

7/2016 (49) Июль

Журнал о военной истории 12+

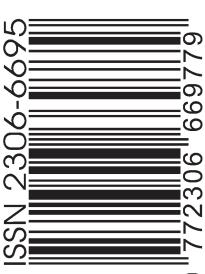
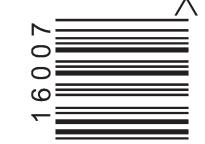
АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ



Военные транспорты 1-го класса Японского Императорского флота



«Форд трехтонный»
Самый маленький бронепоезд
«Капрони» AR.1 в Парагвае
Единственный автожир Литовской республики
Заплутавшая «Чайка»
Невернувшиеся...
Палубный истребитель «Райан» FR-1 «Файрболл»



К статье: Самый маленький бронепоезд



**Вверху: макет бронепоезда, на заднем плане виден музей
Слева: реплика у перрона в Нью Ромни.
И замечательная надпись, знакомая всем
посетителям музеев: «На бронепоезд не
влезать!»
Внизу: «Геркулес» в наше время**



Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-48337 от 26 января 2012 года

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

Быстров П.М.

ИП Чаплыгин А.В.

Дашьян А.В.

Аничкин Н.А.

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

www.worldtanks.su

Подписано к печати 03.08.2016

Отпечатано с диапозитивов заказчика
в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул. Верейская, д. 29

Возрастная категория 12+

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

СОДЕРЖАНИЕ

А.Пахомов	
«Форд трехтонный»	1
А.Пахомов	
Самый маленький бронепоезд	6
Ю.Пахмурин	
«Капрон» AR.1 в Парагвае	8
Ю.Пахмурин	
Единственный автожир Литовской республики	11
Ю.Пахмурин	
Запутавшая «Чайка»	
Малоизвестный эпизод Второй мировой войны	
на Средиземном море	13
Ясухо Идзува (перевод с французского)	
Невернувшиеся...	15
И.Холмских	
«Шаровая молния» с комбинированным движком:	
палубный истребитель «Райан» FR-1 «Файрболл»	22
В.Сидоренко, Е.Пинак	
Военные транспорты 1-го класса	
Японского Императорского флота	32
С.Бирюк	
Книжное обозрение	64

Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

В Москве

- Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 9.00 – 15.00 (кроме понедельника и вторника).
- Интернет-магазин «Танки Мира» <http://www.worldtanks.su>

В Санкт-Петербурге

- Книжная ярмарка в ДК им. Крупской – пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 – 17.00.

На Украине

- г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд 41, место 9–10. Путивский Виталий. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, italian@3g.ua или ряд 43, место 9–10. Перчак Валерий. Тел. +38-050-108-90-06, +38-068-664-13-05, perchak-valery@gmail.com.

- Интернет-магазин Военная книга <http://www.war-book.com.ua>

В Польше

- Интернет-магазин www.knigi.pl

«Форд трехтонный»

Андрей Пахомов



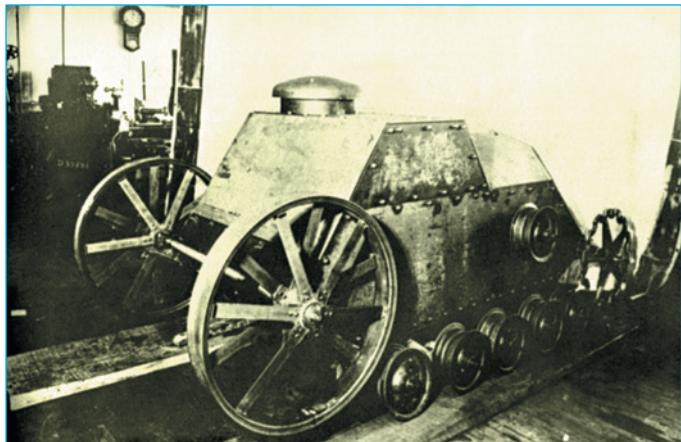
Танк «Форд трехтонный»

До вступления США в Первую мировую войну разработка танков в этой стране не уделялось никакого внимания. Ведь мировая война — «она ведь в Европе», а для «охоты за Вильгельмом» вполне хватало бронеавтомобилей.

Но после того как Американские Экспедиционные Силы (American Expeditionary Forces, AEF) прибыли в Европу, необходимость обеспечения их бронетехникой стала ребром. Первоначально эту роль взяли на себя союзники, и AEF получили британские «ромбы» и французские «Рено», но американцы «этого так не оставили» — было принято решение о разработке различных образцов бронетехники с последующим их массовым производством на заводах США.

Одним из таких образцов стал танк «Форд трехтонный». На самом деле официально он числился трактором (Ford three-ton special tractor M1918), а по сути, представлял собой как раз то, что через несколько лет назовут танкеткой.

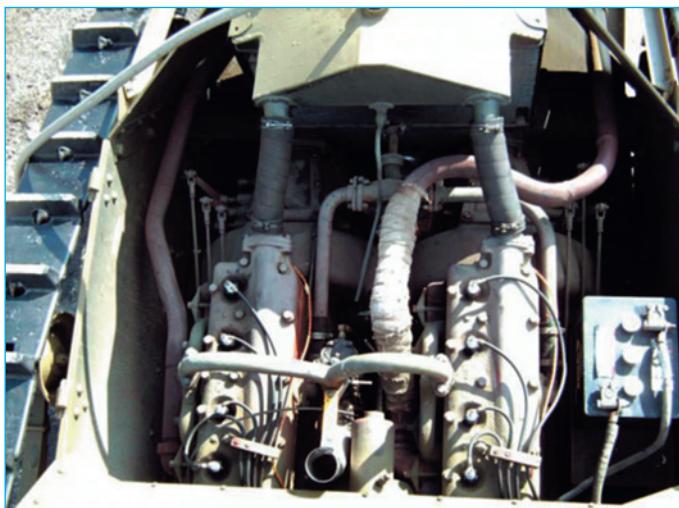
Компания «Форд» подошла к разработке этого образца очень серьезно. Так как планировалось массовое (до 100 машин в месяц) производство, инженеры еще на этапе проектирования озабочились как технологичностью, так и максимальным использованием хорошо отработанных в производстве автомобильных агрегатов.



Постройка ходового макета танка. Хорошо видны отличия в конструкции подвески



«Форд трехтонный» в музейных запасниках



Силовая установка танка

Танк не имел башни и вооружался пулеметом, установленным в лобовом листе. Два члена экипажа сидели бок о бок, механик-водитель — справа, пулеметчик — слева. Попадали танкисты в машину через люки (механик-водитель — через передний, стрелок — через верхний). Для наблюдения первый использовал башенку с шестью смотровыми щелями (в небоевых условиях также открытую крышку люка), стрелок наблюдал за полем боя через пулеметный прицел. Корпус танка клепался из листов катаной брони толщиной от шести до тридцати миллиметров на раме из уголков. В кормовой части устанавливался «хвост», служащий для увеличения ширины преодолеваемой траншеи. Для испытаний также использовался ходовой макет танка, у которого вместо пулеметной установки и люка механика-водителя имелся двусторчатый распашной люк во всю ширину машины, изготовленный из неброневой стали. Кроме того, на нем не устанавливался хвост, а ходовая часть отличалась от обычных «фордов». На борт приходилась одна пятикатковая тележка вместо двух трехкатковых и один поддерживающий каток увеличенного диаметра вместо двух — малого.

Вооружался танк одним пулеметом винтовочного калибра, установленным перед стрелком. Чаще всего это был «Марлин» M1917, модифицированный вариант знаменитой

«картофелекопалки» (пулемета «Кольт» образца 1915 года) в установке, аналогичной разработанной для лицензионного «Рено». На нескольких машинах устанавливался танковый пулемет «Браунинг» в шаровой установке. Рассматривался вопрос об установке, аналогично танкам «Рено», на части машин 37-мм пушки вместо пулемета, но от этой идеи быстро отказались. Кроме того, в корпусе машины имелись три (один — у механика-водителя, два — у стрелка) пистолетных порта. Танк имел малые размеры (4064x1632x1632 мм). Для сравнения, «Рено» FT-17, тоже достаточно небольшой, имел габариты 4960x1740x2140 мм. В снаряженном состоянии танк весил 3270 кг. В движение машину приводила спарка из двух двигателей от автомобиля «Форд-Т» вместе с планетарными коробками передач, от которых мощность посредством червячных передач передавалась на ведущие колеса. Конструкция спарки представляла собой своего рода «сиамских близнецов», двигатели имели общий картер. Мощность силового агрегата составляла 40 л.с. при 1700 об./мин. Двигатели работали параллельно, в случае отказа одного из них танк сохранял способность к передвижению, но не более чем способность... Имелась даже такая роскошь для того времени как электрический стартер (чем, кстати, сам «Форд-Т» тогда не обладал). За двигателями стоял радиатор системы охлаждения и вентиляторы, прогонявшие через него поток воздуха, который забирался через решетки в кормо-



Пулеметная установка (ствол бутафорский)



Направляющее колесо и механизм натяжения гусениц

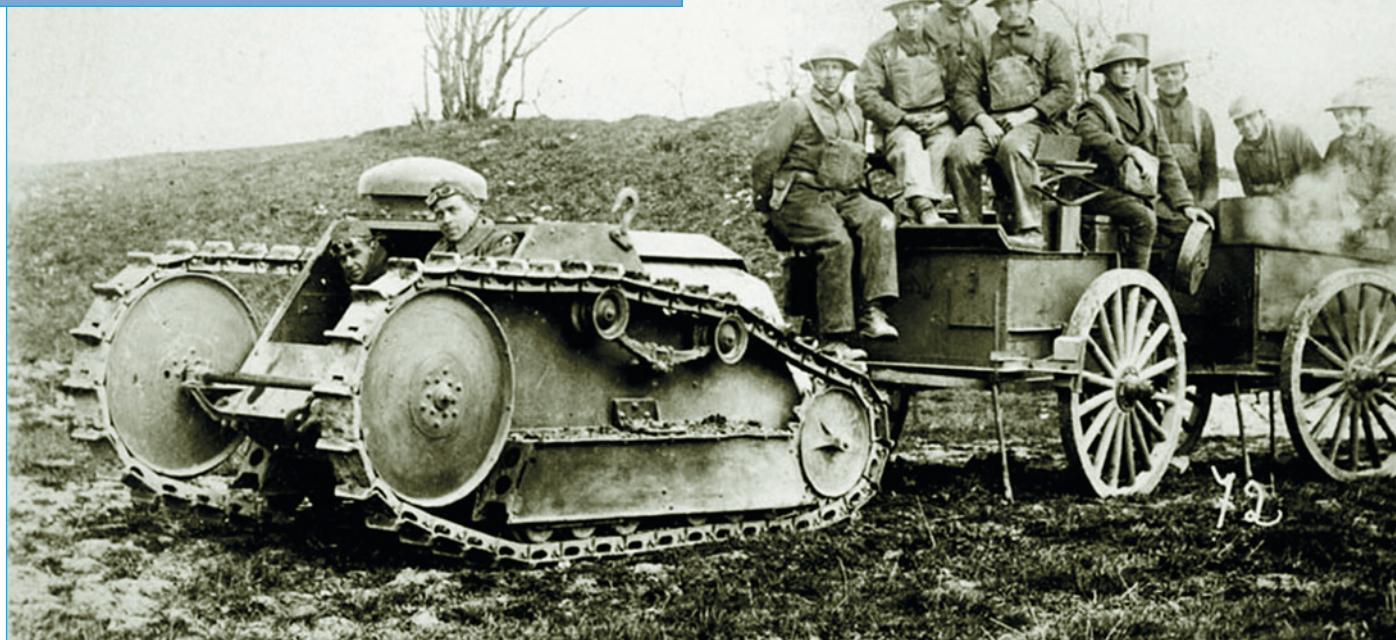
«Папа, а для чего танку хвост?»



«Форд трехтонный» демонстрирует возможности выбираться из грязи и преодолевать крутые подъемы. Полигон завода «Ван Доорн Айрон Воркс» в Кливленде, 1919 г.



Испытания в качестве артиллерийского тягача. Видно, что люк механика-водителя и пулеметная установка сняты



«Форд трехтонный» во время тестов на полигоне, 1919 г.

вой части корпуса и выходил через отверстие в крыше моторного отсека, прикрытое специальной бронекрышкой. За поворот машины отвечали бортовые фрикциони. Скорость танка достигала 13 км/ч, что считалось вполне при-



Два «форда» в перерыве между пробегами на полигоне



«Форд трехтонный» в экспозиции танкового музея, 2009 г.

личным результатом. Именно такой была максимальная скорость британского танка Mk.A, получившего название «Уиппет» («Борзая») именно за «рэввость».

Как и у других танков Первой мировой, условия работы экипажа были очень тяжелыми. Тесная, жаркая и душная коробка — это самая лучшая характеристика, которую мог получить танк по условиям обитаемости. Органы управления представляли собой «кошмар водителя». Не вдаваясь в подробности функционирования и взаимозависимости четырех рычагов и трех педалей (ибо там сам черт ногу сломит), можно сказать, что это примерно соответствовало органам управления «Форда-Т» (только вместо руля — рычаги бортовых фрикционов). 64-литровый бензобак обеспечивал запас хода 55 км.

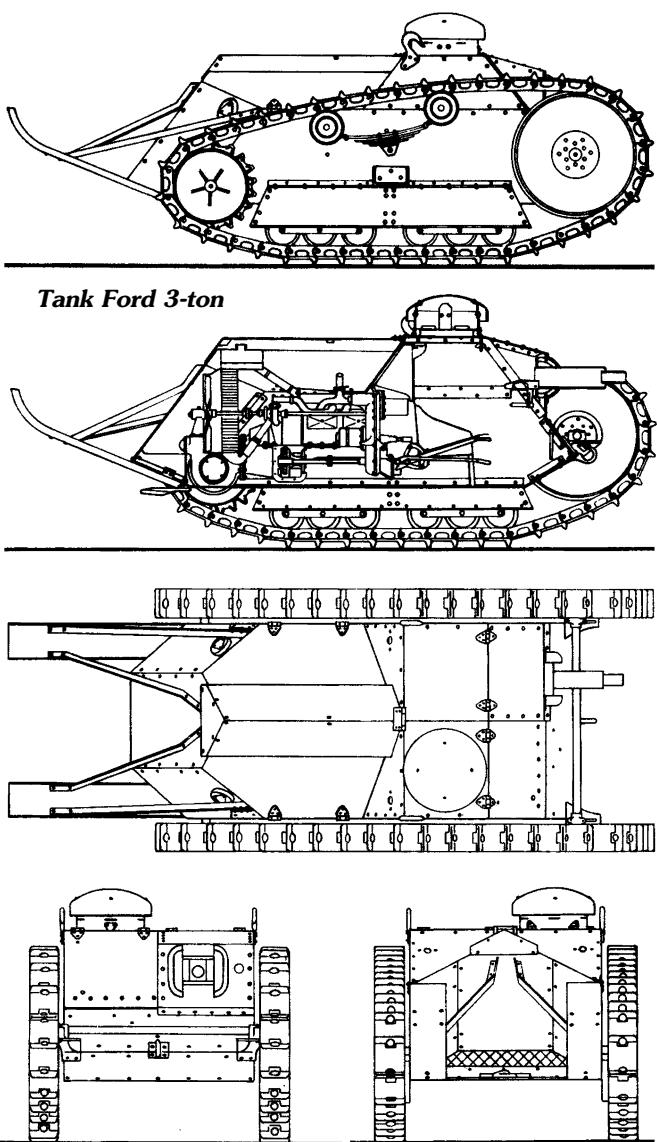
Подвеска танка имела в качестве амортизирующего элемента листовые рессоры. На борт приходилось две тележки, по три катка каждая. Ведущее колесо размещалось сзади, направляющее — спереди. Верхняя ветвь гусеницы опиралась на два поддерживающих ролика. Стальная гусеница состояла из 40 треков шириной 178 мм, сделанных по образцу треков трактора «Холт», и обеспечивала длину пятна контакта 1420 мм. Давление на грунт при этом составляло 0,65 кг/кв. см.

Рассмотрев проект, Департамент Вооружения был впечатлен низкой стоимостью и легкостью производства предлагаемого образца. «Форду» был сразу, даже без испытаний опытного образца, предложен контракт на производство 15000 «Фордов трехтонных» с выходом к началу 1919 года на 100 машин в день. Стоимость танка при этом составляла 4000 долларов («Форд-Т» тогда стоил от

400 до 600 долларов). В начале октября 1918 года ворота завода покинула первая партия из 15 машин, немедленно отправленная во Францию. 23 октября первый «Форд» был продемонстрирован делегации союзников на полигоне в Шале-Медон под Парижем. Получив танки, американские военные провели-таки всесторонние испытания машин. Результат был бескураживающим: американские танкисты заявили, что «Форд трехтонный» непригоден для применения в качестве боевой машины и предложили использовать его как тягач для легких орудий, в частности, для 75-мм пушек. Они также заявили, что минимально необходимым для них является танк класса «Рено» FT-17. Контракт был немедленно отменен. Фирма «Форд» пробовала было возмущаться, но безуспешно. К тому же, 11 ноября Германия заключила перемирие, и стало понятно, что тысячи «Фордов трехтонных» не понадобятся армии США в любом случае. Танки опытной серии вернулись обратно в США, где еще несколько лет подвергались различным испытаниям, но к 1923 году были списаны.

В настоящее время сохранилось два образца этой интересной машины, экспонирующиеся в танковом музее в Форт-Бенninge и Музее вооружения в Форт-Ли. В 2008 году группа энтузиастов во главе с Уильямом Уордом и Леонардом Коласки смогла довести музейный «форд» до ходового состояния.

Нельзя не отметить, что «Форд трехтонный», возможно, остался недооцененным, хотя американские конструкторы построили, по сути, первую настоящую танкетку, причем, достаточно удачную. К ее недостаткам можно отнести лишь сложную в управлении и эксплуатации силовую ус-



тановку, которая, в случае дальнейшей модернизации машины, могла быть легко заменена на более совершенную (массогабаритные характеристики позволяли). Все же остальные недостатки (отсутствие нормальных приборов наблюдения, плохая обитаемость, слабое вооружение, сложность передвижения по «лунному ландшафту» поля боя и т.д.) свойственны либо всей бронетехнике того времени, либо самому классу танкеток. К тому же, машина была проста в производстве и опиралась на освоенные и дешевые автомобильные агрегаты. Если посмотреть на ТТХ «подзащитного», то видно, что «Форд трехтонный» практи-



Полный «ассортимент» танковых войск США: «Форд трехтонный», M1917 и Mk.VIII

чески не уступает большинству танкеток начала-середины 30-х годов. Да и в качестве бронетягача ее возможности были довольно неплохи. Но случилось то, что случилось, и США оказались практически единственными из ведущих держав, не имевшими на вооружении бронетехники данного класса.

Общие

Экипаж	2 чел
Длина (без хвоста/с хвостом)	3277/4064 мм
Ширина	1632 мм
Высота	1632 мм
Клиренс	432 мм
Высота линии огня	около 1100 мм
Вес пустого	2815 кг
Снаряженный вес	3270 кг
Нагрузка на мощность	12,23 л.с./т
Давление на грунт	0,65 кг/кв. см

Бронирование

	Толщина, мм	Угол наклона от вертикали, град
Лоб, верхняя деталь, слева	13	0
Лоб, верхняя деталь, справа	13	38
Лоб, нижняя деталь	10	60
Борт, передняя часть	13	0
Борт, задняя часть	6	22
Корма, верхняя деталь	10	37
Корма, нижняя деталь	6	35
Крыша, передняя часть	10	90
Крыша, задняя часть	6	60
Днище	6	90

Вооружение

Один пулемет «Марлин» или «Браунинг» калибра 7,62 мм, 2000 патронов

Приборы наблюдения:

У механика-водителя — передний люк, наблюдательная башенка с шестью смотровыми щелями, пистолетный порт; у стрелка — прицел пулемета, два пистолетных порта (слева и сзади)

Двигатель

Спаренный «Форд-Т», восемь цилиндров (2x4), рядный, водяного охлаждения	
Зажигание	от магнето
Диаметр цилиндра	95 мм
Ход поршня	102 мм
Рабочий объем	5786 куб. см
Степень сжатия	3,98
Мощность	40 л.с. при 1700 об/мин
Емкость бензобака	64 л
Емкость маслобака	8,8 л

Трансмиссия

Сцепление (2шт) — многодисковое, мокрого типа; коробка передач (2шт) — планетарная, две передачи вперед, одна — назад; тормоза — механические, встроены в коробки передач; привод на ведущие колеса — червячная передача (передаточное число 7,25)

Ходовая часть

Ведущее колесо — заднего расположения, с 10 парами зубьев, диаметр 572 мм; подвеска — на листовых рессорах; опорные колеса — 12 (6 на борт), диаметр 203 мм, ширина 89 мм; поддерживающие ролики — 4 (2 на борт); ленивец — переднего расположения, диаметр 889 мм, ширина 89 мм; гусеница — одногребневая, шириной 178 мм, 80 траков (40 на борт); длина трака — 178 мм.

Электросистема

напряжение 6 В, один генератор, один аккумулятор

сигналными флагами
два емкостью по 0,95 л

Связь

Огнетушители

Ходовые качества:

Максимальная скорость	13 км/ч
Запас хода	55 км
Тяга на крюке	1657 кгс
Преодолеваемые препятствия:	
уклон	45 градусов
траншея	1,5 м
вертикальная стенка	0,51 м
глубина брода	0,53 м
толщина сваливаемого дерева	0,2 м



Бронепоезд патрулирует свой «кукольный город»

Самый маленький бронепоезд

После капитуляции Франции Великобритания с изумлением осознала, что за Ла-Маншем стоит победоносный вермахт, только что сокрушивший Францию, британская армия в Европе потеряла треть личного состава и почти две трети техники, могучий Королевский флот, конечно, могуч, но не настолько, чтобы помешать германским десантникам начать высаживаться на берега Туманного Альбиона. Началась тотальная (а иногда доходящая до судорожной) кампания по подготовке к отражению вторжения на Британские острова. В ходе этой кампании

britанские инженеры создали множество разнообразной импровизированной боевой техники. В ее числе оказался и самый маленький в мире бронепоезд.

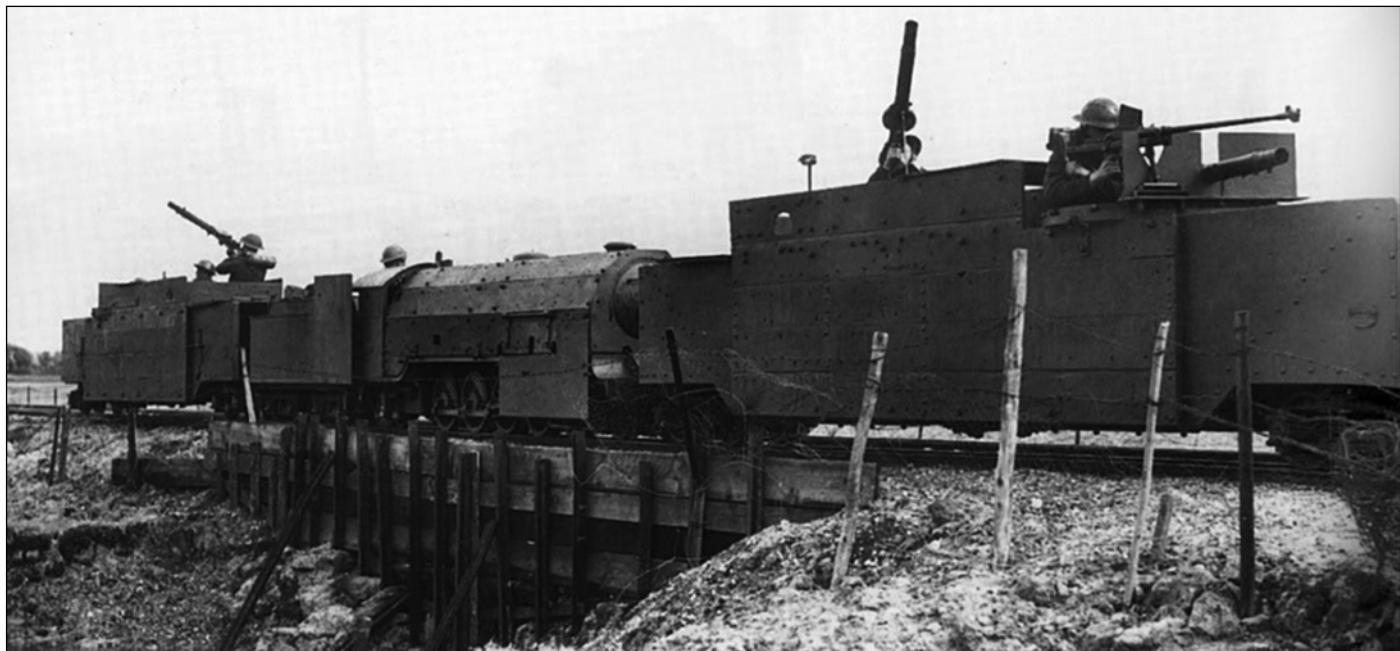
Еще в 1927 году в графстве Кент открылась частная 13-километровая (позднее выросшая до 22 км) железная дорога «Ромни, Хит и Димчерч» (*Romney, Hythe & Dymchurch railway*, RH&DR). Была она просто миниатюрной, ширина колеи составляла всего 381 мм (т.е. ровно вчетверо меньше, чем привычная нам железнодорожная колея). На тот момент она имела самую узкую колею из пассажирских железных дорог мира. До самой войны маленькие паровозы и вагоны перевозили пассажиров, катили детей и, вообще, всячески «украшали пейзаж».

Но пришла война, железную дорогу реквизировало государство, и маленькие паровозы и вагоны начали перевозить солдат и военные грузы (естественно, в той части, в которой это было по силам таким малышам). В июне 1940 года инженеры депо Нью Ромни решили, что 15-дюймовая колея вполне подходит для бронепоезда. Совместно со специалистами из 6-го батальона Сомерсетской Легкой Пехоты создали бронепоезд, так и оставшийся самым маленьким в мире.

Он состоял из паровоза «Геркулес» (построен в 1927 году фирмой «Дэйви Паксмен и Ко.», колесная формула 4-8-2) с тендера и двух четырехосных полуwagonов. Состав был обшит броневыми листами толщиной от 4 до 10 мм. На каждом из полуwagonов имелось по две стрелковых точки:



«Геркулес» тянет вагончики с пассажирами, 1934 г.



Люфтваффе, бойся! «Bronepoезд из Romashkovo» вышел на охоту!



шкворневая установка 7,71-мм пулемета «Льюис» и турель, оборудованная бронешитком, на которой устанавливались 13,9-мм ПТР «Бойс» и пулемет «Льюис», имевшие независимое наведение по вертикали. Интересно, что диаметр кольца турели был больше ширины вагона, и с боков оно выступало наружу. Экипаж комплектовался из солдат 6-го батальона и насчитывал 5 человек. Скорость этого «карликового монстра» составляла 15-20 км/ч.

Несмотря на всю «кукольность» получившегося состава, ему пришлось повоевать. В ходе отражения налетов гер-

манской авиации на Англию в 1940-41 годах, его пулеметчикам, по британским данным, удалось сбить три самолета (по одному Ju 88, Bf 109 и Do 17). Особенно красочно описывается в воспоминаниях британцев победа над «Дорнье». По их словам, заметив бронепоезд, самолет резко снизился, то ли ошибившись в масштабе (уж слишком маленьким был противник), то ли пытаясь атаковать врага с малой дистанции. В результате на высоте не более 100 м он натолкнулся на огонь всех четырех «Льюисов», загорелся и упал. К сожалению, в немецких документах подтверждения этой истории не нашлось, но ведь «джентльмену надо верить на слово». В любом случае, «самый маленький бронепоезд» внес свой вклад в отражение налетов германской авиации.

Патрулирование путей продолжалось до середины 1941 года, еще полтора года бронепоезд стоял в депо, лишь изредка его покидал, и, наконец, в начале 1943 года он был разбронирован, вооружение снято, а паровоз и вагоны вернулись к перевозкам.

Паровоз «Геркулес» и сейчас можно увидеть в депо Нью Ромни, хотя уже несколько лет он не используется в поездной работе, ожидая ремонта котла. В том же депо в местном музее Второй мировой войны стоит построенная в 2004 года реплика бронепоезда.



Бронепоезд на одной из станций



Самолет «Капрони» AR.1 на аэродроме Ню-Гуазу

«Капрони» AR.1 в Парагвае

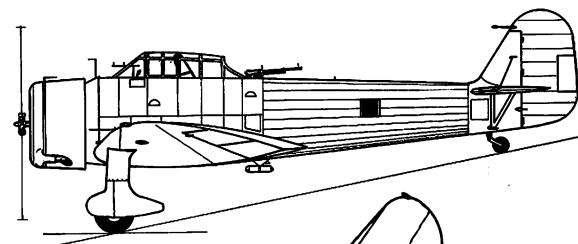
7 марта 1936 года 36-м президентом Парагвая в результате очередного военного переворота стал Рафаэль Франко (Rafael de la Cruz Franco Ojeda). Заслуженный генерал пришел к власти в республике в нелегкое время. Только что закончилась Чакская война, хоть и принесшая Парагваю победу, но стоившая огромных потерь. Погибло около 40000 человек, еще 3000 находились в плену в Боливии. Множество инвалидов, огромные военные расходы, легшие тяжелым бременем на и без того не слишком богатую страну — все эти проблемы встали перед новым президентом. При этом не исчезла и угроза войны.

Политика нового президента представляла собой своего рода «имперский социализм», причем в условиях Парагвая это скорее звучало как «продолжение дела Лопеса». Франко призывал себе на помощь дух строителя «Великого Парагвая» Франциско Солано Лопеса, который, с одной стороны, был, несомненно, одним из величайших правителей страны, а с другой, вызванная во многом именно его политикой тяжелейшая Война Тройственного Альянса унесла жизни почти миллиона жителей страны (около 80% населения) и поставила вопрос о существовании самого Парагвая как страны.

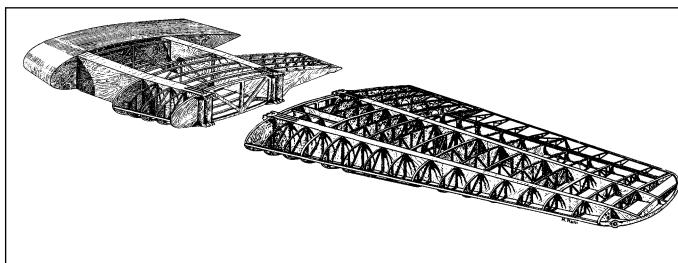
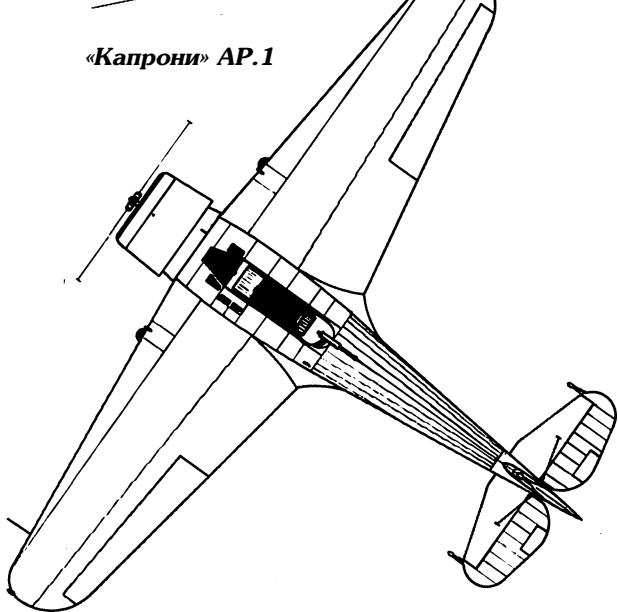
Франко проводил политику улучшения условий жизни рабочего класса (ввел 48-часовую рабочую неделю, принял ряд законов об облегчении труда женщин и детей), провел аграрную реформу (хотя и в весьма мягком варианте), ввел государственные пенсии для инвалидов и ветеранов войны.

Также в число его реформ вошло увеличение роли государства в экономике (национализирована часть нефтедобывающих предприятий, реорганизована государственная судоходная компания, запрещены работы по разведке нефти без государственного участия), основан Центральный банк Парагвая.

В части идеологии Франко вел политику «революционного национализма». Был объявлен национальным героем Франциско Лопес, а его останки перезахоронили в Пантеоне Героев, ставшим главной государственной святыней, установлен как национальный праздник День героев в честь героев всех войн Парагвая. Отменена конституция и начата разработка новой. Создан целый ряд проправительственных политических организаций в различных областях жизни (Независимая национальная лига, Революционный



«Капрони» AR.1



национальный союз, Национальная ассоциация коренных народов, Федерация профсоюзов, Национальный союз женщин, Комитет гражданской мобилизации, Национальная ассоциация бывших комбатантов и т.д.).

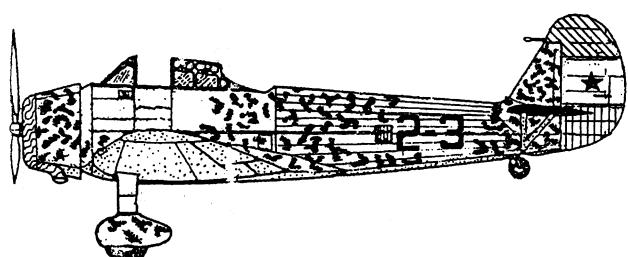
В военной области новый президент придавал большое значение развитию авиации, к которой был неравнодушен еще с тех пор, когда был начальником авиационного училища. Было решено провести закупки 60 современных самолетов в Италии, что давало парагвайской армии мощный маневренный ударный кулак, позволявший быть сильным на любом из возможных направлений. В их число входили и 26 штурмовиков «Капрони» AP.1 (из них пять на поплавках). Новейшие на тот момент самолеты, которые к тому же могли использоваться как многоцелевые (истребитель/штурмовик/разведчик/бомбардировщик), должны были составить главную ударную силу BBC Парагвая. Но тут вмешалась политика. Своими действиями Рафаэль Франко вызвал недовольство многих политических сил, и 13 августа 1937 года очередной переворотставил генерала покинуть страну. Ставший президентом Феликс Пайва решил отказаться от закупок авиатехники. Но тут уже возмутились итальянцы, заявив, что самолеты они могут и не поставить, но вот аванс уж точно не вернут. В результате переговоров удалось договориться о резком сокращении планируемых закупок (судя по всему, их урезали как раз до размера аванса). В списке закупок осталось только семь Ca.308 (экспортный вариант «Капрони» AP.1) на сумму 273300 долларов США.

Закупки Парагваем итальянской авиатехники

Самолет	Планировалось закупить	Закуплено	Сумма оплаты, дол. США
FIAT CR.32	20	5	187 500
FIAT CR.30B	4	2	57 000
Breda Ba.25	4	3	78 717
Breda Ba.25Idro	3	1	19 197
Caproni AP.1	21	7 (Ca.308)	273 300
Caproni AP.1Idro	5	0	-
Caproni Ca.309 «Ghibli»	3	2	126 500

В 1937 году в Италию прибыла парагвайская авиационная миссия, главной задачей которой было обучение пилотов полетам на планируемых к закупке самолетах, а технический персонал — их обслуживанию. Первоначально прибыло четыре пилота и семь техников, еще пятеро пилотов добавилось к ним в следующем году. Все они проходили обучение на самолетах ФИАТ CR.32 и «Капрони» AP.1 на базе 3-й авиадивизии Мирафьори в Турине.

Самолеты прибыли в Парагвай морем в середине 1939 года. Для помощи парагвайцам в вводе в строй авиатехники из Италии прибыл капитан Вирджинио Тьюоччи, помогавший латиноамериканцам как в сборке, так и в освоении самолетов пилотами.



Самолет «Капрони» AP.1 2-й истребительной эскадрильи BBC Парагвая, 1940 г.

Самолеты парагвайского заказа имели ряд отличий от итальянских машин. Наиболее значимыми из них были замена крупнокалиберного пулемета в задней кабине на пулемет винтовочного калибра и установка двигателя другой модификации — несколько менее мощного, но более надежного.

Со сборкой и освоением техники парагвайцы справились быстро, и уже к концу года все «Капрони» были боеготовы.

В BBC Парагвая AP.1 получили номера 2-1, 2-3, 2-5, 2-7, 2-9, 2-11 и 2-13 и вошли в состав 2-й истребительной эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Ню-Гузу, расположеннном южнее Асунсьона.

Несмотря на то, что «Капрони» были первыми самолетами такого класса в Парагвае, их освоение и первые два года эксплуатации прошли без происшествий. Сыграла свою роль как хорошая подготовка летно-технического персонала, так и высокая прочность итальянских монопланов.

Спокойная жизнь «парагвайских итальянцев» закончилась летом 1942 года, когда парагвайское правительство решило продемонстрировать свою авиацию на праздновании Дня независимости Аргентины 9 июля. К полету в Буэнос-Айрес подготовили три AP.1 (2-1, 2-3, 2-5). Группой командовал командант Пабло Станьи, пилотировали самолеты капитаны Луис Угарриса, Херонимо Сентурион и Лусио Айяла, штурманами были капитаны Абдон Альварес Альберт и Аугустин Пасмор. Самолеты вылетели в Аргентину 5 июля, совершив посадку на авиабазе Парана, где были радостно встречены аргентинскими коллегами. Через несколько часов «Капрони» снова поднялись в воздух и уже в вечерних сумерках сели на аэродроме Эль-Паломар



Большая часть номенклатуры BBC Парагвая на 1940 г. Справа налево: «Муниз» M-9, два «Капрони» Ca.309, три ФИАТа CR-32, один ФИАТ CR-30 и все семь «Капрони» AP.1

Парагвайские «Капрони» в Аргентине.
Авиабаза Парана, 5 июня 1942 г.



близ аргентинской столицы. Но благополучно село только два самолета, №2-5 (пилот Херонимо Сентурион, штурман Агустин Пасмор) после отказа двигателя совершил вынужденную посадку на поле в районе Сан-Фернандо, получив при этом серьезные повреждения. Экипаж отдался легкими ранениями. Самолет разобрали на месте посадки и отправили на аргентинский авиазавод в Кордобе, где AP.1 удалось отремонтировать, и в конце года он вернулся в Парагвай, где продолжил службу. Самолетам, долетевшим до Буэнос-Айреса, удача тоже не сопутствовала, в условиях плохой погоды (нижняя кромка облачности не поднималась выше 500 метров, то и дело моросил дождь) воздушный парад был отменен. Простояв до вечера на аэродроме, на следующий день парагвайцы отправились домой.

Служба «Капрони» продолжалась своим чередом. В 1944 году два самолета отправились на ремонт, из которого они, впрочем, уже не вернулись, послужив банком запчастей для оставшихся в строю. В середине года пять оставшихся AP.1 участвовали в учениях, прошедших в Гран Чако, где экипажи отрабатывали бомбометание с пикирования. С началом Второй мировой войны и вступлением в нее США роль AP.1 резко упала. Во-первых, стала невозможной поставка запчастей (единственным их источником стала «каннибализация»), во-вторых, на Парагвай распространили закон о ленд-лизе, и стала возможной поставка «дармовой» авиатехники из США (парагвайские BBC получили 31 самолет BT-13, PT-19 и AT-6). К 1946 году в строю осталось только четыре «Капрони».

В 1947 году парагвайским AP.1 пришлось повоевать в традиционной для Латинской Америки гражданской войне. 7 марта левая оппозиция подняла восстание против президента Хигинио Мондиго. Большая часть армии поддержала правительство, но четыре из одиннадцати дивизий, а также большинство офицерского состава, поддержали восставших, провозгласивших одной из своих целей

возврат к власти Рафаэля Франко. Захватившие город Консепсьон повстанцы объявили его временной столицей государства и начали наступление на Асунсьон. Бои продолжались до 20 августа, когда остатки повстанцев потерпели окончательное поражение. Все три оставшихся в строю к 1947 году AP.1 действовали на стороне правительственные войск. Несмотря на нехватку пилотов, большая часть которых участвовала в восстании, самолеты совершили более десятка вылетов на разведку и бомбардировку позиций противника. Когда в конце апреля угроза захвата столицы повстанцами стала реальной, большинство самолетов пришлось перебросить в город Пилар на юге страны, но «Капрони» из-за нехватки пилотов так и остались на базе Нью-Гуазу. Для того чтобы их не смогли использовать захватившие аэродром повстанцы, с моторов сняли ряд жизненно важных деталей. И действительно, овладевшие авиабазой и более недели удерживавшие ее в своих руках левые так и не смогли привести самолеты в летное состояние и использовать их против правительственные войск.

После окончания боевых действий все три AP.1 остались в строю, но век их был уже недолг. Использовались они все меньше, а в 1949 году выведены из состава BBC и отправлены на слом.

Экипаж	2 чел
Длина	9,34 м
Размах крыла	13,02 м
Площадь крыла	27,02 кв.м
Вес пустого самолета	1940 кг
Взлетный вес	2750 кг
Силовая установка	1 ПД Alfa Romeo 126 R.C.35, 680 л.с.
Максимальная скорость (на высоте)	380 км/ч (4000 м)
Потолок	8000 м
Дальность полета	1500 км
Вооружение	3 — 7,7-мм пулемета SAFAT (два в центроплане, один подвижный в задней кабине), 500 кг бомб

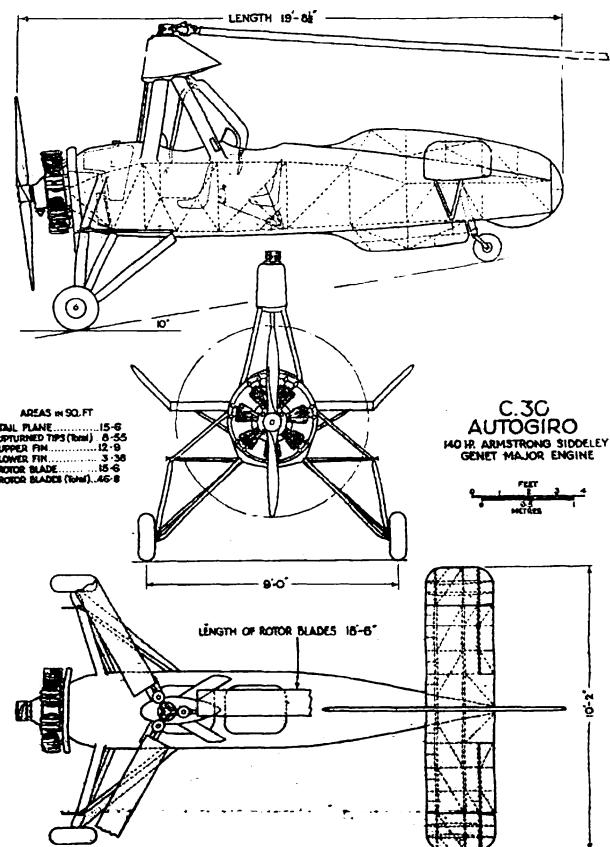


Единственный автожир Литовской республики

В 1932 году совершил свой первый полет автожир «Сиерва» С.30, самый удачный и распространенный из автожиров Хуана де ля Сиервы. К нему проявили интерес почти все страны мира. Более 20 из них купили или производили по лицензии эти машины. В число обладателей С.30 входила и Литва. Причем, в отличие от многих других стран, интерес к автожиру проявили не BBC, а гражданский аэроклуб.

Литовский аэроклуб (Lietuvos Aero Klubas, LAK) разместил заказ на один автожир «Сиерва» С.30 на фирме АВРО в конце 1934 года. Он обошелся литовцам в 40000 литов (примерно 8000 долларов США). Вскоре в Англию за покупкой отправился майор Иеронимас Гаролис. Пройдя в апреле 1935 года в Лондоне курс обучения полетам на автожире, он благополучно вернулся в Литву в середине мая. Автожир получил регистрационный номер «LY-LAS». 23 мая на летном поле Каунасского аэродрома прошла торжественная демонстрация С.30 почетным гостям. Присутствовали президент Литовской Республики Антонас Сметона, члены правительства, руководство аэроклуба, командный состав литовской военной авиации и многие другие официальные лица. За полетами также наблюдали тысячи любителей авиации, впервые воочию увидевших автожир.

Не ограничившись показом в Каунасе, литовцы уже в сентябре совершили перелет по странам Прибалтики. С.30, пилотируемый Гаролисом, и DH-60T «Джипси Мот» (Й. Кригерис и В. Гайжаускас), буксирующий планер «Нида», пилотируемый Й. Пирагиусом, пролетели по маршруту Каунас — Рига — Таллин — Хельсинки — Каунас. Не могла же Литва пропустить случай показать своим соседям-



соперникам то, чего у них нет. В Риге на С.30 «прокатилось» практически все руководство латышской авиации и армии. 15 сентября автожир принял участие в авиационном празднике в Таллине. В столице Финляндии Гаролис также провел ряд демонстрационных полетов над городом с местными журналистами на борту, продемонстрировав, в том числе, посадку на одну из площадей и взлет с нее. Сам Иеронимас вспоминал позднее: «В аэропорту Хельсинки ко мне обратились финские журналисты с просьбой совершить посадку на одной из площадей города, чтобы как можно больше людей смогло увидеть странную бескрылью птицу. Так я и сделал. После посадки я огляделся и понял, что взлететь мне будет затруднительно. По моей



Коллективный портрет энтузиастов литовской авиации на фоне автожира «Сиерва» С.30



Автожир в аэропорту Каунаса



С.30 на одном из торжественных мероприятий



«LY-LAS» в полете

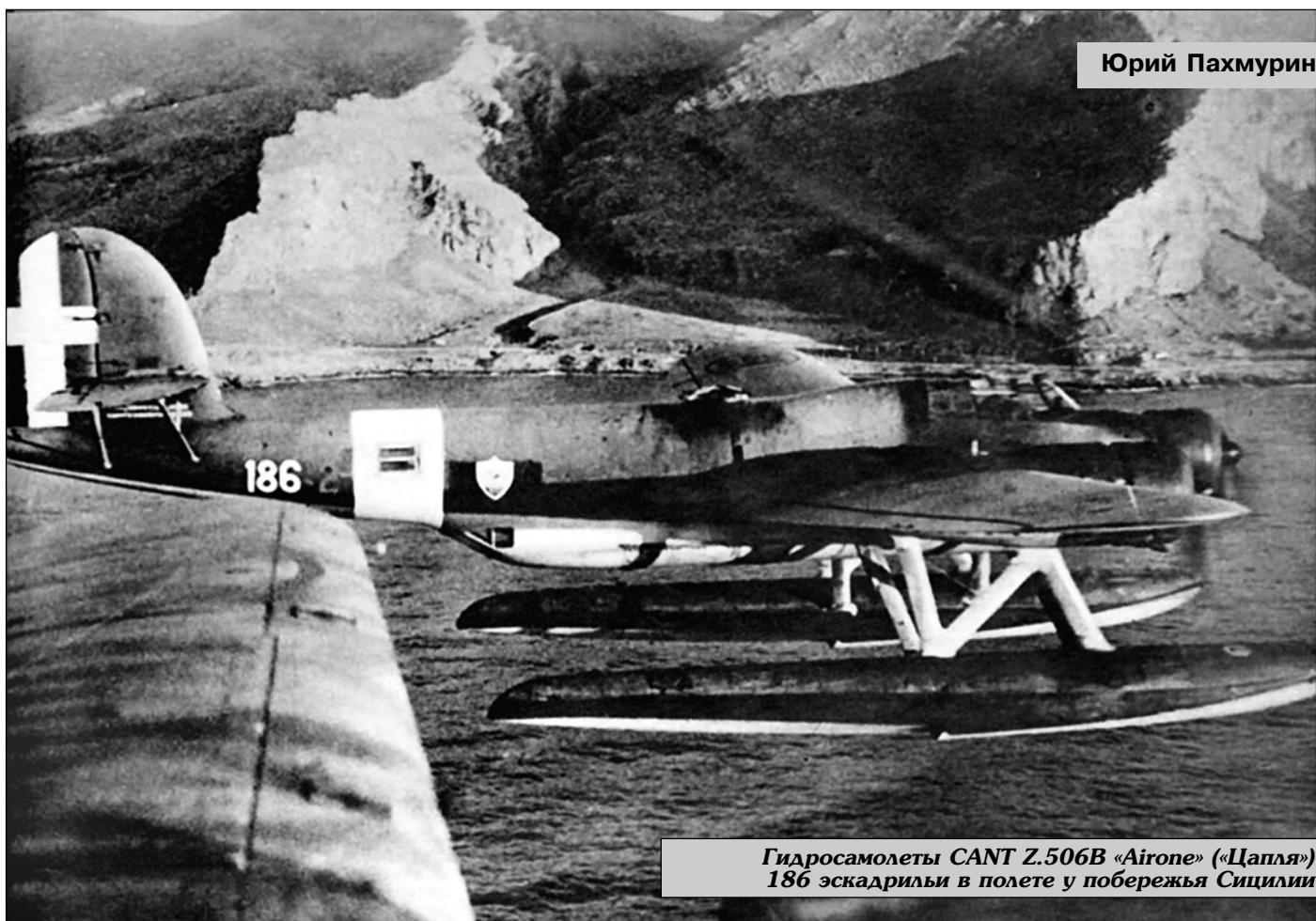
просьбе финны убрали заборы, мешавшие взлету, но все-таки площадь была небольшой, по одной ее стороне проходила высоковольтная линия, а на другой стояло восьмиэтажное здание. Я обратился к зрителям с кратким приветствием на литовском, тем временем изучая возможность взлета. Все-таки, здание сильно мешало, но я решил взлетать. Оторвавшись от земли, автожир начал резко набирать высоту, но, не достигнув верха здания, почти полностью потерял вертикальную скорость, так и не набрав горизонтальную. Я бессильно наблюдал за стеной и окнами перед автожиром, думая, что кончится раньше — подъемная сила или стена. Буквально по сантиметрам машина набирала высоту. Наконец, под самым автожиром проплыли башенки из красного кирпича на краю крыши. Престиж аппарата в глазах финнов былдержан!».

До самого начала Второй мировой войны «LY-LAS» был неизменным участником всех авиационных праздников, а в остальное время занимался как «катанием гостей», так и обучением курсантов полетам на новом для них типе летательного аппарата. В 1938 году автожир снова посетил Ригу.

После присоединения Литвы к СССР в июне 1940 года все самолеты LAK были разобраны и хранились в ангаре на аэродроме Аукштагирис на окраине Вильнюса. После захвата Литвы вермахтом в июне 1941 года немцы собрали самолеты LAK и перевезли их на аэродром Парубане. Там они начали осваивать автожир, но неудачно. В один из холодных декабрьских дней сильный порыв ветра перевернул С.30 и протащил его по земле. Сильно поврежденный автожир восстановливать не стали.

Так и закончила свою короткую жизнь единственная винтокрылая машина литовской авиации.

Юрий Пахмурин



Гидросамолеты CANT Z.506B «Airone» («Цапля»)
186 эскадрильи в полете у побережья Сицилии

Заплутавшая «Чайка» Малоизвестный эпизод Второй мировой войны на Средиземном море

После вступления Италии во Вторую мировую войну и начала военных действий на Средиземноморье, многие мальтийцы, в совершенстве владевшие как английским, так и итальянским языками, применяли свои знания в качестве переводчиков. Так, из них почти на 80% состоял персонал радиоцентра RAF в Ласкарисе (Lascaris), одной из задач которого был перехват и дешифровка радиограмм противника. Эта, несомненно, полезная, но рутинная работа продолжалась до самого конца войны. Однако в истории радиоцентра осталось одно событие, которым весь персонал по праву гордился. Благодаря своевременным действиям и находчивости операторов удалось захватить итальянский гидросамолет CANT Z.501 «Gabbiano» («Чайка») вместе со всем экипажем.

В 09.00 24 января 1941 года из Аугусты в разведывательный полет над Средиземным морем вылетел CANT Z.506B из 170 эскадрильи (номер M.M.45307, командир экипажа подполковник Данило Луччези). В 13.42 он передал сообщение об обнаружении британского конвоя, но почти сразу после этого подвергся атаке «Фульмаров» воздушного патруля с авианосца «Illustrious» («Илластриес»). Хотя гидросамолету удалось уйти, но повреждения двигателей и бензосистемы вынудили его в 14.15 сесть на воду. Через пять минут радиостанция в Аугусте приняла сообщение, в котором экипаж докладывал о случившемся и просил выслать спасателей. Вылет спасательных самолетов задержался, и только на рассвете следующего дня в воздух поднялся CANT Z.501 из 189 эскадрильи (номер M.M.35483, командир экипажа майор Пьетро Козулич) из Сиракуз. Но через пару часов поле-

та на юго-восток вдоль побережья Сицилии он из-за отказа двигателя сел на воду и, в свою очередь, тоже передал сигнал бедствия. После полудня на поиски уже двух машин вылетел санитарный CANT Z.506C из 612 эскадрильи. Забегая вперед, скажем, что, несмотря на то, что при посадке он получил повреждения, на базу удалось вывезти экипаж подполковника Луччези.

Через 15 минут после «506-го» в воздух поднялся «главный герой» дальнейшего повествования — CANT Z.501 из 186 АЭ. Командовал экипажем капитанaldo Bellenzier (Aldo Bellenzier), офицер-наблюдатель (выполнял обязанности штурмана) подполковник флота Francesco da Rosa (Francesco Da Rosa), бортмеханик primo aviere (звание, примерно соответствующее старшему матросу)Luиджи Кастиллани (Luigi Castellani) и стрелок-радист primo aviere Francesco Bellomia.



Вверху: остров Лампедуза (площадью 20,2 км²)

Вверху справа: остров Комино (площадью 3,5 км²), слева виден небольшой участок побережья Мальты

В отличие от майора Козулича, Белленсье проложил курс дальше от берега, направляясь на юго-запад. Вскоре после взлета машина попал в непогоду. Несмотря на исправные навигационные приборы, наличие карт, опыт полетов над морем и наличие на борту флотского наблюдателя, вскоре капитан потерял ориентировку. После примерно часа блуждания в облаках почти вслепую, Белленсье удалось заметить разрыв в облачности. Снизившись к самой воде, пилоты заметили небольшой остров. Началось долгое обсуждение вопроса «Где мы?», в котором приняли участие все члены экипажа. В конце концов, решили, что, скорее всего, это Линоза (Liposa), небольшой остров из группы Пелагских островов, находящихся в Тунисском проливе и принадлежащих Италии. На самом же деле под самолетом был остров Комино (Comino,

расположен между Мальтой и островом Гоццо). Как итальянцам «удалось» сделать такую ошибку, непонятно — ведь в паре километров от Комино по обе стороны расположены два немаленьких острова, а вокруг Линозы в радиусе пары десятков километров ни одного клочка суши крупнее ее нет... Но, как бы то ни было, Белленсье решил все-таки проверить себя и передал радиограмму с сообщением, что находится над Линозой и просьбой включить прожектор для ориентировки и облегчения посадки на воду в темноте.

Бот тут-то и проявил смекалку персонал Ласкариса. Услышав посланное открытым текстом сообщение и поняв, что радиирует кружящийся над Комино «итальянец», потерявший ориентировку, они немедленно связались с прожекторным постом «Уайт Тауэр», расположенным на северо-западной оконечности Мальты в бухте Армир (Armier) с просьбой подсветить прожектором берег Комино, что и было немедленно сделано. Введенный в заблуждение, итальянский экипаж, «воздрадавшись», посадил свой летательный аппарат в Северной бухте о. Комино.

В 09.10 25 января 1941 года капитан Кремона с поста «Уайт Тауэр» позвонил в полицию и сообщил, что у берега острова Комино стоит на якоре неизвестный (видимо, итальянский) гидросамолет. Можно представить себе изумление безмятежно спящего итальянского экипажа, находившегося, по его мнению, в безопасной бухте у своих берегов, когда в начале одиннадцатого к крылатой машине подошла моторная лодка с британскими полицейскими во главе с констеблем Камильери (Camillieri), потребовавшими сдать оружие (что итальянцы, впрочем, немедленно и сделали). Еще через четверть часа у самолета появился катер RAF, на который и перешел экипаж Белленсье. Это же плавсредство отбуксировало CANT в бухту Mgarr (Mgarr), где его поставили на якорь. На следующий день к гидроплану на катере прибыла специальная команда RAF во главе с флаинг-офицером Кранертом (Crunert), которая осмотрела машину, сняла с нее пулеметы и потребовала от полицейских «немедленно сдать все военное имущество, снятое ими с самолета». Скрепя сердце, «стражи порядка» выдали надувную лодку, четыре спасательных жилета и ... колоду игральных карт, уверив, что больше ничего они и не видели. В 18.00 26 января катер начал буксировку летательного аппарата в Ла-Валетту, но дотащить его до порта не удалось, так как от ударов волн его корпус дал течь, и самолет затонул.



Гидросамолет CANT Z.501 капитана Алдо Белленсье в бухте острова Комино



«Бетти» из состава Кокутай К-722 с подвешенным
«Ока» 11 в боевом вылете

Невернувшиеся...

Среди необычных операций Второй мировой войны атаки японской авиации, которые называют самоубийственными, занимают исключительное место. Самоубийства? Разумеется, нет. Это название — печать западных представлений, которые не имеют ничего общего с японскими. Скорее это последний шанс. Внешне простая история самолета, взрывающегося на палубе авианосца, скрывает столкновение двух миров, двух культур, двух традиций, которые по-разному ценят жизнь и разного ждут от смерти. Осмейанные, разбитые и униженные надменным превосходством американской авиации японские пилоты выбрали особый путь.

После того как 25 октября 1944 г. была выполнена первая такая боевая задача, прошли долгие месяцы, за которые императорская авиация принесла в жертву сотни самолетов и экипажей, достойных лучшего применения. Но путь уже был проложен, породив новое коллективное сознание и бесспорный энтузиазм. Однако размах этих самоубийственных атак был настоящим стратегическим тупиком. Первые добровольцы были из числа лучших, и это довольно быстро лишало морскую авиацию хорошо подготовленных кадров. Молодые новобранцы, чаще всего проходившие только минимальное обучение, зачастую гибли перед самой целью. Хотя результаты и превысили ожидаемые высшим японским командованием, реально они ограничились возникновением паники среди американских моряков. Но эти атаки не смогли остановить неизбежное наступление союзников и изменить ход событий.

В этой статье Ясухо Идзава рассказывает о «специальных атаках», предпринятых подразделениями, состоящими из P1Y «Франсез» и G4M «Бетти». Впрочем, его материалы совпадают с уже известными фактами.

Печатается по статье в журнале Aero Journal no 2, aout-septembre 1998, «Kamikaze. Missions sans retour, par Yasuho Izawa». Перевод с французского

Во время первого морского сражения на Филиппинах в июне 1944 г. авианосная авиация японского флота была уничтожена американцами. В кругах японского командования стали понимать, что подобный исход неизбежен и в дальнейшем. Но война продолжалась. Поскольку авианосное соединение не могло быть восстановлено вовремя, в ближайшей битве в Филиппин речь могла идти лишь о воздушных силах Армии и Императорского флота наземного базирования. Однако для офицеров, ответственных за планирование воздушных операций над морем, становилось ясно, что если не изменить тактику, война будет проиграна окончательно.

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ «Т»... КАК ТАЙФУН

Капитан Минору Гэнда, детально разработавший план атаки на Перл-Харбор в 1941 г., предложил уничтожать американские авианосцы с помощью самолетов берегового базирования. Эти атаки развернулись в тяжелых условиях, непосредственно после прошедшего тайфуна, в связи с чем для принимавших в них участие частей установили наименование «Подразделение Т». В октябре 1944 г. подготовка была завершена. Два Хикотай¹ из Мицубиси G4M «Рикко» («Бетти»), один из Кигусо P1Y «Гинга» («Франсез»), один из Накадзима B6N «Тензан» («Джилл»), два истребителя и один разведчик составили «Подразделение Т». Первые полеты обнаружили недостаточный уровень подготовки, но несмотря на это, личный состав под-

1. Хикотай (группа) была образована 4 марта 1944. Действуя в подчинении Кокутай (флотилии), она состояла из нескольких Чутай (эскадрилий), однородного состава самолетов с экипажами, но с сокращенным техническим персоналом. Специальность (Sento: истребители, Kougeki: бомбардировщики) указывалась открытым текстом в наименовании; поэтому Кугеки Хикотай № 711 был оснащен G4M и P1Y и Сенто Хикотай № 303 был группой истребителей. По практическим основаниям наименования сокращены в К-711 и S-303, которые использованы в тексте.

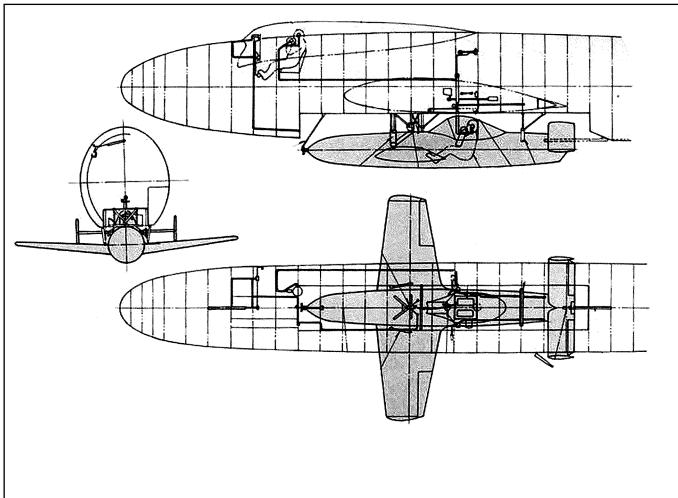


Схема подвески снаряда «Ока» 11 под бомбардировщик G4M2 «Бетти»

разделения превосходил любое другое подразделение BBC флота.

Тем временем ВМС США 9 сентября атаковали Минданао, а 12 и 14-го — Себу и Центральные Филиппины для поддержки высадки на островах Палау. Позже, 21 и 22-го, они бомбили Манилу (о-в Лусон), нанеся огромные потери авиации армии и флота. Численность 1-го Воздушного флота, предназначенного для обороны Филиппин, сократилась за три недели с начала сентября с 370 до 65 машин.

«Подразделение Т» произвелоочные атаки американских кораблей у Формозы 10 и 15 октября 1944 г. Были потоплены лишь два крейсера, но «Подразделение Т» понесло тяжелые потери, еще одно элитное подразделение погибло напрасно. Уцелевшие заявили о потоплении от 10 до 14 американских авианосцев, и высшее командование поверило этому. Когда американцы 17 октября высадились на Сулане при поддержке сильного авианосного соединения, это было на глядной демонстрацией провала миссии «Подразделения Т».

20 октября адмирал Такихиро Ониси принял командование 1-м Воздушным флотом. Он считал, что американские авианосцы не обязательно топить непосредственно в бою. Бомбы, сброшенные с истребителя, могут вывести полетную палубу из строя. Истребители 201 Кокутай в течение нескольких месяцев отрабатывали сброс бомб. В день своего прибытия на Филиппины адмирал Ониси выбрал для выполнения специальной атаки добровольцев, которых включили в новое подразделение «Джинпу Токубетсу Кугекитай»². Они приступили к боевым действиям уже на следующий день. Опытные пилоты, горевшие энтузиазмом, достигли таких результатов, которые превзошли все ожидания. Таким образом, были сформированы новые части «камикадзе», но, несмотря на воодушевлявший пилотов дух жертвенности, результаты разочаровывали.

ОПЕРАЦИИ ГРУППЫ ГИНГА

Соединения бомбардировщиков типов «Рикко» и «Гинга», брошенные в сражение на Филиппинах, понесли большие потери, после чего их отправили в метрополию для пополнения. 15 ноября, несмотря на несогласие капитана 1 ранга Наохио Сато, командира 763 Кокутай³, «Гинга», базировавшиеся на Филиппинах, были объединены в специальное подразделение.

2. Объединяет части специальных атак «Джинпу». Так японцы назвали все группы или отряды специальных атак.

3. Сато командовал всеми подразделениями бомбардировщиков, находящимися на Лусоне.

Лейтенант Мицуhiro Ямагути, только что прибывший на Филиппины, неожиданно для себя оказался в экипаже самолета-самоубийцы. Его заявление, что он не является добровольцем, никак не изменило его положения. Во время торжественной церемонии ему поклонился адмирал Фукудоме, командующий 2-м Воздушным флотом. Последний вручил ему короткий меч, на котором было написано «Джинпу, Тойода Сойому». Адмирал Сойому Тойода был командующим Объединенным флотом, то есть лейтенант Ямагути получил меч из рук высшего начальника. После торжества, вместе с остальными членами экипажа Ямагути заперли в казарме. Ближе к полуночи пришел ординарец и вызвал лейтенанта по имени. Церемония напоминала смертную казнь.

Первый отряд «специальных атак», названный Сенпу Токко, состоявший из трех P1Y «Гинга», был сформирован на базе остатков K-405 18 ноября. Два самолета оказались выведены из строя непогодой, наступившей на следующий день после их прибытия в Давао. 20 ноября второй отряд из трех P1Y (Киофи Токко) с аэродрома Кларк Филд (рядом с Манилой), был переведен в Давао. На следующий день четыре машины покинули аэродром в 7.00, но один снова оказался неисправен. Три остальных обнаружили в 8.10 четыре американских авианосца к востоку от Давао. Главный старшина Исао Тамиока сбросил 800-кг бомбу на один из них и вернулся целым и невредимым. Главный старшина Кадзуо Масуда промахнулся, но также удачно возвратился назад. Лейтенант Садаёси Като, по-видимому, атаковал авианосец.

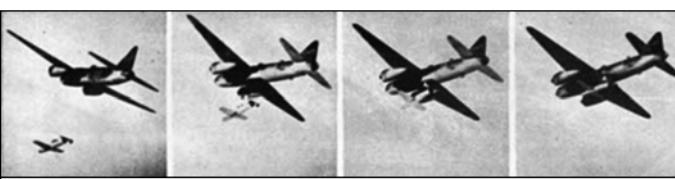
25 ноября американцы предприняли рейд на Лусон. Им на встречу поднялась в воздух четвертая группа Токко из Шиппу Токко, состоявшая из 4 P1Y, целью атаки которой был флот из 150 единиц к востоку от Манилы. Шиппу Токко был сформирован из остатков K-501 после их возвращения в Японию. Однако после двух часов полета они были перехвачены F6F «Хэллкэт». Из четырех самолетов Шиппу Токко только один, под управлением лейтенанта Кадзумаса Канэда, остался цел, двоих сбили, четвертый разбился около Апари.

Три P1Y, уцелевшие после 21 ноября, также приняли участие в этой операции, вылетев с Диго (о. Минданао). Они были перехвачены шестью P-38, и два P1Y, под управлением лейтенантов Харуо Ямагути и Кадзумаса Канэда, были сбиты.

Старший лейтенант Ройгоро Судзуки из K-405 повел 8 «Гинга» на аэродром Диго, когда утром 29-го возле Манилы были обнаружены три эскортных авианосца. На следующее утро тройка P1Y, составивших отряд Джинрай, вылетела на задание, но, не найдя цели, сбросила бомбы на транспортное судно.

3 декабря три P1Y из Джинрай Токка взлетели с Диго для бомбардировки авианосцев поблизости от острова Палау, но повернули назад по причине неисправностей и плохой погоды. На следующий день Доту Токко, сформированный из пары P1Y K-405 повторил атаку по той же цели, один самолет преждевременно вернулся, а второй произвел атаку, результат которой остался неизвестен.

7 декабря большой американский конвой двигался в бухту Ормок на острове Лейте, рискуя наткнуться на значительные японские силы. Против этой группы были направлены семь самолетов из Себу и четыре из Кларк Филд и Мабала-ката. Среди самолетов последней группы находились шесть P1Y из Тайфу Токко (K-405), из которых пять (и среди них командир подразделения, старший лейтенант Такаоми Танака)



Кинограмма запуска «Ока» 11

погибли после того как передали по радио о начале атаки. Результаты этих действий остаются до сих пор неизвестными. Несмотря на это, американцы высадились в бухте Ормок, отбросив остатки японской армии к Лейте.

Утром 13 декабря около 80 американских кораблей обнаруживается в море на пути к Минданао, между Минданао и Лейте. На следующий день в 7.30 утра 3 P1Y из Кисанаги Токко (K-405) и еще 21 самолет поднимаются в воздух. Перехваченные тяжелыми истребителями, они не смогли прорваться к цели и вернулись на свои аэродромы на Дигосе.

Еще до рассвета 15 декабря американцы высадились в Сан-Хосе рядом с островом Миндоро прямо на юг от Манилы. Морские силы империи отправили несколько отрядов «специальных атак» против кораблей у Сан-Хосе, в том числе два «Гинга» из «Кусанаги Токко», базировавшихся на Дигосе. Старшина 1 статьи Цугу Ивасаки совершил единственный атаку в 9.44 и погиб.

В резерве японского флота к 17 декабря оставалось 28 самолетов. Несмотря на интенсивные действия, эта группа не смогла помешать американцам захватить к концу месяца остров Минданао.

2 января 1945 года лейтенант Сузуки из K-405 увидел крупное корабельное соединение в заливе Лингаен (Лусон). На рассвете 5 января три последних «Гинга», оставшихся на Лусоне получили приказ атаковать это соединение противника. Лейтенанты Синдзабуро Кудо и Кусую Нагаматсу взлетели с аэродрома Кларк Филд и исчезли навсегда. Лейтенант Митсухару Амаути испытал трудности при взлете, но не стал ждать и решил всё же взлететь. Из-за неполадок в двигателях он не смог преодолеть горы на северо-западе от Кларка и полетел к северу на малой высоте, надеясь дотянуть до залива Лингаен. Когда он уже опускался, его засек американский истребитель. Несмотря на все помехи, он сумел сбросить 800-килограммовую бомбу и проскользнуть между истребителями, которые его преследовали до самого Лусона. Он достиг аэродрома, сам не зная как. Это был последний вылет «Гинга» на Филиппинах. На следующий день на взлетной полосе не было ни одного P1Y.

9 января американцы высадились на пляжи залива Лингаен. Вскоре штабы 1-го и 2-го Воздушных Флотов покинули Лусон, и с этого времени, за исключением нескольких полетов, предназначенных для вывоза людей и имущества, воздушное пространство Филиппин никто не тревожил. Экипажи и технический персонал, которые не были эвакуированы, были сгруппированы в пехотные отряды и большей частью погибли в последующих наземных сражениях.

ДОТЯНУТЬ ДО УЛИТИ

Летом 1944 г японское главное командование имело намерение снова взять в свои руки инициативу в операциях, нанеся удар по американскому флоту, в том числе по его передовым базам. Самолеты (операция «Тан») и подводные лодки (операция «Гэн») предполагалось использовать для атаки атоллов Маджуро, Кваджалейн и Энивенток из группы Маршалловых островов. Для участия в этой операции были выделены эскадрильи: K-501 на P1Y, K-262 на B6N и разведывательная T-11. 1 октября, как только было получено сообщение о появлении американских авианосцев на Сайпане, была дана команда начать операцию «Тан». Однако два дня спустя разведка не обнаружила авианосцев на Сайпане и Гуаме, и операцию временно отменили.

Во время последней фазы боев за Филиппины план операции «Тан» возник снова. На этот раз речь шла о превентивном ударе по американской авианосной группировке для обеспечения деятельности своей авиации. Расстояние, разделявшее Каноя и Улити, составляло приблизительно 2,5 тысячи километров, в то время как дальность полета «Гинга» не превышала двух тысяч. Согласно плану, о возвращении назад можно было не думать. Для сопровождения бомбардиров-

щиков в длинном и утомительном пути были выделены две лежащих лодки типа H8K из состава K-801.

Выбор подразделений для участия в этой атаке обсуждался на совещании 19 февраля 1945 г начальниками трех эскадрилий 762 Кокутай. В ударе должны были участвовать 24 P1Y из K-262 и K-406. Часть вести их в бой была оказана самому молодому летчику Авиации Флота Наото Куромару из K-262. Для доукомплектования K-262 были привлечены восемь экипажей из K-408, что составило половину экипажей эскадрильи (16 машин). Группа получила наименование Адзуза Токубецу Кугекитай (группа специальной атаки «Адзуза»). Под каждый самолет подвесили 800-кг бомбу. 22 февраля Адзуза Токко вылетела в Каноя для тренировок.

Ранним утром 10 марта, пока шла подготовка к вылету, операция была отменена штабом 5-го Воздушного флота, так как не было получено сообщение от разведывательной авиации из Трука. Все перенесли на следующий день.

На рассвете 11-го числа прогноз давал сильный встречный ветер на маршруте, и вылет отложили на один час. Моторы не глушили, что служило источником беспокойства для экипажей, знавших об авариях с моторами «Накадзима» «Хомаре». Причиной их были не конструктивные дефекты, а низкое качество сборки.

Наконец, в 8.55 дали приказ взлетать, и 24 самолета «Гинга» поднялись в воздух. В 9.25 над Сата они встретились с двумя H8K. Драгоценное время было потеряно при сборе группы над островом Амами. Над островом Окино группа попала в густую облачность, которую пришлось пробивать на снижении для восстановления ориентировки. Восемь бомбардировщиков и гидросамолет во время сделали поворот на 180°, избежав катастрофы. Поскольку самолеты сильно отставали от графика, пилоты H8K дали полную мощность моторам, разогрев выхлопные патрубки до красного каления. В 18.30 они увидели остров Яп, действовать следовало быстро, так как солнце над Улити заходило в 17.52. Гидроплан оставил группу, и ее самолеты, один за другим, растаяли в темноте.

«Гинга» вышли на цель между 18.55 и 19.40. Командир группы на борту самолета №25 заметил первый пожар в 18.55, второй в 19.25. Он попытался обнаружить цель, но неудачно. Тогда он решил сбросить бомбу на пламя и садиться, не выпуская шасси, на Яп. Там же оказалось еще три машины. Экипажи, обсудив итоги атаки, всего насчитали шесть пожаров, которые могли быть вызваны как попаданием бомб, так и самолетов. Куромару уточнил, что заметил столкновение «Гинга» с прожектором.

Для уточнения результатов самолеты C6N «Сайон» («Мирт») вылетели с Трука на следующий день. Они не обнаружили ни одного потопленного корабля в лагуне Улити, все авианосцы оставались на прежних (по отношению к данным 9-го числа) местах. Адзуза Токко потеряла 13 самолетов, 7 было повреждено, из 10 спасшихся членов экипажей позже умерло 2 человека. Уцелевшие пилоты были зачислены в другие подразделения «камикадзе» и погибли в последующих атаках. Даже командующий 5-м Воздушным флотом адмирал Мотомэ Угаки, известный своим упорством, признал полный провал.

Американцы отметили попадание в надстройку авианосца «Рэндолф» одного «Гинга», убившего 25 и ранившего 106 моряков. Матрос Раймонд П. Тауб, служивший тогда на эсминце «Джек Миллер», вспоминает: «Мы как раз смотрели фильм, как это часто бывало в порту поздним вечером. Я сидел рядом с одним офицером и сказал ему: «Посмотрите на этого идиота — он летит очень низко, и вдруг с погашенными огнями». Не прошло и 30 секунд, как мы услышали страшный взрыв. Все происходило поздней ночью. Мы обернулись и увидели гигантское пламя, это был как раз тот момент, когда камикадзе попал в авианосец. Он летел так низко, что его можно было коснуться рукой. Потом произошло еще несколько взрывов».



Авианосец «Рэндолф» после удара камикадзе 11 марта 1945 г. Хорошо видна дыра в полетной палубе. У борта авианосца стоит плавмастерская



Второй самолет, летевший на свет, разбился на бейсбольной площадке Мог-Мога, одного из островов лагуны Улити. Третий упал в воду. «Рэндолф» отремонтировали на месте, и он принял участие в операциях у Окинавы с 8 апреля.

НОВЫЕ ПОРАЖЕНИЯ

Несмотря на это поражение, был разработан план третьей операции «Тан», для реализации которого был создан 4 Митате Токубецу Кугекитай, составленный из дюжины экипажей из состава 3-го Воздушного флота и такого же числа из 5-го Воздушного флота. Цель оставалась прежней, однако опыт прежних неудач был учтен, в качестве посадочных площадок собирались использовать аэродромы островов Маркус и Трук. Однако они подверглись бомбовым ударам авиации противника. 4 мая группа приземлилась в Каное.

7 мая 24 самолета вылетели в 6.45. Штаб серьезно беспокоила высокая аварийность моторов «Гинга», кроме того, уровень подготовки пилотов и технического состава был весьма невысок. Беспокойство оказалось не напрасным. С самого начала пять самолетов отстали от строя. Командир отряда старший лейтенант Катсуми Ногуси, один из немногих оставшихся офицеров с боевенной подготовкой, начинавший службу еще кадетом, обнаружил, что к району острова Окинотори в строю осталось только четыре машины, и повернулся обратно.

Новая неудача не заставила высшее командование отказаться от операции, и в конце июня была предпринята очередная попытка. На этот раз 25 P1Y из состава K-405 (706 Kokutai)

должны были атаковать американские корабли у Лейте. Пунктом сбора был определен аэродром Комуцу. Первая группа из 15 машин, под командованием старшего лейтенанта Нанто Куромару, командира одной из эскадрилий 706 Kokutai, вылетела в направлении Формозы 5 августа. По пути, в 280 километрах от Чоусан-Чунтао, группа встретилась с авианосной авиацией, и три машины были сбиты. После этого операция «Тан» была окончательно прекращена.

БИТВА НАД ОКИНАВОЙ

В воздушных боях мая — июня 1945 г. над Кюсю и Окинавой расстояние между основными японскими базами и целями атак превосходило 650 километров. Поэтому даже «Зеро» Императорского флота были неспособны сопровождать бомбардировщики до цели на всем протяжении маршрута. Таким образом, было невозможно наблюдать за результатами атак. Чтобы исправить эту ситуацию, командование приказало летчикам комментировать по радио каждое свое действие. Японцы не понимали ценность этих сведений для американцев, давно раскрывших японские коды. Благодаря этому, американцы одновременно с японскими штабами получали информацию об обнаружении авианосцев разведывательными самолетами, возможных планах атаки, выделенных силах. Оставалось только рассчитать время прибытия и поднимать в воздух самолеты F6F. Чтобы обезопасить себя от самолетов, обычных или камикадзе, летящих на низкой высоте, перед главными силами выставлялись радарные пикеты. Ни разу японцам не удавалось достичь внезапности. Времена Перл-Харбора канули в прошлое...

Подразделения камикадзе организовывались на юге Кюсю, как на базе кадровых подразделений, так и летных школ. Экипажи использовались в соответствии с текущими задачами или требованиями момента, но только один раз. Иначе обстояло дело с экипажами «Гинга», которые рассматривались как бомбардировщики, способные, действуя целым соединением, нанести мощный удар по врагу в нужный момент, невзирая на противодействие истребителей. Пикирование на цель было добровольным, если удар бомб не достигал цели. Добровольное пикирование на цель не было чьей-то привилегией, так гибли и обычные бомбардировщики. Таким образом, если экипаж «Гинга» считался пропавшим без вести, то считалось, что он нанес удар врагу ценой своей жизни. Посмертно такие летчики повышались в звании на две степени.

В середине марта 1945 г. при приближении американского флота к Окинаве, адмирал Угаки, командовавший 5-м Воздушным флотом, решил атаковать противника, как только он окажется в зоне действия самолетов с аэродромов юга Кюсю.

ПОСЛЕДНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ АТАКИ

1 апреля американские силы высадились на Окинаве. На следующий день самолеты эскадрилий K-501 и K-262 пытались нанести бомбовые удары по американским кораблям, но без успеха. 3 апреля в 15.30 8 самолетов P1Y из K-262 вылетели с аэродрома Миадзаки, три из них должны были таранить американские авианосцы у Окинавы. Через несколько дней после высадки американские войска захватили аэродромы Кадена и Йотан, что позволило вывести авианосцы из зоны действия японской авиации. Армия и флот империи активизировали свою деятельность в небе Окинавы.

Обнаруженные 7 апреля самолетом С6N четыре группы американских авианосцев стали целями для восьми «Гинга» из K-405, под командованием лейтенанта Сёдзи Мисиро, и четырех «Гинга» из K-262 и K-501, которыми командовал мичман Хикару Мики. Пять самолетов из первой группы и все из второй сообщили об атаке по радио, назад не вернулся никто.

Из-за дождя и отсутствия самолетов следующая атака произошла лишь 11 апреля. Пять «Гинга» из K-262 и K-501, под



«Бетти» из 721 Кокутай сразу после взлёта

командованием старшего лейтенанта Хироюки Ямамото, исчезли, успев сообщить об атаке.

16 апреля в первый день третьей операции «Кикисуси», в 10.26 8 P1Y из K-262 взлетели с Мицдзаки, чтобы атаковать авианосцы у острова Кикай. Самолеты передавали длинные радиограммы морянкой. Все сообщили об атаке, включая и командира Хидеки Дейама, уточнившего, что пикирует на авианосец. Хотя никто не вернулся, за первой волной в 16.45 последовала вторая из 6 машин K-406. Две вернулись обратно, остальные исчезли. Последняя радиограмма от командира группы сообщала об атаке крейсера, другой пилот Синдзо Миямае передал, что обнаружил авианосец. Третья операция «Кикисуси» завершилась на следующий день потерей еще двух самолетов из K-406.

В конце апреля американцы окончательно укрепились на Окинаве, и Императорский флот временно переориентировал-

ся с авианосцев на корабли снабжения и береговые аэродромы. В ходе шестой операции «Кикисуси», начавшейся 11 мая, 6 P1Y из K-501 и K-406 из восьми пропали без вести. Оставшиеся сообщили об атаке двух авианосцев и одного корабля неустановленного класса. Авианосец «Банкер Хилл» и эсминец «Эванс» получили значительные повреждения.

Ситуация начала приобретать драматический характер. Императорский флот нуждался в самолетах и экипажах для выполнения специальных атак. С середины мая даже учебно-тренировочные самолеты, инструкторы и курсанты летных школ, были брошены в бой. «Гинга» и «Рикко» продолжали выполнять классические атаки. Последняя миссия подразделений с участием P1Y предполагалась 25 мая. 22 машины из K-405 и K-406 поднялись с аэродрома Михо. 16 вернулись из-за аварий моторов, трое довели атаку до конца. Старший лейтенант Хиродзо Огути из K-406 пикировал на авианосец, одна машина из K-405 ударила в крейсер.

ЖИВЫЕ БОМБЫ

«Специальные атаки» мера отчаянная, экстремальная, превратились в систематический метод использования авиации армии и флота империи во время сражения за Окинаву, последней битвы войны на Тихом океане. Этот метод был признан официально, для него стали производить специальные самолеты. Армия заказала специальные модификации Ki-48 и Ki-64, использовавшиеся во время боев за Филиппины.

В сентябре 1944 г в Исследовательском центре авиации в Йокосуке началось производство пилотируемой реактивной бомбы MXY 7 «Ока» (Цветок вишни). Дальность полета ограничивалась 100 км, фирма Мицубиси должна была разработать вариант бомбардировщика G4M «Рикко» («Бетти»), для увеличения радиуса действия бомбы. Первым подразделением, оснащенным G4M и «Ока», стал K-721, сформированный к 1 октября 1944 г. Пунктом базирования стал аэродром Коноике (область Канто). Обучение пикированию первоначаль-



Пилоты снарядов «Ока» из 721 Кокутай ждут сигнала на самоубийственный вылет. На заднем плане бомбардировщик G4M2 с подвешенной MXY 7 «Ока» Мод.11

но производилось на «Зеро», затем курсантов пересадили на планеры K1, учебную модификацию «Ока» без боевого зарядного отделения. Управление оказалось довольно сложным, многие пилоты, потеряв управление, разбились.

Состав хикотай был дополнен K-711 из 48 G4M к 15 ноября. Поскольку для использования «Ока» требовалось подойти к цели на возможно меньшее расстояние, G4M априори должны были действовать в зоне американских воздушных патрулей (CAP, combat air patrol), поднимавшихся с авианосцев, прикрывавших зону радиусом 110 км. Требовалось воздушное прикрытие, для обеспечения которого 306 Сентай (C-306) из 48 «Зеро» был передан в состав K-721 Хикотай, вместе с двумя другими группами истребителей сопровождения 1 марта 1945 г. 20 декабря 1944 г. K-708 присоединился к K-721, а в феврале следующего года K-722 стал использоватьсь как учебная часть для подготовки пилотов «Ока». Первая попытка применения была запланирована на Филиппинах, однако необходимость обучения пилотов, а также быстрое поражение японских сил на архипелаге привели Генеральный штаб к пересмотру планов.

В течение марта 1945 г американские авианосные соединения покидали Улити, чтобы нанести новые удары по Японии. Рейд американских самолетов на Канто в середине февраля стоил K-711 16 «Рикко», уничтоженных на аэродроме, через месяц это подразделение насчитывало 20 машин. 5-й Воздушный флот, действовавший в районе Окинавы, получил приказ нанести удар по американскому флоту в районе Кюсю. Ранним утром 18 марта K-708, базировавшийся в Уза, на северо-востоке Кюсю, подготовил 18 G4M и «Ока», однако в 13.00, перед получением полетного задания, 12 F4U «Корсар» из VF-10 и VBF-10 проштурмовали пушечно-пулеметным огнем летное поле аэродрома и вывели из строя большинство самолетов, что привело к отказу от операции.

«МИНАТОГАВА»

20 марта, через три дня после начала ударов американских авианосных группировок, командование 5-го Воздушного флота ошибочно предположило, что не менее половины американских авианосцев получили повреждения, а остальные начинают отходить. Исходя из этой неверной информации, K-711 отдали приказ — атаковать противника «Ока» на следующий день.

21 марта капитан 2 ранга Ёсиро Канэко, командир разведывательной группы T-11, встретил капитана 2 ранга Горо Нонака, командира K-711, своего старого друга, вместе с кото-



«Бетти» из состава 722 учебного Кокутай на авиабазе в Канонке с подвешенной «Ока». Весна 1945 г.



Подготовка к боевому вылету. Снаряд «Ока» подведен под бомбардировщик «Бетти», принадлежащий 721 Кокутай



Пилоты подполковника Нонака перед боевым вылетом, задачей которого было доставить снаряды «Ока» 11 в район пуска. Из 16 вылетевших «Бетти» назад вернулся только один

рым они летали в начале войны, служа в 1 Кокутай. Они обменялись рукопожатием, и Нонака негромко сказал: «Сегодня будет Минатогава».

Минатогава была полем легендарной битвы известного японского героя, в одиночку противостоявшего армиям противника, не имея выбора, и знал этого о невозможности победы. Это сравнение было достаточно ясным для Нонака, ветерана, участвовавшего в сражениях с американской авианосной авиацией в районе Маршалловых островов в конце 1943 г. Он знал о весьма ограниченных возможностях «Рикко» и мощи авиации ВМС США. Несколько месяцев спустя Нонака признался своим соратникам, что ничего не ждал от новой тактики, но выбора у него не было.

В 11.35 Джинрай Токко, предводительствуемый Нонака, вылетел с аэродрома Каноя. Группу составили 18 «Рикко», 15 из которых несли «Ока», силы прикрытия состояли из 55 «Зеро». Однако 20 истребителей вернулись из-за различных неисправностей, ослабив свое соединение. Встретившие их 50 F6F сбили 10 «Зеро». Оставшиеся без эскорта «Рикко» были вынуждены выпускать «Ока» в никуда, пытаясь перегруппироваться для обороны, но были сбиты один за другим, включая три головных машины, пытавшихся совершить экстренную посадку на воду. Так закончился дебют «Ока».

«ОКА» НАД ОКИНАВОЙ

Командование K-708 и K-711 было заменено, часть самолетов оставили в Каноя, остальные отправились в Комацу для тренировок в безопасном от налетов американской авиации районе. Тактика боевого применения «Ока» была изменена, вместо использования крупных соединений вернулись к обычному использованию мелкими группами, вылетающими на рассвете, либо в сумерках без истребительного прикрытия.

1 апреля 1945 г американские войска высадились на Окинаве. Операция проводилась силами 1213 кораблей, в число которых входили 18 эскортных (540 самолетов), 17 ударных авианосцев (1232 самолета), объединенных в Таск Форс 58 ВМС США, а также четыре авианосца Великобритании (261 самолет).

В 2.21 взлетели 6 G4M2e из K-708 под командованием старшего лейтенанта Ёсио Савамото. Двое исчезли без следа, один столкнулся с горой, головная машина села на воду из-за тумана. Пятый потерпел катастрофу в районе Ксинту (Формоза) двумя днями позже из-за аварии мотора при попытке перелететь в Каноя. По пять «Рикко» и «Ока» были потеряны без контакта с противником.

Императорская Армия и Императорский Флот сосредоточили свои усилия на краткосрочных операциях «Кикисуй» (плывущая хризантема, символ воина Минатогава), направленных против американских кораблей. Десять из этих операций произошли между 6 и 22 апреля 1945 г.



«Бетти» с подвешенным снарядом «Ока» в прицеле американского истребителя «Хеллкэт». 21 марта 1945 г.

Вторая операция «Кикусуй» была начата 12 апреля вылетом 8 G4M2e из К-708 под командованием старшего лейтенанта Ивао Ногами. Между 14.45 и 16.00 шесть бомб были сброшены. Главный старшина Судзуки попал в один линкор, лейтенант Еидзо Ивасита в другой. Эскадренный миноносец «Мэннерт Л. Эйбл» был потоплен, а «Стенли» и минный заградитель «Джефферс» повреждены. Пять «Рикко», включая головную машину, не вернулись. Шестой совершил вынужденную посадку на обратном пути. «Ока» записали на свой счет первые результаты. 14 апреля в 11.30 из Канои вылетели 7 G4M2e, под командованием старшего лейтенанта Хикоси Саваянаги, избежавшего гибели в составе «Подразделения Т» у Формозы в октябре 1944 г. Истребители сопровождения повернули назад с полпути, оставив «Рикко» их судьбе. Никто не вернулся.

Третья операция «Кикусуй» началась 16 апреля. В 6.05 старший лейтенант Масао Саваи повел в бой 6 «Рикко» из К-708. Сам он выпустил «Ока» в корабль и вернулся в Каною невредимым. Главный старшина Наоми Камата не смог сбросить свою бомбу и повернулся назад, совершив первую успешную посадку с подвешенной «Окой». Четыре других машины пропали без вести.

28 апреля в 16.30 4 самолета из К-708 вылетели из Канои, в 19.35 лейтенант Масао Саваи выпустил «Ока» старшины 1 статьи Наохико Ямагива, который не смог отделиться от самолета Камата. Саваи заметил взрыв, что свидетельствовало о попадании Ямагива в цель. Аварийная посадка на море прошла удачно, экипаж подобрали невредимым. Главные старшины Наоми Камата и Ёсинобу Канбе из-за угрозы ночных истребителей были вынуждены вернуться, что им вполне удалось. Командир подразделения старший лейтенант Нобумаса Араки, летя на одном моторе, смог сбросить «Оку». Принадлежавший к ветеранам «Подразделения Т» экипаж пропал без вести.

4 мая 7 «Рикко» из К-708 под командованием мичмана Хиродзи Кикути взлетели с аэродрома Каноя в 5.22. Главный старшина Мотодзиро Каи сбросил «Оку» главного старшины Масайёси Исиватари, поразившую крейсер, который по наблюдению экипажа начал тонуть. Каи и его «Рикко» вернулись обратно в Каною, избежав столкновений с неприятелем. Другие самолеты пропали без вести, в том числе и машина Кикути, сообщившего по радио, что лейтенант Сусуми Охаси потопил линкор своей «Окой». В действительности был поврежден тральщик «Гайети».

«ОКА» ПРОТИВ БЕТОНА

5 мая К-711 расформировали, оставшиеся экипажи перечислили в К-708. 10 мая капитан Мотохару Окамура, командир К-721, объявил пилотам «Ока» невероятную новость: Генеральный штаб просит их разбить свои самолеты на взлетных полосах аэродромов Йотан и Кадена на острове Окинава. Очень неохотно добровольцами вызвались два пилота. Если перспектива потопления американского линейного корабля или авианосца и имела некоторую привлекательность, то идея врезаться в бетонку аэродрома наводила на мысль о пожертвовании жизнью по незначительному поводу.

11 числа в 1.56 мичман Нобору Миядзаки и старшина 1 статьи Наоми Камата вылетели на задание. Первый «Рикко» сбросил «Оку» из-за аварии мотора, чтобы облегчить машину для возвращения на базу. Комата не достиг цели из-за погодных условий, он сбросил «Оку» и повернулся назад.

В тот же день другие 4 G4M2e, которыми командовал старший лейтенант Синдзи Фууряя, взлетели в 5.56. Командир сообщил о сбросе «Ока» и замолчал. Два других исчезли, четвертый преждевременно вернулся из-за аварии мотора и разбился при посадке в Каною. Эсминец «Хью В. Хедли» получил легкие повреждения от пилотируемой бомбы.

25 мая 12 «Рикко» были направлены против американского авианосного соединения у Окинавы. Плохая погода не позволила самолетам достичь цели, тем не менее три пропали.

22 июня в 5.20 6 «Рикко» взлетели, сопровождаемые истребителями. Большая часть вернулась из-за неисправностей, четыре «Рикко» исчезли, один сбросил свою бомбу. Шестой самолет вернулся с подвешенной «Окой» главного старшины Кеисукэ Ямамура, участника уже двух безуспешных вылетов. По возвращении он впал в истерическое состояние и кричал: «Черт возьми! Прекратите это безумие и убейте меня просто так!». Это был десятый и последний вылет «Ока».

Сражение за Окинаву стоило жизни 2055 летчикам Императорского Флота, участвовавшим в «специальных атаках». Американцы и их союзники признали потопленными и поврежденными 239 кораблей разного водоизмещения, что составило 13 % от выделенных сил. Людские потери в боях на Окинаве составили приблизительно 5 тыс. человек (армейские подразделения и морская пехота). Тактика отчаяния не смогла переломить ход событий. Менее чем через два месяца после последней атаки «Ока» Япония капитулировала.



«Шаровая молния» с комбинированным движком: палубный истребитель «Райан» FR-1 «Файрболл»

О т редакции. Рубеж 40-50-х годов прошлого века оз-наменовал для военной авиации переход от поршневых самолетов к реактивным. В авиации наземного базирования этот переход произошел без особых проблем и, так сказать, скачкообразно: просто в один прекрасный момент пилоты пересели с Як-9 на МиГ-15, со «Спитфайров» на «Метеоры» или с «Мустангов» на «Сэйбры». А вот в палубной авиации процесс перехода оказался гораздо труднее. Специфические условия базирования вынуждали конструкторов палубных самолетов искать оригинальные технические решения, порой весьма отличающиеся от привычных для «сухопутной» авиации. Этой статьей мы начинаем цикл рассказов, посвященных палубным самолетам переходного периода.

2 октября 1942 г. в небо поднялся прототип первого американского реактивного истребителя «Белл» XP-59 «Эйркомет». Машина создавалась для ВВС Армии США, но интерес к ней проявили и морские авиаторы — три серийных P-59 передали им для испытаний. Однако с самого начала было ясно, что «Эйркомет» на роль палубного истребителя не годится. Причины были отнюдь не в самолете (впрочем, не блиставшем высокими летными данными на фоне своих «сверстников» — британского «Метеора» и немецкого Me 262), а в силовой установке. Ранние турбореактивные двигатели характеризовались низкой удельной тягой и высоким расходом топлива. Это существенно ухудшало взлетно-посадочные характеристики и снижало дальность полета реактивных самолетов по сравнению с поршневыми — а именно эти параметры являлись очень важными для палубных истребителей. Еще одним важным

недостатком ТРД была их слабая приемистость — это делало невозможным быстрое увеличение тяги, когда при неудачном заходе на посадку на авианосец возникала необходимость ухода на второй круг. В поисках выхода из сложившейся ситуации специалисты Бюро аeronавтики ВМС США выдвинули компромиссную, но вместе с тем и новаторскую концепцию самолета с комбинированной силовой установкой — поршневым и турбореактивным двигателями. ПД использовался бы при взлете и посадке, а также в крейсерском полете, ТРД же играл роль ускорителя при наборе высоты, преследовании воздушной цели и в бою. Возрастала и безопасность — при аварии одного двигателя самолет мог продолжать полет на другом. С другой стороны, такое решение существенно усложняло эксплуатацию и обслуживание самолета с двумя принципиально различными двигателями. Однако концепция истребителя с комбинированной силовой установкой была признана вполне уместной как временное решение — до вступления в состав ВМС США новых больших авианосцев, оборудованных паровыми катапультами. Самолеты с комбинированными силовыми установками могли базироваться на уже имеющихся в составе флота авианосцах (даже на небольших эскортных), а их эксплуатация позволила бы накопить морской авиации необходимый опыт работы с ТРД.

В декабре 1942 г. концепция истребителя с комбинированной силовой установкой была одобрена директором Бюро аeronавтики контр-адмиралом Джоном С. МакКейном. В том же месяце Бюро разработало и разослало девяти фирмам требования к новому самолету. Среди них была и небольшая фирма «Райан Эрноутикал Корпорейшн» из

Сан-Диего (шт. Калифорния). Ранее она занималась исключительно спортивными и учебными аэропланами и не имела никакого опыта не только в создании палубных самолетов, но и вообще истребителей. С другой стороны, фирма в то время не была задействована в важных военных программах, и, соответственно, могла полностью сосредоточиться на разработке новой машины. Встреча представителей Бюро аэронавтики с главным конструктором «Райана» Бенджаменом Т. Салмоном убедила заказчика в том, что фирма крайне заинтересована в осуществлении этого проекта и располагает необходимым потенциалом для его реализации. Уже 11 февраля 1943 г. был подписан предварительный договор, предусматривавший разработку самолета и постройку трех летных прототипов (получивших флотские номера от 48232 до 48234) и планера для статических испытаний.

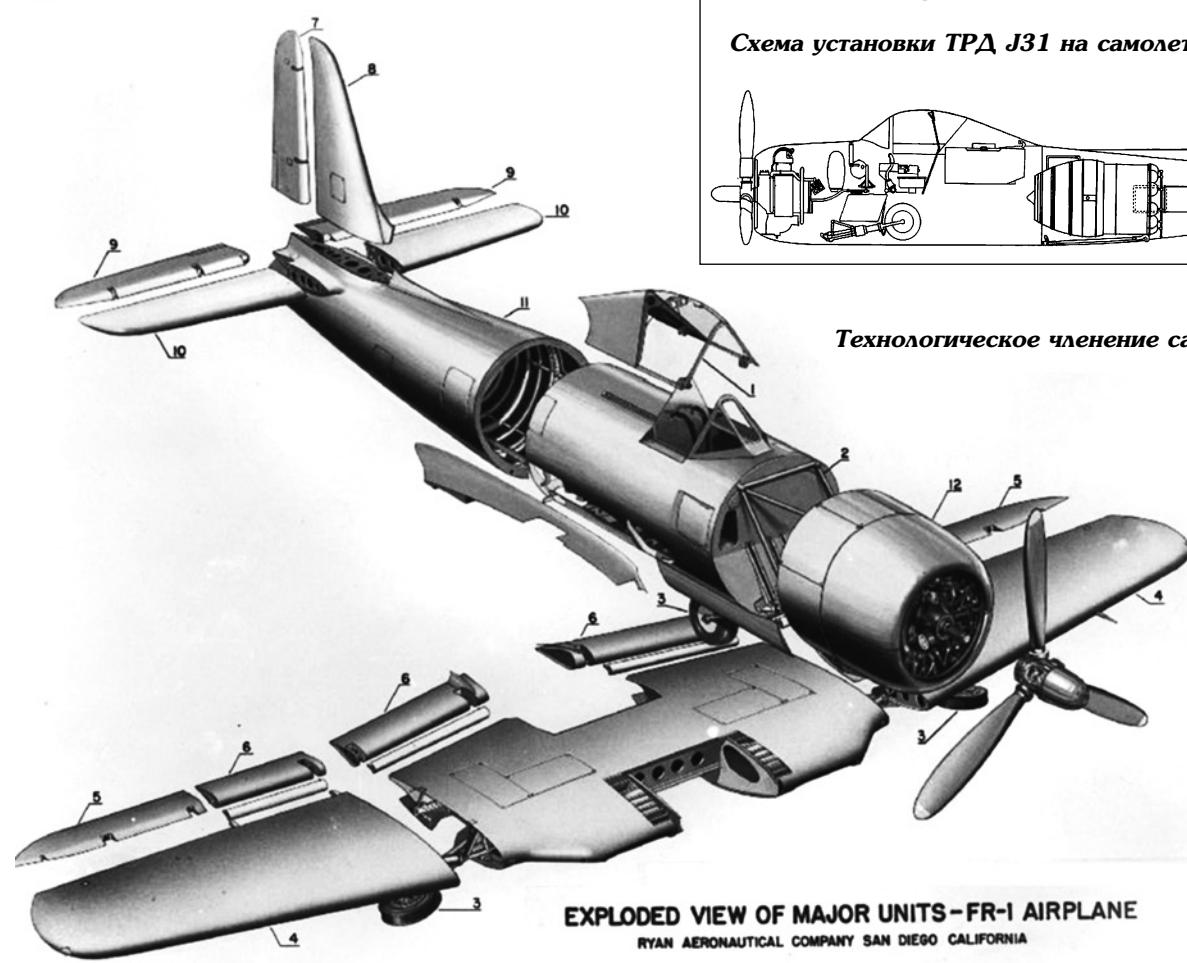
Разработку проекта истребителя возглавил лично Бенджамен Т. Салмон, а ведущим инженером стал Уильям Т. Имменшух. Машина, получившая фирменное обозначение «модель 28», представляла собой свободнонесущий цельнометаллический низкоплан с нормальным хвостовым оперением и трехстоечным шасси с носовой стойкой. Фюзеляж-полумонокок почти идеально круглого сечения делился на две части: в передней располагались поршневой мотор, кабина пилота, топливные баки, ниша носовой стойки шасси и бортовое оборудование, заднюю же отвели под турбореактивный двигатель. Обе части соединялись болтами в четырех точках. Кабина была сильно сдвинута вперед и закрыта каплевидным фонарем, что обеспечивало пилоту хороший обзор.



ТРД «Дженерал Электрик» J31



Схема установки ТРД J31 на самолете



Технологическое членение самолета FR-1

EXPLDED VIEW OF MAJOR UNITS - FR-1 AIRPLANE
RYAN AERONAUTICAL COMPANY SAN DIEGO CALIFORNIA

Крыло — прямое двухлонжеронное, ламинарного профиля, снабженное элеронами и двухсекционными щелевыми закрылками. Крыло делилось на три части: центроплан, выполненный заодно с передней частью фюзеляжа, и консоли крыла — трапециевидные в плане, с закругленными законцовками. Консоли устанавливались с углом поперечно-го V, равным 7,5°, а для размещения самолета в ангаре авианосца могли складываться, поднимаясь вверх. Свободонесущее хвостовое оперение было выполнено «по мотивам» самолета «Грумман» F4F «Уайлдкэт». На фюзеляже перед килем имелся форкиль достаточно большой площа-ди.

В качестве силовой установки для «модели 28» выбрали 9-цилиндровый радиальный мотор воздушного охлажде-ния «Райт» R-1820-72W — одну из наиболее мощных моди-фикаций широко распространенного «Циклона», развивав-шую 1350 л.с. Поршневой двигатель снабдили трехлопаст-ным винтом изменяемого шага «Кертисс Электрик» диаметром 3,05 м. Дополнял его ТРД «Дженерал Электрик» I-16 (J31-GE-3) тягой 730 кг. Воздухозаборники ТРД нахо-дились в передней кромке центроплана. Поскольку прост-ранство внутри центроплана было занято каналами подво-да воздуха к ТРД и вооружением, основные стойки шасси убирались по направлению от фюзеляжа — так, что их ни-ши находились во внешних, поднимающихся частях крыла. Оба двигателя работали на одинаковом топливе — высоко-октановом бензине, поэтому топливная система была еди-ной. Общая емкость двух топливных баков, размещенных в фюзеляже, составляла 681 л.

Стрелковое вооружение самолета состояло из четырех 12,7-мм пулеметов «Браунинг» (боекомплект — 300 патро-нов на ствол), установленных в центроплане попарно сна-ружу от воздухозаборников ТРД. На двух внешних узлах подвески под центропланом допускалась подвеска бомб калибром до 1000 фунтов (454 кг) либо 378,5-л подвесных топливных баков. Под консолями можно было установить по две направляющих для 127-мм НАР.

Постройка первого прототипа XFR-1 завершилась с трех-месячным опозданием по отношению к контрактному сро-ку. Впервые он поднялся в воздух 25 июня 1944 г. с аэро-дрома Линдберг Филд в Сан-Диего. Пилотировал машину летчик-испытатель фирмы «Райан» Роберт Керлингер. В этом и нескольких последующих полетах на XFR-1 еще от-сутствовал ТРД — вместо него установили балласт. Полеты с установленным ТРД начались в июле. А 20 сентября на летные испытания вышел и второй прототип. В то же вре-мя самолету присвоили наименование «Файрболл» — «Ша-ровая молния».

Ещё до начала летных испытаний прототипов, модель XFR-1 в масштабе 1/5 подвергли продувкам в аэродина-



XFR-1 до переделки хвостового оперения



Как и большинство палубных самолетов, FR-1 имел складывающиеся консоли крыла



XFR-1 стал первым палубным самолетом, снабженным шасси с носовой стойкой



XFR-1 во время испытаний. Запуск ТРД перед стартом



Модель XFR-1 в 1/5 натуральной величины для продувки в аэродинамической трубе



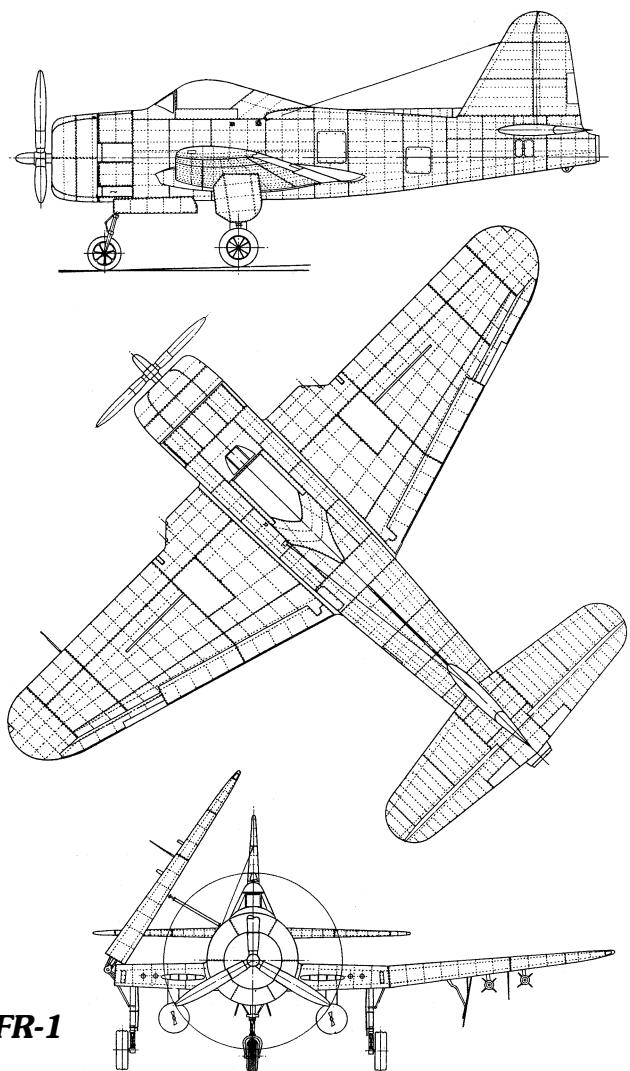
Продувка в аэродинамической трубе. 15 марта 1945 г.

мической трубе. Результаты были неутешительными — самолету требовалась основательная переделка хвостового оперения. Тем не менее, с целью экономии времени первый прототип выпустили на испытания в неизменном виде. Полеты подтвердили худшие опасения — машина обладала ничтожной продольной устойчивостью, а при работе двигателя на максимальной мощности правый вираж вообще нельзя было выполнить! Всплыли и ошибки в определении центровки машины, что снова-таки потребовало переделки оперения. После консультаций с аэrodинамиками из NACA киль был сдвинут вперед и увеличен, а стабилизатор, ранее крепившийся примерно на $\frac{1}{4}$ высоты киля, переместили вниз, установив его на фюзеляже. Также увеличили угол отклонения руля направления. На первых прототипах опробовали несколько различающиеся варианты оперения: на первой машине — с более высоким килем и форкилем умеренной площади, на второй — с низким килем, но увеличенным форкилем. Для серийных машин выбрали второй вариант.

Основной объем заводских испытаний XFR-1 был выполнен к середине октября 1944 г., и первый прототип собирались перегнать на авиабазу Патаксент Ривер (шт. Мэриленд), в Военно-морской авиационный испытательный центр (Naval Air Test Center — NATC). Увы, 13 октября, на кануне планировавшегося перелета, самолет в ходе обычного контрольного облета буквально развалился в воздухе. Пилотировавший его Боб Керлингер погиб. Точную причину катастрофы установить не удалось, а наиболее ве-



Для обслуживания ТРД хвостовую часть фюзеляжа «Файрболла» можно было отстыковать



Поршневой двигатель:

типа	«Райт» R-1820-72W
мощность номинальная/взлетная, л.с.	1200/1350

Турбореактивный двигатель:

типа	«Дженерал Электрик» J31-GE-3
тяга номинальная/взлетная, кг	645/730

Размерения, м:

размах крыла (в сложенном состоянии)	12,19 (4,85)
длина самолета	9,85
высота самолета	4,84

Площадь крыла, кв. м

Масса, кг:	25,54
пустого самолета	3488
нормальная взлетная	4517
максимальная взлетная	5285

Скорость, км/ч/на высоте, м:

максимальная с одним работающим ПД	462/0
	475/5030

максимальная с работающими ПД и ТРД	608/0
	650/5425

рейсерская	245
------------	-----

Скороподъемность у земли, м/с	24,4
-------------------------------	------

Потолок, м	13137
------------	-------

Дальность полета (с ПТБ), км	1658 (2607)
------------------------------	-------------

роятной признали превышение допустимого числа Маха в пикировании.

Вместо первого прототипа в NATC в конце октября отправился второй. В том же месяце его перегнали в Филадельфию, где провели испытания на «сухопутном авианосце» — макете палубы корабля, снабженном катапультой и аэрофинишерами. По их результатам в конструкцию самолета внесли некоторые изменения — в частности, удлинили на 3 дюйма (76 мм) носовую стойку шасси и изменили расположение зацепов для катапульты. Затем самолет прошел цикл палубных испытаний на эскортном авианосце «Чарджер» (CVE-30), находившемся в Чесапикском заливе. В частности, были отработаны старты XFR-1 с одним работающим ПД (с катапульты) и с обеими включенными двигателями (без катапульты), посадки на палубу, рулежка, размещение в ангаре — словом, полный комплекс задач, связанных с базированием на авианосце. По результатам испытаний был сделан вывод о необходимости изменения конструкции закрылков — вместо двухщелевых закрылков системы «Дуглас», отклоняемых на 55° или 30° были установлены однощелевые, отклоняемые на угол 40°. Это изменение внесли начиная с 15-й серийной машины, а на ранних истребителях закрылки меняли в ходе ремонта.

В январе 1945 г. второй прототип XFR-1 вернули в NATC, а уже 25 марта он был потерян. В тот день летчик-испытатель М.Г. МакГайр ввел самолет в крутое пикирование с высоты 10 000 м, и не сумел вывести. Машина на огромной скорости врезалась в землю, похоронив под обломками пилота... Ненамного дольше оказалась и карьера третьего прототипа. 5 апреля 1945 г., во время прохода на



«Шаровые молнии» на конвейере



«Флотские пилоты ждут эти самолеты Райана!» - гласит транспарант на стене цеха



Квалификационные испытания на борту авианосца
«Рэйнджер»

большой скорости над аэродромом Линдберг Филд, с самолета сорвало фонарь кабины, и он начал выделять неуправляемые бочки. На этот раз пилоту Дину Н. Лейку удалось спастись с парашютом. Причиной катастрофы признали срыв обшивки с нижней поверхности центроплана, вследствие чего сильная струя воздуха ворвалась в кабину и сорвала фонарь.

Катастрофы прототипов не привели к прекращению программы создания XFR-1. Новый самолет рассматривался командованием флота как идеальное средство борьбы с камикадзе, особенно с человекоуправляемыми самолетами-снарядами MXY 7 «Ока». Наличие ТРД обеспечивало «Файрболлу» высокие скороподъемность и скорость разгона, причем практически во всем диапазоне высот полета — а именно эти качества были необходимы для борьбы с самолетами-снарядами. Дальнейшие испытания «Файрболла» проходили уже с привлечением первых серийных самолетов.

Первая партия серийных FR-1 в количестве 100 единиц (флотские номера 39647 — 39746) была заказана задолго до начала испытаний прототипов — 2 декабря 1943 г. 31 января 1945 г. заказали еще 600 самолетов (104576 — 105175) усовершенствованной модификации FR-2, отличающейся более мощным поршневым двигателем R-1820-74W (1470 л.с.). Однако окончание Второй мировой войны привело к полной отмене второго заказа и сокращению первого — так что флот получил лишь 66 самолетов FR-1 (39647 — 39712). Все они были сданы заказчику в период с января по октябрь 1945 г.



Для старта с катапульты FR-1 снабжался зацепом



«Шаровые молнии» поступили на вооружение только одной строевой эскадрильи



Специально для освоения новых истребителей с комбинированной силовой установкой в октябре 1944 г. на авиабазе Норт Айленд (шт. Калифорния) сформировали эскадрилью VFX-1. Командиром её назначили лейтенант-командера Джона Ф. Грея, аса с восемью воздушными победами на счету, бывшего замкомэска VF-5. 1 января 1945 г. обозначение эскадрильи сменили на VF-66, ей также присвоили название «Файрбёрдз» — «Огненные птицы». До получения новых истребителей пилоты поддерживали летные навыки на «Уайлдкэтах» FM-2, а также изучали FR-1 на заводе «Райан» в Сан-Диего.

Первые серийные FR-1 эскадрилья VF-66 получила в марте 1945 г. После интенсивных тренировок звено из трех «Файрболлов» 1 мая 1945 г. перебазировалось на авианосец «Рейнджер» (CV-4) для проведения квалификационных испытаний. При посадке на палубу два из трех FR-1 получили повреждения. Тем не менее, «Файрболл» признали пригодным для действий с авианосцем.

26 сентября 1945 г. флот впервые продемонстрировал новые истребители общественности, причем одновременно на западном и восточном побережьях США: пилоты VF-66 выполнили демонстрационные полеты на авиабазе Браун菲尔д (у Сан-Диего), а в Патаксент Ривер на FR-1 участвовали в показе авиатехники летчики испытательного центра NATC. Три недели спустя, 18 октября, эскадрилья VF-66 была расформирована, а её личный состав и технику, равно как и название «Файрбёрдз», передали эскадрилье VF-41.



Силуэт FR-1 был типичным для истребителей «поршневой» эпохи



Предстартовая подготовка FR-1 была достаточно трудоемкой из-за установки двух разнотипных двигателей

5 ноября 1945 г. эскадрилья VF-41 в составе восьми самолетов FR-1 прибыла на эскортный авианосец «Уэйк Айленд» (CVE-65) для участия в своем первом боевом походе с новыми истребителями. А на следующий день состоялось историческое событие. В ходе обычного тренировочного полета у «Файрболла», пилотируемого энсайном Джейком Уэстом, вскоре после взлета отказал поршневой двигатель. Летчику удалось запустить ТРД, выполнить разворот и совершить посадку. Тем самым он стал первым американским пилотом, севшим на авианосец на самолете с работающим ТРД. Во время похода са-



Взлет «Файрболла» с авианосца «Бадунг Стрейт»

молеты FR-1 достаточно интенсивно летали — перед эскадрильей стояла задача накопить опыт эксплуатации новых машин. Наибольшие проблемы при этом принесла отнюдь не комбинированная силовая установка, а не слишком удачное расположение посадочного гака. В сочетании со схемой шасси с носовой стойкой это вело к неприятным последствиям: при захвате гаком троса аэрофинишера самолет делал энергичный «кивок», вследствие чего носовая стойка могла подломиться. Результатом становилось повреждение воздушного винта или даже поршневого двигателя. Нейтрализовать проблему удалось заменой вилки носового колеса на новую, более прочную.

4 марта 1946 г. эскадрилья VF-41 отправилась в очередной боевой поход на борту эскортного авианосца «Байреко» (CVE-115). А 15 ноября часть вновь поменяла обозначение — на VF-1E.

3 марта 1947 г. для эскадрильи «Файрболлов» начался очередной «поход». Почему в кавычках? Дело в том, что в этом случае эскортный авианосец «Бадунг Стрейт» (CVE-116) курсировал у побережья Калифорнии, а самолеты VF-1E базировались на Норт Айленд и каждый день перелетали на палубу корабля. В течение нескольких дней пилоты VF-1E выполнили 70 посадок на палубу, потеряв при этом один самолет и повредив четыре.



Под крылом FR-1 мог нести 4 127-мм НАР «Зуни»



«Шаровая молния» на «вечной стоянке»

21 июня 1947 г. эскадрилья VF-1E отправилась в новый боевой поход на борту эскортного авианосца «Рендова» (CVE-114), ставший для «Файрболлов» последним. 25 июня один из истребителей при довольно жесткой посадке на палубу переломился надвое. Тщательное обследование других самолетов эскадрильи обнаружило признаки усталости металла. Полеты на FR-1 запретили, а 1 августа 1947 г. флот официально прекратил эксплуатацию самолетов этого типа.

Самолет FR-1 являлся новаторской машиной, даже если не принимать во внимание его оригинальную силовую установку. Он стал первым в ВМС США палубным самолетом, оборудованным шасси с носовой стойкой и крылом с ламинарным профилем. Впервые в морской авиации США на «Файрболле» была применена клепка обшивки впоптай, а также металлическая обшивка рулей и элеронов вместо привычной полотняной.

Эксплуатация новой машины не была легкой — за недолгую службу флот потерял примерно полтора десятка FR-1, причем во многих случаях летные происшествия сопровождались гибелью пилотов. Тем не менее, летчики любили «Файрболл» за его отличную маневренность (в этом от-



Хорошо видны детали механизма складывания крыла

ношении FR-1 превосходил все современные ему американские палубные истребители), легкость в управлении, устойчивость при ведении огня и отличный обзор из кабины.

Как и предполагалось изначально, основным для FR-1 являлся поршневой двигатель, работавший весь полет, от момента взлета и до посадки. ТРД включался при взлете и наборе высоты, а также при разгоне в горизонтальном полете. Взлет с одним только работающим ТРД был невозможен из-за малой тяги последнего, однако в полете можно было остановить ПД, зафлюгировать винт и продолжать полет только на ТРД.

Причиной отказа ВМС США от дальнейшей эксплуатации FR-1 следует признать, все-таки, не проблемы с прочностью конструкции (это стало, скорее, поводом), а резкое уменьшение количества находящихся в составе флота небольших эскортных авианосцев и вступление в строй больших авианосцев типа «Мидуэй». На последних уже могли базироваться «нормальные» реактивные истребители, и потребность в самолетах с комбинированной силовой установкой отпала.

Фирма «Райан» предлагала несколько вариантов дальнейшего развития «Файрболла», в серию, однако, не пошли. Проект XFR-3 предусматривал применение нового ТРД «Дженерал Электрик» I-20 тягой 910 кг, однако этот двигатель так и не удалось довести до стадии, пригодной для установки на самолет. На XFR-4 установили ТРД «Вестинггауз» J34-WE-22 (1360 кг). Прототип этой модификации переделали из серийного FR-1 (№39665). Для установки нового ТРД пришлось удлинить фюзеляж самолета на 8 дюймов (203 мм). Кроме того, на самолете отказались от воздухозаборников в корневой части крыла в пользу двух плоских боковых, расположенных между ПД и передней кромкой крыла. Новые воздухозаборники снабжались заслонками с электроприводом, закрывающими каналы при неработающем ТРД — это уменьшало лобовое сопротивление. Опытный образец XFR-4 прошел испытания, показав скорость на 160 км/ч большую, чем серийный FR-1, но в серию не запускался ввиду потери флотом интереса к истребителям с комбинированной силовой установкой.

Опытный образец XFR-4



«Было и стало» - отреставрированный FR-1



Военные транспорты 1-го класса Японского Императорского флота

Владимир Сидоренко и Евгений Пинак

От авторов: В официальных японских названиях военных транспортов 1-го и 2-го классов литера «Т» никогда не употреблялась, только «№» (иероглиф №). Латинская же литера «T» использовалась японцами, как условное сокращённое обозначение (略字 «рякудзи») военного транспорта, употребляемое в различных военных документах, а также на схемах и картах. Возможно, что по этой причине в западной литературе этим кораблям традиционно присваивается литера «T» с порядковым номером корабля, которая перекочевала и в отечественные издания. В настоящей работе, в качестве дани этой традиции, наряду с японскими наименованиями, будут применяться и наименования через литеру «T».

Общие данные

Кораблестроительная программа

Постройка военных транспортов 1-го класса была запланирована по Кораблестроительной программе пополнения военного времени («Сэндзи кансан кэндо: ходзю: кэйкаку», сокращённо — «Мару сэн кэйкаку», разбитой на две очереди, утверждённые соответственно в 1943 и 1944 гг.

По первой очереди программы¹ было запланировано построить 22 транспорта, по второй² — ещё 24 [8, с. 52].

Официальная стоимость одного корабля на момент принятия бюджета была определена в 6 912 000 иен. Официальная стоимость одного корабля второй очереди была несколько больше — 7 126 000 иен.

Название и классификация

На момент проектирования новых военных транспортов классификация этих кораблей ещё не устоялась, поэтому они получили достаточно специфическое условное обозначение — «корабль специального назначения специальной модели» («токумукан токугата», сокращённо — «току току»).

5 февраля 1944 года в классификации кораблей японского флота появилась новая категория — «военный транспорт» («юсо:кан»), введённая специально для новых военных транспортов 1-го и 2-го классов специальной постройки.

Названий этим кораблям не полагалось, и они обозначались просто по номерам.

История появления проекта

По опыту боевых действий/переброски подкреплений и снабжения на острова Гуадалканал и Новая Гвинея выяснилось, что в районах господства в воздухе авиации противника действия обычных японских транспортов, переобо-

рудованных из гражданских сухогрузов, крайне затруднены. Большие, неповоротливые и слабо вооружённые суда оказались лёгкой добычей для американских и австралийских лётчиков. Тогда для перевозки начали использовать боевые корабли — в первую очередь, эскадренные миноносцы — которые, естественно, были плохо приспособлены для перевозки грузов (особенно негабаритных)³.

Существовала и ещё одна серьёзная проблема в снабжении передовых японских баз — отсутствие портовой инфраструктуры в местах высадки. Как правило, выгружать подкрепления и снабжение — людей, технику и грузы — приходилось на совершенно необорудованное побережье. Учитывая, что каждый лишний час, проведённый под носом у противника, угрожал транспорту гибелью, скорость разгрузки транспорта приобретала особое значение для того, чтобы полнее использовать ночное время для разгрузки и отхода от пункта высадки. А средства для быстрой разгрузки отсутствовали как на мобилизованных сухогрузах, так и на боевых кораблях, использовавшихся для перевозки грузов.

Именно поэтому в апреле 1943 года Морской генеральный штаб Японского Императорского флота потребовал от Морского министерства, среди прочего, включить в новую дополнительную программу военного кораблестроения 19 транспортных подводных лодок и 32 быстроходных транспорта.

Новый быстроходный транспорт должен был иметь следующие характеристики:

водоизмещение стандартное	— около 1250 тонн
скорость максимальная	— около 23 узлов
дальность хода	— около 3500 миль на 18 узлах
12- или 12,7-см зенитных орудий	— 2
25-мм строенных зенитных автоматов	— 3
глубинных бомб	— 36
сонар и гидрофон	— по 1
грузоподъёмность	— около 200 тонн
десантных катеров	— 2
шлюпов и спасательных плотов	— по необходимости

При этом от проектировщиков требовалось тщательно позаботиться о возможности быстрой погрузки и выгрузки грузов с корабля [12, с.59].

Ответ Морского министерства от июня 1943 года, однако, был не очень ободряющим: там сочли возможным организовать строительство только 10 транспортов (4 в 1944 году и 6 в 1945-м), причём основой для их строительства должны были стать заказанные ранее эсминцы категории «Тэй»⁴ (тип «Мацу») [12, с.66].

При этом экс-эсминцы из двухвальных становились одновальных, на месте упразднённого носового машинного отделения оборудовался грузовой трюм, а кормовая оконечность теперь заканчивалась слизом для спуска на воду десантных катеров [14, с.109].

Следует отметить, что подобное техническое решение уже было воплощено на практике в японском флоте. В 1941 году подобным образом были дооборудовано 10 патрульных кораблей, переоборудованных из устаревших эсминцев 1-го и 2-го класса⁵. Кормовая оконечность этих кораблей была оснащена слизом, с проходящей по диаметральной плоскости спусковой дорожкой, что позволило

1. Финансируемый из средств чрезвычайного военного бюджета 19-го финансового года эры Сёва (1944 финансовый год), принятого на 84-й сессии парламента.

2. Финансируемый из средств чрезвычайного военного бюджета 20-го финансового года эры Сёва (1945 финансовый год), принятого на 85-й сессии парламента.

3. Эскадренный миноносец 1-го класса мог взять на борт (после выгрузки запасных торпед) только примерно 15 — 20 тонн груза и 150 человек десанта.

4. Аналог порядковой буквы «Г» или номера № 4 в русском языке.

5. Патрульные корабли № 1 и № 2, переоборудованные из эсминцев 1-го класса «Симакадза» и «Надакадэ» (типа «Минэкадэ») и патрульные корабли № 32, № 33, № 34, № 35, № 36, № 37, № 38 и № 39, переоборудованные из эсминцев 2-го класса «Аои», «Хаги», «Сусуки», «Цута», «Фудзи», «Хисси», «Ёмоги» и «Тадэ» соответственно (типа «Моми»).

нести и спускать на воду на ходу 14-м танкодесантные катера¹ («дайхацу»)².

Но от идеи со строительством транспортов на базе эсминцев быстро отказались [14, с.109-110]. Во-первых, эсминцев и так не хватало, поэтому сокращение их строительства посчитали нежелательным. Во-вторых, эсминцы типа «Мацу» не годились для быстрой секционной сборки, обеспечивавшей массовую постройку кораблей. Но главным фактором, похоже, стало то, что корпуса эсминцев оказались слишком маленькими для размещения необходимого количества грузов и десантной техники. Дело в том, что уже к июлю 1943 года японский флот видел быстроходные транспорты не только в роли собственно транспортов грузов и солдат на передовые базы: теперь в их задачи входила ещё и перевозка контрдесантов для нанесения ударов по неприятелю, пытающемуся прорвать линию обороны Японской империи на Тихом океане. А для выполнения этой задачи от каждого транспорта требовалось нести и быстро высаживать более мощную боевую группу, чем мог вместить переделанный эсминец (среди прочего требовалась возможность нести и десантировать новые плавающие танки тип 2 «Ка-ми»³).

Поэтому к июлю 1943 года было решено, что новый быстроходный транспорт будет строиться по специальному проекту со следующими характеристиками:

водоизмещение стандартное	— 1500 тонн
скорость максимальная	— 21,5 узла
дальность хода	— около 3500 миль на 18 узлах
12-см зенитных орудий	— 2
25-мм зенитных автоматов	— 9
грузоподъёмность	— 350 тонн

При этом требование о возможности быстрой погрузки и выгрузки грузов с корабля оставалось в силе [12, с.77].

Обращает на себя внимание, что рост водоизмещения на 20 процентов привёл к увеличению грузоподъёмности на 75 процентов. Кроме того, увеличившаяся ширина корабля позволила разместить в корме не один, а два комплекта спусковых дорожек, что позволило вдвое увеличить и числоносимых катеров.

Окончательно утверждённые в сентябре 1943 года тактико-технические характеристики (ТТХ) нового «корабля специального назначения специальной модели», разработанные согласно базовому проекту J-37, не сильно отличались от июльского тактико-технического задания [14, с.174]. Главным отличием была замена более примитивной спарки 12-см зенитных орудий на более совершенную спаренную 12,7-см артиллерийскую установку (АУ). Кроме того, в рамках 1500-тонного водоизмещения проектировщики смогли обеспечить несколько большие скорость (22

1. В Японской Императорской армии и Японском Императорском флоте термин «десантный (танкодесантный) катер» официально не употреблялся. Десантные катера, оснащённые носовой аппарелью и способные высаживать гусеничную и колёсную технику, назывались «большими моторными катерами» («дай хацудо:тэй», сокращённо «дайхацу»), либо «специальными грузовыми катерами» («токугата ункасан», сокращённо «токун»). Но в данной работе, наряду с японскими терминами, будет употребляться и термин «танкодесантный катер», для лучшего понимания отечественными читателями их десантных возможностей.

2. По два на патрульных кораблях № 1 и № 2, и по одному — на остальных.

3. В Японском Императорском флоте термин «плавающий танк» официально не употреблялся. Плавающие танки и бронетранспортёры назывались «специальными моторными катерами» («току найкатэй»). Соответственно, «Ка-ми» официально обозначался как «специальный моторный катер тип 2» («Току нисики найкатэй»). Но в данной работе будет употребляться более привычный термин — «плавающий танк».

4. В это число входит и военный транспорт № 22, строительство которого было прекращено 23 июня 1945 г. при готовности корабля 90% (или, по другим данным, 80%).

5. По данным С. Фукуи наибольший из блоков (носовая секция) весил более 90 тонн.

узла) и дальность хода (3700 миль на 18 узлах), чем было предусмотрено заданием.

Следует отметить очень быструю работу проектировщиков и создателей рабочих чертежей этих кораблей: при утверждении окончательных ТТХ транспортов в начале сентября 1943 года, первый корабль был заложен уже в начале ноября того же года.

Строительство и верфи

Военные транспорты 1-го класса строились на двух верфях — на верфи компании Мицубиси в Йокогаме (6 единиц) и на верфи арсенала флота Курэ (16 единиц⁴).

Особенностью этих кораблей было то, что они с самого начала проектировались для секционного строительства. Для отработки этого метода в арсенале Курэ у достроечного бассейна был сооружён полноразмерный деревянный макет транспорта, на котором были отработаны детали размещения оборудования на борту этих кораблей с учётом секционной сборки⁵. При этом сами транспорты строились в Курэ попарно, в том же самом доке, где когда-то строился линкор «Ямато» [11, с.39].

Транспорты, построенные в Йокогаме и Курэ, незначительно различались между собой формой носовой оконечности. Транспорты верфи Мицубиси в Йокогаме имели прямую линию форштевня, а у транспортов арсенала Курэ форштевень имел дополнительный излом.

Сроки строительства были очень небольшими — в среднем 4-6 месяцев, а один транспорт сдали флоту всего за 110 дней с момента закладки [11, с.39].

В связи с катастрофической ситуацией в кораблестроительной промышленности Японии 24 транспорта, запланированных по второй очереди программы (№№ 23 — 46), так и не были заложены, а заказы на них были отменены в мае 1945 года [13, с.227].



Военный транспорт 1-го класса № 1 в день передачи флоту



Построечная таблица

Корабль	Номер по программе	Финансовый год	Верфь-строитель	Строительный номер верфи	Заложен	Спущен на воду	Введён в строй	Судьба
Военный транспорт № 1 (第1号輸送艦)	2901	1944	Верфь компании Мицубиси в Йокогаме	550	05.11.1943	08.02.1944	10.05.1944	Потоплен 27.07.1944 Исключён из списков флота 10.09.1944
Военный транспорт № 2 (第2号輸送艦)	2902	1944	Верфь компании Мицубиси в Йокогаме	551	10.02.1944	06.05.1944	25.06.1944	Потоплен 05.08.1944 Исключён из списков флота 10.10.1944
Военный транспорт № 3 (第3号輸送艦)	2903	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	01.02.1944	20.03.1944	29.06.1944	Потоплен 15.09.1944 Исключён из списков флота 10.11.1944
Военный транспорт № 4 (第4号輸送艦)	2904	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	01.02.1944	20.03.1944	15.06.1944	Потоплен 04.08.1944 Исключён из списков флота 10.11.1944
Военный транспорт № 5 (第5号輸送艦)	2905	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	22.03.1944	25.05.1944	05.08.1944	Потоплен 14.09.1944 Исключён из списков флота 10.11.1944
Военный транспорт № 6 (第6号輸送艦)	2906	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	22.03.1944	25.05.1944	19.08.1944	Потоплен 25.11.1944 Исключён из списков флота 10.01.1945
Военный транспорт № 7 (第7号輸送艦)	2907	1944	Верфь компании Мицубиси в Йокогаме	552	01.04.1944	03.07.1944	10.08.1944 ¹	Потоплен 27.12.1944 Исключён из списков флота 10.03.1945
Военный транспорт № 8 (第8号輸送艦)	2908	1944	Верфь компании Мицубиси в Йокогаме	553	08.05.1944	11.08.1944	13.09.1944	Потоплен 24.12.1944 Исключён из списков флота 10.02.1945
Военный транспорт № 9 (第9号輸送艦)	2909	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	28.05.1944	15.07.1944	20.09.1944	Исключён из списков флота 01.12.1945 Исключён из списков 2-го управления демобилизации 22.11.1947, передан США. Разобран на металл в июне 1948
Военный транспорт № 10 (第10号輸送艦)	2910	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	28.05.1944	15.07.1944	25.09.1944	Потоплен 25.11.1944 Исключён из списков флота 10.01.1945
Военный транспорт № 11 (第11号輸送艦)	2911	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	18.07.1944	25.08.1944	05.11.1944	Потоплен 07.12.1944 Исключён из списков 2-го управления демобилизации 03.05.1947
Военный транспорт № 12 (第12号輸送艦)	2912	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	18.07.1944	25.08.1944	11.11.1944	Потоплен 13.12.1944 Исключён из списков флота 10.02.1945 ²
Военный транспорт № 13 (第13号輸送艦)	2913	1944	Верфь компании Мицубиси в Йокогаме	554	05.07.1944	30.09.1944	01.11.1944	Исключён из списков флота 01.12.1945 Исключён из списков 2-го управления демобилизации 28.08.1947, передан СССР
Военный транспорт № 14 (第14号輸送艦)	2914	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	28.08.1944	24.10.1944	18.12.1944	Потоплен 15.01.1945 Исключён из списков флота 10.03.1945
Военный транспорт № 15 (第15号輸送艦)	2915	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	28.08.1944	24.10.1944	20.12.1944	Потоплен 17.01.1945 Исключён из списков флота 10.03.1945
Военный транспорт № 16 (第16号輸送艦)	2916	1944	Верфь компании Мицубиси в Йокогаме	555	12.08.1944	10.10.1944	31.12.1944	Исключён из списков флота 20.01.1945 ³ Исключён из списков 2-го управления демобилизации 29.08.1947, передан Китаю
Военный транспорт № 17 (第17号輸送艦)	2917	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	27.10.1944	30.12.1944	08.02.1945	Потоплен 02.04.1945 Исключён из списков флота 10.05.1945
Военный транспорт № 18 (第18号輸送艦)	2918	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	27.10.1944	30.12.1944	12.02.1945	Потоплен 18.03.1945 Исключён из списков флота 10.05.1945
Военный транспорт № 19 (第19号輸送艦)	2919	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	04.01.1945	24.02.1945	16.05.1945	Исключён из списков флота 01.12.1945 ⁴ Исключён из списков 2-го управления демобилизации 20.11.1947, передан Великобритании. Разобран на металл в 1948 г.
Военный транспорт № 20 (第20号輸送艦)	2920	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	04.01.1945	24.02.1945	23.04.1945	Исключён из списков флота 01.12.1945 ⁵ 25.09.1946 сел на риф. Исключён из списков 2-го управления демобилизации 01.11.1946
Военный транспорт № 21 (第21号輸送艦)	2921	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	27.02.1945	25.04.1945	15.07.1945	Выбросился на берег после атаки с воздуха 09.08.1945 Исключён из списков 2-го управления демобилизации 03.05.1947
Военный транспорт № 22 (第22号輸送艦)	2922	1944	Верфь арсенала флота Курэ	-	27.02.1945	25.04.1945	-	23.06.1945 постройка прекращена при готовности 80%. Исключён из списков 2-го управления демобилизации 03.05.1947. В феврале-июне 1948 г. разобран на металл.

Составлена по: История кораблей и судов специального назначения японского военно-морского флота, Сэйкай-но кансан, № 522, 1997 г.
(дополнительный выпуск № 47), с.106; <http://www.geocities.jp/tokusetsukansen/J/K161/index.htm>.

Примечания:

1. По другим данным — 15 августа.
2. По другим данным — 20.11.1945
3. По другим данным — 15.09.1945
4. По другим данным — 05.10.1945
5. По другим данным — 05.10.1945

Описание конструкции

Характеристики корпуса

Корпуса кораблей имели характерную особенность — верхняя палуба постепенно понижалась к корме, где она переходила в кормовой спуск.

Чтобы уменьшить заливание низкой кормы попутной волной, на спуске устанавливался съёмный кормовой волнотвод.

По высоте корпус имел три палубы, располагавшихся в следующем порядке (сверху вниз):

- верхняя палуба («дзё: кампан»);
- нижняя палуба («ка кампан»);
- трюмная палуба («сэнсо: кампан»).

При этом непрерывной по всей длине корабля была только верхняя палуба.

Котельное и машинное отделения были смешены в кормовую часть корпуса. Для уменьшения размахов бортовой качки корпус имел боковые кили.

Водоизмещение стандартное	1500,0 тонн
Водоизмещение на испытаниях	1800,0 тонн
Водоизмещение полное	1965,0 тонн
Длина максимальная	96,00 метра
Длина по ватерлинии	94,00 метра ¹
Длина между перпендикулярами	89,00 метра
Ширина максимальная	10,20 метра
Ширина по ватерлинии	10,20 метра ²
Ширина максимальная ниже ватерлинии	10,20 метра
Глубина корпуса	6,50 метра ³
Высота борта в носу	5,00 метра
Высота борта на миделе	2,90 метра
Высота борта в корме	0,40 метра
Осадка носом	3,60 метра ⁴
Осадка кормой	3,60 метра ⁵
Средняя осадка	3,60 метра ⁶
Средняя осадка при максимальном водоизмещении	3,80 метра [6, с. 7].

Транспорты имели две настройки, две мачты и одну дымовую трубу.

Более крупная носовая надстройка кораблей имела по высоте три яруса. Верхний ярус этой надстройки назывался верхним мостиком («дзё:бу канкё:»). Он исполнял роль командного пункта ПВО, и на нём располагались приборы управления огнём, зенитный дальномер и бинокуляры противовоздушного наблюдения. В тыльной части верхнего мостика на специальной стойке устанавливались антенны радиолокационной станции обнаружения надводных целей (РЛС ОНЦ) № 2-2.

Ярусом ниже располагался компасный мостик («расин канкё:»). В его передней части размещалась ходовая рубка, за ней походная каюта, совмещённая с радиолокационным постом, а в тыльной открытой части — сигнальный мостик.

Нижний ярус надстройки никак не назывался, а помещения, расположенные в нём, считались расположеннымми на верхней палубе. На этом уровне в надстройке размещались перегрузочный пост боеприпасов зенитных ору-

1. При водоизмещении на испытаниях.
2. При водоизмещении на испытаниях.
3. На попечном разрезе по месту наибольшей ширины корпуса.
4. При водоизмещении на испытаниях.
5. При водоизмещении на испытаниях.
6. При водоизмещении на испытаниях.
7. В Японском Императорском флоте малокалиберная автоматическая зенитная артиллерия калибром от 40 мм и менее классифицировалась как «пулемёты» («кикандзю:»), а не как «автоматические орудия» («киканхо:»), но в данной работе 25-мм пулемёты именуются в соответствии с терминологией отечественного флота — «автоматы».

дий, служивший и укрытием орудийной прислуги, каюта командира транспорта, приёмная радиорубка, совмещённая с радиотелефонным постом, и гальюн комсостава. При этом помещение перегрузочного поста боеприпасов было несколько выдвинуто в нос корабля относительно лобовой переборки ходовой рубки, так что на его крыше установили платформу, на которой размещался спаренный 25-мм автомат.

За носовой надстройкой была установлена треногая фок-мачта и две грузовые колонны, на которых устанавливались две 5-т грузовые стрелы.

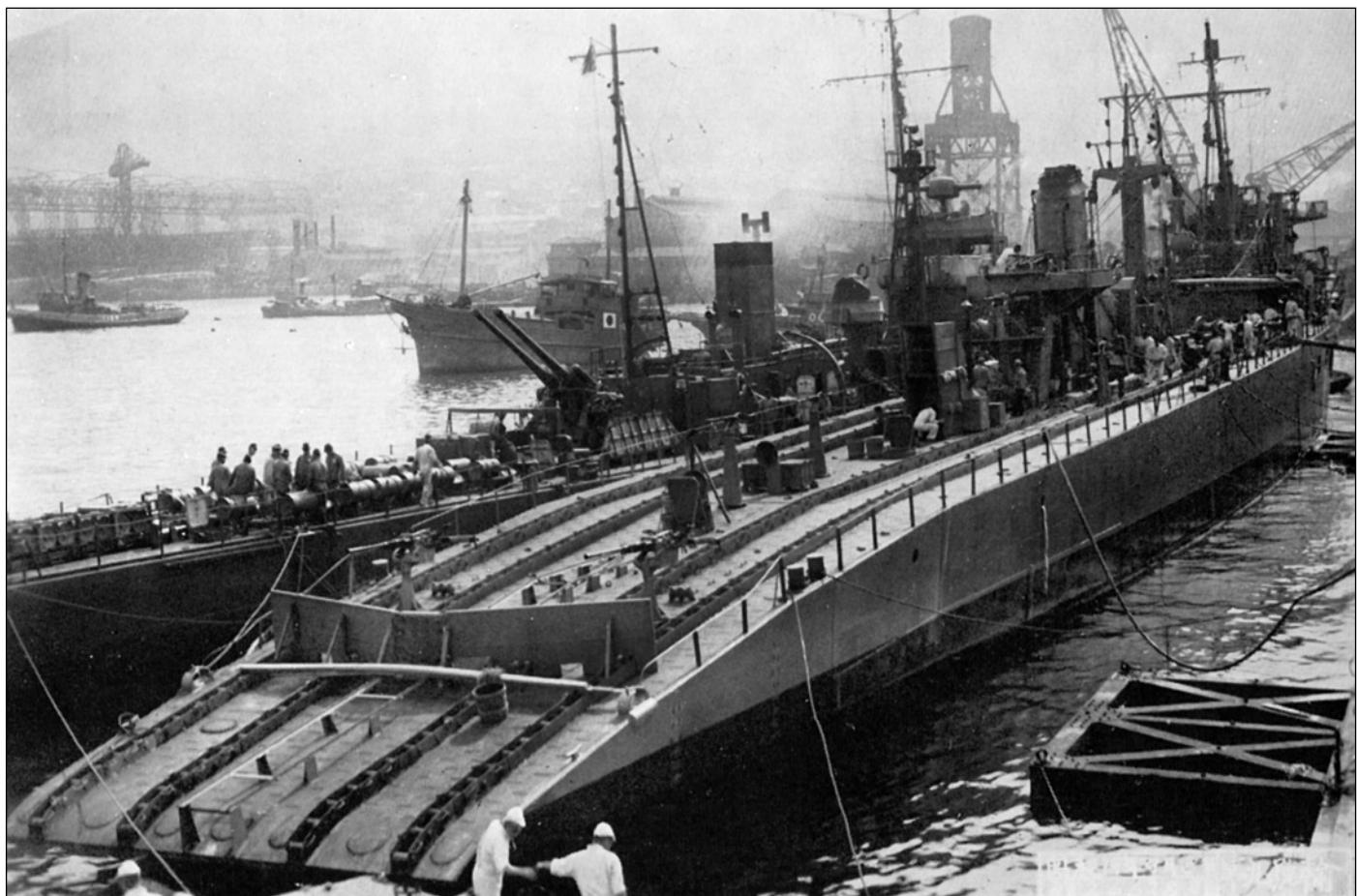
Между фок- и грот-мачтами располагались два грузовых люка, а между люками — двухъярусная средняя надстройка. На её расширенном к бортам верхнем ярусе, именовавшимся передней пулемётной платформой, устанавливались два строенных 25-мм зенитных автомата⁷ и боевой прожектор на отдельной возвышенной площадке. В самой надстройке размещались корабельный камбуз, баня и гальюн команды.

Дальше в корму была установлена грот-мачта — массивная грузовая колонна с лёгкой треногой для растяжки радиоантенн. Грузовая колонна служила опорой двум 5-т и одной 13-т грузовой стреле. У основания грот-мачты располагалась небольшая палубная рубка, в кото-



Вид с носовой надстройки одного из военных транспортов 1-го класса на переднюю пулемётную платформу. Хорошо видны прожектор, трёхствольный 25-мм автомат левого борта, кранцы первых выстрелов зенитного автомата, 13-м корабельный специальный грузовой катер и, дальше в корму, 14-м танкодесантные катера





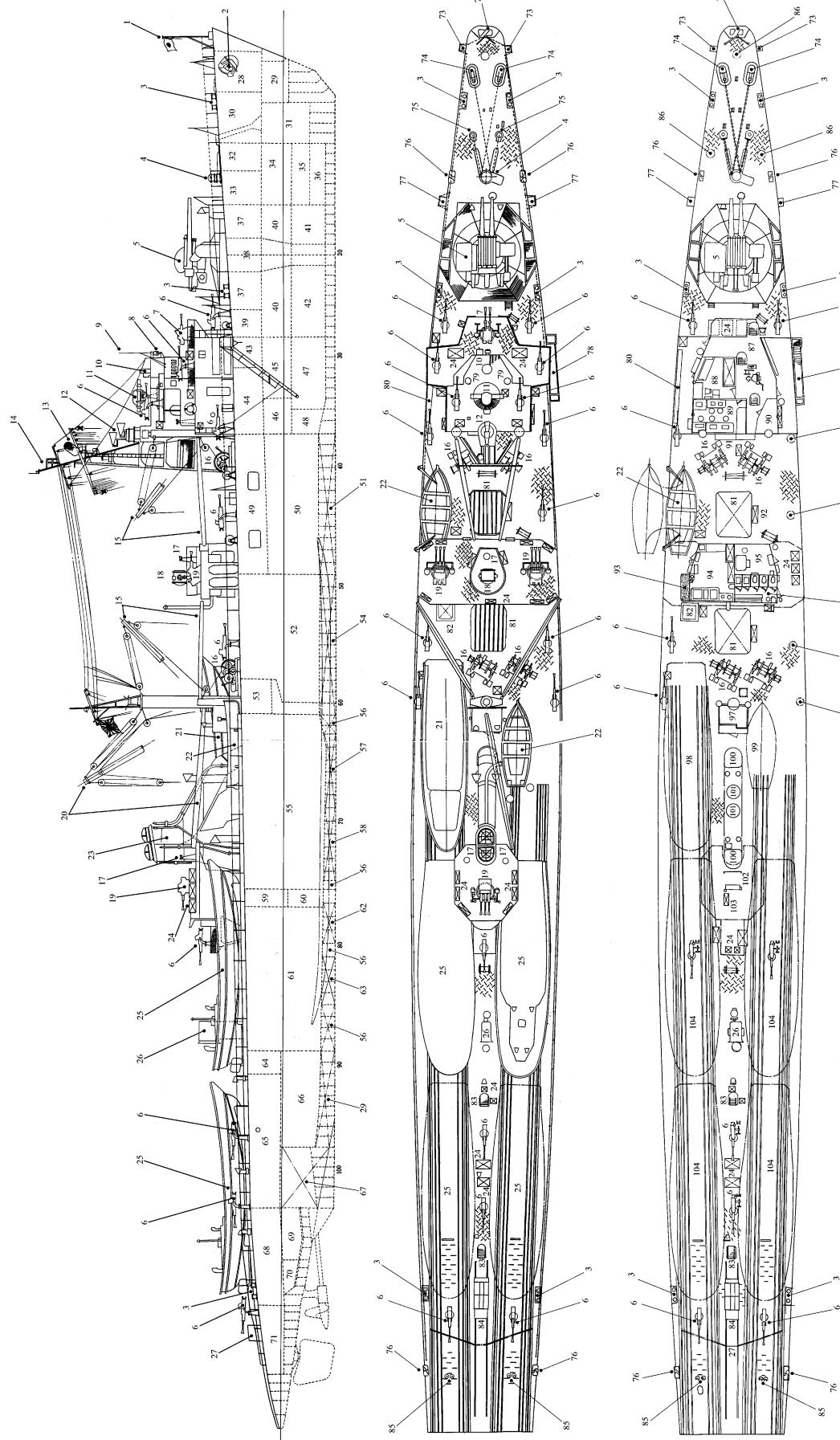
Три фотографии военного транспорта 1-го класса № 9 у плавучего пирса № 1 в Курэ, 3 сентября 1944 г. На фотографиях хорошо видно расположение надстроек, вооружения и палубного оборудования корабля. К левому борту транспорта пришвартован кайбокан «Окинава» (沖縄) типа «Укуру» (鶴來). На первой фотографии хорошо видна 12,7-см АУ модель В1

рой хранились канистры с топливом для десантных катеров.

За дымовой трубой, поверх раstrauba шахты приточной вентиляции машинного отделения, была установлена задняя пулемётная платформа со строенным 25-мм автоматом. По мере усиления зенитного вооружения немного ниже задней пулемётной платформы была пристроена ещё одна небольшая платформа, на которой устанавливался одиночный 25-мм автомат.

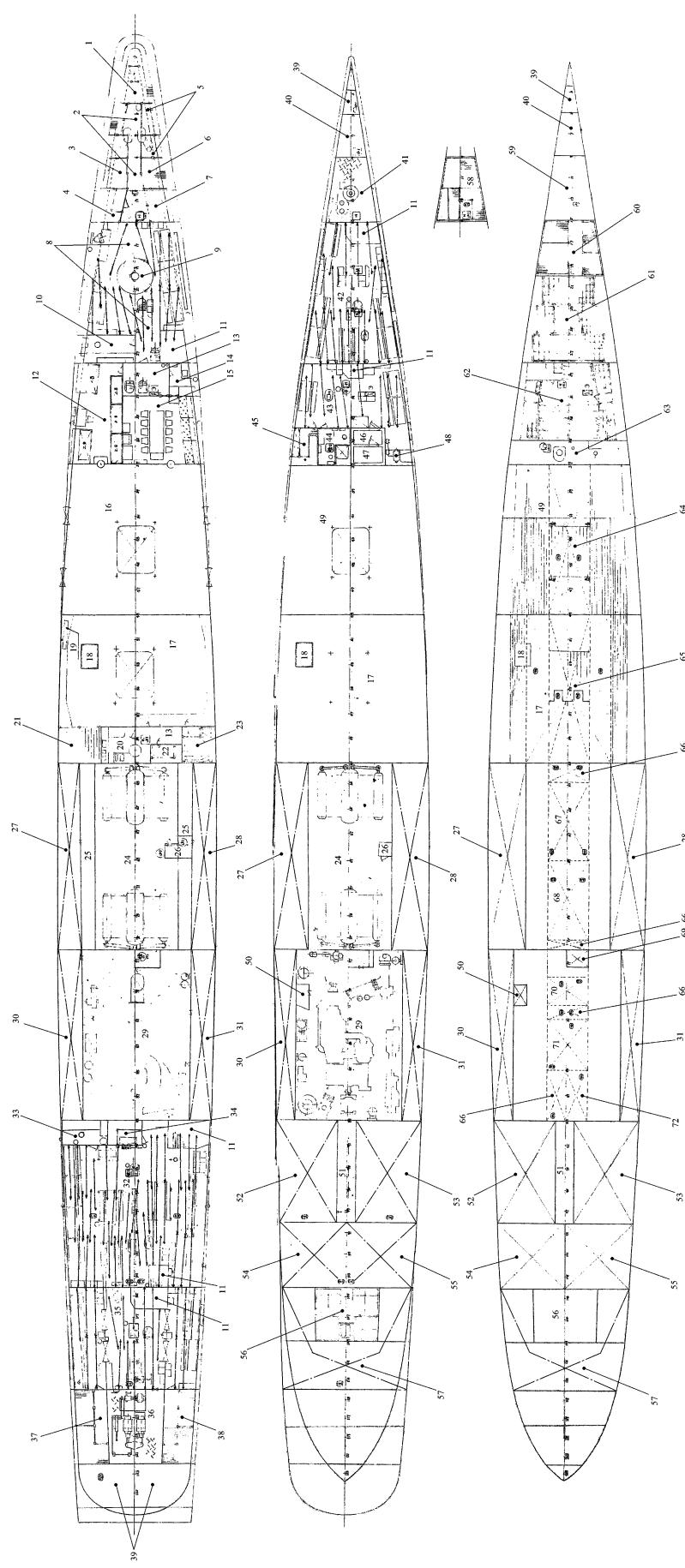


Военный транспорт 1-го класса № 22, Курэ, 16 октября 1945 г. На фотографии хорошо видны изменения, внесённые в конструкцию транспортов за время строительства серии. На транспортах стала устанавливаться РЛС ОВЦ № 1-3 с антенной на грот-мачте, на крыльях мостииков и вдоль бортов, в местах установки дополнительных зенитных автоматов установлены стальные противопульные фальшборты, многоствольные автоматы получили стальные щиты, защищавшие наводчиков. Также на фотографии хорошо виден излом форштевня, отличавший корабли, построенные арсеналом флота Курэ



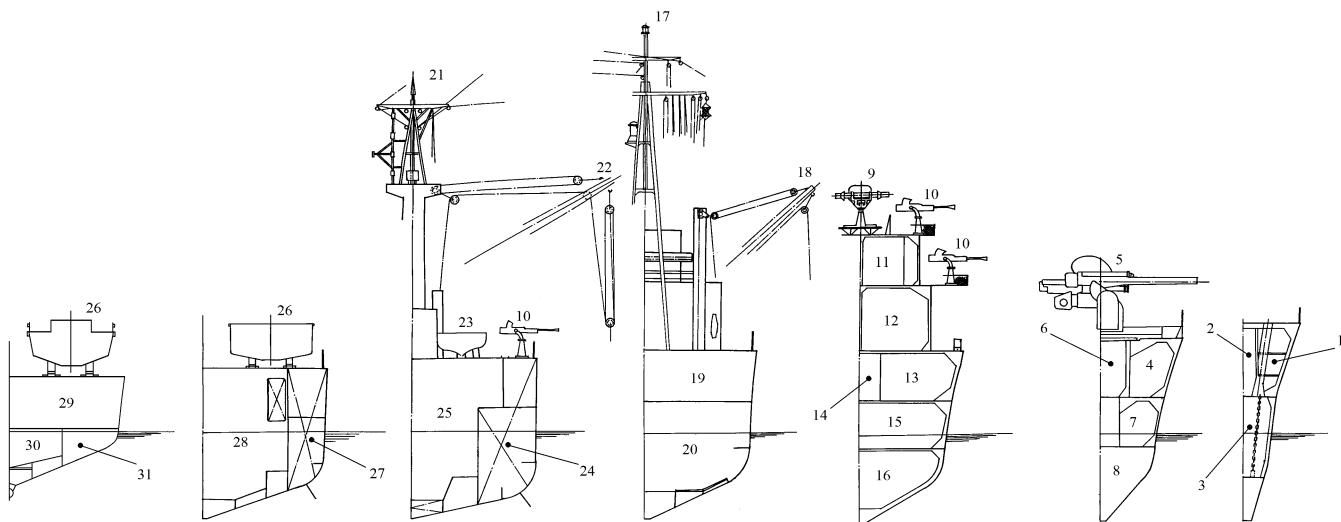
Военный транспорт 1-го класса, вид с правого борта, совмещённый с продольным разрезом, вид сверху и план верхней палубы.

(1) Носовой флагшток; (2) станиновой якорь; (3) гарпунный швартовный кибель; (4) якорный шпиль; (5) 12,7-см спаренное зенитное орудие тип 89; (6) 25-мм зенитный автомат тип 96; (7) 25-мм спаренный зенитный автомат тип 96; (8) палубный прожектор; (9) антенна радиотелефона типа 4; (11) 2-мм зенитная колонка тип 4; (12) антенна станции обнаружения радиолокатора РЛС противника Е-2"; (14) 5-т грузовая стрела; (16) грузовая лебёдка; (17) 6-м гребная шлюпка; (18) 75-см быстрой выстрела зенитного ракетного комплекса; (20) 13-м специальный пост; (21) 13-м специальный пост; (22) 6-м гребная шлюпка; (23) дымовая труба; (24) крылья плавников; (25) 14-м специальный пост; (26) расстрел выкатной вентиляции машинного отделения; (27) съёмный кориловой волнолом; (28) клаудовая внутренней службы; (29) воздушно-рондочайный отсек; (30) 1-я клаудовая служба; (31) Фонарная клаудовая; (32) 2-я клаудовая служба снабжения; (33) 1-я клаудовая служба; (34) штилевое определение; (35) 1-я провизионная клаудовая; (36) отсек приемников гидрофона; (37) 1-й кубрик команды; (38) 2-я клаудовая артиллерийская боевой части; (39) корабельная канцелярия; (40) 2-й кубрик команды; (41) 2-я провизионная клаудовая; (42) погреб боеприпасов зенитных автоматов и стрелкового оружия; (43) тамбур; (44) офицерская кают-компания; (45) 3-й кубрик команды; (46) рефрижераторная камера; (47) артиллерийский погреб; (48) отсек лаг., эксплуатации и гидролокатора; (49) грузовой тянник; (50) передний грузовой трюм; (51) задний грузовой трюм; (52) запасная цистерна; (53) 1-я балластная цистерна; (54) 1-я топливная цистерна; (55) котельное отделение; (56) котобердами; (57) 1-я запасная цистерна питательной воды; (58) 2-я запасная цистерна питательной воды; (59) телефонная станция; (60) система питания генераторами; (61) машинное отделение; (62) перегородка; (63) 6-я запасная цистерна; (64) корабельный лавка; (65) 4-й кубрик команды; (66) 4-я балластная цистерна; (67) туннель гребного вала; (68) 5-й кубрик команды; (69) погреб глубинных бомб; (70) 5-я балластная цистерна; (71) румпельное отделение; (72) корабельная цистерна; (73) откидная площадка наблюдения за якорем; (74) палубный клюз; (75) цепная труба; (76) киповая панка; (77) 12-см зенитный бинокуля; (78) забортный трап; (79) 12-см зенитный бинокуля; (80) краинец для хранения топливных шлангов; (81) грузовой подъёмник; (83) склад; (84) корабельный бомбоотсек; (85) кормовые шкворни; (86) запасная позиция для установки зенитного автомата; (87) перегородка; (88) краинец для аварийного пластика; (89) галлон компостера; (90) краинец для грузового катера; (91) краинец для грузового катера; (92) краинец плавающих 13-м специальных грузовых катеров; (93) молния; (94) камбуз; (95) баня; (96) галлон команды; (97) клаудовая лёгкой топливной для катеров; (98) плавающая 13-м специальный грузовой катер; (99) позиция 6-м гребного катера; (100) котельный дымход; (101) шахты приточной вентиляции котельного отделения; (102) выгородка для хранения одиночных 25-мм автоматов; (103) переносной насос; (104) позиция 14-м специального грузового катера.



Военный транспорт 1-го класса, план нижней палубы, план трюмной палубы, план трюма.

(1) Техническая кладовая внутренней службы; (2) 1-я кладовая служб артиллерийской боевой части; (3) 2-я кладовая служб снабжения; (4) фонарная кладовая штурманской боевой части; (5) фонарная кладовая артиллерийской боевой части; (6) 1-я кладовая винтовой струйной службы; (7) 1-я кладовая артиллерийской боевой части; (8) 1-й кубрик команды; (9) 2-я кладовая артиллерийской боевой части; (10) корабельная канцелярия; (11) коечная стойка; (12) офицерский кубрик; (13) тамбур; (14) буфет капитанской компании; (15) офицерская канцелярия; (16) грузовой грузовой трюм; (17) задний грузовой трюм; (18) электрический грузовой лифт; (19) место хранения туманного буя; (20) передаточная радиорубка; (21) телефонная станция; (22) 2-я кладовая внутренней службы; (23) 3-я кладовая внутренней службы; (24) котельное отделение; (25) коридор кабелетрасс и трубопроводов; (26) телевизионная станция; (27) 2-я кладовая внутренней службы; (28) 3-я топливная цистерна; (29) машинное отделение; (30) 4-я топливная цистерна; (31) 5-я топливная цистерна; (32) 4-й кубрик команды; (33) медпункт; (34) корабельная лавка; (35) 5-я топливная цистерна; (36) рулевое отделение; (37) 4-я кладовая внутренней службы; (38) кладовая механической боевой части; (39) водонепроницаемый отsek; (40) цепной ящик; (41) шпилевое отделение; (42) 2-й кубрик команды; (43) 3-й кубрик команды; (44) гидроакустическая рубка; (45) насосная аккумуляторная; (46) рефрижераторная кладовая для мяса и рыбы; (48) 4-я балластная цистерна; (49) передний грузовой трюм; (50) бортовая маcтичная цистерна № 2; (51) туннель гребного вала; (52) 2-я балластная маcтичная цистерна № 2; (53) 3-я балластная цистерна; (54) 4-я балластная цистерна; (55) цистерна питьевой воды; (56) потреб боеприпасов зенитных орудий; (57) 5-я балластная цистерна; (58) 1-я провизионная кладовая; (59) отсек глубинных бомб; (60) 2-я провизионная кладовая; (61) потреб боеприпасов стрелкового оружия; (62) потреб боеприпасов зенитных орудий; (63) отсек лага, эхолота и гидролокатора; (64) 1-я балластная цистерна (под настилом двойного дна); (65) 1-я запасная цистерна (под настилом двойного дна); (66) котфедрам; (67) 1-я запасная цистерна (под настилом двойного дна); (68) 2-я запасная цистерна питательной воды; (69) цистерна смазочного масла; (70) переливная цистерна; (71) 6-я топливная цистерна; (72) цистерна питательной воды; (73) элеватор 12,7-мм патронов.



Военный транспорт 1-го класса, поперечные разрезы по шпангоутам 7, 20, 32, 41, 64, 82, 107 (справа налево, все см. в нос, кроме шп.32 — см. в корму)

(1) Кладовая штурманской боевой части; (2) коридор; (3) цепной ящик; (4) 1-й кубрик команды; (5) 12,7-см спаренное зенитное орудие тип 89; (6) 2-я кладовая артиллерийской боевой части; (7) 2-й кубрик команды; (8) погреб боеприпасов зенитных автоматов и стрелкового оружия; (9) 2-м зенитный дальномер; (10) 25-мм зенитный автомат тип 96; (11) ходовая рубка; (12) каюта командира корабля; (13) офицерский кубрик; (14) офицерская кают-компания; (15) 3-й кубрик команды; (16) артиллерийский погреб; (17) фок-мачта; (18) 5-т грузовая стрела; (19) грузовой твиндек; (20) передний грузовой трюм; (21) грот-мачта; (22) 13-т грузовая стрела; (23) 6-м шлюпка; (24) 3-я топливная цистерна; (25) котельное отделение; (26) 14-м специальный грузовой катер; (27) 5-я топливная цистерна; (28) машинное отделение; (29) 5-й кубрик команды; (30) погреб глубинных бомб; (31) коффердам.

Проектное распределение весов военного транспорта 1-го класса, в тоннах

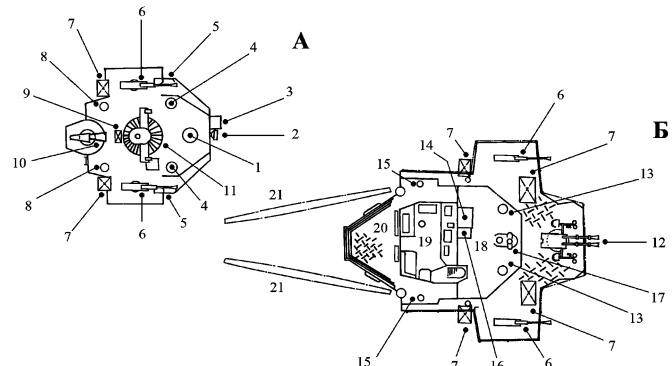
Статья нагрузки	Водоизмещение			
	На испытаниях	Полное	Порожнее	Порожнее с водяным балластом
Корпус	610,00	610,00	610,00	610,00
Корабельное снаряжение	94,00	94,00	94,00	94,00
Твёрдый балласт	15,00	15,00	15,00	15,00
Фиксированное комплектное оборудование	63,40	63,40	63,40	63,40
Артиллерийское вооружение	63,90	66,00	36,40	36,40
Минно-торпедное вооружение	5,60	5,60	0,80	0,80
Штурманское вооружение	1,20	1,20	1,20	1,20
Оптическое вооружение	1,30	1,30	1,30	1,30
Электрооборудование	30,00	30,00	30,00	30,00
Средства радиосвязи	10,50	10,50	10,50	10,50
Механизмы	226,00	228,10	205,00	205,00
Общее (нефиксированное) комплектное оборудование	61,30	76,70	30,60	30,60
Тяжёлое топливо (включая топливо для дизель-генераторов)	296,70	415,00	0	0
Лёгкое топливо	2,00	3,00	0	0
Смазочное масло	3,00	4,50	0	0
Предметы снабжения:				
14-м специальные грузовые катера	45,00	45,00	0	0
топливо для 14-м специальных грузовых катеров	5,00	5,00	0	0
груз в 14-м специальных грузовых катерах	40,00	40,00	0	0
груз (предметы снабжения)	220,00	220,00	0	0
Резервная котельная вода	10,00	15,00	0	0
Пресная вода в трактах гидрофона	6,00	6,00	0	6,00
Водяной балласт	0	0	0	126,00
Аварийное имущество и материалы	0,50	0,50	0,50	0,50
Резерв водоизмещения	9,60	9,60	9,60	9,60
Всего	1800,00	1965,40	1108,30	1240,30

Взято из: Основные проектные данные кораблей специального назначения, с. 45.

Проектные характеристики остойчивости военного транспорта 1-го класса

	На испытаниях	Полное	Порожнее	Порожнее с водяным балластом
Водоизмещение		1800 т	1965 т	1108 т
Средняя осадка		3,60 м	3,79 м	2,59 м
Дифферент		0	-0,18 м	-0,50 м
Возышение центра тяжести над кильём		3,92 м	3,99 м	4,24 м
Метацентрическая высота		0,99 м	0,86 м	1,11 м
Максимальное плечо диаграммы статической остойчивости (соответствующий ему угол крена)		0,64 м (43°)	0,56 м (41°)	0,55 м (45°)
Диапазон положительной остойчивости		87°	81,4°	80,7°
Возышение центра тяжести над ВЛ		0,32 м	0,20 м	1,65 м
Отношение площадей надводного и подводного борта		1,62	1,46	2,52
Водяной балласт		0	0	126 т
Запас плавучести		2160 т	1995 т	2852 т
Период бортовой качки		8 с		2,8 м
Допустимая осадка				

Взято из: Основные проектные данные малых кораблей специального назначения, с. 14.



Военный транспорт 1-го класса, планы мостиков.

A — верхний мостик; Б — компасный мостик.

(1) Визирная колонка тип 4; (2) палубный прожектор; (3) антенна радиотелефона тип 90; (4) 12-см зенитный бинокуляр; (5) бортовой огонь; (6) 25-мм зенитный автомат тип 96; (7) кранцы первых выстрелов зенитных автоматов; (8) 12-см зенитный бинокуляр; (9) манипуляторная колонка боевого прожектора; (10) антенна РЛС № 2-2; (11) 2-м зенитный дальномер; (12) спаренный 25-мм зенитный автомат тип 96; (13) 12-см бинокуляр; (14) прокладочный стол; (15) 6-см зенитный бинокуляр; (16) столик вахтенного офицера; (17) путевой магнитный компас и рулевой пост; (18) ходовая рубка; (19) походная каюта, совмещённая с радиолокационным постом; (20) сигнальный мостик; (21) 5-т грузовая стрела.

Вооружение

Артиллерийское вооружение

Артиллерийское вооружение военных транспортов 1-го класса включало два 12,7-см 40-калиберных зенитных орудия тип 89 и от пятнадцати до двадцати шести 25-мм зенитных автоматов тип 96 и пять 13,2-мм зенитных пулемётов тип 93.

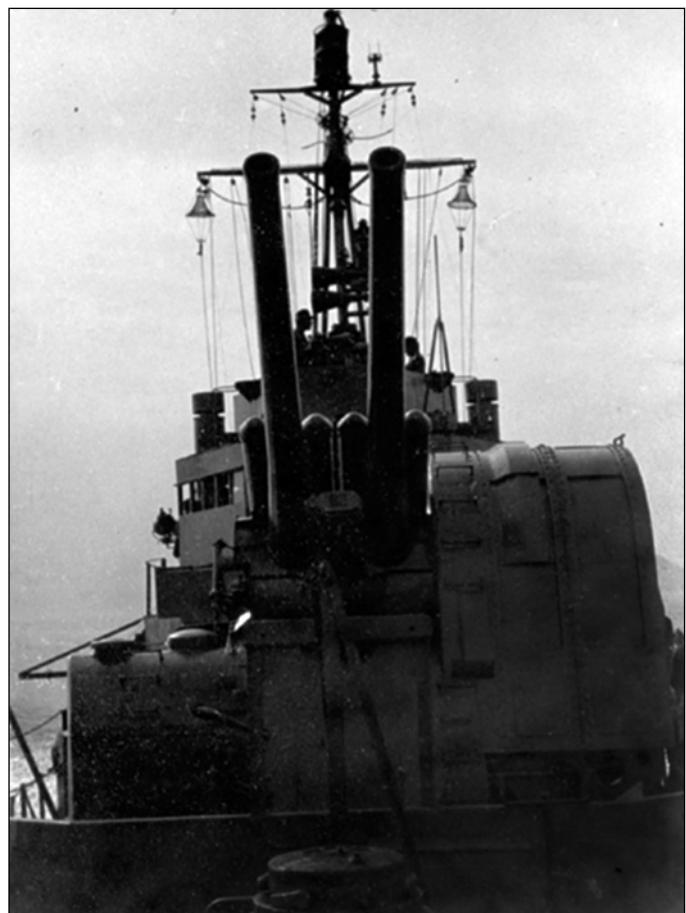
12,7-см зенитные орудия устанавливались в одной спаренной установке модель А₂¹ с редуцированным щитом, защищающим прицелы и наводчиков, установленной на баке корабля. В ходе строительства серии артиллерийская установка модель А₂ была заменена на кораблях на артиллерийскую установку модель В₁². Сектор обстрела составлял 280° (140° л.б. — 0° — 140° п.б.). Нормальный боезапас 12,7-см орудий составлял 200 унитарных выстрелов на ствол, максимальный — 212 [6, с.7]. А всего на стеллажах в погребе можно было разместить 441 унитарный выстрел.

Погреб боеприпасов 12,7-см орудий располагался в носовой части корабля под трюмной палубой. 12,7-см патроны подавались из погреба одним элеватором в перегрузочный пост (одновременно служивший укрытием для орудийной прислуги), который располагался в носовой надстройке. Из перегрузочного поста патроны подносились к орудиям вручную подносчиками.

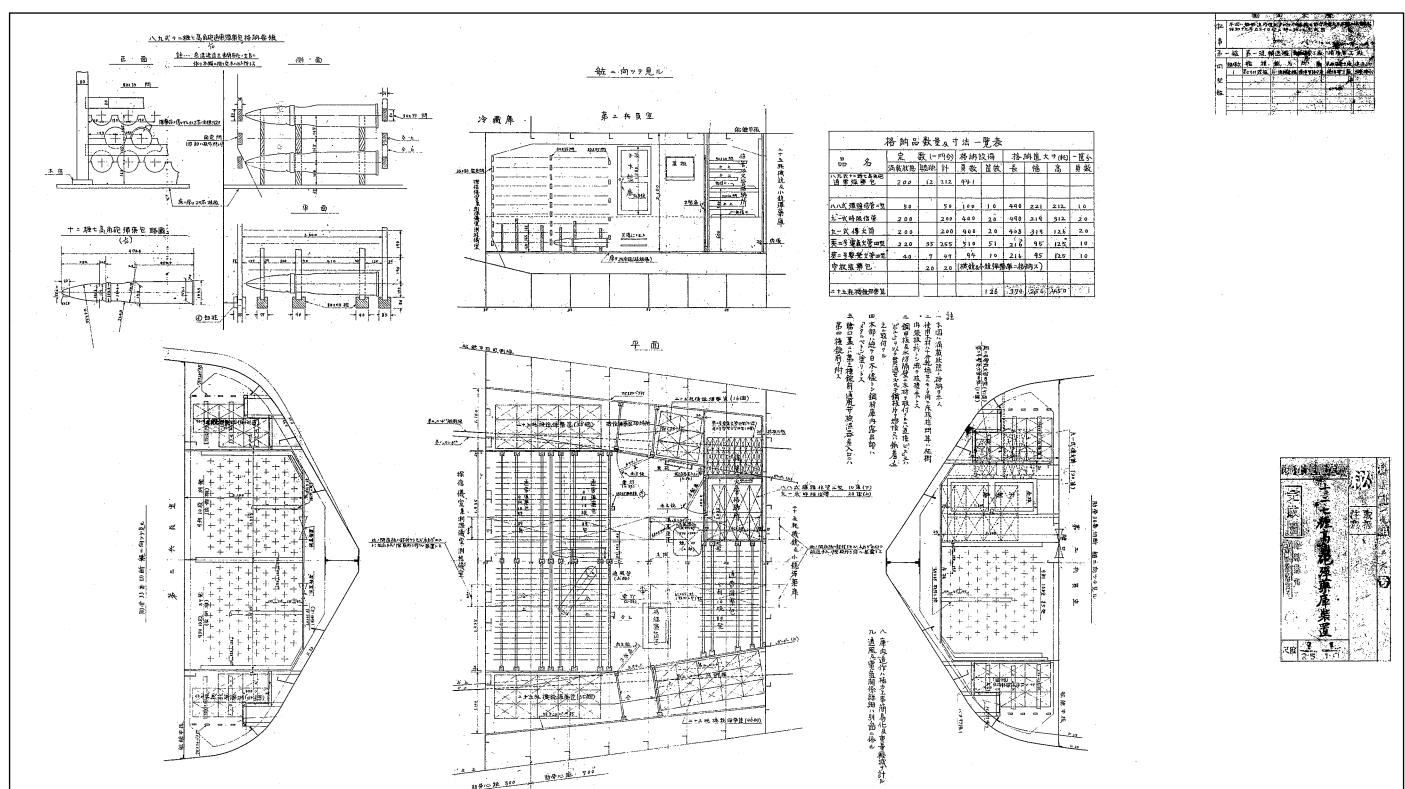
По проекту 25-мм автоматы должны были устанавливаться в трёх строенных установках: на передней пулемётной платформе, в средней части корабля (два автомата) и на задней пулемётной платформе, позади дымовой трубы (один автомат). Такое расположение обеспечило строенным автоматам очень широкие, практически круговые сек-

1. Вариант спаренной установки модель А₁, но приспособленный для массового производства.

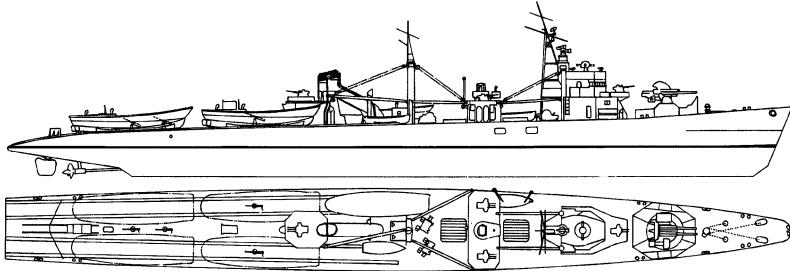
2. Известно, что на трансポートах № 1, № 2, № 4, № 5, № 6, № 7 (а также, предположительно, на № 3) была установлена артиллерийская установка модель А₂, а на трансポートах № 9, № 17, № 22 (а также, предположительно, и на всех остальных) — модель В₁.



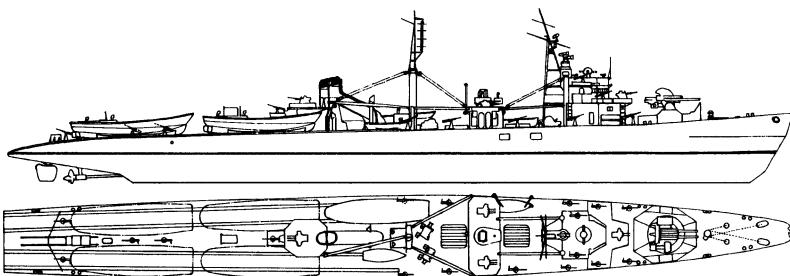
12,7-см артиллерийская установка модели А₂, военный транспорт 1-го класса № 4, 15 июня 1944 г. На фок-мачте видно «воронье гнездо» для наблюдателя



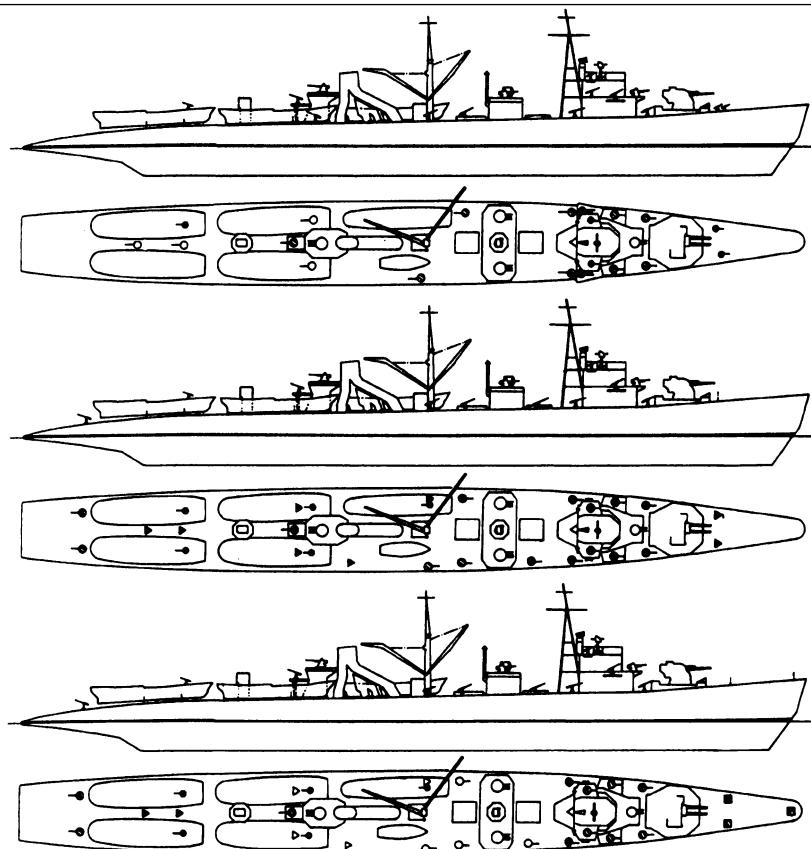
Военный транспорт 1-го класса, оборудование погреба 12,7-см патронов (копия подлинного чертежа)



**Военный транспорт 1-го класса № 1, 1944 г.
(Фотографии. Боевые корабли Японии. Том 13, малые боевые корабли I)**



**Военный транспорт 1-го класса № 19, 1945 г.
(Фотографии. Боевые корабли Японии. Том 13, малые боевые корабли I)**



1x2-40-ММ	○ 40ミリ連装機銃	позиция для установки 1 - 25-ММ	□ 25ミリ単装機銃据付座
1x3-25-ММ	○ 25ミリ 3連装機銃	1x2-13,2-ММ	○ 13ミリ連装機銃
1x2-25-ММ	○ 25ミリ連装機銃	1 - 13,2-ММ	○ 13ミリ単装機銃
1 - 25-ММ	○ 25ミリ単装機銃	позиция для установки 1 - 13,2-ММ	△ 13ミリ単装機銃据付座

**Схема размещения зенитных автоматов и пулемётов на военных транспортах 1-го класса № 2 (вверху) и № 7 (в центре) по состоянию на 20 августа 1944 г., и на № 5 (внизу) по состоянию на 20 сентября 1944 г.
(История вспомогательных кораблей японского флота)**

тора обстрела. Нормальный проектный боезапас 25-мм автоматов составлял 1200 патронов на ствол, максимальный — 1300 патронов на ствол.

Однако в ходе строительства серии и службы транспортов число зенитных автоматов на борту было резко увеличено. Первые четыре вступивших в строй транспорта дополнительно получили один спаренный 25-мм автомат на уровне компасного мостика перед лобовой переборкой ходовой рубки (сектор обстрела — 260° (130° л.б. — 0° — 130° п.б.)) и четыре одиночных 25-мм автомата на тумбовых установках (2 стационарных в диаметральной плоскости в корме один за другим, между спусковыми дорожками и 2 съёмных между направляющими спусковых дорожек). Таким образом, количество 25-мм стволов на кораблях увеличилось с девяти до пятнадцати.

На последующих транспортах число одиночных автоматов возросло до пятнадцати (всего 26 стволов), и к ним добавлялось пять 13,2-мм крупнокалиберных пулемётов на тумбовых установках¹. Одиночные автоматы и пулемёты устанавливались на крыльях верхнего и компасного мостиков (по два) и на верхней палубе, относительно равномерно по длине корабля. Часть автоматов и пулемётов устанавливались в съёмном варианте между направляющими спусковых дорожек. Дополнительно в самом носу перед 12,7-см артуставкой, имелись две-три запасных позиции для установки автоматов или пулемётов, которые использовались в том случае, если на спусковых дорожках размещались десантные катера либо иной груз, и установка автоматов (пулемётов) между направляющими спусковых дорожек становилась невозможной.

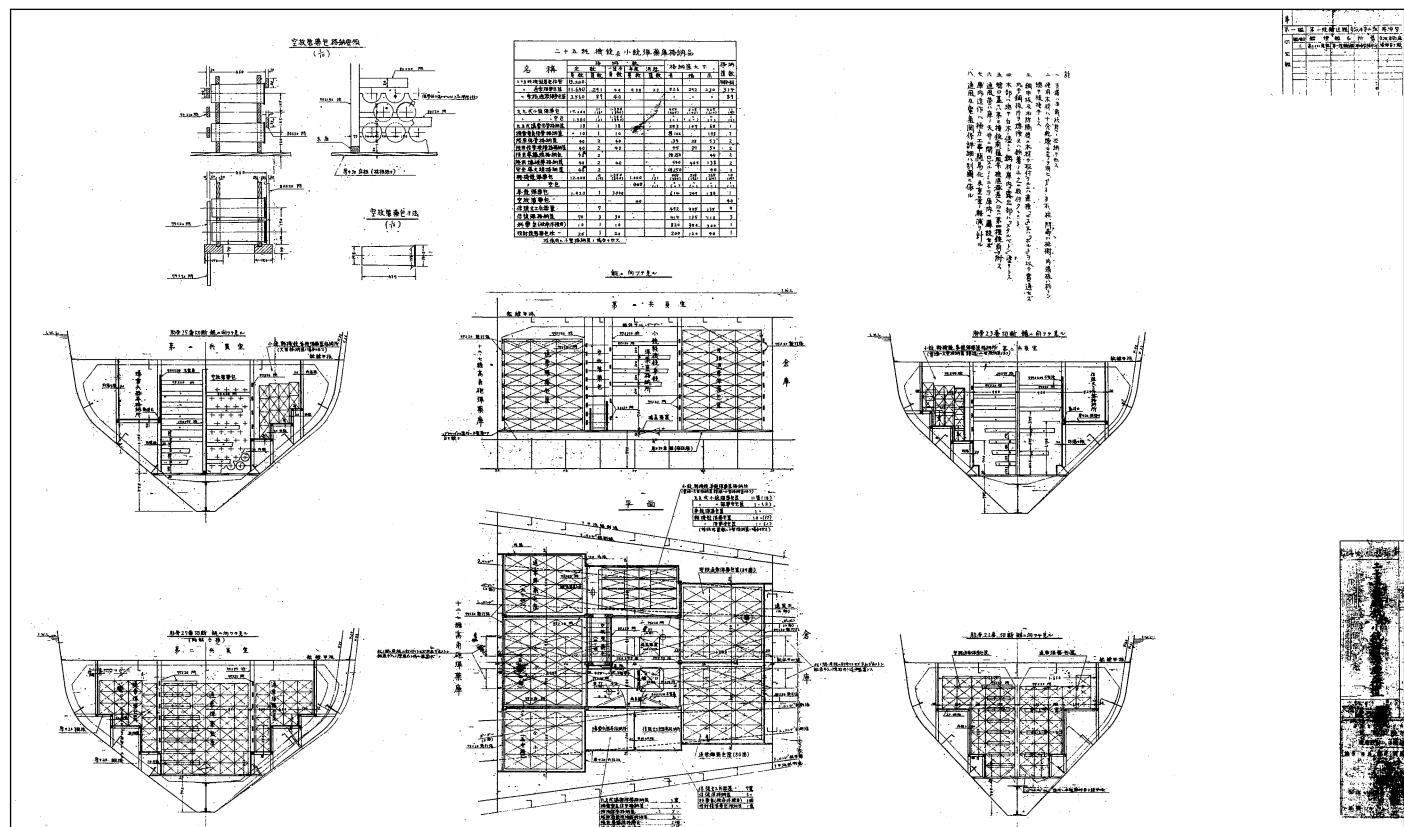
Готовый к выстрелу боезапас хранился в кранцах первых выстрелов, расположенных непосредственно рядом с самими автоматами.

Следует отметить, что количество и схема размещения дополнительных зенитных автоматов и пулемётов, как и запасных позиций для них, варьировались от корабля к кораблю. Например, на момент гибели «Т-11» имел следующий состав автоматического зенитного вооружения: 3x3, 1x2, 15x1 — 25-мм, 2x1 — 13,2-мм, 1x1 — 7,7-мм [15, с.34].

Первоначально автоматы не имели щитов, но постепенно их получи-

1. С 5 августа 1944 г. такой же состав МЗА получил и военный транспорт №2.

Американские моряки разоружают военный транспорт 1-го класса № 22. Хорошо видно устройство спусковых дорожек и щиты на кормовых одиночных 25-мм автоматах.



Военный транспорт 1-го класса, оборудование погреба боеприпасов зенитных автоматов и стрелкового оружия (копия подлинного чертежа)



Военный транспорт 1-го класса № 22, Курэ, 16 октября 1945 г. Хорошо виден открытый проём в кормовом волноотводе для глубинных бомб

ли сначала многоствольные установки, а к концу войны — и многие одиночные автоматы.

Погреб боеприпасов 25-мм автоматов, а также боеприпасов к стрелковому оружию располагался в носовой части корабля под трюмной палубой, к носу от погреба 12,7-см патронов. При этом часть 25-мм патронов хранилась в погребе 12,7-см патронов.

Для управления огнём 12,7-см орудий по проекту предполагалась упрощённая система, включающая один бинокуляр управляющего огнём, один 2-м зенитный дальномер и два артиллерийских планшета модель «Оцу»¹, установленных побортно на верхнем мостике². Фактически, вместо визира управляющего огнём на верхнем мостике в диаметральной плоскости была установлена визирная колонка тип 4, а от артиллерийских планшетов отказались. Визирная колонка тип 4 была разработана на базе визирной колонки тип 95, использовавшейся на крупных кораблях японского флота для управления огнём 25-мм автоматов, и могла использоваться как для управления огнём зенитных автоматов, так и для управления огнём 12,7-см зенитных орудий³.

Зенитные автоматы системы управления огнём не имели и наводились от местных прицелов.

Кроме артиллерийского вооружения на корабле полагалось иметь стрелковое вооружение: 2 ручных пулемёта тип 99, 40 винтовок тип 99, 16 пистолетов тип 14, а также 133 противогаза тип 93 № 4 и 44 противогаза тип 97 № 4 [6, с.7].

Противолодочное вооружение

Проектное противолодочное вооружение военных транспортов 1-го класса включало один кормовой бомбосбрасыватель (вместимостью 6 глубинных бомб), прикрытый противопульной бронёй, установленный между спусковыми дорожками, и 18 глубинных бомб тип 2 модификация 2 [6, с.10]. Из-за особенности конструкции кормовой оконечности транспорта, бомбосбрасыватель устанавливался не у края кормы, а несколько дальше в нос (шп. 111-

114), откуда до кормового среза был проложен рельсовый путь, по которому скатывались бомбы. Поскольку съёмный кормовой волноотвод располагался между бомбосбрасывателем и кормовым срезом, то для прохода глубинных бомб в нём был сделан проём, прикрываемый откидной дверцей. Глубинные бомбы хранились в отдельном погребе, откуда подавались на верхнюю палубу, при помощи съёмной кран-балки, через сходной люк 5-го кубрика.

Ближе к концу войны часть транспортов получили 4 дополнительных бортовых бомбосбрасывателя с ручным приводом и увеличенный боекомплект глубинных бомб (от 34 до 42) [11, с.39; 28].

Штурманское и оптическое вооружение, дальномеры и прожекторы

Проектное штурманское вооружение военных транспортов 1-го класса включало:

- один главный магнитный компас тип 90 № 3 модель 1;
- один лаг тип «Хо», № 2 модель 2 модификация 1 [6, с.13];
- один эхолот тип 99 [6, с.20].

Проектное оптическое вооружение включало два 12-см бинокуляра, установленных на ходовом мостике и служивших для наблюдения за надводной обстановкой, один 12-см зенитный бинокуляр управляющего огнём и два 8-см зенитных бинокуляра, установленных на верхнем мостике и служивших для наблюдения за воздушной обстановкой; один 8-см бинокуляр и четыре 6-см зенитных бинокуляра командиров установок МЗА [6, с.13].

Фактически на транспортах устанавливалось одиннадцать бинокуляров: два 12-см и два 8-см зенитных бинокуляра, установленных на верхнем мостике и служивших для наблюдения за воздушной обстановкой; два 12-см бинокуляра, установленных на ходовом мостике и служивших для наблюдения за надводной обстановкой; пять 6-см зенитных бинокуляров, установленных на ходовом мостике (два), на передней пулемётной платформе, перед прожектором (один) и на задней пулемётной платформе (два).

На кораблях имелось два дальномера: один 2-м зенитный тип 97 на носовой надстройке и один переносной 66-см тип 96 [6, с.13].

1. Аналог порядковой буквы «Б» или номера № 2 в русском языке.
2. Так же, как и на японских миноносцах типов «Тидори» и «Отори».
3. Подробнее см. Е. Пинак, «Самураи» японского флота. Эсминцы типов «Мацу» и «Татибана», М.: Яузя; ЭКСМО, 2013, с. 34-35.



Военный транспорт 1-го класса, Йокосука, 9 сентября 1945 г. Хорошо видны антенны радиолокаторов № 2-2 на носовой надстройке и № 1-3 на грот-мачте. С правого борта транспорта пришвартован военный транспорт 2-го класса типа «Т-103», а за ним — ещё один транспорт 1-го класса (предположительно, военные транспорты 1-го класса — это № 16 и № 20)

На кораблях устанавливался один 75-см боевой прожектор тип «Су»¹ модель 4 модификация 1 [6, с.16].

Для световой сигнализации служили: один 20-см сигнальный прожектор, один 2-кВт сигнальный огонь и два двухканальных (красного и белого огня) светосигнальных прибора тип 97 модель 1 [6, с.16].

Средства радиосвязи

Проектный состав средств радиосвязи военных транспортов 1-го класса включал:

- один радиопередатчик тип 97 «специальный» № 5;
- два радиоприёмника тип 92 «специальный» модификация 4;
- три радиостанции для радиотелефонной связи (одна передающая № 2 модель 1; одна принимающая тип 92 «специальная» модификация 4; одна тип 90 модификация 4);
- две шифровальные машинки [6, с.20].

Радиотехническое и гидроакустическое вооружение

Проектное радиотехническое вооружение включало одну радиолокационную станцию обнаружения надводных целей № 2-2 модификация 2 и одну станцию обнаружения работы РЛС противника² E-27.

Проектное гидроакустическое вооружение включало один гидрофон тип 93 модель 2 и один гидролокатор (сонар) тип 93 модель 1³ [6, с.20].

По некоторым данным, часть транспортов не получила при постройке РЛС № 2-2, зато с февраля-марта 1945 года на нескольких транспортах была дополнительно установлена радиолокационная станция обнаружения воздушных целей (РЛС ОВЦ) № 1-3⁴.

С радиотехническим вооружением военных транспортов 1-го класса связана небольшая загадка. Согласно таб-

лице важнейших замен, ремонта и реконструкции вооружения кораблей дивизиона, приведённой в военном дневнике 2-го дивизиона транспортов, на военном транспорте № 16 (на котором держал свой флаг командир дивизиона) в период с 16 по 18 мая 1945 г. был проведён ремонт приёмного тракта РЛС № 3 модель 2 модификация 4, вызванный его неудовлетворительной работой. Странно здесь то, что РЛС № 3-2 это специализированный радиодальнометр, разработанный для систем управления артиллерийским огнём крупных кораблей, но — насколько это известно на настоящий момент — на корабли так и не попавший и устанавливавшийся на береговые батареи. Возможно, что эта запись в военном дневнике 2-го дивизиона транспортов свидетельствует о том, что РЛС № 3-2 всё-таки проходила испытания на кораблях японского флота [1, с.29].

Также изменялся и состав гидроакустического вооружения. Так на военном транспорте № 13 во время докового ремонта в марте 1945 года, гидрофон тип 93 был заменён на гидрофон тип 92 модель 2 «Ко»⁵ (для малых кораблей и катеров), а гидролокатор тип 93 модель 3 — на гидролокатор тип 3 модель 2 «Ко» модификация 1. Такая же замена была произведена в мае 1945 года и на транспорте № 16.

Энергетическая установка

На военных транспортах 1-го класса была установлена одновальная паротурбинная энергетическая установка.

Турбозубчатый агрегат типа Кампон имел проектную мощность 9500 л.с. и устанавливался в машинном отделении в корму от котельного отделения. Он состоял из турбин высокого, среднего и низкого давления, работающих на один редуктор. Турбина крейсерского хода соединялась через редуктор с турбиной среднего давления.

Пар с температурой 350°C и давлением 30 кг/см² вырабатывали два отапливаемых мазутом котла типа Кампон Ро-го № 3 Оцу модель 2901, установленные в одном котельном отделении. Дымоходы обоих котлов выводились в одну дымовую трубу [6, с.26].

1. «Су» — сокращение от «Супэри» — фонетическая запись слова «Сперри» (Sperry) на японском языке.

2. В современной терминологии — станция радиотехнической разведки.

3. На некоторых транспортах — тип 93 модель 3.

4. Как минимум на военных транспортах № 9, № 13, № 16, № 19 и № 22.

5. Аналог порядковой буквы «А» или номера № 1 в русском языке.



Военный транспорт 1-го класса № 1 на официальных испытаниях в Токийском заливе, 2 мая 1944 г.

Генераторы и вспомогательные механизмы

Электроэнергетическая система корабля включала один турбогенератор на 135 кВА¹ и один дизель-генератор на 55 кВА, вырабатывающие переменный ток напряжением 220 В.

Кроме главных генераторов, на кораблях стояли вспомогательные генераторы, вырабатывавшие ток иных параметров для питания прожекторов, телефонов, синхронных сельсинных передач и радиоаппаратуры (один мощностью 12 кВт, напряжением 105 В и один мощностью 0,5 кВт, напряжением 22 В). В качестве резервных источников тока служили аккумуляторные батареи [6, с. 14].

На транспортах устанавливалась одна фреоновая рефрижераторная машина холодильной производительностью² 2500 килокалорий [6, с.32].

Мощность и скорость

Проектная мощность на валу составляла 9500 л.с. при 400 оборотах в минуту [6, с.26]. Проектная скорость полного хода 22 узла [6, с.4].

Проектная мощность на валу на заднем ходу составляла 2000 л.с. [6, с.26].

На практике военные транспорты 1-го класса развивали скорость около 23 узлов [9, с.109].

Запас топлива и дальность плавания

Нормальный запас топлива, включая топливо для дизель-генераторов, составлял 296,70 тонн³, полный — 415,00 тонн [6, с.45]. Проектная дальность плавания при полном запасе топлива составляла 3700 миль на 18 узлах [6, с.4].

К этому добавлялся запас топлива для корабельных катеров — 2,00 и 3,00 т. при водоизмещении на испытаниях и полном, соответственно [6, с.37].

На практике военные транспорты 1-го класса показали дальность плавания до 4690 миль на 18 узлах или до 6470 миль на 12 узлах [11, с.39].

Винты и рули

Корабль имел один винт диаметром 2,80 м, и один балансирный руль площадью 6,7 м², приводимый в действие одной электрогидравлической рулевой машиной [6, с.26; 7, с.14]. Отношение площади пера руля к площади погруженной части диаметральной плоскости корабля (A/Am) — 1/45. При водоизмещении 1800 т, скорости 21,2 узла⁴ и отклонении пера руля на 35° тактический диаметр циркуляции и выдвиг составляли по 3,5 длины корабля по КВЛ. Максимальный крен на циркуляции достигал 8° [7, с.14].

Якорное устройство

Якорное устройство военных транспортов 1-го класса включало два становых якоря массой по 1,4 т и один стоп-анкер массой 0,35 т.

Длина якорных цепей становых якорей (калибром 36 мм) была 300 м (двенадцать 25-м смычек) [6, с.32]. На баке устанавливался один паровой шпиль [6, с.26].

Снабжение и грузовое устройство

Грузовое устройство военного транспорта 1-го класса включало одну 13-т грузовую стрелу, четыре 5-т грузовых стрелы, четыре 5-т паровых лебёдки [6, с.32], но имело также оригинальную особенность. Помимо классических грузовых стрел и лебёдок, на верхней палубе корабля были установлены две спусковые дорожки-рольганга. Каждая дорожка состояла из двух продольных «обойм», в которых располагались цилиндрические стальные катки⁵. На дорожках, на специальных деревянных спусковых салазках, попарно устанавливались четыре 14-м танкодесантных катера⁶. Спусковые салазки прикатывались к палубе четырьмя тросовыми талрепами, а десантные катера дополнительно прижимались к салазкам тросовыми талрепами.

После отдачи талрепов салазки протягивались тросами, заведёнными на грузовые лебёдки через кормовые шкивы, до кормового слипа⁷, где они скатывались на воду под действием собственного веса. Для облегчения схода на воду катеров и плавающих танков в кормовую 5-ю балластную цистерну (вместимостью 36,0 т) могла приниматься вода для создания дифферента на корму. 13-м корабельным

1. Вольт-ампер — единица измерения электрической мощности в системе СИ, эквивалентная ватту (Вт). Используется в качестве единицы измерения величины полной мощности переменного тока.

2. Холодильная производительность (холодопроизводительность) — количество тепла, изъятого у среды за единицу времени с помощью холодильной машины.

3. При водоизмещении на испытаниях.

4. Соответствует 8/10 мощности энергетической установки [7, с.14].

5. Расстояние между осями катков составляло 600 мм на участке от носовых концов дорожек до сотового шлангоута, 500 мм — от сотового до примерно сто двадцать четвёртого шлангоута и 400 мм от сто двадцать четвёртого шлангоута до кормового среза.

6. Интересно отметить, что 14-м танкодесантные катера и топливо для них проходили в «Основных проектных данных кораблей специального назначения» как предметы снабжения, но не как корабельные плавсредства [6, с.32].

7. Этим и определялось одинаковое число грузовых лебёдок и десантных катеров, чтобы не было необходимости переносить трос со спущенных салазок на салазки ещё находящиеся на борту корабля.



Военный транспорт 1-го класса № 16, Йокосука, 3 сентября 1945 г. Хорошо видны спусковые дорожки и кормовой бомбосбрасыватель транспорта. Корабль справа, предположительно, учебное судно «Томариура № 1» (第一泊浦), бывший эскадренный миноносец 2-го класса «Нирэ» (ニル) типа «Моми» (稚)

катер мог быть спущен на воду как стягиванием к кормовому слипу на спусковых салазках (после спуска на воду 14-м десантных катеров), так и 13-т грузовой стрелой.

При необходимости принять десантные катера обратно на борт они поднимались 13-т грузовой стрелой.

Кроме танкодесантных катеров, военные транспорты 1-го класса имели и другие штатные варианты загрузки:

- 7 плавающих танков тип 2 («Ка-ми») и 220 тонн груза;
- 2 сверхмалых подводных лодки (СМПЛ) типа «Тэй» («Ко:рю:») и 184 тонны груза;
- 6 человеко-торпед «Кайтэн» и 243 тонны груза.

Практически, по данным историка японского флота Фукуи Сидзуо, транспорты 1-го класса могли принимать на борт до 400-500 тонн груза или от 200 до 480 человек [11, с.39].

Сверхмалые подводные лодки и человеко-торпеды устанавливались, как и танкодесантные катера, на деревянные спусковые салазки. Плавающие танки сходили на воду своим ходом, так как их межгусеничное расстояние было шире дорожек-рольгангов. Все они могли спускаться на воду на ходу корабля при скорости более 12 узлов [11, с.39].

Испытания по спуску на воду СМПЛ были успешно проведены 17 августа 1944 года на военном транспорте № 5 в районе острова Насакэдзима (к юго-юго-западу от Курэ). В испытаниях участвовали СМПЛ № 36 (модель «Ко») и № 69 (модель «Хэй»¹).

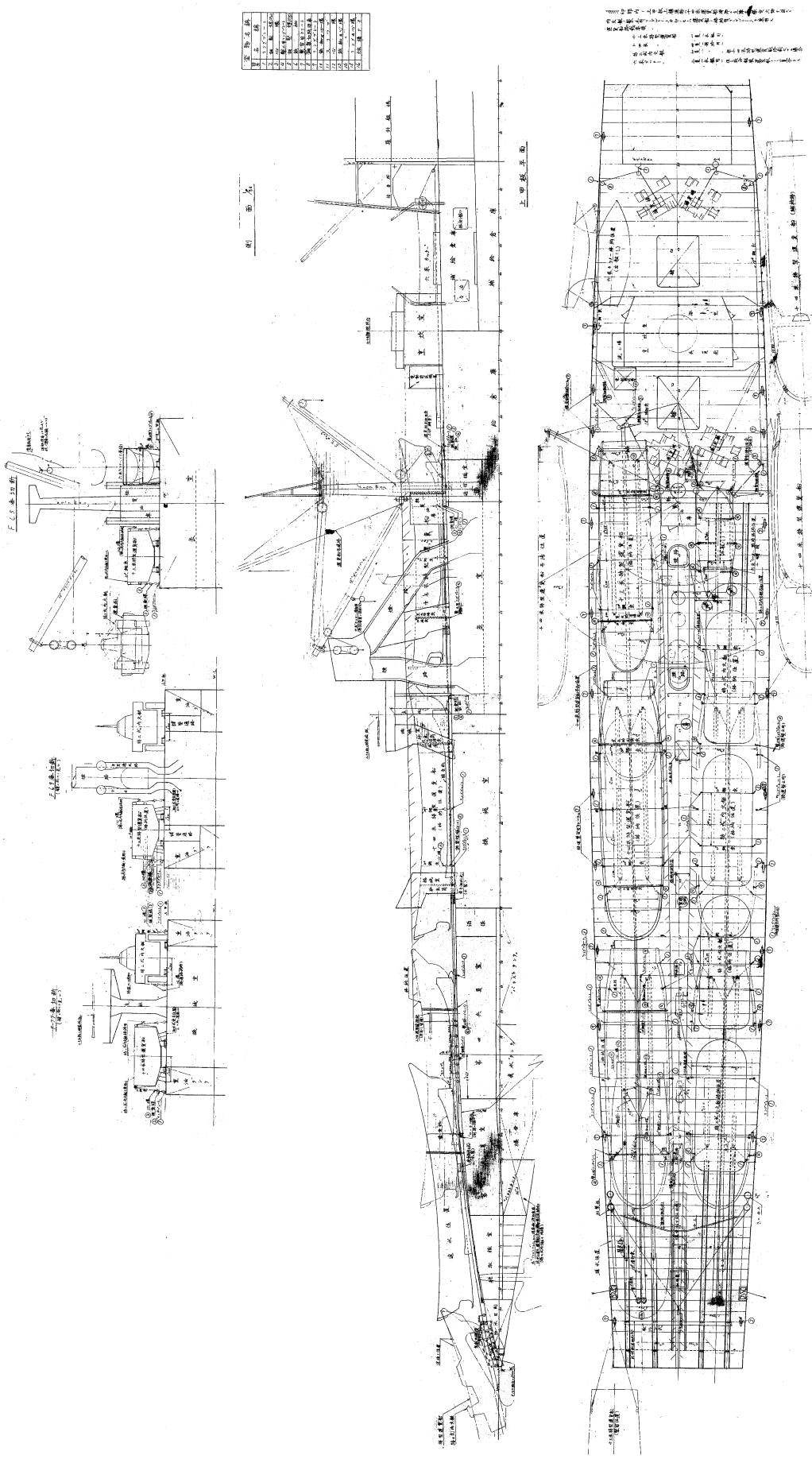
Для размещения грузов на транспорте предназначалось 2 отсека, расположенных между шпангоутами 37 и 49 и между шпангоутами 49 и 60.



Танкодесантные катера на борту одного из военных транспортов 1-го класса

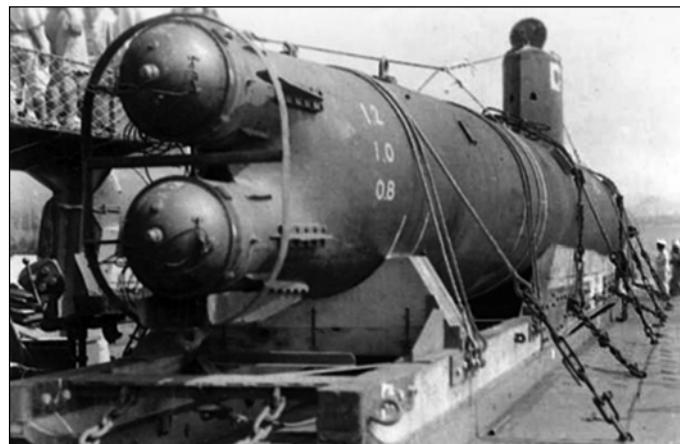
Передний отсек разделялся платформой по высоте на грузовой твиндек (имевший также 4 грузовых лацпорта, по два с каждого борта) и грузовой трюм, задний был представлен единым объёмом. Суммарный объём грузовых помещений составлял 1025 м³ [5, с.240]. В заднем грузовом трюме, ближе к левому борту, устанавливался грузовой подъёмник с электрическим приводом.

1. Аналог порядковой буквы «В» или номера № 3 в русском языке.



Военный транспорт 1-го класса, схема размещения на борту и спуска специальных грузовых катеров (копия подлинного чертежа)

Военный транспорт 1-го класса № 5 у острова Курихасидзима с СМПЛ № 69 на борту, 17 августа 1944 г.



СМПЛ № 69 на спусковой платформе на борту военного транспорта № 5 к югу от острова Курихасидзима. Хорошо видно устройство спусковых салазок.



Первый опытный спуск на воду СМПЛ с военного транспорта № 5 в районе острова Насэкэдзима.

Таким образом, военный транспорт 1-го класса имел несколько вариантов разгрузки. Он мог на ходу сбросить на воду загруженные десантные катера (плавающие танки) и немедленно уйти от места высадки, а мог разгружаться на рейде при помощи десантных катеров (как своих, так и базовых) и прочих плавсредств. А при наличии пирсов или иных оборудованных мест выгрузки корабль мог выгружать грузы с борта на берег при помощи своих грузовых стрел.

Катера и шлюпки

Штатное шлюпочное вооружение военного транспорта 1-го класса состояло из одного 13-м специального грузового катера («ти:хацу») и двух 6-м гребных шлюпок [6, с.32].

Все плавсредства размещались на верхней палубе. Гребная шлюпка левого борта — слева от люкового закрытия переднего трюма, между фок-мачтой и носовой пулёмётной платформой, её спуск и подъём производился при помощи поворотных шлюпбалок. Гребная шлюпка правого борта и специальный грузовой катер — по обоим бортам от грот-мачты корабля, их спуск и подъём производился 13-т грузовой стрелой.



Третий опытный спуск на воду СМПЛ с военного транспорта № 5 в районе острова Насэкэдзима. Хорошо видна конструкция спусковой дорожки.

Экипаж

Проектный штатный экипаж транспортов 1-го класса насчитывал 6 строевых офицеров, 2 младших офицера специальной службы, 2 мичмана, 33 старшины и 105 матросов. Всего 148 человек [6, с.29]. Со временем экипаж рос вместе с появлением на борту дополнительных РЛС и зенитных автоматов/пулемётов: например, на момент гибели 18 марта 1945 г. экипаж транспорта «Т-18» насчитывал 225 человек.

Каюты командира располагались по левому борту в носовой надстройке корабля на верхней палубе.

На нижней палубе в носу, сразу за кладовыми, располагался 1-й кубрик команды и корабельная канцелярия. За ними шли помещения командного состава — 10-местный офицерский кубрик¹ (по левому борту) и офицерская кают-компания с буфетом (по правому борту). Палубой ниже (на трюмной палубе) в носу за шпилевым отделением располагались 2-й и 3-й кубрики команды. 4-й и 5-й кубрики команды располагались на нижней палубе в корме, за кормовой переборкой машинного отделения. Там же размещались медпункт и корабельная лавка.

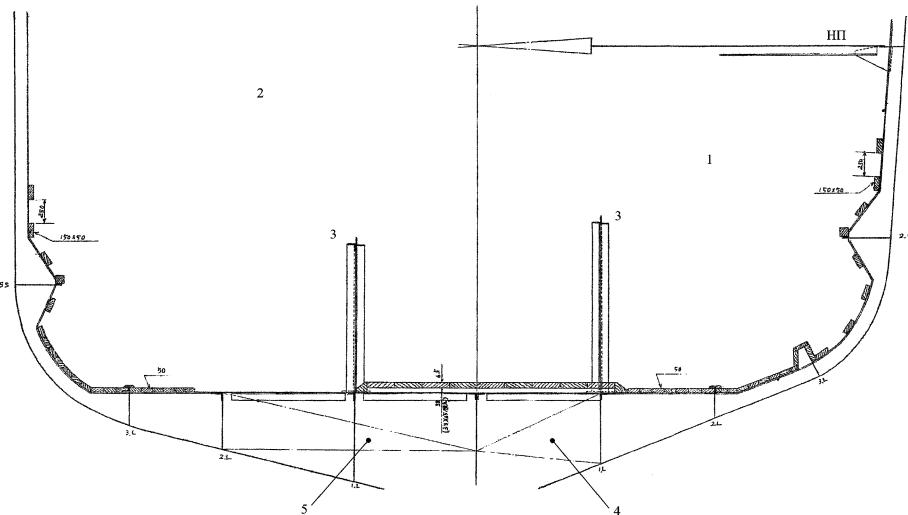
В кубриках команды имелись складные скамьи и обеденные столы, шкафчики для личных вещей, различные полки (для посуды, головных уборов, обуви, дождевиков), коечные стойки и пирамиды для стрелкового оружия. Для сна служили гамаки. Офицеры и мичманы спали в постоянных койках: одноярусной для командира корабля и двухъярусных для всех остальных.

Следует отметить, что на 10 офицеров и мичманов проектировщики предусмотрели 11 спальных мест: скорее всего, лишняя койка вместе с диванами в кают-компании должны были служить для размещения офицеров десанта².

Окраска

Транспорты красились по общим правилам окраски боевых кораблей Японского Императорского флота: то есть шаровая краска почти везде, кроме верхушки дымовой трубы, которая красилась в чёрный цвет. При этом стволы зенитных автоматов и пулемётов не красились и были цвета воронёной стали.

Верхняя палуба корабля от носового флагштока до носовой надстройки, а также сигнальный мостик, пулемётные платформы, площадка прожектора, нижняя палуба в румпельном отделении и трюмная палуба в шпилевом отделении имели металлический рифлёный настил. В оставшейся части верхней палубы рифлёный настил образовывал подобие «пешеходных дорожек» проходящих вдоль обоих бортов до грот-мачты, где они сливались в одну полосу, идущую по диаметральной плоскости корабля до кормового бомбосбрасывателя. Линолеумом покрывались лишь два небольших участка верхней палубы по бокам носовой надстройки, два ещё меньших участка по бокам компасного мостика и верхний мостик. Вокруг 12,7-см зенитного орудия, в передней части верхнего мостика и в ходовой рубке имелась деревянная обрешётка. Палубы во внутренних жилых и служебных помещениях (каюты, кубрики, канцелярия, радиорубки и прочее) покрывались тонким линолеумом, за исключением палубы в гидроакустической рубке, имевшей двойное покрытие из дерева и пробки толщиной по 25 мм. Походная каюты, совмещённая с радиолокационным постом, имела такое же двойное



Военный транспорт 1-го класса, поперечные разрезы по шпангоутам 43 (справа) и 55 (слева), см. в нос.

(1) Передний грузовой трюм; (2) задний грузовой трюм; (3) пиллерс; (4) 1-я балластная цистерна; (5) 1-я топливная цистерна, НП — нижняя палуба

покрытие из 25-мм слоёв пробки и дерева, но поверх них был настелен ещё и линолеум. Перед дверьми, трапами, то есть в местах более интенсивного истирания, линолеумное покрытие настипалось в два слоя. Палуба в рефрижераторных камерах покрывалась оцинкованным железом. Палубы на камбузе, в бане и гальюнах имели цементное покрытие. Грузовые трюмы имели частичную обшивку бортов из деревянных брусьев сечением 150x50 мм и неполный деревянный настил по днищу толщиной 50 мм ближе к бортам. Но на участках, располагавшихся непосредственно под проёмами грузовых люков, укладывались брусья сечением 38x65 мм, которые покрывались щитами, сбитыми из досок толщиной 65 мм.

После войны транспорты, использовавшиеся для репатриационной службы, несли специальную маркировку — японский государственный флаг на борту в районе носовой надстройки и прописная литера «Т» с номером корабля, наносившиеся белой краской на борту посередине корпуса.

Транспорт «Т-13», доставшийся СССР и ставший спасательным судном «Сатурн», окрашивался по правилам, принятым в советском флоте.

Служба военных транспортов 1-го класса

Первые корабли этого класса, входившие в строй с мая 1944 года, подчинялись непосредственно Объединённому флоту [20, с.27]. Только 25 сентября того же года были сформированы 1-я флотилия транспортов («дайти юсо: сэнтай») и 2-й дивизион транспортов («дайни юсо: тай») Объединённого флота, в состав которых и были переданы наличные транспорты 1-го класса³.

С увеличением количества транспортов 25 марта 1945 года был создан ещё один — 31-й — дивизион транспортов [20, с.27], но часть транспортов 1-го класса продолжала подчиняться напрямую командованию Объединённого флота. Следует отметить, что, в отличие от военных тран-

1. Общий для строевых офицеров, офицеров специальной службы и мичманов.

2. Кроме того, в каюте командира корабля имелся диван, что при необходимости позволяло разместить в ней ещё одного человека, например, командира дивизиона.

3. № 6, № 9 и № 10 — в состав 1-й флотилии, и № 7 и № 8 — в состав 2-го дивизиона. Кроме них, в состав обоих соединений входили и военные транспорты 2-го класса.



Военный транспорт 1-го класса под ударом американской авиации. На корме транспорта и у правого борта можно различить танкодесантные катера.

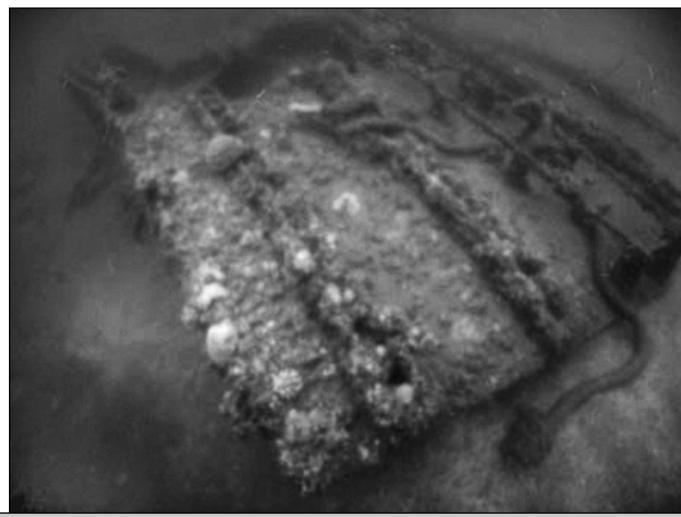
портов 2-го класса (типов «Т-101» и «Т-103»), все транспорты типа «Т-1» и соединения, в которые они входили, постоянно находились в непосредственном подчинении командования Объединённого флота и не передавались в подчинение командованиям более низкого уровня.

Задачи, ставившиеся перед кораблями этого класса, были просты, но опасны: перевозка подкреплений и грузов на те передовые базы, куда обычные транспорты могли просто не добраться. Благодаря высокой скорости и хорошему зенитному вооружению транспорты типа «Т-1» имели больше шансов уцелеть, чем обычный транспорт — но сила неприятельских ударов была такой, что даже они несли тяжёлые потери.

Так, 27 июля 1944 года американской авиацией у острова Палау был потоплен «Т-1», который 29 мая 1944 года вышел с якорной стоянки Татэяма в охранении конвоя № 3530 на остров Сайпан. 11 июня он вышел с Сайпана в охранении возвратного конвоя, но до Японии так и не добрался. 13 июня, на переходе к островам Палау, корабль подвергся удару американских самолётов и потерял ход. Судно «Акэсима-мару» (明島丸) смогло взять его на буксир и дотащить до Палау. Поскольку ремонт на месте провести не смогли, 18 июля транспорт был поставлен на якорь у северного побережья острова Гарангору (07° 30' N, 134° 30' O) в качестве плавучей противодесантной ба-



Военный транспорт 1-го класса № 4, 22 июня 1944 г.



Кормовая оконечность военного транспорта № 4 на дне бухты Огиура, остров Титидзима, июль 2010 г. [2]

тареи. 27 июля, во время воздушного налёта палубной авиации с авианосцев 58-го оперативного соединения (ОС), «Т-1» получил 4 прямых попадания бомб и затонул.

29 июля в составе конвоя № 3279 в свой последний поход вышел из Йокосука (с заходом в тот же день на якорную стоянку Татэяма) на остров Ио (Иводзима) «Т-4».

2 августа транспорт прибыл на Ио. Отход с острова прошёл без происшествий, но 4 августа к западу от острова Анисима транспорт подвергся воздушному налёту самолётов с авианосца «Кэбот» (CVL 29 «Cabot»), попал под бомбёжку, получил большие повреждения, и на нём вспыхнул пожар. Тем не менее, транспорт смог добраться до бухты Огиура острова Титидзима, где сел на риф. Впрочем, спасти корабль не удалось — его корпус постепенно заполнился водой и, в конце концов, «Т-4» затонул.

В тот же день в заливе Такиноура на острове Анидзима смертельные повреждения получил транспорт «Т-2».



Военный транспорт 1-го класса № 2, 25 июня 1944 г.

2 августа он пытался выгрузить снаряжение на Ио, но этому помешала плохая погода, и транспорт вернулся на Анидзима, где 4 августа попал под удар самолётов с АВ «Банкер Хилл» (CV 17 «Bunker Hill»), был повреждён и сел на риф. 5 августа «Т-2» смог отразить новый воздушный наёт, но не удары стихии: штормом корабль был разбит о прибрежный риф и в тот же день затонул.



Сохранившийся обломок 12,7-см зенитного орудия военного транспорта № 2 на побережье залива Такиноура, остров Анидзима, июнь 2010 г. [2]

14 сентября в заливе Давао (остров Минданао) самолёты отправили на дно «Т-5», который 13 сентября прибыл в Давао с грузом (перед этим корабль зашёл в Себу, где выгрузил СМПЛ и радиолокатор, и в Замбоанг, где выгрузил боеприпасы к 12-см универсальным орудиям). После разгрузки, в 05.15 14 сентября транспорт вышел из порта Давао, а в 07.05 вступил в бой с авиацией противника (самолётами с авианосцев 38-го ОС). В 07.22 он получил 3 прямых попадания бомб в кормовую часть с левого борта и спустя 4 минуты затонул в точке по пеленгу 160° на расстоянии 15 миль от Давао.

В тот же день (14 сентября) был тяжело повреждён «Т-3»: после выхода из Давао (куда он пришёл вместе с «Т-5»), проходя проливом Сарангани вплотную к берегу, транспорт коснулся рифа, погнув гребной вал. Корабль потерял ход, и в 04.00 15 сентября течением его повторно посадило кормой на риф по пеленгу 88° на расстоянии около 43 кабельтовых от маяка Тинака (о. Минданао). При этом повреждения гребного винта и вала оказались такими, что использование машины стало невозможным. Сидящий на рифе транспорт был обнаружен американской подводной лодкой «Гуавина» (SS 362 «Guavina»), командир которой опознал цель, как учебный крейсер типа «Катори». В 12.25 «Т-3» получил попадания двух её торпед в кормовую часть. Взрывы повредили топливные цистерны, что вызвало сильный пожар на борту. Экипаж покинул корабль, но американские подводники этого не заметили, повторно отстрелявшись по транспорту в 17.05 (1 попадание) и ещё раз в 17.56 (4 попадания). Взрывы 7 торпед, серьёзный пожар на борту и взрыв погреба боеприпасов (в 18.30) превратили «Т-3» в груду обломков, не подлежавших восстановлению [22].

Серьёзным испытанием для транспортов 1-го класса стала кампания на Филиппинах, где 20 октября 1944 года на острове Лейте высадились американские войска. Для усиления японских сил на Лейте японский флот предпринял серию конвойных операций, известных под общим обозначением «ТА». Важную роль в этих операциях сыграла 1-я транспортная флотилия под командованием контр-адмирала Сонэ Акира, переброшенная на Филиппины ещё в середине октября. Она была сформирована 25 сентября 1944 года в составе крейсера 2-го класса «Ясосима»¹ (флагманский корабль), военных транспортов 1-го класса № 6, № 9 и № 10, военных транспортов 2-го класса № 111, № 135, № 136, № 139, № 158 и № 159. 30 сентября 1944 года в состав флотилии вошли транспорта 2-го класса № 112 и № 160, а всего до 15 января 1945 года в её состав вошло ещё два военных транспорта 1-го класса (№ 14 — 18 декабря 1944 года и № 15 — 20 декабря 1944 года) и десять военных транспортов 2-го класса.



Военный транспорт № 9, 1944 г.

На рассвете 25 октября 1944 года 5 транспортов (в том числе «Т-6», «Т-9» и «Т-10», каждый из которых имел на борту по 350 солдат 41-го пехотного полка), вышли из порта Кагаян-де-Оро на острове Минданао и отправились в порт Ормок на острове Лейте, куда и прибыли утром 26-го числа². Крупная морская битва, происходившая в это время к востоку от Филиппинских островов, отвлекла внимание американской авиации, поэтому за исключением одной атаки истребителей P-38 BBC Армии США, повлёкшей незначительные потери на борту «Т-6», переход прошёл без столкновений с противником. Высадив войска, транспорты 1-го класса в тот же день отправились в Манилу [16]. Задним числом эта операция получила название «ТА-1».

Операция «ТА-2» состояла из трёх конвоев: первый, состоявший только из транспорта 2-го класса «Т-131» (перевозил 20-й отдельный противотанковый артиллерийский дивизион), второй, в составе «Т-6», «Т-9» и «Т-10» (перевозили 1000 человек из состава 12-го отдельного пехот-

ного полка (отряд Имабори)), и третий — гораздо более крупный — конвой, перевозивший части 1-й дивизии. «Т-6», «Т-9» и «Т-10» покинули Манилу на рассвете 31 октября и уже 1 ноября после полудня начали высаживать своих пассажиров в Ормоке. В этот раз им также удалось избежать серьёзных атак с воздуха. После разгрузки «Т-6» и «Т-10» снова взяли курс на Манилу, а «Т-9» отправился в порт Себу на одноимённом острове с целью перевозки на Лейте штаба 35-й армии и её командующего, генерал-лейтенанта Судзуки Соосаку. Эта задача была выполнена к рассвету 2 ноября, после чего «Т-9» вернулся в Манилу.

Следующей операцией по перевозке войск на Лейте, в которой задействовали транспорты 1-го класса, стала операция «ТА-4». И на этот раз «Т-6», «Т-9» и «Т-10» были выделены в отдельную группу, которая должна была перевезти в Ормок 1000 человек из состава 1-й дивизии, всё ещё остававшихся в Маниле. Выйдя из Манилы на рассвете 8 ноября, к вечеру следующего дня корабли были в Ормоке. При этом по дороге им пришлось пережить атаку четырёх бомбардировщиков B-25 и шестнадцати истребителей P-38. Все три транспорта получили незначительные повреждения, при этом заявив о сбитии четырёх вражеских самолётов. В Ормоке транспорты встретила печальная картина — прошедший недавно тайфун вывел из строя все десантные катера, использовавшиеся для разгрузки судов, кроме пяти. Только подключив к делу уже находившиеся у порта кайбоканы, импровизированные плоты и шесть танкодесантных катеров, привезённых в этом рейсе «Т-10», удалось разгрузить все транспорты к рассвету 10 ноября, после чего они снова взяли курс на Манилу. Как выяснилось, высокая скорость этих кораблей и удобство их разгрузки спасли эти транспорты от больших неприятностей — тихоходная часть конвоя «ТА-4» подверглась сильным атакам американской авиации и понесла тяжёлые потери [17].

Потери, понесённые конвоями «ТА-3» и «ТА-4» 10-13 ноября, вынудили японское командование временно прервать переброску войск и снабжения на Лейте. Однако за две недели ситуация со снабжением японских войск на острове стала настолько плохой, что отправку нового конвоя откладывать было нельзя. С учётом резко возросшей угрозы со стороны авиации, на этот раз в состав конвоя «ТА-5» включили только военные транспорты 1-го и 2-го классов: три транспорта 2-го класса под эскортом охотника за подводными лодками отправились в первом эшелоне, а три транспорта 1-го класса под эскортом эсминца «Такэ» отправились во втором эшелоне. Чтобы избежать дневной разгрузки в заливе Ормок, корабли второго эшелона, вышедшие из Манилы 24 ноября, получили приказ переждать светлое время суток в порту Баланакан, остров Мариндуке. Но американская авианосная авиация обнаружила их и там — 25 ноября в порту Баланакан корабли были атакованы авианосной авиацией с авианосцев 38-го ОС. В результате «Т-6» и «Т-10» были потоплены, а «Т-9» был повреждён и вынужден был вернуться в Манилу [17]. Впрочем, второму эшелону в некотором роде ещё повезло — первый эшелон этого конвоя был уничтожен полностью.

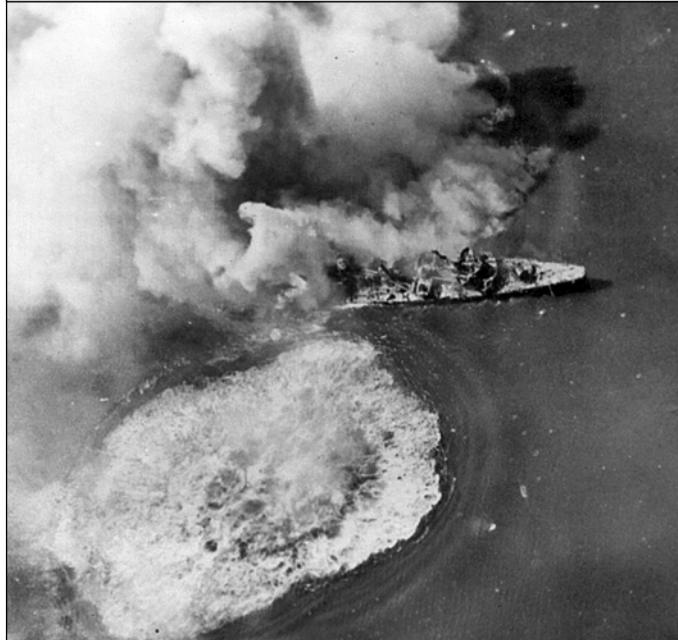
В следующий раз «Т-9» отправился из Манилы к Ормоку шесть дней спустя в составе третьего эшелона конвоя «ТА-7», состоявшего из «Т-9», эсминцев «Кува» и «Такэ» и двух транспортов 2-го класса — «Т-140» и «Т-159». Благодаря плохой погоде отряду удалось избежать атак авиации

1. Бывший китайский лёгкий крейсер «Пин Хай».

2. Следует отметить, что формально операция «ТА» была начата только 29 октября 1944 г., и этот номер был присвоен первому конвою на Лейте задним числом.



Три фотографии военных транспортов № 6 и № 10 под ударами пикирующих бомбардировщиков «Хеллдайвер», 25 ноября 1944 г.



и прибыть в залив Ормок поздним вечером 2 декабря вообще без потерь. Войдя в залив, транспорты подошли к его восточному берегу и начали выгрузку снабжения и высадку войск, а эсминцы заняли позиции дозора внутри залива на расстоянии 300 м друг от друга и на скорости в 6 узлов начали патрулирование. При этом «Такэ» патрулировал севернее, а «Куба» — южнее пункта выгрузки.

Японцы надеялись на спокойную ночь, но американская разведка была начеку, и вскоре после полуночи 3 декабря 1944 г. в залив Ормок вошли три американских эсминца (120-й дивизион эскадренных миноносцев), отправленные для уничтожения японских кораблей: «Аллен М. Самнер» (DD 692 «Allen M. Samner»), «Мол» (DD 693 «Moale») и «Купер» (DD 695 «Cooper»). Обнаружив противника, «Такэ» и «Куба» бросились на перехват. Американцам удалось достаточно быстро потопить «Куба», но тем временем «Такэ» смог выйти в торпедную атаку и потопить «Купер». Гибель одного из эсминцев, в сочетании с другими угрозами¹ (среди которых, вполне возможно, был и артиллерийский огонь со стоявших у берега транспортов, в том числе и «Т-9», принятый американцами за стрельбу береговых батарей) вынудили американцев бежать, даже не пытаясь спасти уцелевших членов экипажа «Купера»².

«Такэ», повреждённый в том бою, вместе со своими подопечными транспортами в 03.00 3 декабря 1944 года отправился обратно в Манилу, куда все четыре корабля без происшествий прибыли на следующий день. И вряд ли кто из их экипажей подозревал о том, что они участвовали в историческом событии: победа в бою 3 декабря 1944 года была последней победой надводных кораблей Японского Императорского флота в бою с надводными кораблями противника...

Окрылённое успехом конвоя «ТА-7», японское командование решило немедленно отправить в Ормок новый конвой — на этот раз с целью перебросить на Лейте 68-ю отдельную смешанную бригаду. Кроме четырёх транспортов, в состав конвоя «ТА-8» вошёл недавно прибывший в Манилу «Т-11». Выйдя из Манилы утром 5 декабря, к утру 7-го числа конвой подошёл к Лейте. Тут командир эскорта (43-й дивизион эсминцев) получил сообщение о том, что американцы начали высаживать десант к югу от залива Ормок. Одновременно начались сильные воздушные атаки. Ввиду важности высадки подкреплений на остров и невозможности разгрузить транспорты в Ормоке командир эскорта приказал всем пяти транспортам выброситься на берег у Сан-Исидро (северо-западная оконечность Лейте) — что и было немедленно сделано. Большинство солдат смогло выбраться на берег, но почти всё тяжёлое вооружение и грузы погибли во время штурмовки транспортов американскими истребителями-бомбардировщиками [18]. С учётом господства американцев в воздухе и на море у японцев не было никакой возможности спасти эти корабли. Однако при этом интересно отметить, что «Т-11» не спешили исключать из списков флота, формально передавая его из соединения в соединение даже после того, как остров Лейте стал американским тылом. Даже после капитуляции Японии транспорт сохранили в списках флота, исключив оттуда лишь в 1947 году.

Один транспорт — «Т-9» — входил и в состав последнего конвоя к Лейте — «ТА-9» (10-13 декабря), но войска и грузы на остров он не перевозил, а просто шёл вместе с ним в опасных водах: его задачей была перевозка двух сверхмальных подводных лодок на остров Себу, которую

1. В горячке ночного боя американцы «увидели» у японцев торпедные катера, береговые батареи и даже подводные лодки. На самом деле ничего подобного там не было.

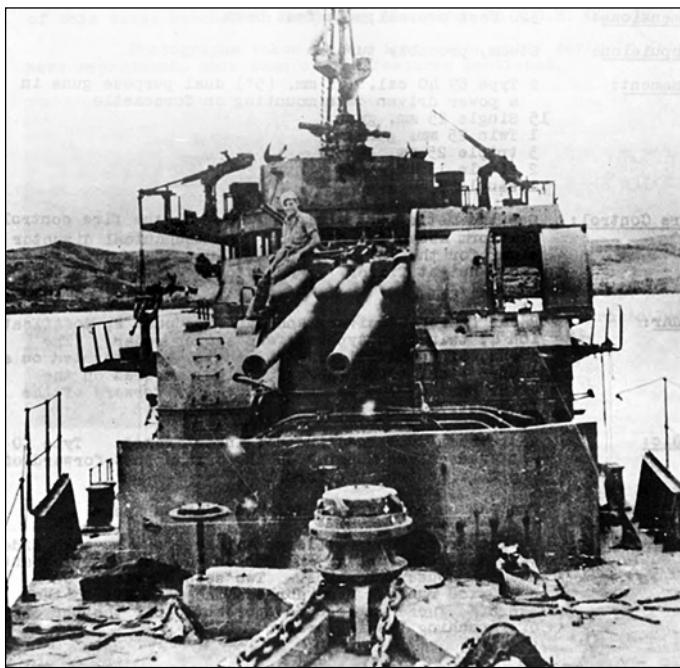
2. Подробнее см. Е. Пинак «Самураи» японского флота. Эсминцы типов «Маку» и «Татибана», М.: Яузा; ЭКСМО, 2013, с. 54-55.



Полузатопленный военный транспорт № 11 на отмели у Сан-Исидро



Полузатопленный военный транспорт № 11 на отмели у Сан-Исидро, 7 декабря 1944 г. Фотография сделана с борта патрульного бомбардировщика эскадрильи VPB-117



Американские моряки на борту военного транспорта № 11

этот, без сомнения, весьма везучий корабль, успешно выполнил [18].

Несмотря на большие потери (в том числе три военных транспорта 1-го класса) в рамках операции «ТА» японцам удалось перевезти на Лейте около 45 000 человек и 10 000 тонн снабжения, что, без сомнения, серьёзно затруднило действия американцев по захвату острова.

Следует отметить, что действия транспортов 1-го класса не ограничивались перевозкой грузов и подкреплений на Лейте, а также эвакуацией с острова раненых. Они активно участвовали и в подвозе подкреплений и снабжения из Японии на Филиппинские острова и остров Формоза (ныне Тайвань).

Пока 1-я флотилия транспортов действовала на Филиппинском направлении, 2-й дивизион транспортов обеспечивал перевозку подкреплений и снабжения на острова Огасавара (Бонин). Дивизион был сформирован 25 сентября 1944 года в составе военных транспортов 1-го класса № 7 и № 8, военных транспортов 2-го класса № 106, № 107, № 108, № 110 и № 154. 1 ноября 1944 года в состав дивизиона вошёл транспорт 1-го класса № 13, 31 декабря 1944 года — № 16, а всего до 10 июня 1945 года в его состав вошли ещё военный транспорт 1-го класса № 9 (10 июня 1945 г.) и — формально — № 11 (того же числа), а также шесть военных транспортов 2-го класса. При этом транспортам приходилось опасаться не только самолётов и подлодок, но и надводных кораблей противника,peri-

одически атаковавших японские базы и судоходство в этом районе. Так, 24 декабря 1944 года американская оперативная группа 94.9 бомбардировала остров Ио. Находившийся в том районе «Т-8» пытался ускользнуть, но был обнаружен, перехвачен и, после двухчасовой погони, потоплен в 15.59 к юго-юго-западу от острова Титидзима американскими эсминцами «Кейс» (DD 370 «Case») и «Роу» (DD 418 «Roe»). Транспорт отбивался до самого конца и смог даже поразить «Роу»: попадание в мостик ранило несколько человек, в том числе командира корабля. Американцы пытались спасти уцелевших, но сдаться в плен никто из экипажа транспорта и находившихся на его борту солдат не пожелал [31]. А три дня спустя, у берега острова Ио американские эсминцы «Данлап» (DD 384 «Dunlap»), «Фаннинг» (DD 385 «Fanning») и «Каммингс» (DD 365 «Cummings»), из состава оперативной группы 94.9, артиллерийским огнём уничтожили «Т-7» и «Т-132», выгружавшие грузы для гарнизона.

Подвоз снабжения на Огасавара ещё более осложнился после захвата американцами одного из островов архипелага — Ио — в конце марта 1945 г. Но, несмотря на резко возросшую опасность, транспортные дивизионы, к которым 10 июня 1945 года присоединился везучий «Т-9», до самого конца войны продолжали перевозить снабжение на острова [3].

Впрочем, другие направления были не менее опасными. Так, в ночь с 12 на 13 декабря 1944 года к югу от Такао

Военный транспорт 1-го класса № 7, выбросившийся на берег острова Ио





Строительство американцами дороги на острове Ио.
Хорошо видны три разбитых японских военных транспорта 2-го класса. На заднем плане в центре снимка можно различить корпус военного транспорта 1-го класса № 7, 21 апреля 1945 г.

(ныне — Гаосюн) американская подлодка «Пинтадо» (SS 387 «Pintado») потопила шедшие в Манилу транспорты «T-12» и «T-104». 15 января 1945 года «T-14» был потоплен у того же Такао лётчиками авианосной авиации. 17 января американская подлодка «Таутог» (SS 199 «Tautog») потопила «T-15» южнее Кагосима — первая торпеда (из трёх выпущенных) оторвала транспорту нос, а после попадания второй торпеды транспорт разломился и затонул [21]. Большинство этих транспортов принадлежали к 1-й флотилии транспортов, которую расформировали 1 апреля 1945 года — скорее всего, вследствие невозможности восполнить потери¹. При этом большинство кораблей флотилии были переданы в непосредственное подчинение командования Объединённого флота. В их числе первоначально был и единственный уцелевший транспорт 1-го класса — «T-9», но 10 июня 1945 года его передали в состав 2-го дивизиона транспортов [20, с.25].

При этом, за несколько дней до расформирования 1-й флотилии, было создано новое соединение транспортов: 31-й дивизион транспортов [20, с.27]. В его состав вошли транспорты 1-го класса № 17 и № 18² и транспорты 2-го класса № 145 и № 146.

По мере вхождения в состав флота новые транспорты 1-го класса вводили только в его состав: «T-20» — 20 апреля 1945 года, «T-19» — 16 мая 1945 года и «T-21» — 15 июля 1945 года [23].

При этом транспорты нового соединения продолжили свою работу по снабжению баз на архипелаге Рюкю, которому угрожала высадка американского десанта. Понятно, что противник предпринимал все меры для того, что-



Военный транспорт 1-го класса № 17. На корабле установлена РЛС ОВЦ № 1-3, антенна которой видна на грот-мачте

бы японцы не могли доставить грузы и войска по назначению.

10 марта 1945 года военный транспорт № 18, стоящий в порту Хикари³ во Внутреннем Японском море, получил приказ принять на борт в течение 11-12 марта семь боевых и одну учебную человеко-торпеду «Кайтэн» 1-го отряда «Кайтэн» и быть в готовности выйти из порта 13 марта. 11 марта погрузка человеко-торпед, личного состава отряда и имущества базы «Кайтэн» была завершена, и 13 марта корабль вышел в море, направляясь в Сасэбо. Из Сасэбо транспорт вышел 16 марта и направился на Окинаву, но дойти до Окинавы ему было не суждено. 18 марта, поблизости от островка Тонаки, в точке с координатами 26° 39' N, 127° 13' O, он был атакован американской подводной лодкой «Спрингер» (SS 414 «Springer») и потоплен со всем экипажем (командир корабля капитан-лейтенант Ооцуки Кацу и 225 человек личного состава). Также погибли перевозимые восемь человеко-торпед и личный



Команда военного транспорта 1-го класса № 18 и водители человека-торпед 1-го отряда «Кайтэн» перед последним походом



Водители человека-торпед 1-го отряда «Кайтэн» и командование базы. Старший лейтенант Каваи Фудзио четвёртый слева в первом ряду

состав 1-го отряда «Кайтэн» (командир отряда старший лейтенант Каваи Фудзио и 127 человек личного состава).

Военному транспорту № 17, входившему в состав 31-го дивизиона транспортов⁴, повезло несколько больше. 3 марта 1945 года, приняв на борт в Оурадзаки две сверхмалые подводные лодки (СМПЛ) типа «Корю» (№ 209 и

1. Или же вследствие отказа от продолжения транспортных операций на Филиппинском направлении.
2. По другим данным, военный транспорт № 18 остался в непосредственном подчинении командования Объединённого флота.
3. Во время войны в городе Хикари была создана учебная база человека-торпед, на которую базировался штурмовой отряд «Хикари».
4. С 25 марта 1945 г.

№ 210), транспорт ушёл в поход на Окинаву (с заходом в Сасэбо), куда и благополучно доставил свой груз. Эти СМПЛ (как и перешедшие позже на Окинаву своим ходом № 208 и, возможно, № 211) предназначались для усиления базировавшегося в бухте Унэн отряда сверхмалых подводных лодок «Окинава», позднее переименованного во 2-й отряд «Корю»¹.

Но следующий поход транспорта стал последним. 2 апреля он прорвался к острову Амами-Осима с военными грузами, но после успешной разгрузки был атакован и потоплен самолётами с авианосцев 38-го ОС в бухте Сэсо острова Какэрона.

После потери Окинавы стало ясно, что следующий десант американских войск придётся уже на Японские острова — на Кюсю или на Хонсю. Высшее командование японских вооружённых сил хорошо осознавало, что оно будет вести боевые действия против имевшей многократный перевес в силах американо-британской группировки, но даже в этих условиях японские вооружённые силы не собирались сдаваться, а их командование делало ставку на национально-психологические особенности японских военнослужащих — рядовых и офицеров — верность императору и духу Ямато, беспрекословное подчинение, дисциплинированность, исполнительность и, самое главное, готовность к самопожертвованию.

Командование японского флота приняло решение, в случае ожидаемой высадки американцев, на массированное применение оружия, управляемогосмертниками, в частности человеко-торпед «Кайтэн». Их планировалось применять как с берега, так и с части уцелевших кораблей флота, которым ставилась задача прорваться к районам высадки десанта и нанести удар по силам вторжения как обычными торпедами, так и человеко-торпедами «Кайтэн».

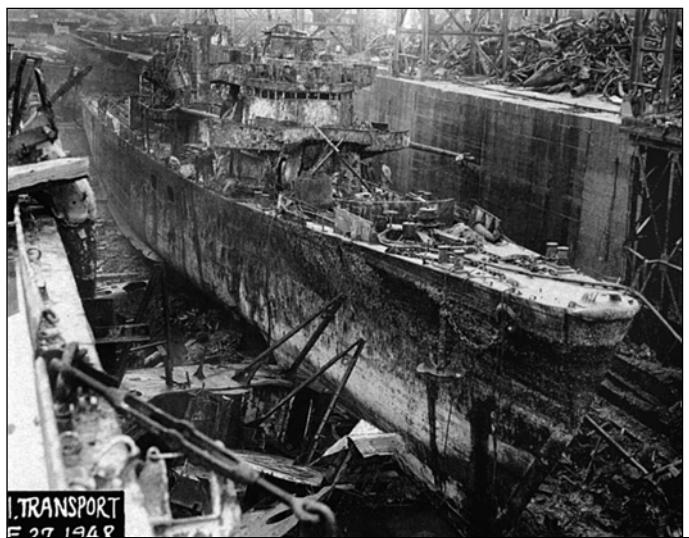
25 мая 1945 года был сформирован Морской штурмовой отряд («Кайдзё: тэйсин бутай»), под командованием командующего 31-м боевым отрядом контр-адмирала Цуруока Нобумити (флагманский корабль — эсминец «Ханацуки»), в составе 11-й эскадры эсминцев и 31-го боевого отряда. 15 июля 1945 года Морской штурмовой отряд был переформирован и теперь включал в себя только 31-й боевой отряд под командованием контр-адмирала Мацумото Таксэси.

Что касается военных транспортов 1-го класса, то официально они в состав Морского штурмового отряда не включались, но по некоторым данным также должны были принимать участие в отражении высадки (либо как ударные единицы, либо как транспорты человеко-торпед «Кайтэн» для перевооружения ударных кораблей, уцелевших после первых атак). Пока же транспорты 1-го класса занимались в основном переброской сверхмалых подводных лодок и человеко-торпед на передовые базы.

Но, даже не покидая вод метрополии, транспорты (как и другие японские корабли) не могли чувствовать себя в безопасности: массовое минирование японских вод, атаки авиации, подлодок и даже надводных кораблей делали даже рутинные транспортные походы всё более и более опасными. Например, за три с половиной месяца своей службы в 1945 году транспорт «Т-20», ни разу не покидавший вод метрополии, дважды подвергался атакам авиации и один раз подорвался на мине.

Последней военной потерей транспортов 1-го класса стал «Т-21», тяжело повреждённый вражескими самолёта-

1. Вечером 26 марта 1945 г. одна из СМПЛ отряда — «Ха-67», под командованием младшего лейтенанта Кавамото Такэситиро атаковала двухторпедным залпом вражеский корабль, принятый за линкор, и добилась попадания. Существует версия, что этим кораблём оказался эсминец «Хэллиган» (DD 584 «Halligan»), погибший от сильного взрыва (официально отнесённого на подрыв на якорной мине) примерно в этом районе [29, 30].



Военный транспорт № 21 в доке во время разборки на металл, 1948 г.



Японские корабли в Курэ после окончания войны, примерно октябрь 1945 г. У левого края снимка в первом ряду виден военный транспорт 1-го класса № 22



Военный транспорт 1-го класса № 16 и корабль- цель «Хакати» (справа), 1945 г.

ми 9 августа 1945 года у острова Цувадзима в центральной части Внутреннего моря. Корабль смог выброситься на песчаный берег острова, поэтому не затонул. После войны его — как и «Т-11» — тоже не исключали из списков флота (по всей видимости, рассчитывая отремонтировать), но, в конце концов, в строй так и не ввели [13, с.227].

26 августа 1945 года приказом по внутренней службе № 749 уцелевшие военные транспорты 1-го класса № 9, № 13, № 16, № 19 и № 20, а также тяжело повреждённые, но не затонувшие и выбросившиеся на берег № 11 и № 21, были зачислены в состав военных транспортов резерва 1-й категории. Эти транспорты предназначались для перевозки репатриантов — японских подданных (военных и гражданских), которые к моменту окончания войны находились за пределами Японских островов. С кораблей снималось всё артиллерийское и противолодочное вооружение, но оставались радиолокаторы ОНЦ (по всей видимости, для навигационных целей), а на верхней палубе



Военный транспорт 1-го класса № 19, переоборудованный в транспорт репатриантов, на якорной стоянке. На борту корабля, кроме обозначения «Т.19», нанесен японский государственный флаг

сооружались временные надстройки для размещения людей, дополнительные камбузы и гальюны.

При этом «Т-20» 25 сентября 1946 г. налетел на камни острова Цзебэй (яп. Кицубай) в архипелаге Пэнху (Пескадорские острова) [11, с.39], был сильно повреждён и уже не восстанавливался.

К перевозкам также планировали подключить и недостроенный «Т-22», встретивший конец войны в Курэ. Однако позднее от этой идеи отказались, и в течение февраля-июня 1948 года транспорт разобрали на металл, не вводя в строй.

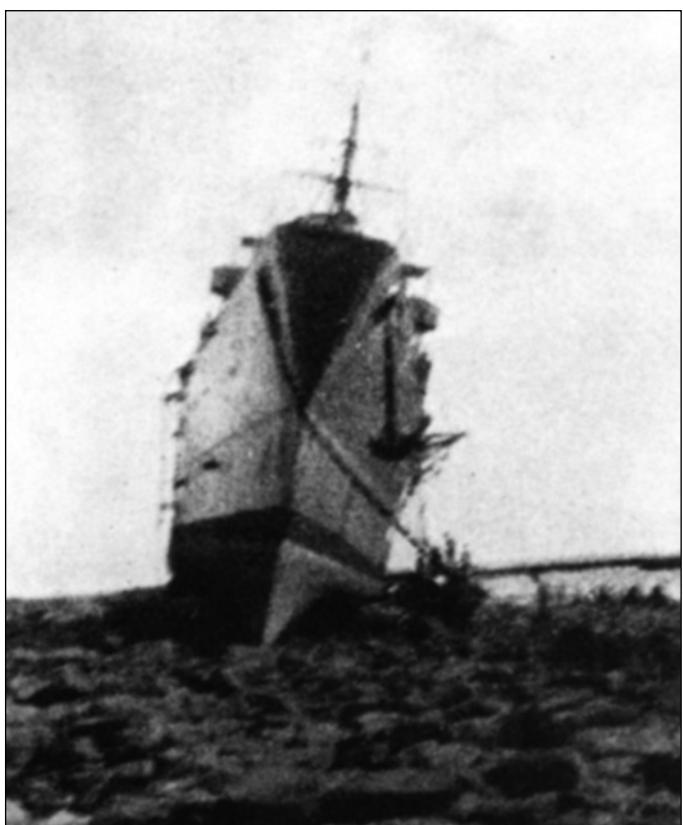
После окончания репатриационных перевозок уцелевшие транспорты переоборудовали в плавбазы китобойных флотилий. Несмотря на небольшие размеры, эти корабли хорошо подходили для подъёма на борт для разделки китовых туш благодаря специфической форме кормовой оконечности. Следует отметить, что в те годы китобойный



Две фотографии военного транспорта 1-го класса № 9, переоборудованного в транспорт репатриантов на стоянке в порту Нагаура. Хорошо видны дополнительные надстройки на носу и на корме корабля. У правого края верхней фотографии видны два военных транспорта 2-го класса, нижняя фотография датирована 27 июля 1946 г. На борту корабля хорошо видна новая маркировка — литера «Т» и цифра «9», нанесённые белой краской



Военный транспорт 1-го класса № 13, переоборудованный в транспорт репатриантов, 1946 г. Хорошо видны дополнительные надстройки на носу и на корме корабля и маркировка «Т.13»



Военный транспорт 1-го класса № 20 на камнях, 1946 г.



Один из военных транспортов 1-го класса после окончания репатриационной службы. Дополнительные надстройки в кормовой части уже разобраны, а в носовой части — ещё нет

промысел сыграл огромную роль в спасении населения Японии от голода — в 1947-1948 годах китовое мясо составляло 46% от общего количества мяса и птицы, потребляемых японцами [19, с.7].

Первым — в 1946 году — в китобойную плавбазу был переоборудован транспорт № 19, переданный рыболовной компании «Тайё»¹. В средней части корабля с обоих бортов был наращен фальшборт, на верхней палубе, позади бывшей задней пулемётной платформы была установлена мощная лебёдка для вытягивания китовых туш на палубу, а на кормовом слипе были установлены направляющие

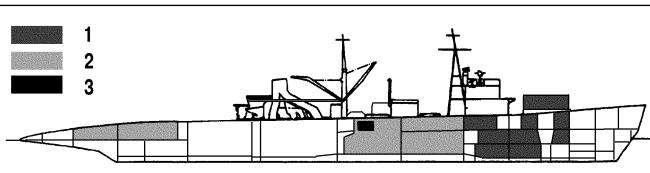


Схема плавучей базы китобойной флотилии № 19, продольный разрез, 1946 г.
(1) Жилые помещения; (2) кладовые для китового мяса и жира; (3) жиротопочный котёл.



Военный транспорт 1-го класса № 19 во время переоборудования в китобойную плавбазу. Хорошо видны направляющие листы на корме корабля

листы для них. Кормовые кубрики команды и грузовые помещения были приспособлены для хранения китового мяса и жира, была увеличена холодопроизводительность рефрижераторной установки, а кроме того, в заднем грузовом трюме были смонтированы два жиротопочных котла, загрузка которых производилась с верхней палубы. Дополнительные жилые помещения взамен ликвидированных кормовых кубриков были оборудованы в бывших артиллерийских погребах. Плавбаза была рассчитана на 46 членов экипажа и 70 рабочих.

24 февраля 1946 года плавучая база № 19 с 80-ю членами прежней команды подняла флаг компании «Тайё» и военно-морской флаг и под звуки «Марша линкоров» вышла из Курэ. Интересно, что новоявленная плавбаза по-прежнему сохраняла боевой прожектор и РЛС ОНЦ № 2-2, очевидно для навигации.

За два месяца промысла (по 13 апреля 1946 г.) флотилия в составе плавбазы № 19, двух китобойцев: «Фуми-мару» (文丸) и «Сэки-мару № 2» (第二関丸) (водоизмещением по 359 т), пяти деревянных транспортных судов для китового мяса (по 70-80 т) и одного обрабатывающего судна «Бансю-мару № 35» (第三十五播州丸) (998 т) добыла в водах вблизи островов Огасавара 113 китов (12 горбатых китов, 29 сейвалов и 72 кашалота), что дало 1 005 т свежего китового мяса, жира и прочих продуктов. Потребность послевоенной Японии в продовольствии была настолько острой, что добыча флотилии была расценена как «военный успех»².

Во 2-м китобойном промысле, длившемся с февраля по апрель 1947 года, приняли участие сразу три бывших военных транспорта, оборудованных как китобойные плавбазы.

Компания «Тайё» вывела в море плавбазы № 16 и № 19. Общая добыча флотилии составила 217 китов (1 горбатый кит, 101 сейвал, 115 кашалотов).

Компания «Кокую хогэй»³ отправила в море плавбазу № 13. Добыча её флотилии составила 375 китов (1 синий кит, 1 финвал, 28 горбатых китов, 150 сейвалов и 195 кашалотов).

1. «Тайё: гёгё: кабусики гайся»

2. Дословно — «сэнка» кн. результат войны (битвы).

3. «Кёкуё: хогэй кабусики гайся»



Одна из переоборудованных китобойных плавбаз на рейде. Можно различить дополнительную носовую надстройку



Разгрузка транспортного судна с китовым мясом в порту. На дымовой трубе судна хорошо видна эмблема компании «Тайёо» — «Мару-ха» — буква «Ха» (は) азбуки хирагана, заключённая в круг

Впрочем, уже в 1947 году вступило в силу соглашение о разделе уцелевших кораблей японского флота между союзниками. При этом США получили «Т-9», Великобритания — «Т-19», Китай — «Т-16» и СССР — «Т-13».

Но американцам этот транспорт был не нужен (у них хватало своих транспортных кораблей), поэтому они сразу же после получения транспорта вернули его японцам для использования в китобойном промысле в качестве плавбазы.

В 3-м китобойном промысле, длившемся с 15 февраля по 10 мая 1948 года, китобойная флотилия в составе плавбазы № 9, китобойцев «Сэки-мару» (関丸), «Сэки-мару № 5» ((第五関丸) и «Сэки-мару № 7» ((第七関丸)) добывала 155 китов (1 синего кита, 1 финвала, 2 горбатых китов, 77 сейвалов и 74 кашалота).

Военный транспорт № 9 после ввода в строй участвовал во множестве операций и выжил, и считался в японском флоте выдающимся (прославленным военными заслугами) кораблём. Только в июне 1948 года он был разобран на металл на верфи Исикиавадзима в Курэ (бывший арсенал флота). Символическая могила этого корабля ныне находится в восточной части города Кумамото, на острове Кюсю.

Англичане тоже не сочли нужным возиться со своим транспортом (официально перешёл в их собственность 20 ноября 1947 г.) и продали его японцам для разборки на ме-



Надгробный камень над символической могилой военного транспорта № 9, установлен обществом ветеранов экипажа корабля в январе 1983 г.

талл. В 1948 года «Т-19» был разобран на верфи в Урага.

А вот Китай, практически полностью лишившийся флота за время войны с Японией, не был таким разборчивым. Поэтому «Т-16», переданный китайским властям 30 августа 1947 года в Циндао, был включён в состав флота Китайской республики под названием «Цзе-24»¹. Позднее название было сменено на «Уи»². Транспорт был подчинён непосредственно командованию флота, но состояние его ЭУ было настолько плохим (например, требовалось заменить около 3000 котельных трубок), что фактически «Уи» так никогда и не достиг боеспособного состояния. Отбуксированный во время гражданской войны с материка в Магун (архипелаг Пэнху) с эвакуированными людьми и грузами, корабль был официально исключён из состава флота в феврале 1950 г. После исключения из состава флота транспорт простоял у входа в порт Магун до 10 ноября, когда был выброшен на берег во время тайфуна [38].

Не отказался от введения в состав флота своего трофейного транспорта и СССР. Первоначально «Т-13», переданный СССР в Находке 8 августа 1947 года, собирались включить в состав 7-го (Северо-Тихоокеанского) флота (главная база — Советская Гавань) в качестве десантного корабля.

Но техническое состояние корабля, активно эксплуатированного два с половиной года без серьёзного ремонта, было весьма плачевным, да и всё вооружение с корабля было снято ещё при переоборудовании в транспорт репатриантов. Поэтому было решено переоборудовать «Т-13», переименованный к тому времени в «Сатурн», в вооружённое быстроходное спасательное судно [24, с.4]. Но слабость судоремонтной базы на Дальнем Востоке не позво-



Военный транспорт 1-го класса № 16 незадолго до передачи Китаю, Сасэбо, 1947 г. Всё вооружение и временные надстройки для перевозки репатриантов с корабля сняты

1. Временное обозначение в период передачи корабля Китаю.

2. В честь горной гряды Уишань, на границе провинций Фуцзянь и Цзянси. Интересно, что название Уишань дословно переводится, как Горы воинственных варваров. Сегодня это имя носит танкер снабжения флота Китайской республики.



Три фотографии военного транспорта № 16 перед передачей китайским властям, Циндао, 30 августа 1947 г. На последней фотографии хорошо видны дальномер, антенна РЛС № 2-2 и боевой прожектор



лила выполнить и этот план — восстановительный ремонт был проведён только в 1952 году, да и то по сокращённой программе и без установки вооружения (его планировали устанавливать только в военное время). Специальное аварийно-спасательное оборудование, предусмотренное проектом переоборудования от мая 1952 года, тоже не устанавливалось — его установили только в 1954 г. [24, с.8]. В том же 1954 году «Сатурн», наконец, включили в состав действующего флота: корабль был подчинён 435-му отдельному дивизиону аварийно-спасательной службы Северо-Тихоокеанского флота в качестве спасательного судна. В этом качестве он прослужил до 1960-х годов, после чего был сдан на слом [24, с.9].

Оценка проекта и сравнение его с подобными кораблями иностранных флотов

Японские проектировщики смогли создать хороший корабль: флот получил то, что хотел, и, вдобавок, в относительно сжатые сроки. Боевое применение транспортов в самых тяжёлых условиях конца войны продемонстрировало нужность таких кораблей, доставляющих людей и грузы туда, куда обычный транспорт просто не добрался бы. Кроме того, транспорты 1-го класса с их сильным зенитным и противолодочным вооружением могли использоватьсь и для эскорта конвоев, что при нехватке у Японии специализированных эскортных судов было не лишним. Правда, за эту многозадачность пришлось заплатить: цена транспорта оказалась ненамного меньше, чем цена эска-дренного миноносца типа «Мацу».

Среди недостатков транспортов 1-го класса следует отметить одновальную ЭУ. Это экономило средства и ресурсы (производство турбин никогда не было простым и де-

шёвым), но выход из строя одной турбины/вала/винта автоматически означал лишение корабля хода (гибель «Т-1» и «Т-3» наглядно это демонстрирует).

Эквиваленты японских транспортов существовали только в американском флоте: быстроходные транспорты, обозначавшиеся, как APD. Как и японцы, американцы первоначально переоборудовали в транспорты старые эсминцы. Правда, в отличие от японцев, в дальнейшем они решили не строить специальных кораблей этого класса, а переоборудовать в них эскортные миноносцы, в избыточных количествах строившихся американской судостроительной промышленностью.



Быстроходный транспорт ВМС США «Кук» (APD 130 «Cook»), послевоенная фотография

Несмотря на различие в водоизмещении и мощности ЭУ, оба корабля имели сходные размеры и вооружение. По архитектуре американские корабли отличались от своих японских аналогов более развитыми надстройками. Это обеспечивало более комфортные условия для размещения десанта, но сокращало место для размещения негабаритных грузов. Кроме того, американцы создавали свои быстроходные транспорты в первую очередь для высадок рейдовых и разведывательно-диверсионных групп, и японские корабли имели над ними солидное преимущество, поскольку: во-первых, могли нести более крупные и грузоподъёмные танкодесантные катера, а также плавающие танки и бронетранспортёры, которые могли спускать на воду на ходу, а во-вторых, имели большую грузо- и пассажировместимость¹.

1. Кроме того, по данным С. Фукуи военные транспорты 1-го класса могли использоваться и как импровизированные минные заградители, очевидно с использованием спусковых дорожек в качестве минных путей [9, с.110]. К сожалению, каких либо подробностей по миннозаградительным возможностям транспортов авторам отыскать не удалось.

**Сравнительная таблица ТТХ военных транспортов типа «Т-1»
и быстроходных транспортов типа APD-37 «Чарльз Лоуренс»**

Тип	№ 1	APD-37
Водоизмещение порожнем, т	1108	1422
Водоизмещение полное, т	1965	2164
Длина (наибольшая) x ширина x осадка, м	96 x 10,20 x 3,80	93,27 x 11,28 x 4,11
Энергетическая установка:		
паровые котлы	2	2
главные машины	1 ТЗА	2 турбогенератора
винты	1	2 гребных электродвигателя
Мощность, л.с.	9500	12 000
Скорость хода максимальная, уз	22	23,6
Полный запас топлива, т	415	350
Дальность плавания, миль/на скорости в узлах		
проектная	3700/18	6000/12
фактическая, на службе	6470/12	4940/12
	4690/18	4490/15
		3360/20
Вооружение	1x2 — 12,7-см/40 3x3, 1x2, 15x1 — 25-мм 5x1 — 13,2-мм 1 бс, 18 гб 8/140	1x1 — 127-мм/38 3x2 — 40-мм 6x1 — 20-мм 2 бс 15/186
Экипаж, чел. (офицеров/нижних чинов)		12/150 (штатная)
Десантовместимость, чел. (офицеров/нижних чинов)	200 — 480	.
Грузоподъёмность, т	400 — 500	95 ¹
Грузовместимость, рег. т	362	
Число и грузоподъёмность грузовых стрел	1 — 13-т 4 — 5-т	1 — 10-т
Число и тип десантных катеров	4 14-м + 1 13-м корабельный	4 LCVP или LCP(R)

Составлена по: Основные проектные данные кораблей специального назначения; Fukui, Shizuo. Japanese naval vessels at the end of World War II. — Annapolis, 1991; Friedman, Norman. The U.S. destroyer. — Annapolis, 1982; <http://www.navsource.org/archives/10/04/04037.htm>.

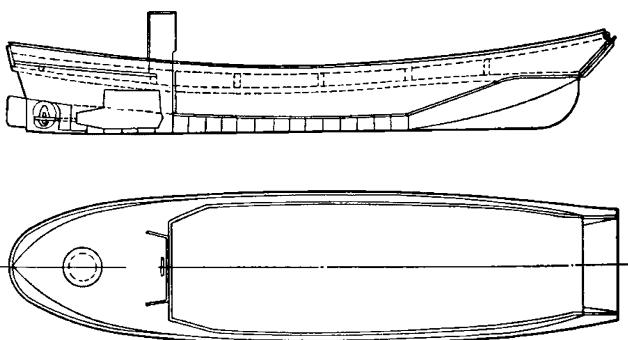
Примечания:

1. Плюс отдельно 10 регистровых тонн для бензина.

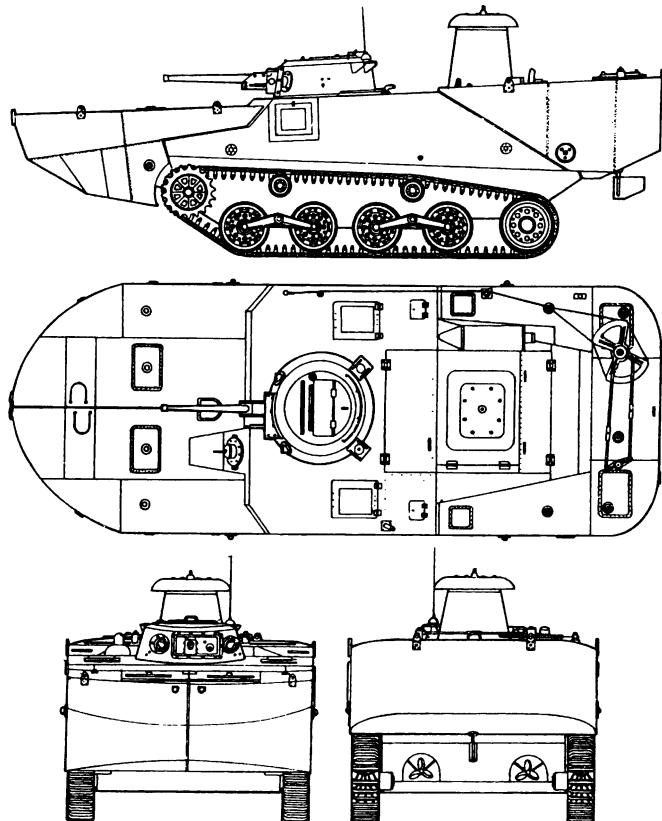
ПРИЛОЖЕНИЯ

Танкодесантный катер типа «Дайхацу», модель D

Водоизмещение порожнем	9,50 тонн
Водоизмещение полное	22,50 тонн
Длина максимальная	14,88 метра
Ширина максимальная	3,35 метра
Глубина корпуса	1,52 метра
Осадка носом (порожнем/полное)	0,25/0,70 метра
Осадка кормой (порожнем/полное)	0,68/1,10 метра
Тип и мощность двигателя: 6-цилиндровый рядный дизель водяного охлаждения, 66 л.с.	
Скорость: 8,8 узла (7,8 узла с полной загрузкой)	
Полная грузоподъёмность (дедвейт)	13 т
Штатные варианты загрузки:	
— 70 человек с вооружением;	
— 10 лошадей;	
— 1 средний танк тип 89;	
— 10 тонн груза.	



Плавающий танк тип 2 «Ка-ми»



Длина максимальная	7,42 метра (с поплавками)
Длина корпуса	4,80 метра
Ширина корпуса	2,8 метра
Высота	2,3 метра
Вес максимальный	12,5 тонны (с поплавками)
Вес	9,15 т (без поплавков)
Скорость максимальная	37 км/ч (на суше)
Скорость максимальная	9,5 км/ч (на плаву)
Запас хода	320 км (на суше)
Запас хода	140 км (на плаву)
Вооружение:	1 — 37-мм пушка тип 1 (132 выстрела) 2 — 7,7-мм танковых пулемёта тип 97 (3500 — 3900 патронов)
Бронирование:	6 — 12 мм
Тип и мощность двигателя:	6-цилиндровый рядный дизель
Мицубиси A6120VDe воздушного охлаждения, 110 л.с.	
Экипаж	6 человек



Танк «Ка-ми» со сброшенными pontonами

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

А) Источники на японском языке

1. Дайни юсо:тай сэндзи нисси. Дзи Сё:ва нидзю:нэн гогацу цуйтати — си Сё:ва нидзю:нэн гогацу сандзю:итинити [Военный дневник 2-го дивизиона транспортов. С 1 по 31 мая 1945 г.].
2. Камидзёо, Акихиро. Ио:дзима юсо: сакусэн то Титидзима. Дай ёнхатирэйён сэндан-но Мукодзима оки хо:гэкисэн о мэгуттэ [Остров Титидзима и операции по снабжению острова Ио. Бой 4804-го конвоя у острова Мукодзима] — <http://www.repository.lib.tmu.ac.jp/dspace/bitstream/10748/4215/1/20002-34-004.pdf>
3. Итто: юсо:кан кю:го:-но фунто: [Борьба военного транспорта № 9] — http://www.heiwakinen.jp/shiryokan/heiba/02onketsu/O_02_229_1.pdf
4. Ниппон кайгун токумукансэн си [История кораблей и судов специального назначения японского военно-морского флота], Сэйкай-но кансан, № 522, 1997 г. (дополнительный выпуск № 47).
5. Сясин. Ниппон-но гункан. Дай дзю:сан маки, сё:кантэй I [Фотографии. Боевые корабли Японии. Том 13, малые боевые корабли I], — Токио, 1990.
6. Токумукаин иппан кэйкаку ё:рё:сё [Основные проектные данные кораблей специального назначения]. — 4-й отдел Морского технического департамента, 1943.
7. Токумутэй иппан кэйкаку ё:рё:сё [Основные проектные данные малых кораблей специального назначения]. — 4-й отдел Морского технического департамента, 1943.
8. Фукуи, Сидзуо. Ниппон гункан кэндо:си [История японского военного кораблестроения]. — Токио, 2003.
9. Фукуи, Сидзуо. Ниппон ходзё кантэй моногатари [История вспомогательных кораблей японского флота]. — Токио, 1993.

Б) Источники на английском языке

10. Friedman, Norman. The U.S. destroyer. — Annapolis, 1982.
11. Fukui, Shizuo. Japanese naval vessels at the end of World War II. — Annapolis, 1991.
12. Japanese Monograph No.172 Outline of Naval Armament and Preparations for War, Part V (March 1943-April 1945)
13. Jentschura, Hansgeorg; Jung, Dieter; Mickel, Peter. Warships of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945. — Annapolis, 1977.
14. Lengerer, Hans; Kobler-Edamatsu, Sumie; Rehm-Takahara, Tomoko. The Special fast landing ships of the Imperial Japanese Navy//Warship, volume X, issue No. 38. — London, 1986.s

15. Naval Warfare. March 1945 — <http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Naval%20Warfare%20March-1945.pdf>
16. Nevitt, Allyn D. The TA Operations to Leyte. Part I. — 1996. — <http://www.combinedfleet.com/taops1.htm>
17. Nevitt, Allyn D. The TA Operations to Leyte. Part II. — 1996. — <http://www.combinedfleet.com/taops2.htm>
18. Nevitt, Allyn D. The TA Operations to Leyte. Part III. — 1996. — <http://www.combinedfleet.com/taops3.htm>
19. The economics of Japanese whaling. p.7 — <http://www.ifaw.org/sites/default/files/economics-of-japanese-whaling-japan-ifaw.pdf>
20. The Imperial Japanese Navy in World War II. — Tokyo, 1952.
21. USS «Tautog» combat reports, part 2 — http://issuu.com/hnsa/docs/ss-199_tautog_part2?e=1149954/3033734
22. USS «Guavina» combat reports — http://issuu.com/hnsa/docs/ss-362_guavina?e=1149954/2877066
23. Сводный список кораблей Японского императорского флота и их командиров, составленный Деффом Донаху, США. Получен авторами 25 июня 2007 г.

В) Источники на русском языке

24. Котов М.В. Бывшие японские корабли в составе ВМФ СССР//Тайфун №44 (№4/2002). — Санкт-Петербург, 2002.
25. Пинак Е.Р. «Самураи» японского флота. Эсминцы типов «Мацу» и «Татибана», М.: Яузा; ЭКСМО, 2013.

Г) Веб-сайты

26. <http://ameblo.jp/donadona98/entry-11521478465.html>
27. <http://beta.history.navy.mil>
28. <http://www.geocities.jp/tokusetsukansen/J/K161/index.htm>
29. <http://island.geocities.jp/seisuike/syutugekimeirei.html>
30. [https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%9B%9F%E9%BE%8D_\(%E6%BD%9C%E6%B0%84%E8%89%A6\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%9B%9F%E9%BE%8D_(%E6%BD%9C%E6%B0%84%E8%89%A6))
31. A History of the U.S.S. Case DD 370. — <http://home.comcast.net/~wgoffeney/Case/usscase.htm>
32. <http://ktymtskz.my.coocan.jp/ootuga/okinawa6.htm>
33. <http://www.navsource.org/archives/10/04/04037.htm>
34. <http://shinkokunippon.blog122.fc2.com/blog-entry-1033.html>
35. <http://tensyofleet.blog.fc2.com/blog-entry-15.html>
36. Kaiten Tokkotai http://www2s.biglobe.ne.jp/~k_yasuto/top.htm
37. http://www2s.biglobe.ne.jp/~k_yasuto/3_siryou/hakuryu.htm
38. 武舞 — <http://60.250.180.26/war/3210.html>

КНИЖНОЕ ОБОЗРЕНИЕ

от Сергея Бирюка

Киселев Д., Пастухов А.

«Побежденный дракон. Китайский флот в войне против Японии»

До недавнего времени о Китайском Императорском флоте российский читатель мало что знал. Глава в книге английского историка Вильсона, глава о броненосцах «Динъюань» в книге Быстрова «Первые броненосцы Германии». Ситуация изменилась с начала 2010-х годов, когда А. Пастухов и Д. Киселев опубликовали более 10 статей по истории китайского флота. В 2015 г. на основе этих публикаций вышла книга «Первые китайские броненосцы». Не прошло и года, как издательство «Яуз» порадовало новой книгой.

Книга описывает не только действия китайского флота в войне с Японией, но и корабли, структуру флота, инфраструктуру, личный состав. Верней, если точно следовать терминологии авторов, речь идет о Бэйянском флоте. В книге использовано значительное количество литературы, периодических изданий и архивных материалов.

Авторам удалось развенчать заблуждение, что «Динъюань» и «Чженъюань» при полной идентичности конструкции отличались друг от друга зеркально-противоположным расположением артиллерии главного калибра (у «Динъюаня» впереди левый барбет, у «Чжэнъюаня» — правый). Однако, по мнению авторов, артиллерийские установки главного калибра были барбетно-башенными. Также авторы отнесли несколько канонерских лодок к крейсерам. В частности, были повышенены в ранге «Чаоюн» и «Янвэй». Впрочем, свои решения Киселёв и Пастухов пытаются обосновать.

Авторы стараются развенчать различные мифы, касающиеся сражения при Ялу. Общий итог сражения ими не оспаривается, но указывается ряд положительных для китайского флота моментов. Китайцам удалось провести свои транспорты. Японцы же вышли из боя, не зная о судьбе поврежденных кораблей «Акаги», «Сайкё-Мару» и «Хиэй». Количество попаданий снарядов в китайские корабли представляется завышенным. Крейсера «Цзинъюань» — 110, «Лайюань» — 225! Это удивительно, тем более что броненосцы «Динъюань» и «Чжэнъюань» получили 158 и 220 попаданий соответственно.

В целом, работу А. Пастухова и Д. Киселева считаю очень достойной. Однако это издание книги почти полностью повторяет предыдущее, разве что в приложении справочник по кораблям японского флота заменен исторической справкой о действиях Бэйянского флота. Впрочем, данные по японским кораблям все же приведены в форме краткой таблицы. Претерпела изменение в лучшую сторону графическая часть, появились более качественные чертежи. Наличествуют мелованные вкладки, часть фотографий из предыдущего издания опубликована на них. Из нового — фотографии из фонда 417 РГАВМФ, сделанные мичманом П. П. Дурново в 1894 г. и опубликованные впервые. Помещенные на мелованную вкладку, они безусловно украшают издание. Но едва ли данные нововведения оправдывают покупку этого издания при наличии в личной библиотеке предыдущего.

Ильин В.

«Авиаколлекция» №6-2016 «Палубные штурмовики "Этандар" и "Супер Этандар"».

Данная работа — первая русскоязычная монография об этих интересных самолетах. Публиковались отдельные статьи, в частности, в 1999 г. в журнале «Авиация» В. Мороз опубликовал статью «Швейцарский нож».

Автор работы В. Е. Ильин подробно описывает историю создания и модернизации «Этандаров». Французы оказались патриотами, и зарубежные самолеты ставить на палубы своих авианосцев не желали. Хотя исключения были. Когда потребовался палубный самолет, способный носить тактическое ядерное оружие, США предложили «Скайхок» и «Корсар». Несмотря на выгодность сделки, французы отказались. Как отказались и от палубного варианта «Ягуара». Сыграла свою роль настойчивость Марселя Дассо и представителей его фирмы, управлявших на то, что «Супер Этандар» имеет 95% общих деталей планера со старым «Этандаром» IVM. На деле оказалось, что цена первых 60 машин дошла до 7,06, а остальных — до 3,42 миллиона долларов. «Скайхок» стоил 1,56 млн. долл., а «Ягуар» — 2,86.

Значительное внимание уделено эксплуатации и боевому применению. Отечественному читателю более интересно участие «Супер Этандаров» в Фолклендской войне. Однако больше самолет повоевал в составе морской авиации Франции: Ливан-83, Босния-93, Сербия-99, Афганистан, и наконец, боевые действия против ИГИЛ (организация запрещена в России). Одна страница монографии уделена участию «Супер Этандаров» в «танкерной войне». Особых успехов «Супер Этандары», арендованные Ираком у Франции, в ней не добились.

Сильной стороной журнала «Авиаколлекция» является наличие раздела «Общая оценка». Оппонентами для «Этандаров» и «Супер Этандаров» автор назначил «Скайхок», МиГ-17 и -19, и китайскую версию последнего — Q-5B.

Хотя монография и пересекается в части информации со статьей В. Мороза, она стоит того, чтобы быть прочитанной. С 1999 года много воды утекло. Тогда Мороз писал: *Модернизированные «Супер-Этандары» останутся на вооружении французского флота до 2010 года. В 2007 году начнется их замена ударной модификацией «Рафаля».* В действительности же «Этандары» и в 2016 году стоят на вооружении, изрядно повоевав за это время.

Марданов А.

1941. Воздушная война в Заполярье.

Автор, с привлечением до 50 источников из российских архивов, дает информативную картину боевых действий на северном участке советско-германского фронта. Описание с немецкой стороны основывается на более узкой историографической базе — преимущественно «Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5» — Eric Mombeek. Действия авиации описываются в комплексе с изложением боевых действий на суше и на море. Поденный формат изложения боевой деятельности позволяет следить за событиями. Главы заканчиваются подведением итогов боевой деятельности сторон. Информация по потерям представлена в виде подробных таблиц с указанием типов самолетов, причин потерь и т.д.

Автор критично относится к немецким потерям. Если общие потери он не подвергает сомнению, то потери при авариях вызывают у него пристальный интерес. Немецкие небоевые потери А. Марданов считает замаскированными потерями в воздушных боях. Как доказательство, интерпретируются всплески аварийности именно в дни, когда советские летчики заявляли много побед, но теоретически это можно объяснить и повышенной активностью авиации в эти дни; процентное соотношение боевых/небоевых потерь сторон должно быть близким, однако аварийность Bf.109 на посадочных режимах общеизвестна.

Насколько критичен автор к немцам, настолько он некритичен к советской стороне. В частности, на аэродромах советская авиация потеряла 39 самолетов — 14,8% всех потерь. И это притом, что массированные налеты немцев начались 26 июня. В отличие от центрального участка фронта у советского командования было 4 дня форы, но укрытия для самолетов не были построены. Маскировка была неудовлетворительна. Например, командир 72-го авиа полка в приказе от 27.06.41 отмечал: «*До сих пор бензохранилище, бомбохранилище остается незамаскированным, должных мер к маскировке не принимается...*». Не удалось советской стороне избежать и потерь в корабельном составе. Немцы потопили три боевых корабля, 4 судна и 10 мотоботов, еще 8 кораблей и судов было повреждено. Успехи советской стороны исчерпываются повреждением ЭМ и ТР, а также потоплением 2 мотоботов.

Безвозвратные потери в боевых самолетах у немцев составляют 133, у советской стороны — 264. В воздушных боях стороны потеряли соответственно 29 и 133 самолета. Марданов немецкие данные в 29 самолетов оспаривает, по его расчетам получается, что немцы потеряли в воздушных боях 66 самолетов. Соотношение из 1:4 становится 1:2.

В этой связи вызывает удивление регресс советской авиации к 1944 году. В ходе наступательной операции 7 октября — 1 ноября 1944 г. советская сторона использовала 1022 боевых самолета, в том числе 468 истребителей. Немцы противопоставили 169 боевых самолетов, из них 66 истребителей. Соотношение истребителей было пример-



но 7:1. Однако в воздушных боях от истребителей противника наша сторона потеряла 66 самолетов, из них 39 истребителей. Немцы потеряли в воздушных боях 25 самолетов, из них лишь 12 истребителей. Общие же боевые потери — 142 советских самолета против 63 у немцев. Таким образом, реконструкция потерь Мардановым вызывает сомнения, т. к. в 1941 г. соотношение сил и ТТХ самолетов сторон не было столь благоприятным для советской стороны.

Полиграфия неудовлетворительна. Книга напечатана на газетной бумаге, что снижает качество иллюстраций, при этом цена недемократичная. Отсутствует карта театра военных действий.

Книга, несмотря на ряд замечаний, является полезным источником для знакомства с ситуацией на северном участке советско-германского фронта.

К статье: «Шаровая молния» с комбинированным движком: палубный истребитель «Райан» FR-1 «Файрболл»





К статье: «Форд трехтонный»

