

В НЕБЕ НАД ЯПОМ...

THE MISSING AIR CREW

подготовила: СВЕТЛАНА МУРАШКИНА

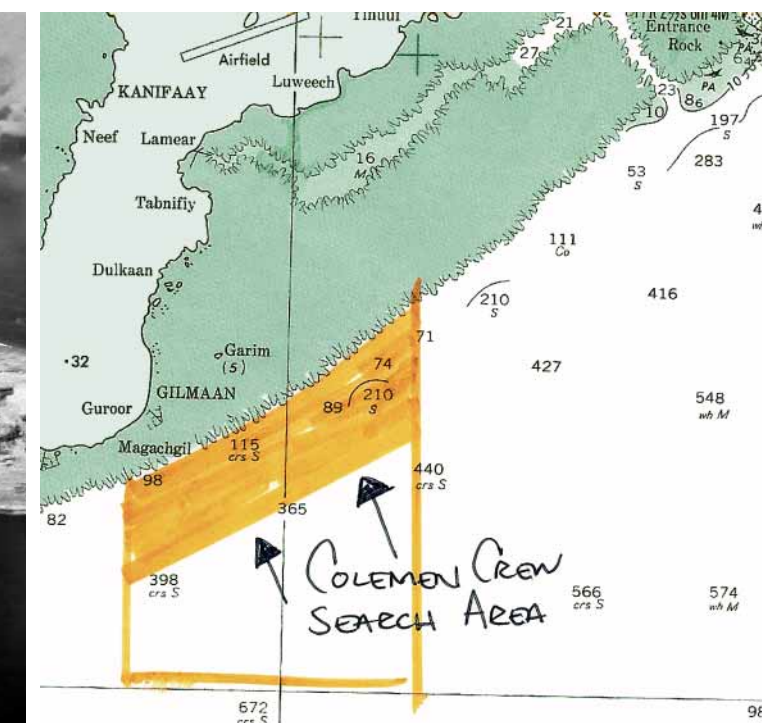
фото: PAT RANFRANZ, Missing Air Crew Project; подводные фото: MIKE VEITCH;
фото острова Яп времен Второй мировой войны – Национальные архивы США

Проект и сайт Missing Air Crew посвящены памяти десяти членов экипажа американского самолета В-24 под управлением Кольмана (Coleman B-24 Crew¹), сбитого японским истребителем над прибрежными водами у острова Яп и объявленного пропавшим 25 июня 1944 года

«Мой дядя, сержант-инструктор Джон МакКаллах, был помощником бортрадиста. И хотя после гибели самолета прошло уже 60 лет, никогда не поздно начинать поиски. Члены семей погибших имеют право знать, где покоятся их близкие. 78 тысяч американских солдат считаются пропавшими без вести во время Второй мировой войны. Их тела так и не были найдены, и их родственники не знают даже места гибели. Этот сайт – мой инструмент узнать больше о жизни и временах членов экипажа Кольмана. И найти самолет!»

Patrick Ranfranz (Патрик Ранфранц) автор проекта Missing Air Crew.

¹Джеральд Дуайт Кольман, летчик ВВС США, командир В-24J Liberator #44-40598, родился в 1917 году, погиб 25 июня 1944 года. Самолет В-24J Liberator («Освободитель») – основная модель тяжелого бомбардировщика, скоростного, многомоторного, многоместного, с умеренной бомбовой нагрузкой и хорошей дальностью, самого массового из всех американских военных самолетов Второй мировой войны. Впервые взлетел в 1939 году, принят на вооружение ВВС США в 1940.





:: ПРОЛОГ. Утром 25 июня 1944 года самолет Кольмана В-24J Liberator (ВВС США, #44-40598), участвовавший в военных действиях над Тихим океаном в составе 13-й группировки, 372-й эскадрильи, 307-й бомбардировочной авиагруппы, взлетел с аэродрома Мокеранг-Филд, Лос-Негрос (архипелаг Бисмарка), с 10 членами экипажа на борту. По плану это был тринадцатичасовой полет к хорошо защищенной цели, без истребителей прикрытия, с возвращением на ту же базу.

Через полторы минуты после сброса бомб на аэродром острова, который обороняли японцы, В-24 Кольмана был атакован вражеским (японским) истребителем-перехватчиком и получил прямое попадание в двигателя №2 и №3

Загорелись кабина пилота и бомбардира, вспыхнули языки пламени из простреленных иллюминаторов. Самолет описал петлю, потом завалился на правое крыло и, войдя в штопор, врезался в воду в двух милях к югу от взлетной полосы. «Либереитор» продолжали атаковать на всем протяжении падения, даже после того, как он упал в воду в 3-5 милях к юго-востоку от южной оконечности острова Яп. Никто не видел, чтобы выбросился хоть один парашют, поэтому посчитали, что все члены экипажа погибли. Хвостовой стрелок другого В-24, сержант Эдвард Мартин, был последним, кто видел самолет Кольмана в небе, точнее, как он упал в воду.

Экипаж считается пропавшим без вести и поименован в Списках пропавших без вести на Американском кладбище в Маниле, Филиппины.

:: ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА НА ЯПЕ. Яп с незапамятных времен был в зоне интересов различных развитых держав. К началу Второй мировой войны остров находился в руках Японии, которая в 1919 году получила мандат на управление Марианскими, Каролинскими и Маршалловыми островами (за исключением острова Гуам). Японцы укрепили Яп и использовали его во время Второй мировой в качестве военно-морской и военно-воздушной базы. Остров являлся частью оборонно-коммуникационных линий, созданных Японией в Тихом океане.

На рассвете 15 июня 1944 года американский десант высадился на Сайпан, чтобы начать на земле схватку, которая должна была привести к тому, что территория Японии стала бы достижимой американскими В-29.² Больше двух недель до высадки десанта «Либереиторы»

²Самолет В-29 Superfortress («Сверхкрепость») — американский стратегический бомбардировщик, разработанный в начале 1940-х годов. Считается лучшим стратегическим бомбардировщиком периода Второй мировой войны. В-29 получил мировую известность после того, как в августе 1945 года самолеты этого типа участвовали в атомной бомбардировке японских городов Хиросима и Нагасаки.





13-й группировки, базировавшиеся в Лос-Негресе, бомбардировали Трук, чтобы нейтрализовать стратегическую японскую базу и таким образом предотвратить захват Сайпана с воздуха. Большой экспедиционный корпус японцев, по оценкам более 40 кораблей, был замечен на некотором расстоянии к северу от острова Яп 19 июня 1944 года. Японские самолеты, поднимающиеся с палуб авианосцев, не щадили мощные корабли американского Тихоокеанского флота, которые поддерживали наземные силы союзников на Сайпане.

Самолеты должны были пролетать более тысячи миль от своей базы на Лос-Негресе, чтобы поразить японские военные корабли, предоставлявшие убежище для морского десанта и обеспечивающие топливо в бухте Яп. 22 июня 33 «Либерейтора» были в небе над Япон во время самой длинной миссии за всю историю 13-й

группировки. Но военных кораблей противника обнаружено не было. Тяжесть груза заставила американские бомбардировщики направиться на вторую по важности цель: аэродром Яп. 33-тонные бомбы разнесли взлетную полосу и прилегающую территорию с ошеломляющим эффектом. Японцы были захвачены врасплох. Ни один из более чем 40 самолетов не смог подняться в небо. 19 самолетов было разрушено, 15-ти нанесены повреждения. Взлетная полоса была изрыта воронками и приведена в негодность. Следующие 6 дней после этого налета «Либерейтторы» утюжили Яп, не позволяя привести в порядок взлетную полосу и использовать ее для самолетов, летящих с Филиппин на Марианские острова, чтобы бомбить находящиеся в тяжелом положении защитников Сайпана.

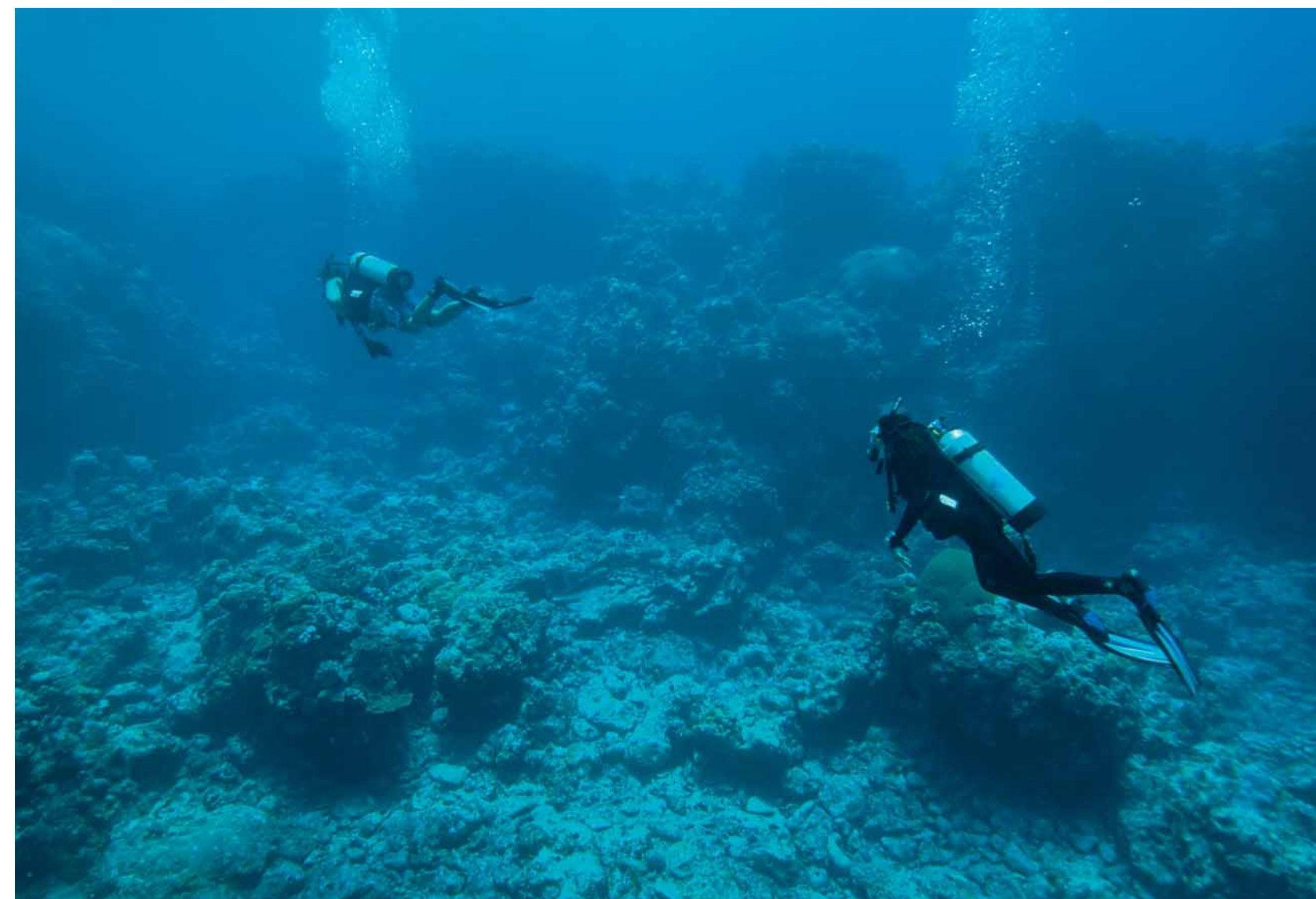
Одним из В-24 управлял экипаж Кольмана...

::НАЧАЛО ПОИСКОВ. Пат Ранфранц начал поиски своего дяди Джона и его товарищей, членов экипажа Кольмана, в 1998 году, когда заканчивал обучение на историческом факультете в университете штата Висконсин. Рассказы о дяде, чей самолет был сбит неподалеку от острова Яп в Микронезии во время Второй мировой войны и так и не найден, были в семье с детства. Пата всегда увлекали авиация и военная история, поэтому загадка гибели дяди не давала покоя, как и далекий остров Яп — точка на глобусе, известная благодаря своим уникальным каменным деньгам!

Джон Рэймонд МакКаллах родился в 1923 году, он был одним из 13 детей в семье фермеров Южной Dakoty. В 1942 году, вскоре после Перл-Харбора, семья переехала в Калифорнию, чтобы внести свой вклад в военную индустриализацию страны. Матери Пата — родной сестре

Джона — в то время было 5 лет, а самому Джону — 19. Он работал на заводе Good Year Tire Co. в Лос-Анджелесе вплоть до апреля 1943 года, когда его призвали в армию. После окончания радишколы, а это произошло в День Благодарения (середина октября), в начале 1944 года молодой сержант отправился за океан на службу в 372-й эскадрилье 307-й бомбардировочной авиагруппы. Джон награжден медалью «За службу в ВВС» с дубовыми листьями и медалью «Пурпурное сердце». Погиб 25 июня 1944 года в небе над Япон во время выполнения боевого задания в возрасте 20 лет...

Во время диплома Пат работал с военными архивами и даже задумывался над тем, чтобы заняться историей воинского соединения, в котором летал дядя, и его экипажем. Однако информация из архивов поступала очень медленно, и в итоге была написана и защищена ра-



бота «Развитие военной мощи», рассматривающая атаки тяжелых бомбардировщиков В-24 на малых высотах при бомбежке немецких нефтеперерабатывающих заводов в Плоешти, Румыния, 1 августа 1943 года. Исследования помогли понять роль В-24 в воздушной войне в Европе и на Тихом океане. И одновременно начали поступать документы из военных архивов по поводу экипажа Кольмана. Зимой 1989 года пришел отчет Missing Air Crew (MACR #10023). Тогда семья впервые узнала, кто были остальные члены экипажа, и получила полное описание того, как самолет был сбит. После этого родственники нашли телеграмму, которую получили деды Пата в июле 1944 года. В телеграмме говорилось, что Джон пропал без вести, а скорее всего – убит. И хотя семья потеряла всего одного сына, дед до сих пор не может простить этого японцам. Как и многие семьи, они надеялись, что Джон все-таки выжил и когда-нибудь вернется домой. Однако время шло, этого не происходило, статус «Пропал без вести/погиб» не менялся.

Правительство Соединенных Штатов затратило миллиарды долларов на то, чтобы вернуть тела убитых граждан на родину. В 1948-1952 гг. сотни тел погибших американских солдат были возвращены из-за океана для захоронения. Дело каждого пропавшего без вести пересматривалось военной комиссией и закрывалось лишь тогда, когда тело считалось недоступным. Семья матери Пата не знала, что дело Кольмана было также пересмотрено в 1948 году и, хотя место катастрофы падения самолета было приблизительно известно (где-то на расстоянии 3-5 миль к югу от юго-восточной оконечности острова Яп), сделали вывод, что экипаж и самолет не подлежат поднятию из-за большой глубины.

Тогда Пат Ранкранц взял дело в свои руки и стал разыскивать исторические документы, людей и самолет, пока все это не затерялось во времени. На созданный им сайт MissingAirCrew.com шли многочисленные отклики и громадный поток информации от военных историков, родственников погибших, очевидцев событий, документы поступали и из официальных источников. Вместе с женой



Шерри они провели бесчисленные часы, просматривая микрофильмы, файлы и фотографии.

::ПЕРВАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ЯП, СЕНТЯБРЬ 2005. Поездка на место действия – остров Яп – планировалась давно. В 2004 году, с развитием сайта MissingAirCrew.com, было решено самим отправиться на поиски самолета, сколько бы это ни стоило. Пат начинал нырять еще в колледже, но перед поездкой 2005 года прошел очередной курс. Шерри также прошла обучение.

Спланировать экспедицию помогли Синди Харрис, трэвел-координатор Микронезийской дайверской ассоциации (MDA), и Билл Экер, хозяин и исполнительный директор дайв-курорта «Манта Рэй Бей и Яп Дайверс» на Япе.

Билл и его увлеченные сотрудники стали незаменимыми участниками экспедиции и помогали в поисках как на земле, так и под водой. Основной целью стало провести рекогносцировочные исследования и собрать информацию о возможном месте падения самолета, опрашивая япийских старожилов, которые жили на острове во время Второй мировой, пока еще не поздно (на Япе редко дожи-

вают до 80 лет). И, хотя шансы найти самолет были невелики, так как данные о его местонахождении были очень приблизительными, все же запланировали ежедневные погружения. Каждое утро делали по 2 погружения, к полудню возвращались, а потом выходили в деревни, чтобы поговорить со старожилами. В этом очень помогал персонал «Манта Рэй Бей» – они искали, в том числе и среди своих родственников, и помогали найти свидетелей.

Неделя на Япе в октябре 2005 года была напряженной, и, хотя заветный самолет не был найден, результаты вдохновляли: были обнаружены останки трех американских самолетов, два палубных истребителя Grumman F6F Hellcat® и F4U Corsair®, который сначала считали частью В-24. Один их пожилых япийцев рассказал, как он помогал вытаскивать тело американского пилота из «Хеллкэта» и захоронить его на горе недалеко от места падения самолета. Тот же старик поведал о надругательстве над телом другого пилота с «Хеллкэта», которое японцы вытащили из одного из сбитых самолетов. Эта информация передана в официальные организации США, и есть надежда, что имена пилотов будут восстановлены.

Само собой пришло намерение расширить миссию и исследовать все американские катастрофы на Япе и вокруг острова и снабдить семьи подробностями гибели их родственников. 26 октября 2005 года отслужили памятную службу по экипажу Кольмана на носу шхуны «Мнюв» в бухте Яп. Для этой церемонии собрались новые друзья: наземные и подводные гиды и официальные лица Япа и Микронезии. Служба была заснята и передана семьям других членов экипажа.

::ПОИСКИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ. После возвращения с Япа снова начался период интенсивных поисков в архивах, запросов, предположений. В 2005 удалось создать перечень всех американских самолетов, потерянных в небе над Японией*.

Это помогло установить, что найденный бомбардировщик принадлежал экипажу Энтони®, а также получить верную информацию о месте падения самолета Кольмана. Марк Сванк, исследователь из Вашингтона (округ Колумбия) предоставил шифровки с подводной лодки, которая патрулировала воды у острова Яп во время авиационных рейдов. В это утро, 25 июня 1944 года, в море была подлодка USS ALBACORE (SS 218 – погибла 7.11.1944), которая

наблюдала, как бомбардировщики подошли к Япу и бомбили остров. Лодка была вынуждена часто уходить под воду, так как в небе был японский самолет. Когда прогремели взрывы и над островом взвились языки пламени, на подлодке получили сигнал о том, что два В-24 упали в море и идут на дно. Экипаж Кольмана – к югу от взлетной полосы Япа, а другой – в 95 милях, недалеко от острова Сорал.

К несчастью для экипажа дяди Пата, подлодка пошла спасать самолет, упавший у Сорала, и не вернулась на Яп до позднего вечера 25 июня. Следующие несколько дней она провела в поисках экипажа. Летом 1944 года подводные лодки спасли несколько экипажей сбитых В-24. Часто летчики проводили несколько суток в воде, прежде чем подлодкам удавалось обнаружить индивидуальные спасательные плотники. Именно донесение с Альбакора помогло идентифицировать положение рэка Кольмана к югу от старой взлетной полосы и гавани. Информация из других источников, например, рапорта о ходе проведения задания, составленного экипажем одного из самолетов 5-й бомбардировочной, гласила, что экипаж Кольмана «потерпел аварию сразу за южным рифом острова», то есть появилась ясность, что искать надо у юго-восточной оконечности острова.

*Самолет F6F Hellcat («Ведьма»). Первый серийный самолет F6F поднялся в воздух 4 октября 1942 года. 31 августа 1943 года произошел первый бой с японцами. В 1943–44 гг. «Хеллкэт» стал основным палубным истребителем США, вынесшим всю тяжесть воздушной войны на Тихом океане. Самолеты «Хеллкэт» участвовали в боевых порядках флота США в течение всей Второй мировой войны.

*Самолет F4U Corsair («Корсар»). Наверное, лучший палубный истребитель Второй мировой войны, его больше всего боялись японцы. По данным ВВС США на одного сбитого Корсара приходилось 11 вражеских самолетов. Самый «долговечный» из истребителей с поршневым двигателем производился с 1940 по 1953.

*Потери США во время миссий на Яп составили: 33 самолета, 110 человек пропали без вести/убиты, 30 спасены.

*Экипаж Энтони (Don A. Anthony), самолет В-24 #44-40571



::ВТОРАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ЯП, ОСЕНЬ 2006.

Пат и Шерри вернулись на остров Яп в сентябре 2006 года, полные решимости искать экипаж дяди и остальных американцев, погибших здесь во время Второй мировой войны. В этот раз к отряду присоединились две семьи летчиков, также погибших на Япе. Опять работали вместе с Биллом Экером и «Манта Рэй Бей и Яп Дайверс». Опять постоянные расспросы старожилов, походы в джунгли, поиски в мангровых зарослях, погружения в водах вокруг острова Яп.

Семья Ранкранц стала друзьями с Биллом, его семьей и многими служащими. Атмосфера возвращения на остров была восхитительной. Билл, благодаря своему положению, открыл для поискового отряда многие двери на Япе.

С помощью дайв-гидов, которые также прониклись миссией, был получен доступ к поиску на частных территориях у северного острова

Пат оставил на острове сотни страниц исследовательской информации. До этого япийцы имели слабое представление о том, где были катастрофы и кто погиб. На основании исторических исследований проекта Missing Air Crew можно восстановить историю военных лет, сопоставить фотографии погибших американских пилотов с металлическими останками самолетов, которые пролежали на острове или под водой больше 60 лет.

И опять несколько изматывающих недель поисков на земле, в мангровых болотах, под водой. Обнаружено три новых американских рэка и многочисленные японские самолеты на земле и в воде. Первоначально Пат не обращал внимания на некоторые известные «японские». Однако к концу поездки 2005 года он стал замечать, что все япийцы, да и остальные, считали все рэки останками японских военных самолетов. Поскольку Америка выиграла войну, само собой казалось, что американцы не потеряли самолетов на Япе (на самом деле США потеряли здесь 33 борта)... При исследовании рэка, известный как японский Zero, был идентифицирован как американский самолет. Это было волнующее открытие! Также обнаружено место падения еще одного «Хеллкэта», предположительно это экипаж Холдинга⁷. Его самолет столкнулся с другим «Хеллкэтом» над Япон 6 сентября 1944 года во время рейда с американского USS Enterprise CV-6. Вновь прибывшие родственники отслужили памятные службы над предполагаемым местом гибели самолета. Пат получил новый материал для исследований. Самолет B-25J #44-40598 опять не найден, скорее всего он лежит на глубине, которая пока недоступна.

::ЖИЗНЬ ПРЕКРАСНА! В общей сложности Пат и Шерри провели на Япе больше месяца за последние 2 года. Как прекрасен океан вокруг! «Глаза мои постоянно искали самолеты, но невозможно было не заметить морс-

⁷Экипаж Холдинга (Ens. Howard A. Holding), самолет F6F-5 Hellcat.



кую жизнь, — вспоминает Пат. Я часто в мыслях погружаюсь у юго-восточной оконечности острова и, опустившись на 30 метров, спрашиваю себя, правда это или грезы».

Если бы в тот роковой для них день в июне 1944 года самолет моего дядюшки не ушел под воду, я, наверное, никогда не посетил бы Яп и не понырял бы в этих замечательных водах

::СОУЧАСТИЕ. «Пат Ранфранц обратился ко мне летом 2005 года, когда только планировал первую экспедицию на Яп. Я сам интересуюсь историей и чту семейные отношения, поэтому его проект по поиску останков самолета, на котором во время Второй мировой войны летал и был сбит его дядюшка, сразу пришелся мне по душе. Пат и Шерри принялись слать нам разную информацию не только конкретно о том самолете, но и о других американских самолетах, сбитых над Японией во время войны. Я сразу поручил двум сотрудникам разузнать у местных о возможных местах катастроф в джунглях. Первая экспедиция в 2005 году открыла многое.

В сентябре 2006 года Пат и Шерри вернулись на Яп с членами семей двух других погибших здесь американс-

ких военных. Сотрудники курорта «Манта Рэй Бей и Яп Дайверс» проработали с экспедицией все две недели — разыскивали, ныряли, искали и описывали найденные самолеты, а также устроили две мемориальные службы в память о погибших.

Мы гордимся, что смогли оказаться полезными в этом благородном проекте, ожидаем их следующей экспедиции и готовы предоставить все ресурсы отеля и дайв-центра. Во-первых, нам близка идея — помочь семьям отыскать места гибели их близких; во-вторых, это настоящее приключение, открытия и попытки обнаружить новые рэки», — Билл Экер, Manta man, хозяин и управляющий курорта Manta Ray Bay Hotel & Yap Divers.

::ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ. Пат Ранфранц планирует следующую экспедицию на Яп в 2008 году, полагая, что место падения самолета теперь определено с большой степенью достоверности и самолет покоится на глубине 74-500 метров. В проект уже вложены тысячи долларов собственных средств Пата, но покупка самого необходимого на данном этапе — сонара бокового обзора, металлодетектора, магнитометра или дистанционно управляемых аппаратов, сейчас ему не по карману. Однако интерес, который проявляют к проекту как родственники погибших, так и посторонние люди, позволяет надеяться, что средства будут найдены, и новая экспедиция в конце концов обнаружит искомый затонувший самолет — Coleman B-24 Crew. 🐬

Микронезия остров ЯП



34-комнатный роскошный курорт для дайверов — остров Яп, Микронезия. Приезжайте к нам нырять: здесь манти, великолепные рифы, стенки, акулы, дрейф-дайвы, специальные макро-дайвы с рыбками мандаринками в брачный период, Fire Dartfish, Ghost Pire и многое другое. Остров Яп — это рай для дайверов!

Наш флот состоит из 8 лодок. Сам дайвинг-центр — произведение искусства. Мы делаем по 2, 3, 4 и даже по 5 погружений в день. Качественный дайвинг и роскошные апартаменты на земле, все удобства под рукой!

Еще: каменные деньги, местная культура, экскурсии по окрестностям, повседневная и «высокая» кухня на борту нашего сорокаметрового плавучего ресторана-шхуны «The Mnuw». Прогулки на каяках и погружения с маской-трубкой. И еще: первая собственная минипивоварня на дайв-курорте «The Stone Money Brewing Company».

РОЖДЕСТВО НА ЯПЕ!

Между 19 декабря и 9 января гости курорта «Манта Рэй Бей» имеют право на очень специальное предложение на Рождество/Новый год.

Пакет на 7 ночей станет пакетом где «все включено». За 1 499 USD с человека (при двойном размещении) наши гости получают 7 ночей в отеле (включая налоги), трансфер из аэропорта, неограниченные погружения с лодки, снорклинг, экскурсии по острову, каякинг, всю еду и напитки (включая алкогольные). Чтобы зарезервировать этот пакет, необходимо внести невозвращаемый залог в 500 USD. Чтобы забронировать — обращайтесь к любимому специалисту по дайв-путешествиям или на www.mantaray.com

При бронировании не забывайте спрашивать Рождественский пакет 2007!



Туры на остров Яп можно приобрести в дайверском туристическом агентстве «Алькона тур»



группа дайвинг-компаний
АКВАНАВТ

г. Москва,
Олимпийский проспект д. 16, СК "Олимпийский", подъезд 5
+7 (495) 688-3636, +7 (495) 688-5645

www.diving.ru | www.divetour.su | www.mantaray.com