попыток японцев по высадке средств, для подготовки сил, участвующих в решающем наступлении на Singapur и для скорейшего ввода в строй аэродромов Kahang и Kluang, после их захвата. Считалось также, что последует высадка войск в Endau, с целью связывания боем австралийцев, стоявших вниз по берегу в Mersing. Однако, этого не последовало, так как основные силы австралийцев к тому времени уже отступили дальше по побережью по приказу из III корпуса. Прикрывающие отход силы в Mersing, уже были атакованы и подавлены подразделением полковника Коба из 18-ой дивизии японцев. Он искусно и скрытно обошёл ук-

реплённую береговую линию обороны (включавшую бетонные ДОТы, окружённые проволочными заграждениями), и атаковал её с тыла, одновременно имитируя атаку с моря.

В то время, как основные усилия RAF были направлены на запад провинции Johor, где вовсю шли ожесточенные бои вокруг Batu Phata, несколько **Hudson**, ещё остававшихся в Singapur, регулярно наблюдали за подходами к Endau. 26 числа в 7:45 по местному времени, два экипажа **Hudson** из 1 sqn. RAAF заметили в 20 милях к северо-востоку от Endau конвой, направлявшийся на юг. О нём впервые было доложено ещё вечером предыдущего дня с борта **Catalina**, вылетевшей из Singapur. Наблюдатели RAAF рапортовали об обнаружении 2 транспортов примерно по 10000 тонн каждый, 2 крейсеров, 12 эсминцев и 3 барж, но, каждый раз, когда они пытались передать эту информацию по радио в свой штаб, этому мешали помехи. Одновременно, оба патрульных самолёта были атакованы тремя истребителями японцев, опознанными, как два флотских "тип 96" и один "тип 0" (в действительности, это были **Ki 27** из 12 Сентая).

Последовала короткая стычка, в ходе которой стрелки **Hudson** заявили о повреждении двух истребителей - по одному сержанты Р.Н.Б. Гайфер из экипажа самолёта А16-21 флайт-лейтенанта Ф.У. Колкухоуна и Х.Х. Роджерс из А16-55 флайт-лейтенанта О.М. Даямонда. Оба разведчика скрылись в облаках и возвратились на свою базу по одиночке. А16-21 привёз несколько пробоин. Таким образом, доклад об обнаружении конвоя поступил в штаб авиации только когда первый из самолётов сел в Singapur в 9:20.

Единственными ударными силами, доступными в Singapur в тот момент были торпедоносцы **Wildebeest** и **Albacore** из 36-го и 100-го squadrons RAAF и 9 **Hudson** RAAF. Первые две эскадрильи, получили приказ подготовить к вылету максимально возможное число машин. Однако, большая их часть участвовала в ударах по автотранспорту в южном Johor предыдущей ночью, дюжина **Wildebeest** и 3 **Albacore** были задействованы в районах Muar и Batu Pahat, а ещё 3 других бомбили Kuala Lumpur; 7 **Wildebeest** позже выполнили второй вылет к Batu Pahat. Экипажи были измотаны, самолёты требовали подготовки, заправки и пополнения боеприпасами, было очевидно, что немедленная атака невозможна. Это было досадным обстоятельством для Командующего Авиацией Дальне-Восточного Командования Эйр-вице-маршала С.У.Н. Пулфорда, бывшего офицера флота, который, будучи ярким сторонником торпедоносной авиации, был уверен, что атака торпедами судов в открытом море могла достичь определённого успеха, хотя бы против наиболее важных целей – тихоходных транспортов. Тем не менее, предполагалось, что суда встанут на якорь в мелководном устье реки ко времени, когда воздушная атака сможет быть проведена, поэтому на каждый самолёт были подвешены по три 500 фн. (227 кг) бронебойные бомбы.

Тем временем, британской 225 Бомбардировочной группе в Sumatra, было приказано выслать все боеспособные бомбардировщики, а АБГАКом получило запрос, чтобы **B-17** ВВС США с Java также были отправлены для атаки судов. В итоге, четыре **B-17** были высланы в Sumatra, но прибыли слишком поздно для участия в ударах в районе Endau и, вместо этого, бомбили аэродром в Kuala Lumpur 28 числа.

#### Список подразделений RAF и RAAF доступных для удара по десанту японцев

Авиачасть	Количество и тип самолётов	Место базирования
36 sqn	9 <b>Wildebeest</b> и 3 <b>Albacore</b>	Seletar
100 sqn	12 <b>Wildebeest</b>	Seletar
1 sqn RAAF	4 <b>Hudson</b>	Sembawang
8 sqn RAAF	5 <b>Hudson</b>	Sembawang
232 sqn	9 <b>Hurricane</b>	Seletar
21/453 sqn	6 <b>Buffalo</b>	Sembawang
243/488 sqn	6 <b>Buffalo</b>	Sembawang
62 sqn	6 <b>Hudson</b>	Palembang
27 sqn	5 <b>Blenheim Mk I</b>	Palembang

Первую атаку должны были провести **Hudson** и 12 **Wildebeest** - девять из 100 sqn. и три из 36 sqn., взлёт планировался в 13:50. Один из штурманов-наблюдателей, уроженец

Tasmania Грэм МакКаб, позже вспоминал: *"В зале управления операциями вокруг комэска сгрудились усталые, одновременно молодые и постаревшие люди. Усталые потому, что большинство из них участвовало в двух ночных боевых вылетах, постаревшие, потому, что такими их сделала военная обстановка. Они были полны тревог и вопросов, так как день за днем вторгшиеся японцы, поддержанные мощным воздушным прикрытием, немолимо продвигались вдоль дороги на Singapur."*

*Авиаторы, сидящие на столах и столпившиеся на полу между навигационным оборудованием и парашютными ранцами, были собраны со всех уголков Британского Содружества. Многоголосый шум прекратился сразу же, как только старший офицер стал читать оперативные указания на вечернюю миссию. Я слушал наполовину – и ровную интонацию командира, и, одновременно, приятное, негромкое жужжание пчёл среди тропических цветов на улице. Периодически, сквозь горячий воздух можно было услышать пронзительные крики тамилы, потеющих на аэродроме, заравнивая воронки от бомб после утреннего налёта".*

Командир 100 sqn., сквадрон-лидер И.Т.Б. Роуланд, которому предстояло вести в бой **Wildebeest**, обрисовал план удара, предусматривавший атаку звеньями с пикирования с 3000 фт (914 м) по главным целям – транспортам. Таким образом, экипажи ошибочно полагали, что им предстоит сорвать морское вторжение. Роуланд закончил брифинг предостережением, что ожидается встреча с японскими истребителями.



Brewster Buffalo, 453 Squadron, аэродром Сембаванг, Сингапур, декабрь 1941 г.

Грэм МакКаб продолжает: *"Большинство глаз устремилось на штурмана, вписывавшего фамилии членов экипажей на большую чёрную доску. 36 человек должно быть отобрано для операции, но, так как он располагал немного большим их количеством, то несколько счастливиц пойдут обратно отсыпаться. Я слегка надеялся, что моего имени на доске не окажется (думаю, почти все надеялись на это), но, оно там оказалось..."*

Предполагалось, что единственный **Sharx** из 4 АВЗА будет сопровождать удар, но к счастью для сержанта А.Р.П. Саула и его стрелка, у него обнаружили неисправность двигателя. В Seletar, **Wildebeest** выруливали с мест стоянок к точке старта, и один за другим начинали разбег по взлётной полосе. Первые взлетевшие кружили над аэродромом, пока всё соединение не поднялось в воздух. Сквaдpон-лидер Роуланд возглавлял ведущее звено, флайт-лейтенант Джон Тиллот следовал со своим звеном справа; флайт-лейтенант Джон Вилкинс – слева; а флaинг-офицер Бэйзил Калик замыкал строй своим звеном из трёх самолётов 36 sqn.



Lockheed Hudson Mk II, 1 squadron RAAF, аналогично были окрашены самолёты этого подразделения участвовавшие в налёте на Endau.

Флайт-лейтенант Моубрай Гарден из 243 sqn. в самый последний момент получил приказ поднять все **Buffalo** его части, и встретить **Wildebeest** над островом к юго-востоку от Sigarur. Приказ гласил "сопроводить их туда, куда они направляются и привести обратно". Но ему не указали цель атаки или точку назначения! Соответственно, он повёл сборное звено из шести **Buffalo** – четырёх из 243 sqn. и двух из 488 sqn., - и обнаружил бипланы, летевшие в плотном строю на высоте 1000 фт (305 м) на скорости 90 миль/час (145 км/ч). Гарден отметил: "Это сделало их довольно трудным объектом эскорта, так как нам приходилось тратить много бензина, летая взад и вперёд и вокруг них, расходуя наш избыток скорости".

Немного позади и выше шли девять **Hudson** RAAF в сопровождении шести австралийских **Buffalo** из 21/453 sqn. и девяти **Hurricane** из 232 sqn., ведомых сквaдpон-лидером Питером Брукером.

Над Endau и морским соединением японцев, в воздухе находились девять **Ki 27** из 2 chutai 11 sentai, и 10 **Ki 27** из 1 sentai (ведущий – капитан Такехиро Коянаги), вместе с единственным **Ki 44** под управлением капитана Ясухико Курое из 47 отдельного истребительного chutai, проводившего войсковые испытания самолёта.

Британское соединение вышло в район цели около 15:00. Была облачность, со слоями от земли до 4000 фт (1220 м), затем относительно чистое небо до 10-12 тыс. фт (3050 – 3660 м), выше – снова облака.

Wildebeest пролетели к устью Endau, пройдя сквозь гряды облаков, на выходе из которой они увидели чёрные корпуса двух японских транспортов – **Canberra Maru** и немного большего по размеру **Khansai Maru**, - находившихся в паре миль от берега. Позади них были два военных корабля, опознанных как крейсера, хотя в действительности, там был только один лёгкий крейсер – **Sendai**. Ещё немного дальше можно было увидеть семь эсминцев, из сопровождавшей конвой 3-й флотилии эсминцев, в то время как пять тральщиков и шесть других мелких судов были разбросаны в округе. Десантные средства уже шли к берегу, имея на борту подразделения 96 Аэродромного батальона, его роту связи, а также запас авиационных материалов, топлива и бомб.

По мере приближения бипланов, вспышки на палубах кораблей показали, что зенитные расчёты их обнаружили, однако, несмотря на разрывы снарядов, лётчикам удалось сохранить боевой порядок до тех пор, пока их не атаковал с высоты японский истребительный заслон. Флайт-лейтенант Гарден, ведущий **Buffalo**, поясняет: *"Довольно быстро небо было заполнено разбитыми и падающими **Wildebeest** и парашютами. Тем временем, со стороны солнца на нас пикировала, как мне показалось, огромная армада **zero** - одной длинной вереницей. Я подождал первого из них и вильнул в самый крайний момент, так, что он пролетел подо мной. Я перевернул самолёт на спину и в таком положении расстрелял его. Он загорелся и упал. Однако я совершил ошибку, наблюдая за результатом своего труда одно, то самое, лишнее мгновение, и попал под удар следующего врага. Его огонь вырвал большую дыру в правой части моего самолёта, разнёс все тумблеры управления оружием и прицелом, как и другие приборы"*.

Из-за повреждений самолёта, Гарден не мог заставить свой **Buffalo** лететь выше 500 фт (152 м), однако ему удалось благополучно вернуться в Калланг, где обнаружилось, что одна из пуль пробила карбюратор.

Ведомый Гардена, сержант Рекс Вебер записал в дневнике: *"Моубрай вывел меня из облака прямо в середину группы из шести истребителей **"mun 97"**, при этом вокруг также был целый рой истребителей противника. Я не знал куда повернуть – у меня на хвосте сидел один из них, стреляя из всех стволов, другой был сбоку, а третий шёл прямо на меня строго сверху. Фактически, я не знал, что делаю. В один момент я пытался атаковать, но решил, что лучше будет найти укрытие и стал искать облака, которые, казалось, были в отдалении нескольких миль. В этот момент двигатель обрезало, и передо мной встала перспектива попасть в плен. Можете представить мой восторг, когда он снова завелся, но, одновременно, я почувствовал себя трусом, находясь в укрытии и оставив "бисты"... Однако, когда я вернулся на базу, то обнаружил, что мне действительно крупно повезло – самолёт был сильно искромсан, а причиной перебоев в работе двигателя была пулевая пробоина в карбюраторной системе"*.

Остальные **Buffalo** также получили повреждения, включая и W8231, на котором летел сержант Джеф Фискен: *"Осколок пушечного снаряда, должно быть, срикошетировал от моей бронеспинки и ударил мне в бедро. Тогда это не имело значения, - всего лишь торчащий кусочек шрапнели. Я даже не почувствовал его, пока не совершил посадки – совсем не ощущал его во время боя. Я извлёк его плоскогубцами самостоятельно. Врач закрыл ранку антисептической марлевой повязкой и пластырем. В моём самолёте насчитали 22 пулевые и осколочные пробоины"*.

Другой пилот **Buffalo**, пайлот-офицер Терри Марра, несмотря на то, что его истребитель был повреждён при первой встрече с противником, смог атаковать один японский самолёт, который по его утверждению был **Мессершмиттом Bf-109**, и заявил о его вероятном уничтожении. Это вполне мог быть **Ki 44** Курое (который, однако, не получил повреждений) или один из **Hurricane** (хотя они тоже не понесли потерь), как раз в тот момент прибывших в район цели вместе с **Hudson** и **Buffalo** RAAF.

Тем временем, ведущее звено бипланов-бомбардировщиков пыталось провести свою атаку на суда противника. Сержант Чарльз МакДональд, штурман в самолёте K2922 флайинг-оффисера Джозефа Форбса вспоминает: *"Мы летели прямо на Mersing, а затем вдоль берега в облачности с просветами, пока неожиданно не выскочили из неё над Endau на высоте"*

2000 фт (610 м). Я к этому времени уже установил взрыватели на бомбах и подготовил их для сброса Джокком. Я выглядывал с правого борта кабины, когда увидел, как самолёт сержанта Ли заскользил в сторону моря. Тотчас же машина сквадрон-лидера Роуланда взорвалась в воздухе, очевидно получив прямое попадание зенитного снаряда.

Затем, всё произошло так быстро, что это сложно было осознать, но я имею яркое воспоминание о сцене событий под нами. Там было два крейсера, около пяти эсминцев и два больших транспорта, все их орудия пылали огнем, стреляя по нам. Джок Форбс был абсолютно невозмутим, прицелился в больший транспорт, и шесть наших бомб попали ему в борт.

Затем Джок полетел к берегу, обстреливая из своего курсового Виккерса баржи, переправлявшие войска. Тем же, вместо сопровождения наших самолётов, занимались и **Baffalo** – штурмовали баржи, снующие между сушей и транспортами.

Я предполагаю, что именно наши бомбы серьёзно повредили транспорт, т.к. мы были единственным **Вайлдбистом** в округе, однако, в тот момент этого нельзя было сказать наверняка.

Продолжая полёт, мы пересекли береговую линию и оценили повреждения нашего самолёта – он был серьёзно побит с левой стороны, там отсутствовали почти все стойки между крыльями, а топливо сочилось из пробитых баков густым как туман шлейфом. Джоку Гранту прострелили ногу, но он продолжал отстреливаться из своего "Льюиса". Сам я был весьма ошарашен, обнаружив, что моя левая рука бездействует, так как пуля раздробила моё предплечье, а я в горячке боя этого даже не заметил. Джок Форбс был невредим, но ему было необычайно трудно удерживать самолёт в воздухе. Нам приходилось лететь строго по прямой, не маневрируя и не меняя высоту, так как левая коробка крыльев еле держалась.

"Зеро" дал по нам пару очередей, но не смог сбросить скорость до нашей, зато "морской истребитель Тип 96" смог, и, несмотря на все усилия Джока Гранта, мы всё таки упали на дорогу из **Endau** в **Mersing**. Падение получилось управляемым – прямо в просеку между деревьями, что исключило лобовые столкновения с ними. Поскольку на дороге были японские солдаты, и повсюду свистели пули, то мы выбрались из самолёта так быстро, как только смогли, и, я направился к джунглям, не сбавляя скорости. Два Джока были воистину доблестными авиаторами. Последний раз, когда я их видел, Грант был на обочине дороги, а Форбс был окружён японцами и пытался от них оторваться. Грант был убит там, где лежал, а про Форбса я много позднее узнал, что он был схвачен и казнён".

**Wildebeest** K6379 сквадрон-лидера Алана Роуланда упал в море, никто из экипажа не выжил. В машине его правого ведомого, сержанта Брюса Ли (K6386), которая также была сбита, штурманом летел сержант МакКаб, вспоминавший: "Подлетая к цели, Ли слегка набрал высоту, чтобы прикрыться кудрявым облаком, и Провен уже открыл огонь из своего пулемёта. Мы вынырнули из облака прямо над конвоем, и, как только опустили нос для перехода в пикирование, то получили короткую очередь от японца. Самолёт был пробит в нескольких местах, однако, ни один из нас не был задет, и Ли снова немного снизился и стал доворачивать в нужную позицию. Этот манёвр был последним в его жизни.

Когда мы вновь выходили в атаку, я лежал, смотря вниз через открытый прицельный люк, готовый нажать нужные переключатели. В этот момент, внезапно, словно дождем, бьющим по металлической крыше, мы были накрыты пятисекундной очередью другого истребителя. Провен был тут же убит за своим пулемётом, а фюзеляж превратился в решето.

Укладка моего парашюта была пробита, и каталась по полу кабины. Сам я был ранен на вылет в правую руку рядом с плечом, а ещё три пули пробороzdили её заднюю часть. Самолёт потерял управление и задымил. Я поднялся и увидел Ли, неуклюже склонившегося над ручкой управления, - он получил несколько пуль точно в голову. **Wildebeest** падал по спирали, а мы всё ещё были прямо над ведущими огонь судами".

Несмотря на стресс и боль, МакКаб смог проползти в переднюю кабину пилота, снял руки мертвого лётчика с ручки управления и постарался направить самолёт прочь от кораблей. Ему удалось контролировать его и пролететь несколько миль на юго-восток параллельно берегу, но самолёт, дымя своим повреждённым двигателем, в итоге, сорвался в штопор и

упал в воду. МакКаб выплыл на поверхность и обнаружил, что резиновая спасательная лодка благополучно отделилась от их самолёта и надулась, ожидая его появления. Он прикинул, что находится в двух милях от берега. Он мог видеть и слышать бой, разгоравшийся в нескольких милях выше по берегу. Испытывая некоторые сомнения относительно лодки, он надул свой спасательный жилет "May West" и, несмотря на ранение, с трудом устремился к берегу.

Звено флайт-лейтенанта Вилкинса избежало наихудшего в воздушных атаках, и тройке удалось провести атаку по транспорту с пикирования с малой высоты. Вилкинс доложил, что одна из его бомб, по всей видимости, попала в трубу судна, но не взорвалась. Целью, очевидно, был **Canberra Maru**, пораженный несколько раз. Самолёт Вилкинса был лишь слегка повреждён. Его ведомый №2, флайинг-офицер Бэзил Готто в К6380 также не попал под первый удар истребителей и смог как следует прицелиться. Он вспоминал: *"Я дал полный газ и круто развернулся вверх и влево и смог увидеть, как мой залп взорвался прямо под носом судна (вероятно, **Canberra Maru**). Белая пена моих разрывов соединилась с разрывами, легшими параллельно кораблю в десяти ярдах от его борта, так что мы непременно нанесли ему некоторые повреждения. Я приближался к облаку, когда шум с левой стороны привлёк моё внимание. Должно быть, это был пулемётный огонь, так как именно оттуда на нас спикировал истребитель джапов. Я не заметил каких-либо повреждений нашей машины.*

*Противник прошёл под нами, и я смог посмотреть вниз на него и увидеть пилота. Тут я понял, что если опущу нос самолёта и резко развернусь вправо, то смогу обстрелять его из курсового пулемёта. Но пришлось бы оставить идею достигнуть облака, и если промахнусь, то моё положение будет очень скверным. Осознав это, я решил придерживаться первоначального намерения добраться до облака".*

Тем временем, было атаковано звено, летевшее в строю справа, со стороны моря. Три **Ki 27** напали на самолёт флайт-лейтенанта Джона Тиллотта, загнали его к самой поверхности воды и затем преследовали до берега. Стрелок Тиллотта, сержант Бёрдсалл отважно с ними сражался, как показывает его рапорт о бое: *"Мы спикировали вниз на уровень моря. В первую атаку я подпустил их довольно близко (50-60 ярдов) и выпустил очередь примерно в пятьдесят патронов в брюхо ведущего истребителя, когда он отваливал. Я видел, как из него посыпались мелкие обломки, и больше он не появлялся. Очереди второго нападавшего разбили моё радиооборудование и вырвали кусок моего правого бедра. К этому времени я уже расстрелял остаток своего диска".*

**Ki 27** снова приблизились и изрешетили К6390, подбитая машина упала в мангровое болото. Тиллотт был убит, а пилот-офицер Моррисон, наблюдатель – тяжело ранен. Бёрдсалл, сам едва способный ходить, с трудом отправился в джунгли в поисках помощи.

Остальные два самолёта звена Тиллотта вернулись без серьёзных повреждений.

Звено из трёх **Wildebeest 36 sqn**, замыкавшее строй, не избежало нападения. К 6387 пилот-офицера Боба Баркляя был атакован, не успев достичь транспорты, и его стрелок, сержант Билл Роувелл был убит. Его штурман-наблюдатель, пилот-офицер Элвуд Камминс вспоминает: *"Прибыли в Endau – определили цель – провели атаку со средней высоты, в результате промахнулись, но не сильно. Развернувшись на обратный курс, мы увидели близко над нами **zero**, несущийся за **Hurricane**. Вскоре **zero** спикировал к нам на хвост. Сержант Роувелл вёл огонь из своего Веккерса, пока пилот-офицер Барклай активно маневрировал, меняя курс, высоту, скорость, используя редкие облака, чтобы обмануть противника.*

*Второй **zero** присоединился к атакам, – наш самолёт был прострочен пулями и на моей правой голени пошла кровь из лёгкого пореза. Наш пулемёт не стрелял, и я заметил, что он крутится из стороны в сторону без стрелка. Через проход между кабинами я увидел Роувелла, осевшего на пол, и пополз к нему. Его грудь была разорвана пулями и вся в крови. Не было заметно ни дыхания, ни движений.*

*Я встал рядом с его телом, привёл пулемёт в боевое положение и стал отстреливаться, как только **zero** снова пошли на нас. Как это часто бывает в неподходящий момент, пулемёт заело (дважды), хотя я оба раза смог его перезарядить и продолжил огонь короткими очередями. Прицеливаться было трудно, так как наш самолёт маневрировал.*

Я заметил, что мы летим очень низко – сначала над деревьями, затем над морем. Я видел, как из правого крыла шла тонкая струйка, похожая на дым, хотя, скорее всего, это было топливо из пробитого бака. Внезапно, меня подбросило, и я оказался под водой вверх ногами. Я вылез вниз через нишу стрелковой кабины и выкарабкался вверх на поверхность - **zero** не было видно.

К моему облегчению, пайлот-офицер Барклай показался над носом самолёта и поплыл, чтобы присоединиться ко мне. Он сообщил, что поскольку самолёт был почти неуправляем, он намеренно приводил его. Я рассказал ему про быстрое ранение Роувелла, описал его состояние и очевидную мгновенную смерть. Теперь, спустя пятнадцать минут, его тело находилось под водой в перевернутом самолёте, в 150 ярдах от берега. Не имея никакой возможности оказать ему медицинскую помощь, мы решили, что любые попытки его вытащить, в данных обстоятельствах, будут лишены смысла. Мы оставили самолёт и поплыли, а затем, пошли вброд к берегу".

Пока экипажи **Wildebeest** сражались за свои жизни, **Hudson** и их эскорт были вовлечены в серию ожесточённых стычек с патрулём японцев. Их перехватили почти у самой цели. А16-23 флайт-лейтенанта Джона О'Брайена, летевший в середине плотного строя из девяти самолётов был атакован истребителем, ведущим, как ему показалось, пятьдесят (!) машин, налетевших на них сверху. О тяжести урона, который может причинить атака истребителей, можно судить из последующего рапорта О'Брайена: "Первым его залпом был убит мой стрелок-радист, сержант Э. Дж.Дж. Силк, стоявший за одним из боковых пулемётов, а также мой второй пилот, флайнг-офицер Дэвид Хьюз, сидевший рядом со мной. Пуля прошла ему сквозь голову, затем ударила мне в плечо и застряла под погоном на моей рубашке. Она была почти на излёте в тот момент, но, от удара я потерял контроль над самолётом".

Оглушённый пилот очнулся как раз вовремя, чтобы вывести самолёт из крутого пике, и смог вернуться в Sembawang вместе с другой повреждённой истребителями машиной – А16-37 флайт-лейтенанта Ботройда. Пилот А16-28 флайнг-офицер Питер Гиббс заметил крупное судно сквозь разрыв в тучах (вероятно Канбера Мару) и немедленно атаковал его, добившись двух прямых попаданий и двух близких разрывов:

"Несколько тел и предметов, похожих на солдатское снаряжение, вроде ранцев и чего-то подобного, с грохотом взлетели в воздух. Они вращались медленно и комично, будто были в космосе, перед тем, как упасть в море. Этим всё и кончилось. Примчались **"zero"**, стреляя и не оставляя нам никакой возможности наблюдать место боя и выяснить судьбу судна".

Его самолёт затем был сильно повреждён пулемётным огнём, также как и другая машина из 1 sqn RAAF, А16-54 флайт-лейтенанта Кена Смита, который, прежде чем его атаковал одиночный **Ki 27**, отбомбился по скоплению войск и нескольким автомашинам, замеченным у Mersing. Все пять **Hudson** 8 sqn RAAF благополучно вернулись на базу, и, хотя два или три из них имели пробоины, все члены экипажей были невредимы. Самолёт флайт-лейтенанта Фила Парри был атакован истребителем, который, после ответных очередей стрелка сержанта Нила Мензиса, согласно его рапорту, упал на каучуковую плантацию.

Одновременно, шесть **Buffalo** 21/453 sqn также были связаны горячим боем, в ходе которого три из них были повреждены, включая машину флайнг-офицера Джеффа Шеппарда, заявившего в ответ сбитым один истребитель. Он вспоминает: "В ходе ранних боёв Дальневосточной кампании некоторые из нас заметили, что японцы, когда бы они ни атаковали, всегда были выше нас и переходили в атаку с пикирования после переворота с потерей скорости.

В моём случае, я выполнил, вероятно, самый глупый манёвр, совершённый лётчиком, выжившим, чтобы о нём рассказать. Шесть японских истребителей встали в круг надо мной, и один из них начал переворачиваться, чтобы спикировать на меня. Они были на высоте на 2000 фт (609 м) и 3000 фт (914 м) выше нас. Я слегка опустил нос истребителя, разогнался до 350 миль в час (560 км/ч) по приборам, затем перешёл в атаку вертикальной свечой. Противник вспыхнул, находясь всего в нескольких футах от меня.

Естественно, это поставило меня в глупую позицию относительно оставшихся пяти самолётов, так как я терял скорость, и, конечно же, после подъёма и отдачи моего оружия **Buffalo** окончательно её лишился и вошёл в неистовый штопор, который, веро-



ятно, меня и спас. Я проштопорил что-то около 8000 фт (2440 м), давя ногой на левую педаль управления и обеими руками - на ручку от себя, пытаюсь выровняться.

Наконец, мне удалось выйти из штопора невысоко над землёй и спикировать в облако, таща на хвосте остальных японцев. Несмотря на то, что я скользил в сторону, мои кабина, крылья и бензобак были пробиты, но сам я уцелел. По приземлении в *Sembawang* в моём самолёте насчитали 126 пробоин".

В этой схватке было заявлено сбитыми ещё два Ki-27, один – ведущим группы **Buffalo**, флайт-лейтенантом Бертом Грейсом (который также заявил о повреждении другого **Ki 27**), и второй – сержантом Россом Лейсом. Хотя они оба не видели, как их жертвы падали на землю, их заявки были "подтверждены" на основании их впечатления о высоте полёта японских самолётов в последние моменты их атаки! **Buffalo** флайинг-офицера Барри Худа стал целью одного упорного японского пилота, его очереди поразили сиденье пилота и левый топливный бак. Худ спикировал в облако и затем направился в *Singapur*, где благополучно сел, несмотря на то, что его глаза были обожжены парами бензина, попавшими в кабину.



Wickwrs Wildebeest Mk III, участник налёта на Endau.

К этому времени **Hurricane** сквадрон-лидер Брукера также уже были вовлечены в серию "собачих свалок" в небе, по впечатлению пилотов, заполненном японскими истребителями и горящими **Wildebeest**. Сам Брукер выбрал ближайший **Ki 27**, пока остальные бросились за уцелевшими бипланами, в надежде дать им хоть какую-нибудь защиту. Пайлот-офицер Джимми Паркер заметил истребитель, преследовавший один из бомбардировщиков, и спикировал для атаки. Он вспоминал позднее: "Самолёт дико заскользил на крыло когда я выходил из пике и у меня не было времени как следует нацелиться на "zero". Я потянул ручку на себя, чтобы сделать второй заход, и обнаружил впереди себя моноплан с неубирающимся шасси, летящий прямо вверх и готовый вот-вот сорваться в штопор.

Моя скорость значительно упала, и самолёт отлично управлялся, так что я смог в течение нескольких секунд бить прямо по джапу. Всё это время он оставался на одной и той же высоте, пока не ушёл под нос моего самолёта.

Я развернулся на 180° резким манёвром, но не увидел его там, где ожидал, а вместо этого, когда я выравнивался, то обнаружил, что он заходит на меня сзади. Жутко запаниковав, я отжал ручку от себя (плечевые ремни чуть-чуть не дали мне пробить фонарь кабины) и оторвался вертикальным пике к земле, а затем снова пошёл вверх к облаку в нескольких тысячах футов от меня.

Тем не менее, оказалось, что **джан** по-прежнему был сзади, поэтому я снова положо спикировал, чтобы выйти на **zero**, преследующий **Wildebeest** на встречном со мной курсе. Оба они повернули прямо на меня, а я – на них, так что я смог короткой очередью в упор прострочить **zero**, а он при этом, не смог взять на прицел ни биплан, ни меня.

Я и не надеялся уничтожить его за столь короткое время, но мы сошлись прямо над верхушками деревьев, и, когда я оглянулся, он уже горел на земле, а **Wildebeest** продолжал лететь. По возвращении в *Seletar*, его пилот, побывавший всего в нескольких футах от всех моих работающих пулемётов, подтвердил эту очень удачную победу".

Пока воздушный бой разгорался на севере, флайт-лейтенант Пленти и экипаж его **Hudson** в проа (быстрое малайское парусное судно-каное) продолжали свой путь к *Singapur*. Они слышали разрывы бомб и с беспокойством ожидали пока выяснится, что же произошло: "Вскоре, с севера стали появляться самолёты. Сначала у нас над головой, на высоте около 500 фт (150 м) прошёл одинокий **Buffalo**, держась близко к берегу. Затем были два **Buffalo**, летевшие немного выше, за ними три **Hurricane**, следовавшие по одиночке, и одинокий **Hudson**, летевший на юг в миле (1,6 км) от нас над берегом.

Мы отметили, что вообще ни один **Wildebeest** не появился на обратном курсе. Увы, действительно, слишком немногие из них всё-таки вернулись, пройдя вне нашей видимости дальше над сушей. Второй **Hudson** прошёл, низко летя на расстоянии не более четверти мили (400 м) и развернулся, чтобы описать над нами круг. Мы возбуждённо замалхали ему, надеясь, что нас узнают, и из *Singapur* на следующий день будет послано спасательное судно. Пока **Hudson** кружил, мы различили его номер – A16-37, а через открытую форточку кабины я узнал пилота, флайт-лейтенанта *Сту Ботройда*".

Узнавание, однако, не было взаимным – Ботройд и его экипаж решили, что пассажирами проа были малайцы, так как они были загорелыми и без форменных фуражек ВВС.

Все **Hurricane** благополучно возвратились. Пока самолёты заправлялись и вооружались, пилоты докладывали о проведённых боях. В итоге, уничтоженными были засчитаны шесть машин противника: по одному сквадрон-лидеру Брукеру, пайлот-офицеру Паркеру, флайт-лейтенанту Эдвину Тейлору, и сержанту Генри Николзу. Один вероятно уничтоженный записали пайлот-офицеру "Диззи" Мендизабалу. "Звездой момента" стал сержант Рон Доувелл, - он заявил два лично уничтоженных, его рапорт гласил: "Я прибыл в район цели и, круто спикировал навстречу группе из примерно 12 истребителей, разбросанных повсюду вокруг. Мой ведущий спикировал на них и разделил одну из пар. Один из этих двоих пошёл вверх, и когда он был на верхней точке разворота, я дал по нему короткую очередь. Из двигателя вырвалось пламя, и горящий самолёт направился вниз".

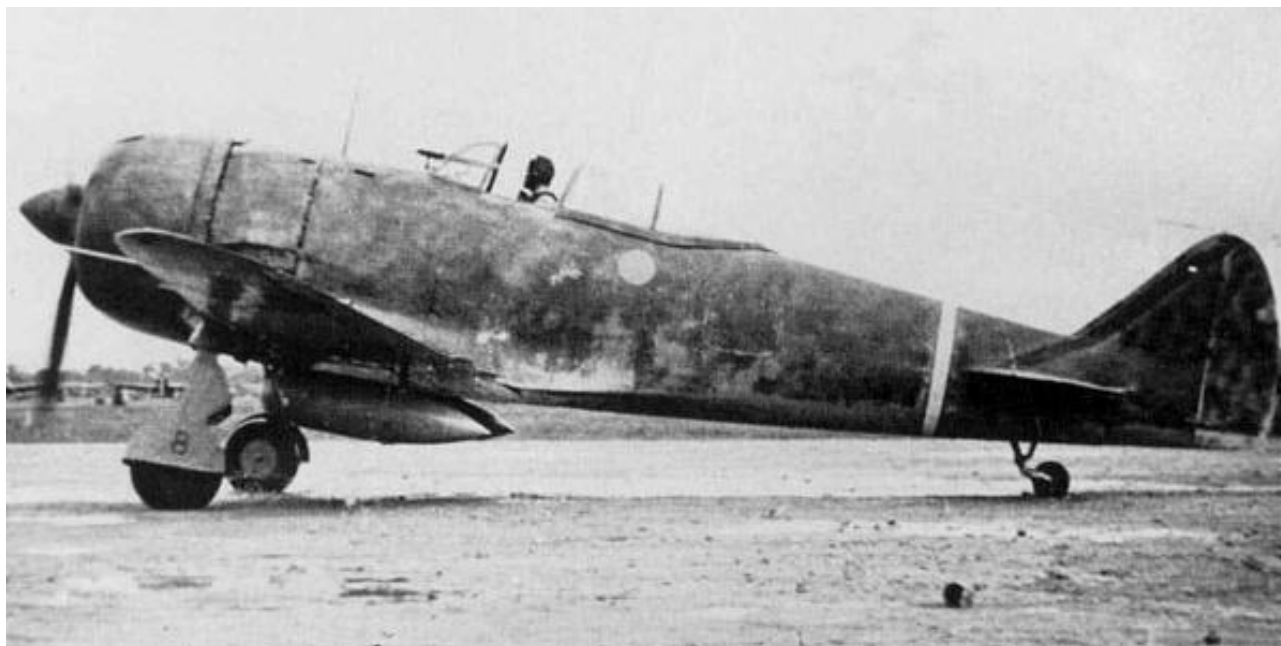
Затем Доувелл быстро набрал высоту и напал на другой **Ki 27**: "Должно быть, я застал его врасплох, потому, что он не делал попыток уйти из-под удара. Я дал по нему длинную очередь, и он стал падать с малой высоты в абсолютно вертикальном штопоре. У него не было никакого шанса".

Во всей этой неразберихе среди разбросанных облаков, очевидно, что обе стороны значительно преувеличили свои успехи. Пока капитан Курое в **Ki-44** оставался на высоте, чтобы наблюдать и докладывать о результатах, **Ki-27** 11-го *sentai*, атаковавшие первыми, заявили два **Hudson**, два биплана, пять **Buffalo** два **Hurricane** сбитыми достоверно, один **Hudson**, один биплан и один **Hurricane** вероятно и три биплана, совершивших вынужденные посадки. Свои потери по докладу составили один поврежденный истребитель. 1-й *sentai* заявил сбитыми достоверно шесть бипланов и предположительно – одну летающую лодку **Catalina**. Вероятно, это была голландская машина, случайно оказавшаяся поблизости, хотя, пока не обнаружено никаких сообщений о такой потере или участии в том бою самолётов такого типа. Лейтенант Мизотани из 1 *sentai* был сбит, но смог благополучно выбраться с парашютом.

В *Singapur* тем временем в спешке был подготовлен второй удар. В нём должны были принимать участие девять **Wildebeest** (из них два из 100 sqn), не задействованных в первом вылете и три **Albacore**. Каждый из самолётов был вооружён шестью 250 фн (127 кг) бомбами. Взлёт группы из *Seletar* был назначен на 16:15, вести её, лично находясь во главе звена **Albacore**, должен был командир 36 sqn - сквадрон-лидер Р.Ф.С. Маркхэм.

Все боеспособные истребители должны были сопровождать ударную группу. Как только 9 **Hurricane** были подготовлены к вылету, сквадрон-лидер Брукер отправился в штаб

36 sqn, чтобы обсудить план их полёта, и только там узнал, что бомбардировщики уже взлетели! Затем его вызвали в штаб Воздушных операций (Air HQ) для доклада о первой атаке, поэтому он приказал флайт-лейтенанту Тейлору вести эскорт вместо себя.



Nakadzima Ki 44, предсерийные самолёты этого типа из 47-го sentai, проходившие войсковые испытания и участвовавшие в отражении налёта на Endau

Таким образом, восемь, вместо девяти **Hurricane** стали готовиться к взлёту спустя примерно сорок минут после отправления **Wildebeest**. В этот момент двигатель самолёта Тейлора отказался заводиться. Пайлот-офицер Паркер принял командование над оставшейся тройкой истребителей звена "А" (Пайлот-офицер Мендизабаль, сержанты Марк Портер и Кен Холмс) и тройкой звена "Б" (сержанты Доувелл, Николлз и Джон Флеминг). В итоге вдогонку за бомбардировщиками устремились только семь **Hurricane** и всего четыре **Buffalo**, которых смогли подготовить после первой миссии.

Бомбардировщики достигли Endau в 17:30, где были атакованы десятью **Ki-27** 1-го Сентая и двумя **Ki-44** 47-го Чутая. Над целью небо было абсолютно чистым. Должно быть, экипажи, не имевшие ни истребительного прикрытия, ни возможности спастись в облаках, ощущали неотвратимую обречённость, пока пилоты из всех сил старались удерживать строй на пути к транспортам. Сержант Алекс Келли, стрелок в **Albacore** T9184 флайт-сержанта Пека вспоминал: *"Я помню, что когда мы приблизились к Endau, небо было чистым, Маркхэм был на некотором отдалении впереди, а Флеминг отстал далеко позади. Мы были атакованы японским истребителем. Когда он делал второй заход, Джордж (флайт-сержант Пек) маневрировал в момент, когда я вёл стрельбу. Меня бросило на пол самолёта, и я потерял сознание."*

*Когда я очнулся, якобы самозатягивающийся топливный бак был продырявлен, и бензин лился в заднюю часть кабины. Моя нога имела легкие раны – думаю, от осколков нашей машины. Интерком был разбит, и мы не могли говорить с Джорджем. Самолёт круто пикировал, поэтому Гарри (флайт-сержант Локвуд, наблюдатель) выпрыгнул с парашютом, и я последовал за ним.*

*Должно быть, я снова отключился или ударился обо что-то, когда выбирался наружу, так как я помню лишь, как покидал самолёт. Даже не представляю, как дергал за кольцо. Следующее, что могу вспомнить - это как я стою на земле среди высоких деревьев, рядом со своим парашютом".*

Прежде, чем выброситься, Гарри Локвуд пытался заткнуть дыру в топливном баке, но вскоре столкнулся с опасностью отравления парами бензина. Он вспоминал о тех несколь-

ких захватывающих минутах боя: "Мы были примерно на 10000 фт (3050 м). Строй наших **Wildebceest** и **Albacore** рассыпался, и каждый стал сам за себя. Я видел как минимум три самолёта, падающих объятые пламенем над целью в течение первых двух минут. Я видел, как два или три самолёта смогли избавиться от своих бомб, но не думаю, что они имели достаточно времени для нормального прицеливания. Затем, к нам прицепился японец. Он был прямо у нас на хвосте так близко, что я могу поклясться, я видел под его лётными очками линзы обыкновенных очков. Я мог наблюдать, как пули очередей Алекса Келли ricochetают от цилиндров двигателя и капота японца.

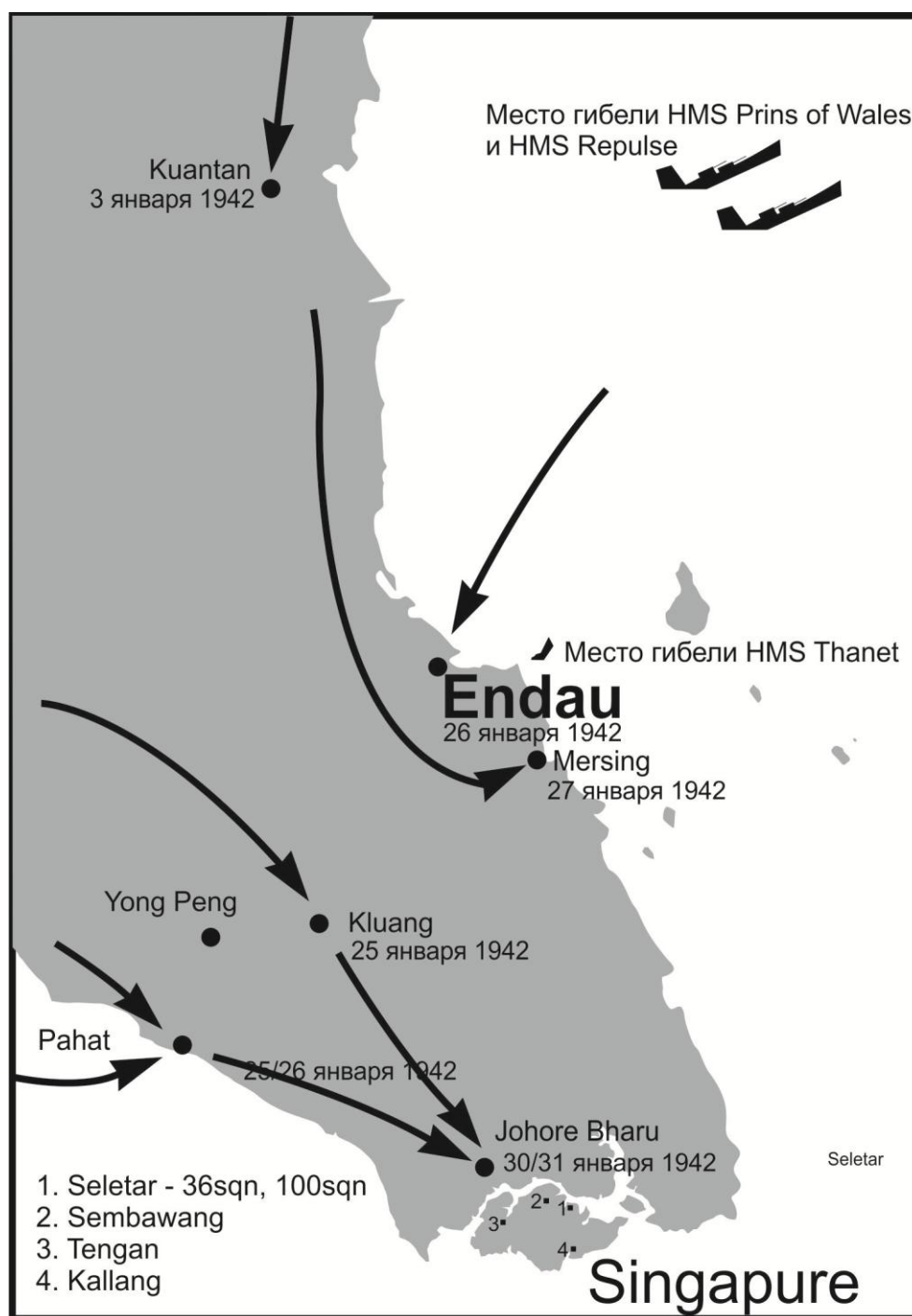
В это же время другой японец зашёл на нас снизу, и его пушечные снаряды разорвали пол нашего самолёта и разворотили топливный бак, расположенный между мной и Джорджем Пеком. Дыра, должно быть, была длиной около 3 фт (1 м), от пола до середины бака. Горючее полилось в кабину как струя пара. Я пытался остановить его поток нашими противогазами, которые были в самолёте, но они оба провалились внутрь бака, так велика была пробоина. Самолёт круто пикировал по спирали, радио не работало, и, я полагаю, мы оба (Келли и я) решили, что сейчас погибнем. Мы ни с кем не могли связаться по радио, даже с Джорджем, поэтому, примерно на 3000 фт (914 м) я одел свой парашют, открыл дверцу и выбросился наружу. Через несколько секунд я увидел позади себя Алекса.

После покидания самолёта меня заботили сразу несколько вещей. Во-первых, моя кожа мучительно болела из-за пропитанной бензином одежды. Во-вторых, болели осколочные раны на моих ногах. И, в-третьих, я получил ужасный удар по лбу, когда крюк подвесной системы парашюта при его раскрытии пролетал мимо моей головы. Один особенно злобный джап в **zero**, преследовал меня на спуске, стреляя из пулемётов с такого близкого расстояния, что я инстинктивно поджимал ноги, когда он пролетал подо мной. Я помню, что больше боялся быть подожджённым трассерами, чем быть поражённым обычными пулями".

Тем временем, однако, флайт-сержант Пек умудрился привести тяжело повреждённый **Albacore** обратно в Seletare, где был несказанно удивлён, обнаружив, что остальные члены экипажа выпрыгнули. Его самолёт был единственным вернувшимся из трёх вылетавших **Albacore**: Х9106 Сквотрон-лидера Маркхэма был сбит с потерей всех на борту после атаки **Canberra Maru** с малой высоты; а Т9135 сержанта Энди Флеминга упал на мелководье у берега в 3-4 милях (5-7 км) к северу от Телоксари, рядом с Endau, тридцатилетний новозеландец и весь его экипаж погибли.

Тройка **Wildebceest** звена "А" флайт-лейтенанта Джорджа Ричардсона была полностью уничтожена. К4168 Ричардсона был сбит над морем, унося с собой всех на борту. Сержант Том Таннер, другой новозеландец и его австралийский экипаж приняли смерть в К6392, а флайт-сержант Эрни Лайал со своим стрелком и наблюдателем были потеряны в тренировочном К4599, имевшем двойное управление. Позднее, тела нескольких авиаторов с этих самолётов были выловлены из моря, доставлены в Singapur и погребены на кладбище Kranji Cemetery.

Звено "В" протянуло ненамного дольше. Самолёт ведущего (К4188) подвергся атаке нескольких **Ki 27**. Их пулемётный огонь убил наблюдателя, канадца флайт-сержанта Джорджа Ивена и стрелка, австралийца сержанта Филипа Хэя и ранил в ступню пилота - флайт-лейтенанта Бернарда Виллмотта. Машина падала, потеряв управление, но Виллмотт смог выбраться из кабины и спустился на парашюте в море, откуда его позднее выловил один из срочно направленных в тот район эсминцев. Сержант Кейт Минтон, пилот К4176 вспоминал: "Мы были немедленно атакованы группой от десяти до двадцати **Ki 27**. Я видел, как сержант Буханан, а затем и флайт-лейтенант Виллмотт были обстреляны двумя **Ki 27**, из перевёрнутого положения. Выкрикнув предупреждение по радио, я крутанул самолёт влево, в то время как Падди Вудс стрелял по джапу, атаковавшему нас в хвост. Последним сообщением от флайт-лейтенанта Виллмотта было: "Бомбите с пике по одиночке - Вперёд!"



Карта Endau

Включив сброс залтом, я спикировал прямо на два транспорта – к счастью попал в один позади его трубы, что подтвердил Падди Вудс. Продолжил пикировать к поверхности воды, и, с помощью указаний и предупреждений Вудса смог уклониться от атак остальных **Ki 27** и огня одного эсминца, пока не получил попадание в район двигателя из носового орудия другого эсминца. Через несколько минут полёта вдоль берега это вызвало остановку двигателя и мы приводнились к востоку от Mersing".

Третий самолёт звена, K4167 новозеландца сержанта "Бака" Буханана смог пережить атаку, хотя и получил серьёзные повреждения. Пулемётная очередь одного из нападавших **Ki 27** поразила левый бензобак, ранила пилота в икру ноги, а наблюдателя, австралийца пайлот-офицера Стю Бенгстона – в левое предплечье. На обратном пути Буханан намере-

вался сесть в Kluang, но затем передумал, боясь, что этот аэродром уже может быть в руках японцев. Когда повреждённая машина приземлилась в Seletar, оказалось, что одна из 500 фн (227 кг) бомб всё ещё висит на держателе.

Хотя все три **Wildebeest** звена флайт-лейтенанта Аллансона вернулись в Seletar, каждый из них привёз раненого стрелка. Пайлот-офицер Том Лэмб позднее докладывал: "Мы опустили носы наших самолётов и я направился прямо к берегу на 160 узлах (260 км/ч). Просто чудо, что при этом наш драндулет не развалился на части. Командир эскадрильи приказал атаковать самостоятельно. Мы раз за разом подвергались атакам, но смогли избежать критических повреждений, хотя появляющиеся тут и там в полотне обшивки ряды дыр и звенящие звуки рвущихся расчалок заставили всех поволноваться.

В какой-то момент я мог видеть четыре горящих падающих машины – три **Wildebeest** и одного японца, и пять раскрытых парашютов. Было невозможно добраться до основной цели – транспорта, поэтому, как только я оказался над пляжами, кишевшими войсками, то самостоятельно сбросил бомбы и продолжил полёт над верхушками деревьев, резко виляя.

У моего стрелка, сержанта Джила Шарпа было отстрелено левое колено, но он был уверен, что достал поразивший его самолёт, так как тот отвалил загоревшись. Штурман положил сержанта Шарпа в проходе между кабинами, встал за его пулемёт и вёл огонь длинными очередями, в итоге, атаки на нас прекратились. К сожалению, ногу Шарпу всё же пришлось ампутировать.

Ни Миллс (сержант Генри Миллс, штурман-наблюдатель), ни я сам не получили ни царапины, хотя старому бедняге **Wildebeest** задали серьёзную трёпку. Он был весь в дырах, многие расчалки, как междустоечные, так и внутренние были перебиты. Для меня навсегда осталось тайной, как он мог продолжать лететь, учитывая предельные нагрузки, которым я подвергал его каждый раз, когда нас атаковали. Когда мы вернулись в Seletar, и его там осмотрели, то мне сказали, что его спишут".

**Wildebeest** флайт-лейтенанта Аллансона, K4179 также был атакован, пилот и стрелок, сержант Хорнабрук оба получили лёгкие ранения. Аллансон рассказывал позднее: "В моём самолёте было более пятидесяти пулевых пробоин, а также внизу по всему левому борту моей кабины было много мелких дырочек, которые появились после попадания разрывной пули в мой переключатель интеркома, прямо возле меня. Хотя сам переключатель был разбит, его электрическая цепь не была разомкнута и я, к счастью всё ещё имел связь с моим экипажем. Мой штурман-наблюдатель пайлот-офицер Глоури не паниковал и давал мне поистине отличные непрерывные комментарии о манёврах истребителей противника, так что, учитывая значительно лучшую манёвренность нашего биплана, мне не составило труда избежать дальнейших повреждений.

После возвращения на базу, я, согласно своим обязанностям, отправился в штаб эскадрильи для доклада о вылете. Наш оперативный офицер стал было меня опрашивать, но я был так чертовски зол, что прямо заявил ему, что это было ничем иным, кроме как кровавой бойней. Я добавил, что скажу об этом начальнику Главного Воздушного Штаба самостоятельно. И я высказал тому всё. Потому, как я был весьма уверен в том, КТО именно отдал приказы на эти два самоубийственных вылета".

**Wildebeest** K6376 флайт-лейтенанта Хатчисона вернулся сильно побитым, оба члена его экипажа были ранены: штурман-наблюдатель, пайлот-офицер Виктор Райан – легко, а стрелок-радиотехник, сержант Джон Смит – более серьёзно. Он вспоминал позднее: "Мы были атакованы сверху. Одна из пуль срезала мои лётные очки, другая попала мне в левую ступню, задев большой палец. Мы шли не очень высоко, и, я мог видеть джапов на берегу. Я огромным удовлетворением обстреливал их, пока Виктор (Райан) не предупредил: "Следи за хвостом!". На нас заходили два истребителя. Я открыл по ним огонь, и тогда получил удар в лицо, такой силы, что меня выбросило из кабины и я стал болтаться вне её на своих "обезьяньих" привязных ремнях.

Примерно в это же время Хатчи стал что-то бомбить с пикирования, и, пока мы были в пике, я цеплялся за ствол своего Льюиса – а он был очень горячим. Когда мы вышли из атаки, Виктор переполз по туннелю из своей кабины в мою и втащил меня обратно в самолёт – замечательные ощущения! Штекер моего интеркома был отсоединён от сети, и я не имел понятия, что происходит. Виктор втолкнул меня в туннель и вернулся к

пулемёту. Я не чувствовал ран на голове, но зато ступня ныла невообразимо. Тем временем, через некоторую паузу пулемёт снова открыл огонь. Я помню, что подумал: "О Боже! Только не это!" После пары очередей он замолк.



Боковые виды и схемы раскраски участвовавших в операции самолетов. Сверху вниз:

1. Wickwrs Wildebeest Mk III, 100 squadron RAF, участник налёта на Endau.
2. Wickwrs Wildebeest Mk III, 36 squadron RAF, участник налёта на Endau.
3. Bruster Buffalo Mk I, 234 squadron RAF, сержант Fiskен, участник налёта на Endau. В Малайе и над Сингапуром Fiskен сбил 6 японских самолёта.
4. Lockheed Hudson Mk II, 1 squadron RAAF, аналогично были окрашены самолёты этого подразделения участвовавшие в налёте на Endau.
5. Nakadzima Ki 43 I, так выглядели японские истребители под Endau, которых британские лётчики опознали как морские истребители тип 0. Данный самолёт из 64-го sentai.
6. Nakadzima Ki 44, предсерийные самолёты этого типа из 47-го sentai, проходившие войсковые испытания и участвовавшие в отражении налёта на Endau.

Мы вернулись в Seletar, и меня вытащили из самолёта. К этому времени я уже не мог ничего видеть. Меня положили на носилки и отнесли, как я полагаю, в госпиталь базы. С меня сняли шлем и перевязали голову, затем спросили, есть ли другие раны. Я сказал им про свою ступню, с неё сняли лётный ботинок с носком и наложили повязку на большой палец. Затем меня загрузили в санитарную машину на верхнюю полку. Мне тогда очень хотелось пить, но, каждый раз, когда я делал это, меня тошнило на лежавшего на нижней полке Джила Шарпа, которому отстрелило правую ногу. После двух воздушных налётов мы добрались до госпиталя Alexandria в Сингапуре, хотя тогда я не знал, где нахожусь и что случилось с моим глазом.

Я не знал, что в действительности со мной произошло – думал, что потерял оба глаза, - я полностью ослеп на некоторое время. Когда в меня попали, то я получил около семнадцати осколков в голову, один из которых застрял позади левого глаза. Меня оперировали и извлекли много металла".

Одержавшие победы японские лётчики снова преувеличили силы бомбардировщиков, уже во второй раз они доложили о встрече 15-18 бипланов и заявили сбитыми 14 из них. Две победы были записаны двум пилотам **Ki 44**, которыми, как считается, были капитаны Куроэ и Сузумо Джимбо. Последний, вероятно, был тем, кто сбил **Hurricane** BG828 канадца сержанта Джона Флеминга. Джон вспоминал: "В тот крайний за день вылет, оказавшись над целью, я немедленно атаковал трёх джапов с неубирающимся шасси, напавших на **Wildebeest**, шедший на боевом курсе на один из кораблей – думаю, фрейтер. Эта тройка бросилась в распынную, и я видел, как бомба поразило судно у ватерлинии. Когда я выходил из своей атаки, то получил очередь от **zero**, как я полагаю. Пропало давление масла, но я смог протянуть около 20 миль (32 км) на юг, прежде чем двигатель остановился, и покинул самолёт на малой высоте над берегом чуть к северу от Mersing.

Флеминг считал, что вероятно уничтожил одного из **Ki 27** прежде, чем его самого атаковали. Его **Hurricane** был единственным самолётом этого типа, потерянным в том бою.

Другим его участником был пилот-офицер Джимми Паркер, писавший позднее: "Я полагаю, мы нагнали **Wildebeest** спустя примерно минуту после того, как это же сделали **zero**, но бомбардировщики смогли сохранить строй на пути к цели со своими бомбами. Мы пошли вниз на полном газу, как я инструктировал своих сержантов перед вылетом, и мы атаковали, набирали высоту и атаковали снова. **Wildebeest** рассеялись после сброса бомб, и самолёты были по всему небу под нами.

Я заходил в атаку с задних ракурсов на преследующие строй бипланов истребители, и те уклонялись от трасс, чтобы развернуться на меня. Думаю, мои очереди заделали один или два из них с дальних дистанций, но я двигался слишком быстро, чтобы наверняка поразить кого-нибудь коротким залпом с близкого расстояния. **Zero** оставили бомберов, чтобы схватиться с нами в "собачьей свалке", но скорость, которую мы набирали в пикировании, была слишком большой для них, и они могли стрелять в этих скоротечных стычках лишь на удачу. Один большой канадец, Флеминг, решил с ними побороться, и был сбит".

Сержант Генри Николс заявил свою вторую победу за день, а сержант Доувелл – ещё две. Он преследовал один истребитель почти к самым верхушкам деревьев, где, как он докладывал, и сбил его. Затем он погнался за другим, который в итоге беспорядочно пошёл вниз, очевидцы были убеждены, что он упал в джунгли. Фактически, хотя несколько истребителей 1-го *senpai* и были повреждены, ни один, должно быть, не был потерян. Два британских истребителя проштурмовали баржи и небольшие лодки рядом с **Cansay Maru**, нанеся некоторый урон.

Последний налёт на японские силы в заливе Endau был совершён немного позднее шестью только что прибывшими **Hudson Mk III** из 62 sqn из Palembang. Вёл группу флайт-лейтенант Теренс О'Брайен. Корабли эскорта открыли огонь, когда самолёты приближались к транспортам на малой высоте, их ведущий прошёл сквозь фонтаны воды, поднятые разрывами снарядов. **Hudson** атаковали парами, как вспоминал О'Брайен: "Недалеко от берега впереди по нашему курсу был небольшой скалистый островок, около которого на небольшой высоте кружилось несколько самолётов. Бой вели бипланы RAF и японские **zero**, не было видно никаких признаков сопровождающих **Hurricane**. Корабли находились позади этого островка, и только когда мы обогнули его вершину, то увидели их, выстроенных в



линию в полумиле (800 м) от нас. Чуть-чуть выше нас было два **Wildebeest**, летевших так медленно, что казалось, будто они неподвижно подвешены в небе. Мы разошлись так близко, что я мог чётко видеть стрелка в шлеме, который стоял в задней кабине и вёл огонь по одному из многих **zero**, метавшихся по всей округе".

О'Брайен сбросил бомбы с малой высоты, едва уклонившись от столкновения с кормовой мачтой своей цели, при этом, **Hudson** получил повреждения от ответного огня. Искусно управляя своей машиной, О'Брайен смог прилететь обратно в Sembawang, где произвёл успешную посадку только с помощью триммеров. Там его поздравили со спасением самолёта, хотя экипаж имел право его покинуть, и представили к Кресту за Лётные Заслуги (DFC), который, однако, так и не был присвоен.

Шестёрка **Ki 27** из 1-го sentai взлетела из Cluang при приближении **Hudson** и пустилась в погоню. Несмотря на то, что догнать уходящие без бомб на полной скорости самолёты было очень сложно, японцы доложили об атаках на три бомбардировщика, и смогли заявить лишь об одной вероятной победе. Однако, их огонь был более эффективен, чем они могли оценить. Один **Hudson** радировал, что его башенный стрелок вероятно сбил два истребителя (фактически те не понесли потерь), но этот, и ещё один самолёт так и не смогли вернуться на базу – какой-то из них разбился в миле к востоку от Sembawang, а второй – рядом с военно-морскими доками. Пайлот-офицер Том Уотерс в АЕ602 и его товарищ по эскадрилье, пайлот-офицер Френсис Матсон в V9224 погибли вместе со своими экипажами. Один из очевидцев вспоминал: "У них не было сопровождения, и я не знаю, сколько их было, но помню, что два из них возвращались в Singapur уже в вечерних сумерках. Оба, очевидно, были очень сильно повреждены, так как летели переваливаясь из стороны в сторону, и оба разбились на острове. Я полагаю, жертвы были большими".

За полтора часа до заката солнца уинг-коммандер Джон Джудвейн получил приказ на вылет для атаки конвоя во главе группы из пяти **Blenheim Mk I** из Palembang. Самолёты были из 27 sqn, а экипажи – из 84 sqn, так как машины последней находились на плановом 40-часовом обслуживании. Из-за задержек с подвеской бомб, когда опустилась темнота, **Blenheim** успели добраться только до Singapur, и Джудвейн приказал своей группе садиться в Sembawang. Сержант Дэйв Рассел, стрелок в экипаже ведущего, вспоминал: "Джудвейн приказал мне и Джефу (сержант Джеффри Белл, штурман) прыгать с парашютами над Sembawang, после того, как он совершил несколько ужасно неуклюжих попыток сесть в темноте. Мы оба наотрез отказались сделать это, и он провёл следующие страшные полчаса в нервных попытках приземлиться. Я подозревал, что он никогда ранее не сажал **Blenheim** в темноте, но он, конечно же, не собирался признаваться в этом. В итоге его посадка была просто отвратительной".

Решение прервать выполнение задания и сесть в Sembawang, оказалось очень удачным для экипажей 84 sqn. Как оказалось, потребление масла на двух машинах было настолько большим, что, скорее всего, их двигатели встали бы на обратном пути от цели, даже если предположить, что неприкрытая эскадрилья избежала бы перехвата и вероятного уничтожения над целью.

Поздним вечером эсминцы **HMS Thanet (H29)** и **HMS Wampire (D68)** покинули Singapur для ночной атаки судов в заливе Endau. Приближаясь к заданному району, они обнаружили два "японских эсминца". **HMS Wampire** выпустил две из своих трёх торпед по одному из них (фактически это был тральщик **W-4**), оба снаряда прошли мимо. Корабли продолжали идти курсом к месту высадки, пока не встретили ещё два эсминца противника и вступили с ними в бой, выпустив по ним оставшиеся торпеды, правда, безуспешно. В бою уже участвовало три японских эсминца – **Shirayuki**, **Fubuki** и **Asagiri**, также приближались лёгкий крейсер **Sendai** и тральщик **W-1**, и вскоре **HMS Thanet** был серьёзно повреждён. **HMS Wampire** попытался прикрыть его дымовой завесой, но корабль Его Величества был полностью выведен из строя, потерял ход и вскоре затонул. Часть экипажа достигла берега, где некоторые присоединились к выжившим авиаторам со сбитых бомбардировщиков.

По завершении воздушных боёв штаб ВВС находился под абсолютно неверным впечатлением, что атаки на японский конвой были довольно успешными, даже несмотря на понесённые потери. Выжившие экипажи бомбардировщиков докладывали о прямых попаданиях в оба транспорта, также было заявлено в общей сложности пятнадцать истребителей,

сбитых "достоверно" и ещё пять - "вероятно". Считалось, что было уничтожено значительное количество военного снаряжения и убито много солдат.

Фактические же результаты были почти ничтожными. Хотя транспорт **Canberra Maru** действительно получил несколько прямых попаданий, убивших восемь членов экипажа, он не был потоплен, а **Cansai Maru** был лишь слегка повреждён. Оба судна в дальнейшем стали жертвами американцев – первое потопили самолёты у Соломоновых островов 14.11.1942, а второе – подводная лодка к северу от островов Адмиралтейства 18.11.1943.

Собственные потери, однако, были далеко не ничтожными. Были полностью потеряны десять **Wildebeest**, два **Albacore**, два **Hudson** и один **Hurricane**, ещё два **Wildebeest** (Ламба и Хатчисона) были списаны по возвращении, и как минимум десять самолётов были повреждены. В одних только 36-м и 100-м sqn, не вернулось тридцать восемь членов экипажей, включая обоих командиров, хотя позже десять из них таки добрались до Singapur (двое были ранены) а ещё двое попало в плен. В самолётах, которые всё же долетели обратно, было ещё шесть раненых авиаторов.

Одним из тех, кто был сбит, но выжил и добрался к своим, был штурман-наблюдатель сержант Чарльз МакДональд, единственный из экипажа флайинг-офицера Форбса, кому удалось избежать плена или смерти после вынужденной посадки их **Wildebeest**. Он рассказывал: *"Я мог слышать, как японские солдаты перекликаются друг с другом и потому пошёл дальше вглубь джунглей и затем спрятался под поваленным деревом, полностью укryвшись опавшей листвой и другим мусором.*

*Мои часы тоже пострадали и остановились в 3:20 по полудни. Мой аварийный набор всё ещё был в моём ремне, и, как только всё затихло, я смог сделать жгут из своего платка и палки, а потом перевязал рану бинтами из набора. Я оставался в своём укryтии всю ночь, несколько раз поправляя жгут, но к утру я был так слаб, что едва мог стоять на ногах, не то, чтобы ходить. Оба колена были порезаны и довольно сильно кровоточили, но эти раны были более или менее поверхностными, хотя и очень болезненными и ноющими.*

*Моя левая рука была полностью бездейственной, и, я оставался на месте весь вторник. Из джунглей я мог довольно хорошо видеть дорогу, на которую упал наш самолёт. Его оттащили на обочину, и тело Джока Гранта лежало рядом с ним. Я вернулся в нору, в которой укryвался на ночь, а в среду рано утром уже чувствовал себя достаточно хорошо, чтобы начать идти на юг, держась параллельно дороге, но оставаясь в джунглях. На мне были только шорты, рубаха без рукавов и лёгкие ботинки, и меня заживо поедали комары и другие мелкие насекомые. В начале ночи я пришёл в маленькое оставленное поселение, смог найти там несколько бананов и переспал ночь в хижине.*

*Утром в четверг я чувствовал себя гораздо лучше, нашёл ещё несколько бананов, ананас и кокосовый орех, попил воды из ручья неподалёку, разрезал ананас большим старым малайским ножом – парангом, найденным здесь же, и стал ждать возможности перейти дорогу и направиться к морю. Мне удалось это сделать, и ночь четверга я провёл в другом оставленном кампоне. Хотя я чувствовал себя лучше, и раны перестали кровоточить, я заметил, что раненная рука стала чернеть и началась гангрена. Утром в пятницу я шел до времени ланча, и, в момент, когда я пытался очистить кокос, неожиданно увидел группу людей, приближающихся ко мне с южной стороны. Один из них был светловолосым, и все они выглядели очень по-британски, хотя и были перепачканы и заметно утомлены.*

*Они оказались английскими моряками с эсминца **HMS Thanet**, который, вместе с австралийским эсминцем **HMS Vampire** был послан для атаки на значительно превосходящее японское соединение. **HMS Thanet** первым вошёл в залив Endau, и сразу ж был потоплен. Немногие выжившие смогли добраться до берега, но не имели понятия где они, и потому были очень обрадованы встрече со мной, ведь каждый из нас горел желанием вернуться в Singapur, в безопасность".*

Все они в итоге смогли это сделать.

Раненый сержант Бёрдсалл, спасшийся с самолёта флайт-лейтенанта Тиллотта и отправившийся через джунгли за помощью, встретил нескольких малайцев, но, когда они вернулись к месту вынужденной посадки, наблюдатель был уже мёртв. Потом Бёрдсалл

встретил других выживших участников боёв того дня и в итоге они были подобраны каботажным судном **Lee Sang** и доставлены в Singapur.

Проведя примерно полчаса в море, все трое из экипажа сержанта Минтона достигли скалистого берега и пошли вдоль него. На следующий день они наткнулись на маленькую рыбацкую лодку с парусом и веслом и продолжили свой путь на ней. Затем они встретили канонерку его величества **HMS Silvia**, которая доставила их вверх по реке в Sedili Basar, а оттуда они на грузовике поехали в Singapur, прибыв туда вечером двадцать девятого января. Там они были тепло встречены товарищами по 36-му sqn и её новым командиром, флайт-лейтенантом Аллансоном, произведённым в чин и назначенным на эту должность после гибели сквадрон-лидера Маркхэма.

Сержант Гарри Локвуд, выпрыгнувший с парашютом из **Albacore** флайт-сержанта Пека, опустил на дерево в одной миле от берега. Несмотря на травму спины, он избежал захвата в плен и направился на юг. Позднее он объединился с шестью британскими моряками, спасшимися с **HMS Thanet**, и достиг Mersing вместе с ними на спасательном плоту Карли. Локвуд рассказывал: *"Оставив остальных на берегу, я пошёл через теннисные корты к входу в дом отдыха. Поднявшись по ступеням, я открыл дверь и, к своему ужасу, увидел группу японских офицеров, сидящих вокруг стола в фойе. Не знаю, кто из нас был более удивлён увиденным. Конечно же, я пустился вниз по лестнице и через ворота теннисных кортов побежал что было сил к берегу. Пока я убегал, японцы меня преследовали, стреляя из своего личного оружия, а я, что выглядело довольно глупо, отстреливался через плечо, наудачу, держа револьвер рукоятью вверх. В любом случае, не знаю почему, но, в то время, как я побежал через ворота кортов, они побежали вокруг их ограды, что было дольше, и я увеличил свой отрыв и закричал парням на берегу чтобы отчаливали, что они и сделали, видя происходящее. Под нами было уже больше десяти футов (3 м) воды, когда я добрался до плота, и меня на него втащили. По нам стреляли, но никого не задело. Я думаю, что японцы смутились от неожиданности случившегося.*

*Обнаружилось, что сложно восстановить отношения с остальными на плоту, - ведь они настолько поддались моей уверенности, что в Mersing будут Австралийцы. В любом случае, их там не оказалось, и с этим надо было смириться".*

Группа ещё несколько дней продолжала плыть, пока не была подобрана судном **Lee Sang** рядом с островами Limas и доставлена в Singapur.

Сержант Алекс Келли, стрелок с той же машины, что и сержант Локвуд, не был столь же удачлив. Ему потребовалось два дня, чтобы пройти джунгли, в которых он приземлился, между Endau и Mersing. Он был в плохом состоянии, без воды и еды, когда ночью наткнулся на японский лагерь. К счастью, это были войска второй линии, и они взяли его в плен. Его забрали в охраняемое помещение в Endau, где, спустя несколько дней, к нему присоединился флайт-лейтенант "Спад" Спёрджон, пилот австралийского **Hudson**, сбитого ранее, 24-го января.

Другим авиатором, выжившим в бою, но не сумевшим вернуться к своим, был сержант МакКаб, штурман-наблюдатель из экипажа сержанта Ли. После посадки самолёта в море, он доплыл до берега, где встретил нескольких китайцев, которые укрыли его и ухаживали за ним, пока раны не затянулись. Однако, вскоре он был предан малайцами и выдан японскому патрулю. К счастью, на нём ещё была лётная униформа, что, несомненно, спасло его от казни как шпиона, и позднее он был помещён в лагерь военнопленных в Changi.

Двое выживших с K6387, - пайлот-офицеры Барклай и Камминз после вынужденной посадки на воду достигли берега и, пройдя многие приключения, оба вернулись в Singapur. Камминз вспоминал: *"Мы думали, что ещё находимся севернее Mersing, который, как мы надеялись, ещё удерживали австралийские войска. Поэтому мы отправились на юг, вдоль почти лишенного растительности берега. Мы перешли вброд маленький солоноватый залив, затем вышли на дом - большой и пустой, - в котором не оказалось никакой еды. Примерно через час путь нам преградило мангровое болото. Мы пошли морем, обходя заросли вброд по пояс, медленно продвигаясь вдоль широкого залива. Наконец, мангры закончились, и мы вернулись на берег, затем увидели перед собой дома.*

*Рядом с первым домом показались два человека, переходящих через дорогу. Они увидели нас, остановились, затем продолжили путь. В свете начавшегося заката по их одежде было не понять, малайцы это или японцы, - враги? Мы осторожно наблюдали из*

кустов, прежде чем продвигаться. Вошли в один из пустых домов, еды не обнаружили, но была вода и мы напились вдоволь. Спали на полу всю ночь. На рассвете второго дня пошли дальше – переправились через реку Mersing на маленькой брошенной лодке – затем по открытому пространству к желанному укрытию скалистого мыса. Там мы вышли на маленькую группу (8 – 10 человек) моряков Королевского флота с потопленного днём ранее у Endau корабля, они поделились с нами аварийными пайками с их шлюпки. Мы присоединились к их команде, участвуя в гребле вместе с ними в течение дня. В тот вечер мы пристали к берегу у полуразвалившейся рыбацкой хижины и переночевали в ней, сильно уставшие.

День третий. Гребли весь день и всю ночь, перекусывая, экономя еду, в лодке при смене гребцов. В середине утра четвёртого дня заметили судно, приближающееся с севера. Мы перестали грести и замахали рубашками. Нас заметили, встретились с нами, забрали всех на борт и продолжили путь на юг.

Это было каботажное судно около 1000 тонн измещением, с командой из китайцев и британских офицеров. Прошли с юго-востока вокруг мыса Sepang. Измотанные и больные все мы спали. Затем – на запад в Singapur, где бросили якорь в середине утра пятого дня".

Пропавший пилот **Hurricane**, сержант Джон Флеминг, также возвратился в Singapur. Его самолёт упал и загорелся всего в 20 ярдах (18 м) от места, куда лёгчик приземлился с парашютом. Увидев в 500 ярдах (450 м) шестерых японских солдат, он побежал по берегу к болоту, где прятался до наступления ночи. Заметив японскую охрану на мосту через реку Mersing, он был вынужден пересекать её устье вплавь, что заняло почти пять часов, пока он не выбрался на твёрдый берег. Он тут же заснул от измождения, но был разбужен канонадой, став свидетелем боя между морскими силами в заливе.

На рассвете Флеминг обнаружил, что необходимо оставаться на берегу, чтобы продолжать путь на юг, так как джунгли были непроходимы. Был уже вечер следующего дня, когда он встретил дюжину выживших с потопленного эсминца, включая двух или трёх тяжело раненых. У них был вельбот, и он остался с ними. После ряда приключений, во время которых к их команде присоединились другие выжившие моряки и двое или трое из экипажей сбитых **Wildebeest**, все они были в итоге подобраны фрейтером в проливе, ведущем к гавани Singapur.

К вечеру 27 января 1942 года, экипаж **Hudson** флайт-лейтенанта Пленти в проа достиг Bukit Chunang, на юго-восточной оконечности Малазийского полуострова, где находилась радарная станция AMES 511. Из-за того, что отступление к Singapur шло полным ходом, установка была частично демонтирована и вывезена, и там находился только основной персонал из шести служащих RAF, также ожидавший эвакуации. Четверо австралийских авиаторов, обрадованных относительной безопасностью, получили горячую еду и кровати на ночь. На следующее утро, когда они уже намеревались продолжить своё путешествие, для эвакуации персонала РЛС прибыл баркас с тральщика, стоявшего на якоре в миле от берега, и экипаж Пленти с благодарностью принял предложение подбросить и их до Singapur.

По прибытии в Seletar, вернувшиеся австралийцы ожидали оказии до Sembawang, когда к ним подошёл групп-кэптен Королевских ВВС и заявил: "О! Флайт-лейтенант. Вы, парни из колоний, кажется, никогда не можете оставаться опрятными, лишь только дела идут неважно. Как следует приведите себя в порядок, и побыстрее!"

Эйр-вице-маршалл П.С. Молтби из Штаба ВВС, посетил выживших авиаторов из эскадрилий **Wildebeest**, поздравил их с итогами ударов и заверил их в том, что никогда больше им не придётся выполнять аналогичные дневные задания. Экипажам уже было обещано то же самое ранее, но отчаянная ситуация заставила Штаб ВВС принимать отчаянные меры.

Будь подобная отвага проявлена где-нибудь ближе к метрополии, за действия того дня наверняка последовал бы целый ряд высоких наград, включая, возможно один или два **Креста Виктории**. В действительности же, оба погибших командира эскадрилий были посмертно упомянуты в приказах, а исключительно за действия в тот день, **Медалей за лётные заслуги** были удостоены сержант Кейт Минтон и его стрелок-радист, сержант Падди Вудс, а также сержант Рон Доувелл из 232 sqn за его четыре заявленных победы.

К сожалению, не удалось найти достоверной окраски на Ki 27 из 1-го, 11-го и 12-го sentai на период кампании в Малайе. Именно эти подразделения упоминаются в этой главе как противники англичан под Endau. Хотя по данным из книги – **Japanese imperial army&navy aircraft color, marcing**, 12-й sentai был бомбардировочным, и не мог иметь на вооружении Ki 27.

УДК 94(520).033.53/.54: 94(73).091.7

### **Воздушные бои над Endau 26 января 1942 г.**

<sup>1</sup> Кристофер Шорс

<sup>1</sup> Брайан Кулл

<sup>2</sup> Ясухо Изава

<sup>1</sup> Независимый исследователь, США

<sup>2</sup> Независимый исследователь, Япония

**Аннотация.** Статья представляет собой перевод главы книги Christopher Shores, Brian Cull, Yasuho Izawa *Bloody Shambles, Vol. 1: The Drift to War to the fall of Singapore*, посвященную атакам 36-го и 100-го эскадриль под Endau. Перевод выполнен Владимиром Петровым. Подготовил материал Эдуард Журавлёв.

**Ключевые слова:** Вторая мировая война, Тихий океан, авиация, военно-морской флот, операции.